

Szívdöglesztő limitált széria ünnepli a BMW M3 harmincadik születésnapját



A BMW M divízió a vezetés élményét éltető sportautó-legenda megszületésének kerek jubileumán egy ötszáz darabos „30 Years M3” különkiadást gurít le a gyártósorról.

Három évtizeddel ezelőtt, 1986 nyarán az akkoriban még BMW Motorsport GmbH néven alkotó BMW M divízió a mára legendává érett BMW M3 első modellgenerációjának (E30) világpremierjével valósággal forradalmasította a sportos közép kategória szegmensét, hiszen addig egyik másik autógyártó sem épített be versenypályára edzett motorsport-technológiát tömegtermelés szerint gyártott modellsorozatába: a BMW M GmbH által kezelésbe vett BMW 3-as sorozat az autóipar első olyan nagyteljesítményű, a hétköznapiakban mégis kompromisszumok nélkül használható sportautójaként nyitott új fejezetet a bajor gyártó és a teljes járműgyártás történetében, amelyre a konkurens márkák mind a mai napig mérceként tekintenek.

Miközben a BMW M divízió az autóipari klasszikus immáron sorozatban ötödik modellgenerációját finomhangolja és tökéletesíti, a BMW M3 az elmúlt harminc év során mit sem veszített eredeti karakteréből, hiszen minden bizonnyal egyik másik autógyártó sem ötvözi olyan részletekbe menően a teljes körű hétköznapi funkcionalitást és a szintisza versenysport-géneket, mint a BMW M GmbH érzelmekben gazdag, ikonikus négykerekűje, a szívverést felgyorsító menetdinamikát és a vezetés letaglózó élményét éltető sportautó-legenda harmincadik születésnapját pedig a bajor gyártó idén nyáron egy BMW M3 „30 Years M3” névre keresztelt, ötszáz darabos limitált szériával teszi hasonlóan emlékezetessé.

A BMW M3 „30 Years M3” különkiadás az eredeti BMW M3 (E30) legendás Macao Blue mélykék-metál fényezését ölti fel

A BMW M3 első modellgenerációja (E30) előtti főhajtásként a BMW M3 „30 Years M3” névre keresztelt jubileumi limitált széria mindegyik képviselője a Macao Blue mélykék-metál árnyalatú exkluzív fényezésben gurul le a BMW M divízió gyártósoráról. A különleges árnyalat a harminc évvel ezelőtt megszületett BMW

M3 (E30) fényezés-palettáján mutatkozott be elsőként, a 200 lóerősre edzett sportautó extra felszereltségi opciójaként.

A BMW M3 „30 Years M3” limitált szériát a tervezőmérnökök a típus-specifikus Competition Package teljesítménynövelő csomaggal felszerelt vadonatúj BMW M3 (F30) műszaki alapjaira álmodták meg, amely a 14 kW / 19 lóerő többlettel 331 kW / 450 lóerő maximális teljesítményűre erősített soros hathengeres benzinmotor mellett a teljesítmény-növekedéssel párhuzamosra hangolt adaptív M futóművet, új spirálrugókat, lengéscsillapítókat és stabilizátorokat, módosított jelleggörbe szerint dolgozó COMFORT, SPORT és SPORT+ vezetési üzemmódokat, a hátsó tengelyen optimalizált aktív M differenciálművet, valamint némileg átprogramozott menetstabilizáló rendszert (DSC – Dynamic Stability Control) kínál. A BMW M3 „30 Years M3” különkiadás 100 kilométerre vetített átlagos üzemanyag-fogyasztása 8,3 – 8,8 liter, kilométerenkénti kombinált károsanyag-kibocsátása pedig mindössze 194 – 204 gramm.

A születésnapi limitált széria mindegyik képviselőjét a Competition Package teljesítménynövelő csomag 666 M kódjelű, csillagküllő-dizájnú könnyűfém keréktárcsaival szereli fel a bajor gyártó, a 20 collos felniken pedig elől 265/30 R20, míg hátul 285/30 R20 méretű gumiabroncsok feszülnek.

