



Δελτίο Τύπου
06 Οκτωβρίου 2016

30 χρόνια με BMW M3 – η ιστορία ενός εμβληματικού μοντέλου.

Η BMW M ξαναφέρει στο φως τέσσερα εξαιρετικά πρωτότυπα με την ευκαιρία της επετείου.

Μόναχο. Το 2016 σηματοδοτεί την 30ή επέτειο ενός εμβληματικού μοντέλου που έφερε την επανάσταση στη μεσαία, σπορ κατηγορία με την έναρξη παραγωγής του το 1986. Η πρώτη BMW M3 εγκαινίασε νέα πρότυπα και μέτρα σύγκρισης για τους άλλους κατασκευαστές αυτοκινήτων – και μετά από πέντε γενιές μοντέλων, ισχύουν ακόμα και σήμερα.

Το BMW Motorsport Division, προάγγελος του BMW M Division, ήταν απίστευτα αυστηρό στην εφαρμογή καθαρά αγωνιστικής τεχνολογίας στη φάση δημιουργίας της πρώτης γενιάς BMW M3. Έτσι γεννήθηκε ένα καθαρόαιμο σπορ μοντέλο υψηλών επιδόσεων – βασισμένο στη BMW Σειρά 3 παραγωγής – κατάλληλο για καθημερινή χρήση. Στις τρεις δεκαετίες που ακολούθησαν, η BMW M βελτιώνει σταθερά το πρωτοποριακό και πολύ επιτυχημένο δημιούργημά της από γενιά σε γενιά, φροντίζοντας πάντα να διαφυλάττει την αυθεντικότητα της M3. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν έχει υπάρξει, στο μεταξύ, κάποιο άλλο μοντέλο που να συνδυάζει ένα τόσο προηγμένο, αγωνιστικό DNA και απaráμιλλη καθημερινή πρακτικότητα, σε ένα συνολικό πακέτο γεμάτο πάθος και συναίσθημα.

Η 30ή επέτειος της BMW M3 μας δίνει την ευκαιρία να ξαναθυμηθούμε τέσσερις πολύ ενδιαφέρουσες προτάσεις που, για διάφορους λόγους, δεν ξεπέρασαν ποτέ το στάδιο του πρωτοτύπου. Τέσσερις 'guest stars' κοσμούν με την παρουσία τους το πάρτι γενεθλίων του μακρινού προγόνου τους: η BMW M3 Pickup (1986), η BMW M3 Compact (1996), η BMW M3 Touring (2000) και η δεύτερη ενσάρκωση της BMW M3 Pickup που αποκαλύφθηκε το 2011.

Η χρήση σε αγώνες αυτοκινήτων τουρισμού ήταν ο πρωταρχικός στόχος εξέλιξης για την πρώτη γενιά της BMW M3.

Με τη BMW M3, σκοπός δεν ήταν η δημιουργία μιας σπορ ναυαρχίδας για την οικογένεια μοντέλου μαζικής παραγωγής. Το αντίθετο μάλιστα. Η M3 γεννήθηκε από την όραμα ενός αγωνιστικού αυτοκινήτου που θα μπορούσε να διατίθεται σε έκδοση δρόμου. Η επιλεγμένη αγωνιστική κατηγορία ήταν το Group A για αυτοκίνητα τουρισμού παραγωγής – γνωστή από το Γερμανικό Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων Τουρισμού (DTM) που διαδέχθηκε το German Racing Championship (DRM). Σύμφωνα με τους κανόνες του Group A ένα αγωνιστικό

αυτοκίνητο για να πάρει έγκριση τύπου, πρέπει να έχει πουλήσει τουλάχιστον 5.000 οχήματα προδιαγραφών δρόμου μέσα σε 12 μήνες.

Η δυνατότητα της παράλληλης εξέλιξης της αγωνιστικής και της έκδοσης παραγωγής του ίδιου μοντέλου, προσέφερε στην ομάδα του project μια τεράστια ευκαιρία, την οποία αξιοποίησε δεόντως. Η κινηματική του άξονα, η ανάρτηση και η απόσβεση ήταν όλα άριστα προσαρμοσμένα στις μελλοντικές ανάγκες του μηχανοκίνητου αθλητισμού, όπως και το σύστημα φρένων, που συνδύαζε το στάνταρ ABS με εσωτερικά αεριζόμενα δισκόφρενα μπροστά και αντλία υψηλής πίεσης με κίνηση από τον κινητήρα. Λεπτομέρειες όπως η διάταξη αλλαγών σχέσεων κιβωτίου με την πρώτη ταχύτητα κάτω αριστερά πρόδιδε τις αγωνιστικές προθέσεις του οχήματος.