A Competition Package teljesítménynövelő csomag módosításai együttesen érezhetően keményebb menetdinamikával ruházzák fel a BMW M3 (F30) sportlimuzint, amely elsősorban a még tovább javított gyorsulási értékekben érhető tetten: a BMW M3 „30 Years M3” limitált széria az opcionális extrafelszereltségként elérhető hétsebességes M duplakuplungos automata váltóval mindössze 4,0 másodperc alatt sprintel fel álló helyzetből 100 km/órás sebességre, amely érték 0,1 másodperccel gyorsulja le a sorozatgyártású BMW M3 (F30) hasonló értékét. A különkiadás az alapfelszereltség részeként kínált hatsebességes manuális váltóval is 0,1 másodperccel jobb 0-100-as gyorsulási értéket produkál, mint szériában gyártott társai.

A BMW M3 „30 Years M3” limitált széria ötszáz képviselőjét a Competition Package teljesítménynövelő csomag látványos karosszéria-kiegészítő opcióin túl a BMW Individual Magasfényű Shadow Line külső felszereltségi csomag tételei teszik ellenállhatatlanul egyedivé, az M sport kipufogórendszer fekete króm dupla ikervégződéseivel, amelyek a jellegzetes, mélyről jövő hangorkánnal társulva még intenzívebbé emelik a vezetés lélegzetelállító élményét. A különkiadás első

sárvédőit egy exkluzív kialakítású BMW M kopoltyú is színesíti, amelyen a „30 Years M3” logó olvasható.

A sportos hangulatú, tökéletesen használható utastér exkluzív kiegészítői kivételesen magas színvonalú atmoszférát teremtenek

A BMW M3 „30 Years M3” különkiadás modelljeit a Competition Package teljesítménynövelő csomagnak köszönhetően ülési anatómia szerint megtervezett M sportülésekkel is felszereli a gyártó, az exkluzív ülések pedig dinamikus vezetés közben tökéletes tartást, míg hosszú távon kiváló utazási komfortot nyújtanak. Az utastér sportos hangulatát a biztonsági övek elegánsan szőtt BMW M motívumai fokozzák.

A vezetőt és az első utast eközben „30 Years M3” logóval ellátott első küszöblécek emlékeztetik a BMW M divízió sportautó-legendájának egyedülálló történetére. A műszerfal szénszálas dekorbetétjét a limitált széria sorszámozott, például „30 Years M3 1/500” feliratú plakettje díszíti, amely a mindössze félezer darabban elkészülő különkiadás exkluzivitását hirdeti. A „30 Years M3” feliratot az első ülések fejtámláiba is belevarrják az alkotók.

A jubileumi limitált széria egyszerre sportos és kifinomult járműkarakterét az ajtók mögött exkluzív Merino bőrkárpitozás nyomatékosítja, amelyet látványos kontraszt-varrással feldobott, fekete és fjord-kék (Black / Fjord Blue) vagy fekete és ezüst (Black / Silverstone) színek kombinációjában kérhetnek a bajor gyártó ügyfelei.

A születésnapi BMW M3 „30 Years M3” limitált széria 10 000 euróval emeli meg a típus-specifikus Competition Package teljesítménynövelő csomaggal felszerelt BMW M3 (F30) sportlimuzin listaárát. A különkiadás piaci debütálását 2016 nyarára, napra pontosan az eredeti BMW M3 (E30) legelső aláírt vásárlási szerződésének harmincadik évfordulójára tervezi a BMW.