Πέραν αυτών, εφαρμόστηκαν εκτενή μέτρα μείωσης βάρους. Ενώ το αμάξωμα με φαρδείς θόλους τροχών ήταν κατασκευασμένο παραδοσιακά από μεταλλικά φύλλα, οι εμπρός και πίσω προφυλακτήρες μαζί με τις πλαϊνές ποδιές, το καπό και το σπόιλερ ήταν πλαστικά, αντανακλώντας τη δέσμευση των μηχανικών στην ευφυή δομή ελαφρού βάρους. Οι ειδικοί της BMW Motorsport πείραξαν και την αεροδυναμική του αυτοκινήτου, με την κολόνα C της BMW M3 να ακολουθεί μία διαφορετική γωνία από το στάνταρ αμάξωμα και να έχει φαρδύτερη βάση. Έτσι βελτιστοποιήθηκε η κατεύθυνση ροής αέρα προς την πίσω αεροτομή.

Εκτενής χρήση υψηλής τεχνολογίας και στον κινητήρα.

Οι ειδικοί του τμήματος Motorsport χρησιμοποίησαν το δίλιτρο, τετρακύλινδρο κινητήρα των μοντέλων μαζικής παραγωγής σαν βάση για τη μονάδα της M3, καθώς η ελαφριά δομή και ο υψηλόροπος χαρακτήρας του ήταν η ιδανική βάση για έναν αγωνιστικό κινητήρα. Ωστόσο, για να μετατρέψουν τον πολιτισμένο κινητήρα καθημερινής χρήσης σε έναν αθλητή με σπορ διαπιστευτήρια, χρειάστηκε να τον περάσουν από εντατικό πρόγραμμα αναβάθμισης.

Πρώτα αύξησαν τον κυβισμό σε 2.3 L και μετέτρεψαν τη διάταξη σε τετραβάλβιδη. Για το σκοπό αυτό, η ομάδα χρησιμοποίησε μία κατάλληλα διαμορφωμένη κυλινδροκεφαλή από τον εξακύλινδρο της BMW M1, του οποίου οι θάλαμοι καύσης είχαν απόσταση μεταξύ τους ακριβώς ίδια με της τετρακύλινδρης μονάδας. Ο στρόφαλος της BMW M3 σχεδιάστηκε για να αντέχει μέχρι και πάνω από τις 10.000 στροφές ανά λεπτό. Επομένως, η ταχύτητα περιστροφής των 6.750 του κινητήρα του στάνταρ μοντέλου παραγωγής άφηνε μεγάλα περιθώρια για περαιτέρω εξέλιξη της αγωνιστικής έκδοσης.

Από σπορ 'εργαλείο' σε όχημα μεταφορών βαρέως τύπου: BMW M3 Pickup (1986).

Όταν κυκλοφόρησε η πρώτη γενιά της BMW M3, δεν ήταν μόνο οι πελάτες που ενθουσιάστηκαν από τις εξαιρετικές δυναμικές της δυνατότητες. Προκάλεσε αίσθηση και στο τμήμα της BMW Motorsport που ήταν υπεύθυνο για την εξέλιξή της. Οι άνθρωποι αυτοί την είδαν ως το τέλειο μέσο μεταφοράς επαγγελματικού εξοπλισμού και ανταλλακτικών στις εγκαταστάσεις του BMW M Division στο Garching κοντά στο Μόναχο. Μοναδικό πρόβλημα, το ότι η μεταφορά αγαθών δεν ήταν από τα δυνατά σημεία της πολυτάλαντης BMW M3.

Ωστόσο, δεν πέρασε πολύς καιρός για να αποκατασταθεί η τάξη αφού το αμάξωμα μιας BMW Σειράς 3 Cabrio μεταμορφώθηκε σε BMW M3 Pickur. «Το αμάξωμα του cabrio επιλέχθηκε για δύο λόγους», θυμάται ο Jakob Polschak, υπεύθυνος κατασκευής πρωτοτύπων και εργαστηρίων του BMW M Division και εργαζόμενος της εταιρίας επί 40 και πλέον χρόνια. «Πρώτον, συνέβη να έχουμε ένα τέτοιο μοντέλο στη διάθεσή μας και σε άριστη κατάσταση. Δεύτερον, οι πρόσθετες ενισχύσεις στο αμάξωμα ενός cabrio το έκαναν ιδανική επιλογή για μια μετατροπή pickur».

Η πρώτη BMW M3 Pickur δεν είχε τα τολμηρά φτερά του πρώτου μοντέλου, καθώς βασιζόταν στο στενότερο αμάξωμα του αντίστοιχου μοντέλου παραγωγής. Αρχικά χρησιμοποιούσε τον κινητήρα της λεγόμενης 'Ιταλικής M3' που είχε μειωμένο κυβισμό 2.0L λόγω φορολογικών κανονισμών εκεί και ιπποδύναμη 192 hp. «Μετά επιλέξαμε τον αυθεντικό τετρακύλινδρο κινητήρα 2.3L με τους 200 ίππους», αποκαλύπτει ο Polschak. Η BMW M3 Pickur έκανε τη δουλειά της στις εγκαταστάσεις του εργοστασίου αξιόπιστα πάνω από 26 χρόνια πριν τελικά αποσυρθεί πριν από τέσσερα χρόνια.

Η μεγάλη διάρκεια λειτουργικής ζωής της BMW M3 Pickur και μόνο δείχνει ότι οι εκδόσεις που παρουσιάζονται εδώ δεν είναι κάποιο πείραμα ή άσκηση μηχανολογίας. Το αντίθετο, είναι αυτοκίνητα υψηλών επιδόσεων που έχουν βελτιστοποιηθεί σε πλήρη συνάρτηση με την αποστολή ή το πεδίο χρήσης του. Αυτό σημαίνει ότι ενσαρκώνουν τη φιλοσοφία BMW M. Επιπλέον, εκπλήρωσαν και έναν ακόμα σημαντικό σκοπό: «Οι μαθητευόμενοι, οι εκπαιδευόμενοι και οι ασκούμενοι πτυχιούχοι μας βοήθησαν στην κατασκευή όλων αυτών των πρωτοτύπων», εξηγεί ο Polschak. «Αυτό τους έδωσε τη δυνατότητα να αποκτήσουν ανεκτίμητη πρακτική εμπειρία απελευθερώνοντας ταυτόχρονα πόρους για εμάς – κλασική περίπτωση 'κερδίζεις – κερδίζω' (win-win)».

Μύηση στη φιλοσοφία M των νεαρών target groups: BMW M3 Compact (1996).

Το ίδιο ίσχυσε ασφαλώς και για τη 1996 BMW M3 Compact. Το σκεπτικό πίσω από αυτό το μοντέλο ήταν να μιήσει κυρίως τους νεότερους πελάτες στον κόσμο των αυτοκινήτων BMW M. «Μέχρι ενός σημείου, η M3 Compact μπορεί να θεωρηθεί πρόγονος της σημερινής BMW M2», σημειώνει ο υπεύθυνος συνεργείου της BMW M με μία λάμψη στα μάτια και μπορείς εύκολα να αντιληφθείς γιατί κάνει αυτή τη σύγκριση. Εάν είχε προχωρήσει στην παραγωγή, η ιπποδύναμη του κινητήρα της M3 πιθανόν να είχε κάπως μειωθεί. Στο πρωτότυπο όμως, μπορούσε να απελευθερώσει και τους 321 hp, κάνοντας παιχνίδι την ώθηση ενός ελαφρού αυτοκινήτου (μόλις 1300 κιλά). «Είναι κατά 150 kg ελαφρύτερο, πιο ευέλικτο, πιο σταθερό και ακόμα πιο ασυμβίβαστο», ήταν το διθυραμβικό σχόλιο του Γερμανικού περιοδικού αυτοκινήτου "auto motor und sport" (τεύχος αρ. 13/1996) μετά τη δοκιμή.