1986: a BMW M3 (E30) világpremierje a BMW 3-as sorozat kiszélesített kerékíveivel és letaglózó teljesítménnyel

Hat hónappal azután, hogy 1985 őszén a BMW a Nemzetközi Frankfurti Autószalonon az első BMW M3 (E30) világpremierjével egy emberként döbbsentette le a járműgyártás szakértőit, 1986 tavaszán végre eljött az idő, hogy

a meghívott szakújságírók első kézből éljék át az autóipar újabb mérföldkövének letaglózó vezetési élményét és az olaszországi Mugello versenypályáján első ízben próbálják ki „a BMW 3-as sorozatának szuperautóját”, amely többek között kiszélesített kerékíveivel már ránézésre is lenyűgözte a rajongókat. Az eredeti BMW M3 (E30) meghajtásáról egy 2.3 liter hengerűrtartalmú négyhengeres benzinmotor gondoskodott, már hengerenkénti négyszelepes technológiával, 147 kW / 200 lóerő maximális teljesítménnyel. Eme erőforrás kiváló menetteljesítménnyel ruházta fel a könnyűszerkezetes járműépítés alapelveinek alkalmazásával mindössze 1 200 kilogramm önsúlyúra csökkentett kétajtós kupét: az első és a hátsó lökhárító, az oldalsó küszöbök és a légterelővel ellátott csomagterajtó egytől egyig műanyagból készült, amely nagymértékben hozzájárult a legendás sportautó még napjainkban is bámulatosnak számító 235 km/órás végsebességéhez és 6,7 másodperc alatt abszolvált álló rajtos 100 km/óra gyorsulásához.

A sportautó-legenda Evo változatát két évvel később, 1988-ban mutatta be a BMW, az immáron 220 lóerőre edzett maximális teljesítmény pedig 243 km/órás végsebességig gyorsította fel a kétajtós kupét. 1990-ben végül az első BMW M3 (E30) legátfogóbb modellfrissítése is megérkezett a piacra: a mindössze hatszáz darabos limitált szériában elkészült BMW M3 Sport Evolution motorházteteje alatt már egy 2.5 liter hengerűrtartalmú benzinmotor dolgozott, 238 lóerő maximális teljesítménnyel.

A BMW M3 katalizátorral felszerelt változata már 1986-ban újabb ékes bizonyítékát adta a sportautó-legenda fejlesztése során tanúsított kimagasló tervezőmérnöki szaktudásnak. A mérnökök már a modell kezdeti tervezési szakaszában elhatározták, hogy kipufogógáz-tisztító technológiával is felszerelik a sportautó-történelem hamisítatlan ikonját, a katalizátor beépítése pedig így csupán 3 kW / 5 lóerő teljesítményvesztéssel jelentett, amely a gyorsulás és a menetdinamika terén semmit sem vont le a vezetés élményéből.

1992: a hamisítatlan motorsport-technológiával felvértezett második BMW M3 (E36) világpremierje, egy elegáns kupé képében

Legendás elődjétől eltérően az 1992-ben bemutatott második modellgenerációt már nem kifejezetten versenysport-részvételre fejlesztették ki a mérnökök. A lényegesen visszafogottabb, elegáns kupé-sziluett egy 3.0 liter hengerűrtartalmú, soros hathengeres benzinmotort rejtett, amely 210 kW / 286 lóerő maximális

teljesítményt és 320 Nm csúcsnyomatékot zúdított a hátsó tengelyre. Az innovatív VANOS vezérműtengely-állítással felszerelt erőforrás ismét a BMW tervezőmérnökeinek kimagasló járműtechnológiai szaktudását éllette, a BMW M3 (E36) meghajtásáról gondoskodó szívómotor ugyanis literenkénti 97 lóerős teljesítményével és 108 Nm forgatónyomatékával két világrekordot is beállított a tömegtermelésű erőforrások mezőnyében. A BMW M3 E36 Coupé kereken 6 másodperc alatt gyorsult fel álló helyzetből 100 km/órás tempóra, végsebességét pedig 250 km/óránál korlátozta az elektronika.

A BMW M3 második generációja (E36) többek között extravagáns kialakítású, dupla tartókonzolos, aerodinamikailag optimalizált visszapillantó-házaival tűnt ki a sorozatgyártásban kínált BMW 3-as Coupé modellek közül. A jellegzetes visszapillantó-ház mind a mai napig a BMW M divízió sportmodelljeinek egyik legfőbb karosszéria-védjegye.