Μελέτη βιωσιμότητας σε πραγματικές συνθήκες: BMW M3 Touring (2000).

Η πρωτότυπη BMW M3 Touring δημιουργήθηκε έχοντας κατά νου ένα μοντέλο παραγωγής. Η M3 Compact δόθηκε σε δημοσιογράφους για δοκιμές αφενός για λόγους κύρους, αφετέρου για να σφυγμομετρήσουμε το ενδιαφέρον των πελατών. Ωστόσο η M3 Touring εξυπηρέτησε αποκλειστικά εσωτερικούς σκοπούς. «Αυτό το πρωτότυπο μας επέτρεψε να δείξουμε ότι από καθαρά τεχνικής απόψεως τουλάχιστον, ήταν εφικτή η ενσωμάτωση μιας

M3 Touring στην τρέχουσα παραγωγή της στάνταρ BMW Σειράς 3 Touring με ελάχιστη δυσκολία», εξηγεί ο Jakob Polschak. «Κάτι σημαντικό που χρειαζόταν να δείξουμε ήταν ότι οι πίσω πόρτες του στάνταρ μοντέλου παραγωγής μπορούσαν να προσαρμοστούν στους πίσω θόλους των τροχών χωρίς χρήση νέων και ακριβών εργαλείων». Μπαίνοντας στη γραμμή συναρμολόγησης, απαιτούνταν ελάχιστες πρόσθετες εργασίες για την τοποθέτηση εξαρτημάτων τύπου M στη M3 Touring.

Η ιστορία επαναλαμβάνεται: BMW M3 Pickup (2011).

Μόλις η πρώτη γενιά BMW M3 Pickup που περιγράψαμε παραπάνω άρχισε να παρουσιάζει τα πρώτα σημάδια φθοράς μετά από 25 χρόνια ζωής, είχε έρθει η ώρα για τη διάδοχό της. Όπως και στο πρώτο μοντέλο, οι υπεύθυνοι εξέλιξης επέλεξαν και πάλι ένα cabrio αμάξωμα λόγω της ενισχυμένης δομής.

«Οι εργασίες μετατροπής είχαν αρχικά προχωρήσει με τους συνήθεις αργούς ρυθμούς την άνοιξη του 2011. Και ξαφνικά, κάποιος είχε την έμπνευση το όχημα να διαφημιστεί σαν πρωταπριλιάτικο αστείο και η 1^η Απριλίου ήταν ήδη πολύ κοντά», θυμάται ο Polschak. Για την 'πληροφόρηση' του κοινού, κατασκοπευτικές φωτογραφίες από δοκιμές σεταρίσματος στην πίστα Nürburgring's Nordschleife διέρρευσαν στο Τύπο, δίνοντας τροφή σε εικασίες σχετικά με σχέδια για την κατασκευή ενός μοντέλου παραγωγής.

Και αυτό λειτούργησε. Όπως φαίνεται από άρθρα της εποχής πολλοί δημοσιογράφοι και bloggers τσίμπησαν το δόλωμα και πίστεψαν τις φήμες. Ακόμα και το επίσημο δελτίο τύπου που δημοσιεύτηκε την 1^η Απριλίου 2011 δεν ξεκαθάριζε από την αρχή το θέμα, αφού αρχικά παρουσίαζε τη BMW M3 Pickup ως τέταρτη έκδοση του μοντέλου, μετά τα Sedan, Coupe και Cabrio, και συνέχιζε ως εξής: «Με 309 kW/420 hp κάτω από το καπό και ωφέλιμο φορτίο 450 kg στον πίσω άξονα, ο συνδυασμός αγωνιστικής οδηγικής απόλαυσης BMW M και καθημερινής πρακτικότητας προάγεται σε νέα επίπεδα». Επίσης τονίζε ότι ο συντελεστής αεροδυναμικής (Cd) ήταν ελάχιστα υψηλότερος από αυτόν της BMW M3 Coupe, το αυτοκίνητο ήταν 50 kg ελαφρύτερο από το Cabrio και η οροφή targa βάρους 20 kg μπορούσε να αφαιρεθεί χαμηλώνοντας ακόμα περισσότερο το κέντρο βάρους προς όφελος της δυναμικής συμπεριφοράς.