1994-ben a BMW M divízió egyszerre két karosszéria-változattal bővítette ki a BMW M3 (E36) modellpalettáját: a vászontetős kabrió mellett a sportautó-legenda történetének első négyajtós, limuzin változata is megérkezett a piacra, a rajongók legnagyobb örömére ráadásul egy az egyben a kupé változatlan teljesítményével és hajtásláncával.

Egy évvel később, 1995-ben egy átfogó modellfrissítés részeként a soros hathengeres benzinmotor hengerűrtartalmát 2 990 köbcentiről 3 201 köbcentire növelték a mérnökök, amellyel párhuzamosan a BMW M3 (E36) meghajtásáról gondoskodó erőforrás 210 kW / 286 lóerő maximális teljesítménye 236 kW / 321 lóerőre nőtt. A technológiai újítással a dupla-VANOS vezérműtengely-állítás is megérkezett a bajor gyártó motorházteteje alá, amely a szívóoldali vezérléssel párhuzamosan már kipufogóoldali vezérműtengely-állítást is kínált. A megnövelt teljesítmény és a látványos gyorsulás-javulás (5,5 másodperces 0-100 km/óra) ellenére a BMW M3 (E36) kiváltképp üzemanyag-takarékos sportautó volt.

1996 nyarán a BMW M3 második modellgenerációja (E36) a világ első olyan sorozatgyártású modelljévé vált, amelyet automatizált manuális váltóval szereltek fel. A BMW M divízió versenysportra szakosodott részlegétől érkező szekvenciális M váltó hátrahúzásával a technológia felfelé, az előválasztó kar felfelé tolásával pedig visszafelé váltott. Az SMG névre keresztelt váltótechnológia egy csapásra hatalmas népszerűséget szerzett a bajor gyártó ügyfeleinek körében: a BMW

regensburgi gyárában készülő BMW M3 (E36) szinte minden második képviselőjét ezzel a váltóval szerelték fel.

2000: a magabiztos kiállítású sportoló, vagyis a BMW M3 harmadik modellgenerációjának (E46) bemutatkozása

A BMW M3 harmadik modellgenerációja minden korábbinál merészebb karosszéria-kialakítással hirdette kiválóságát. Erőtől duzzadó „power dome” kidomborítással ellátott alumínium motorháztetejével, látványosan kiszélesített kerékíveivel, aerodinamikailag optimalizált légterelővel szerelt csomagterajtájával és dupla ikervégződésű sport kipufogórendszerével a BMW M3 E46 Coupé kétséget sem hagyott rendkívüli teljesítményéről és menetdinamikai képességeiről.

A sportmodell motorházteteje alatt továbbra is egy szívó sorhatos benzinmotor dolgozott, a 3 246 köbcentis hengerűrtartalomból azonban ekkorra már 252 kW / 343 lóerő maximális teljesítményt és 365 Nm csúcsnyomatékot varázsoltak elő a mérnökök. A BMW M3 harmadik modellgenerációja (E46) mindössze 5,2 másodperc alatt sprintelt fel álló helyzetből 100 km/órás sebességre, 80-ról 120-ra pedig 5,4 másodperc alatt gyorsult fel negyedik sebességi fokozatban, amely értékek hűen tükrözik a harmadik BMW M3 (E46) többlet-teljesítményében rejlő potenciált. A BMW M3 E46 Coupé piaci debütálása után néhány hónappal, 2001 tavaszán a modellből készült kabrió kivitel is kigurult a nagyközönség elé, a laposra húzott, alacsony övvonalknak köszönhetően még sportosabb kiállást sugallva.

2003-ban a BMW elkészítette az E46 M3 könnyűszerkezetes, exkluzív kiadását is, BMW M3 CSL néven. Az angol Coupé (kupé), Sport (sport) és Lightweight (könnyűszerkezetes) szavakból származó CSL rövidítés a BMW M3 E46 Coupé átfogó könnyűszerkezetes finomhangolását jelölte: a tervezőmérnökök a kényelemre optimalizált, a vezetési élmény szempontjából azonban lényegtelen funkciókat és opciókat egytől egyig kiszerezték, a karosszéria egyes elemeit pedig könnyebb anyagokból gyártották újra. A tető szénszál-erősítésű műanyagból (CRP), a hátsó ablak pedig ultravékony üvegből készült, a BMW M3 CSL önsúlya így 1 385 kilogrammra csökkent. A BMW M divízió ezzel párhuzamosan 265 kW- / 360 lóerőre húzta fel a soros hathengeres benzinmotor maximális teljesítményét, amellyel a különkiadás teljesítmény / súly aránya lóerőnkénti 3,85

kilogrammra redukálódott, és mint ilyen, a BMW M3 CSL 4,9 másodperces 0-100-as gyorsulásra és 16,8 másodperces 0-200-as sprintre volt képes.

2007: megérkezik a BMW M3 negyedik modellgenerációja (E90, E92, E93), szívó V8-as benzinmotorral és szénszál-erősítésű műanyagból (CRP) készült tetővel

A második (E36) és a harmadik (E46) modellgeneráció soros hathengeres benzinmotorját a BMW M3 negyedik generációjában (E90, E92, E93) egy szívó V8-as benzinmotor váltotta fel, amelyet 309 kW / 420 lóerő maximális teljesítmény mellett kivételesen magas fordulatszám-tartományig kalibráltak a mérnökök. 202 kilogrammos önsúlyával ráadásul a V8-as motor 15 kilogrammal kevesebbet nyomott a mérlegen, mint hathengeres elődje. A könnyűszerkezetes járműépítés alapelvei eközben újabb területekre is kiterjedtek, a BMW M3 E92 Coupé például már az alapfelszereltség részeként szénszál-erősítésű műanyagból készült tetőt kapott, amely az átlátszó lakkrétegnek köszönhetően még tovább fokozta a sportkupé dinamikus kisugárzását. A modell első tengelyének szinte összes alkatrésze alumíniumból készült.

2007 őszén megérkezett a piacra a negyedik generációs BMW M3 négyajtós, limuzin karosszéria-változata is (E90), amelynek 4,9 másodperces álló rajtos 100 km/óra gyorsulása mindössze 0,1 másodperccel maradt el a kupé hasonló értékétől. A sportautó-legenda modellpalettáját 2008 tavaszán a nyitott tetős BMW M3 E93 Cabrio tette teljessé.

2014: innovatív motorteknológia és következetes könnyűszerkezetes járműépítés, avagy a vadonatúj BMW M3 / M4 sportmodell-páros (F30, F32, F33) világpremierje

A sportautó-legenda ötödik és egyben legújabb modellgenerációja (F30, F32, F33) 2014 tavaszán érkezett meg az utakra, a vadonatúj kiadás pedig több szempontból is világújdonságot tartogatott: a BMW M3 történetében most először érkezett meg egy időben a piacra a sportmodell limuzin (F30) és kupé (F32) karosszéria-változata, a sportmodell-páros debütálásával pedig új típusjelzés is született. A BMW M3 elnevezés 2014 tavasza óta a négyajtós limuzin (F30) sajátja, a kupé (F32) a BMW M4 nevet viseli – akárcsak a kétajtós sportoló nyitott tetős változata (F33), amely 2014 őszén debütált a rajongók előtt.

A negyedik modellgeneráció (E90, E92, E93) V8-as benzinmotorja után a mérnökök visszatértek a soros hathengeres benzinmotorhoz, a vadonatúj fejlesztésű erőforrást azonban már az M TwinPower Turbo technológia két turbófeltöltője lélegezteti. A rendkívül magas fordulatszám-tartományig kalibrált erőforrás 317 kW / 431 lóerő maximális teljesítményre és páratlanul széles fordulatszám-tartományban rendelkezésre álló 550 Nm csúcs forgatónyomaték leadására képes, amellyel a vadonatúj motor mintegy 40 százalékkal szárnyalja túl a V8-as erőforrás maximális nyomatékát, miközben átlagos üzemanyag-fogyasztása és károsanyag-kibocsátása egyaránt körülbelül 25 százalékkal alacsonyabb. A BMW M3 / M4 sportmodell-páros 4,1 másodperc alatt gyorsul fel álló helyzetből 100 km/órás sebességre (az opcionális extrafelszereltségként elérhető hétsebességes M duplakuplungos automataváltóval).