Μόνο η τελευταία παράγραφος του δελτίου τύπου διακριτικά αποκάλυπτε ότι το εν λόγω μοντέλο ήταν στην πραγματικότητα ένα μοναδικό όχημα εσωτερικών μεταφορών. Αντίθετα με τον προκάτοχό του, ωστόσο είχε εγκριθεί για χρήση στο δρόμο.

BMW M3: σπορ icon και δυναμικό σημείο αναφοράς για πέντε γενιές.

Έχουν περάσει ήδη 30 χρόνια σχεδόν από τότε που ξεκίνησε η παραγωγή των πρώτων BMW M3 μαζικής παραγωγής. Αυτό ήταν το πρώτο κεφάλαιο σε μία ιστορία επιτυχίας πρωτοφανή στον κόσμο της αυτοκίνησης. Ο τετρακύλινδρος κινητήρας 2.3-L με τετραβάλβιδη τεχνολογία απέδιδε 147 kW/200 hp και επιτάχυνε τη M3 βάρους μόλις 1.200 kg, από 0 στα 100 km/h σε μόλις 6,7 δεύτερα. Η τελική ταχύτητα ήταν 235 km/h. Το 1988 αποκαλύφθηκε η έκδοση Eno, με ιπποδύναμη αυξημένη στα 220 hp και τελική ταχύτητα 243 km/h. Το 1990

ακολούθησε το τελευταίο στάδιο εξέλιξης της πρώτης γενιάς M3: η BMW M3 Sport Evolution με κινητήρα 2.5-L 238 hp, και παραγωγή περιορισμένη στα 600 αντίτυπα.

Η δεύτερη γενιά της BMW M3 – που αυτή τη φορά δεν προοριζόταν αποκλειστικά για αγωνιστική χρήση – ήταν πολύ πιο διακριτική. Αποκαλύφθηκε το 1992, με τον εξακύλινδρο κινητήρα να αποδίδει 210 kW/286 hp από 3000 κυβ. εκ. και μέγιστη ροπή 320 Nm. Επίσης διέθετε το καινοτόμο, νέο σύστημα ελέγχου εκκεντροφόρων VANOS. Το νέο μοντέλο πέτυχε δύο παγκόσμια ρεκόρ – για την υψηλότερη ισχύ ανά λίτρο (97 hp/l) και την υψηλότερη ειδική ροπή (108 Nm/l) σε έναν ατμοσφαιρικό κινητήρα μαζικής παραγωγής.

Στα πλαίσια ενός εκτενούς facelift το 1995 ο κυβισμός του εξακύλινδρου εν σειρά κινητήρα αυξήθηκε από 2.990 σε 3.201cc, με την ισχύ να αυξάνεται στα 236 kW/321 hp. Εξάλλου, ο νέος κινητήρας είχε τεχνολογία Double-VANOS με πλήρως μεταβλητό έλεγχο εκκεντροφόρων εισαγωγής και εξαγωγής. Το καλοκαίρι του 1996, η BMW M3 έγινε το πρώτο αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής με προαιρετικό, αυτοματοποιημένο μηχανικό κιβώτιο SMG.

Διαθέτοντας αλουμινένιο καπό με το χαρακτηριστικό ‘φούσκωμα’, προτεταμένους θόλους τροχών, ένα αεροδυναμικά βελτιστοποιημένο πορτμπαγκάζ με ενσωματωμένη διακριτική αεροτομή και τέσσερις απολήξεις στην έξοδο του συστήματος εξαγωγής διπλής ροής, η τρίτη γενιά BMW M3 που παρουσιάστηκε το 2000 εντυπωσίασε και πάλι με την εμφάνισή της. Η ιπποδύναμη ήταν για μία ακόμα φορά προϊόν ενός ατμοσφαιρικού, εξακύλινδρου εν σειρά κινητήρα. Η εντελώς νέα κινητήρια μονάδα απέδιδε 252 kW/343 hp από 3.246 κυβ. εκ. και μέγιστη ροπή 365 Nm.