A lélegzetelállító vezetési élmény és a kivételes hajtáslánc-hatékonyság legmagasabb szintű kombinációja érdekében a tervezőmérnökök a sportmodell-páros önsúlyát az elődmodellhez képest már az alapfelszereltség részeként mintegy 80 kilogrammal csökkentették, amelyet az intelligens könnyűszerkezetes járműépítés alapelveinek minden korábbinál átfogóbb alkalmazásával váltottak valóra. Ilyen többek között a megannyi könnyűszerkezetes anyag széleskörű felhasználása, mint például a szénszál-erősítésű műanyag és az alumínium, amelyeket a futómű és a karosszéria elemeinél egyaránt alkalmaztak.

„Isten éltesse, BMW M3!” – barátok és partnerek gratulációja a sportautó-legenda harmincadik születésnapja alkalmából

„Amíg élek, különleges kapcsolatom lesz a BMW M3-mal: édesapám egy fekete BMW M3-at hajtott, én pedig egy matt fekete BMW Bank M3 versenyautóval lettem a DTM bajnoka 2012-ben. Mindegyik sorozatgyártású BMW M3-ban megvan ez a fajta különleges versenyzői egyéniség, és ezt a vadonatúj BMW M4 is megörökölte. Eme legendás sportautóval a BMW M GmbH tervezőmérnökei a hétköznapi utjaira hamisítatlan versenypálya-hangulatot varázsoltak, miközben közel sem egyszerű feladat egy kompromisszumok nélkül használható, kompakt méretű négykerekűt kirobbanó versenysport-teljesítménnyel felruházni. A BMW M3 esetében ez sikerült: tökéletesen használható autó, a lehető legőszintébb sportossággal felvértezve. Gyönyörű emlékeket őrzök róla” - **Bruno Spengler** **profi autóversenyző, aki 2016-ban a BMW MTEK csapat színeiben**

versenyez a Német Túraautó Bajnokságban (DTM) és 2012-ben a BMW M3 DTM versenyautóval a sorozat egyéni bajnoka lett.

„A BMW M3 egy lélegzetelállító autó – és nem csak napjainkban, de már harminc évvel ezelőtt is az volt. Az M3-mal eleinte versenypályán kívül ismerkedtem, és ha belegondolok, hogy milyen ma egy versenyautó volánja mögött ülni, bátran mondhatom, hogy a BMW M3 megzabolázása egy kemény, férfias munka volt. Aztán 2013-ban, az első DTM-szezonomban futamgyőzelemre vezettem a BMW M3 DTM versenyautót. Nagyon különleges pillanat volt. Hiszem, hogy a BMW M3 arra született, hogy különleges pillanatokkal ajándékozzon meg minket” – **Timo Glock profi autóversenyző, aki 2016-ban a BMW RMG csapat színeiben versenyez a Német Túraautó Bajnokságban (DTM), 2004 és 2012 között pedig a Forma-1 kilencvenegy nagydíján állt rajthoz.**

„Sok-sok ember számára – és természetesen nekem is – a BMW M3 egyet jelent a versenypályákon aratott győzelmekkel. A motorsport-jelleg a génjeibe van kódolva, 1986 óta mind a mai napig. Autóversenyzőként nagyszerű érzés, hogy a versenypályán kívül is egy ennyire sportos négykerekűt vezethetek. A BMW M3 egy vérbeli legenda, jó értelemben” – **Martin Tomczyk profi autóversenyző, aki a BMW Schnitzer csapat színeiben versenyez a Német Túraautó Bajnokságban (DTM).**

„A BMW M3 minden kétséget kizáróan hosszú versenyzői karrierem legmeghatározóbb autója, hiszen vele nyertem meg a Túraautó-világbajnokságot, a DTM bajnoki címét, az Olasz Túraautó Bajnokságot és számos másik futamot az öreg kontinensen. A BMW M3 igazi győztesnek született, és még évtizedekkel később is az. A rajongók imádják a BMW M3-at – akárcsak én” – **Roberto Ravaglia egykori profi autóversenyző, a motorsport-történelem első túraautó-bajnoka (1987-ben) és a ROAL Motorsport csapat alapítója.**

„A BMW M3 egy hamisítatlan járműlegenda. Amikor 1987-ben bemutatkozott a versenysportban, már az első pillanattól kezdve győztes volt, mígnem minden idők legsikeresebb túraautójává érett. Mindig hatalmas élmény volt ezt az autót vezetni, rengeteg felejthetetlen pillanatot szerzett nekem és megannyi győzelemhez segített hozzá. A BMW M3-mal kiváltképp szoros kötelék alakult ki köztünk” – **Johnny Cecotto egykori profi autóversenyző, aki 1989 és 1992 között tíz DTM-futamgyőzelmet ünnepelt, 1990-ben megnyerte a Spa-Francorchamps 24-órás megmérettetését, 1992-ben pedig a**

nürburgringi 24-órás futamot, egytől egyig a BMW M3 versenyautóval, majd kétszeres motorkerékpár-világbajnokként (1975-ben és 1978-ban) 1993-ban az ADAC GT Kupát is elhódította a BMW M3 GTR volánja mögött.

„Számomra a BMW M3 egyszerűen a legjobb. Úgy vélem, a BMW M GmbH hallatán mindenki azonnal a BMW M3 sportautóra asszociál, és nem a BMW M1-re vagy a BMW M5-re. A rengeteg motorsport-győzelemnek kétségkívül óriási szerepe van ebben, sőt mi több, a BMW M3 mind a mai napig a világ legsikeresebb túraautója. Négy különböző BMW M3 modellem van, mindegyik más-más korokból, és a kedvencem egyértelműen a legendás első generáció – elsősorban nem azért, mert a klasszikus BMW modellek megszállottja vagyok, hanem mert személy szerint úgy vélem, hogy eme modell kialakítása és felépítése egyszerűen felülmúlhatatlan” – **Felipe Garcia BMW-rajongó és –gyűjtő, a németországi Münster városában székelő Mint Classics alapítója és „Bavarian Sports Cars” márkakereskedő.**

**

További információ:

Salgó András, vállalati kommunikációs menedzser

Tel.: +36 29 555 115; e-mail: Andras.Salgo@bmw.hu

A BMW Group magyar nyelvű sajtóoldala a következő címen érhető el:

www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/hu/startpage.html

A BMW Group

A BMW, a MINI és a Rolls-Royce márkák tulajdonosaként a BMW Group a világ vezető prémium autó- és motorkerékpár-gyártó vállalata, amely prémium pénzügyi és mobilitási szolgáltatásokat is kínál. Világcégként a BMW Group 14 országban összesen 31 járműgyártó és -összeszerelő létesítményt üzemeltet, termékeit pedig értékesítési hálózatán keresztül a világ több mint 140 országában forgalmazza.

2015-ben a BMW Group hozzávetőlegesen 2,247 millió autót és közel 137 000 motorkerékpárt értékesített világszerte. A vállalat mintegy 92,18 milliárd eurós összbevételével a 2015-ös pénzügyi évben mintegy 9,22 milliárd eurós nyereséget termelt. A 2015. december 31-i összesítés szerint a BMW Group világszerte 122 244 embert foglalkoztat.

A BMW Group sikerét hosszú távú gondolkodással és felelős működéssel alapozta meg. A vállalat stratégiájának alapvető része a környezetvédelmi szempontból és szociálisan is fenntartható értéklánc, a termékei által képviselt, mindenre kiterjedő felelősség és az erőforrások megőrzése iránti elkötelezettség.

www.bmw.hu

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

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

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

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