Αντί για straight-six κινητήρα, όπως οι δύο προηγούμενες γενιές του αυτοκινήτου, η τέταρτη ενσάρκωση της BMW M3 που παρουσιάστηκε το 2007 χρησιμοποιούσε έναν υψηλόστροφο, ατμοσφαιρικό V8 που απέδιδε 309 kW/420 hp. Ανάμεσα στα εκτενή μέτρα σχεδίασης ελαφρού βάρους που υιοθετήθηκαν ήταν η οροφή από CFRP (στάνταρ εξοπλισμός) και ένας εμπρός άξονας αποκλειστικά από αλουμίνιο.

Η τρέχουσα (5^η) γενιά της BMW M3 λανσαρίστηκε την άνοιξη του 2014. Σύμφωνα με την αλλαγή ονοματολογίας των μοντέλων μαζικής παραγωγής της BMW, μόνο το τετράθυρο sedan φέρει το σήμα ‘M3’, ενώ οι εκδόσεις coupe και cabrio έλαβαν την ονομασία M4. Και στις τρεις εκδόσεις αμαξώματος, το παρών δίνει ένας εύστροφος straight-six κινητήρας με τεχνολογία M TwinPower Turbo και 317 kW/431 hp. Ανάμεσα στα ευφυή μέτρα σχεδίασης ελαφρού βάρους που εφαρμόστηκαν με σχολαστικότητα είναι η εκτενής χρήση ελαφρών υλικών όπως το CFRP και το αλουμίνιο, για πολλά από τα εξαρτήματα του πλαισίου και του αμαξώματος. Μέσω αυτών, το νέο μοντέλο είναι κατά 80 kg ελαφρύτερο από τον προκάτοχό του.

Φέτος το καλοκαίρι, το BMW M Division κυκλοφόρησε μία αποκλειστική, ειδική έκδοση – περιορισμένης παραγωγής 500 αντιτύπων σε όλο τον κόσμο – σαν φόρο τιμής στην επιτυχημένη 30χρονη ιστορία της BMW M3. Με εξωτερική βαφή Macao Blue metallic, η

BMW M3 “30 Jahre M3” παραπέμπει στη πρώτη γενιά του αυτοκινήτου το οποίο λανσάρισε τη συγκεκριμένη απόχρωση. Το Competition Package, που περιλαμβάνεται στο βασικό εξοπλισμό και αποτελείται από εκτενείς μετατροπές στον κινητήρα και την ανάρτηση, αυξάνει την ισχύ του επετειακού μοντέλου κατά 14 kW/19 hp στα 331 kW/450 hp.

-Τέλος Δελτίου Τύπου-

To BMW Group

Το BMW Group είναι από τους πιο επιτυχημένους κατασκευαστές αυτοκινήτων και μοτοσικλετών σε όλο τον κόσμο με τις μάρκες BMW, MINI και Rolls-Royce. Σαν μία παγκόσμια εταιρία, το BMW Group λειτουργεί 31 μονάδες παραγωγής σε 14 χώρες και έχει ένα παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων σε περισσότερες από 140 χώρες.

Το οικονομικό έτος 2015, το BMW Group πούλησε 2.247.000 αυτοκίνητα και 137.000 μοτοσικλές παγκοσμίως. Το κέρδος προ φόρων για το 2015 ήταν 9.22 δισεκατομμύρια ευρώ, με έσοδα που ανήλθαν στα 92.18 δισεκατομμύρια ευρώ. Στις 31 Δεκεμβρίου του 2015, το BMW Group είχε παγκόσμιο έμψυχο δυναμικό περίπου 122.244 ατόμων.

Η επιτυχία του BMW Group ανέκαθεν βασιζόταν στη μακροπρόθεσμη συλλογιστική και υπεύθυνη δράση. Ως εκ τούτου, η εταιρία έχει δημιουργήσει οικολογική και κοινωνική βιωσιμότητα σε όλη την αλυσίδα αξιών, ολοκληρωμένη προϊοντική ευθύνη και μία σαφή δέσμευση για τη διατήρηση των φυσικών πόρων, στο πλαίσιο της στρατηγικής της.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>

BMW Group Hellas

Κωνσταντίνος Διαμαντής

Corporate Communications

Τηλέφωνο: +30 2109118151

Fax: +30 210 9118007

e-mail: konstantinos.diamantis@bmw.gr