

# Egy legenda története, avagy a BMW M3 harminc éve



**A világ egyik legnépszerűbb sportautójának harmincadik születésnapja alkalmából a BMW M divízió négy rendkívüli prototípust gurít ki a négykerekű járműkülönlegességeket rejtő garázból.**

2016-ban ünnepli harmincadik születésnapját a négy keréken guruló járműipari legenda, amely 1986-os világpremierjével egy csapásra forradalmasította a középkategóriában kínált sportautók szegmensét. A legelső BMW M3 új mércét állított fel az iparágban, amely még napjainkban, harminc évvel és öt modellgenerációval később is etalonként szolgál. A kategóriateremtő modellgeneráció (E30) kifejlesztésekor a BMW M részleg versenysportra szakosodott előfutára, a BMW Motorsport Divízió kompromisszumot nem ismerő vezérelvek mentén emelte át a hétköznapi útjaira a lezárt aszfaltcsíkok zabolátlan teljesítményét és végletekig tökéletesített technológiáját, mígnem a végeredmény egy lélegzetelállítóan telivér, erőtől duzzadó sportoló lett, amely a sorozatgyártásban kínált BMW 3-as sorozat műszaki- és karosszéria-kialakítási alapjaira épülve egyszerre kifogástalan nagyvárosi használhatóságot és funkcionalitást is kínált. A BMW M3 E30 világpremierjét követő három évtized során a bajor gyártó generációról generációra finomította tovább az úttörő legenda hatalmas népszerűségnek örvendő hajtáslánc-technológiáját, miközben mindvégig megőrizte az M3 hamisítatlan karakterét: jelesül, hogy az autóipar történetének egyetlen másik képviselője sem ötvözi annyira őszintén a hétköznapi kihívásain felülkerekedő praktikumot és a versenypályák vérpezsdítő lüktetését, mint a BMW M3.

A legenda harmincadik születésnapja tökéletes alkalmat kínál arra, hogy visszatekintsünk a BMW M3 azon négy kivételes modellváltozatára, amelyek – különböző okokból kifolyólag – soha nem kerültek sorozatgyártásba. A jubileumi évforduló meglepetésvendége így az 1986-ban elkészített első BMW M3 Pickup (E30), az 1996-os BMW M3 Compact (E36), az ezredfordulón napvilágot látott BMW M3 Touring (E46) és a BMW M3 Pickup (E93) 2011-ben leleplezett második prototípus-változata.

## **Motorsport-homologizáció a BMW M3 első modellgenerációjának hátterében**

A BMW nem akarta egy sorozatgyártásban kínált sportos zászlóshajóra aggatni az M3 típusjelzést, sokkal inkább egy versenypályára épített telivér sportolónak szánta, amelyből közútra finomított változatot is készít. A kiszemelt versenysorozat a Német Túraautó Bajnokság (DTM) volt, amelynek szabályrendszere kimondta, hogy a homologizációhoz a gyártónak egy éven belül legalább 5 000 példányt kell eladnia a közútra tervezett változatból.

A BMW Motorsport Divízió tervezőmérnökei ezzel fantasztikus lehetőséget kaptak arra, hogy egymással párhuzamosan fejlesszék ki a BMW M3 első modellgenerációjának közútra és versenypályára épített változatát, a szakemberek pedig az utolsó részletekig kihasználták az alkalmat: a modell tengelyeinek kialakítását, a kerekek felfüggesztését és a lengéscsillapítókat egytől egyig a motorsport jövőbeni követelményrendszere szerint álmodták meg, ahogyan a fékrendszert is, amely a szabvány blokkolásgátló (ABS) mellett belső szellőzésű első féktárcsákkal és motorvezérelt fékpumpával dolgozott együtt. Az olyan finom részletek pedig, mint például a sebességváltó fokozatkiosztásánál bal alsó sarokba helyezett első sebességi fokozat, a BMW M3 szintiszta motorsport-génjeit nyomatékosították.

A tervezőmérnökök ráadásul mindezt súlycsökkentő vezérelvek módszeres alkalmazásával fokozták tovább. Miközben a hatalmas kerékívekkel kiszélesített karosszéria nagy része hagyományos módon fémlemezről készült, az intelligens könnyűszerkezetes járműépítés jegyében az első és a hátsó lökhárítót, a küszöbtoldatokat, a csomagterajtót és a légterelő szárnyat egyaránt műanyagból öntötték ki. A BMW Motorsport Divízió szakemberei a modell légellenállását is látványosan csökkentették: a BMW M3 (E30) C-oszlopait úgy alakították ki, hogy azok alacsonyabb szögben lejtsenek és szélesebb alapokon álljanak, s ezáltal a jármű körüli légáramlatot még hatékonyabban a légterelő szárnyhoz irányítsák.

### **Csúcstechnológia a motortérben is**

A BMW Motorsport Divízió mérnökei a sorozatgyártásban kínált 2,0 liter hengerűrtartalmú, négyhengeres benzinmotort választották az M3 erőforrásának alapjául, hiszen szerkezeti felépítése következtében könnyű tömegének és magas fordulatszámig kalibrált karakterének köszönhetően tökéletes összetevőkkel

rendelkezett a korabeli versenyautók dinamikus mozgathatóságához. A kiforrott hétköznapi erőforrás sportautós teljesítményéhez azonban még több erőre, ehhez pedig alapos változtatásokra volt szükség.

A mérnökök első körben 2,3 literre növelték a motor hengerűrtartalmát, a hengereket pedig négyszelepes konstrukció szerint alakították át. Mindehhez a BMW M1 sportautó hathengeres szívébe tervezett hengerfejre is szükség volt, a hajtóművet pedig úgy tervezték meg, hogy akár percenkénti 10 000 fordulatot is kibírjon. A közutakra szánt BMW M3 (E30) erőforrásának maximális teljesítményét percenkénti 6 750 főtengely-fordulatra korlátozták, amely e nélkül bőven tartogatott még erőfölleletet a zárt aszfaltcsíkokra engedett változatok motorterében.

### **Sportmodellből áruszállító: az első BMW M3 Pickup (E30) 1986-ból**

Első modellgenerációjának világpremierjekor a BMW M3 kivételesen dinamikus egyénisége nem csupán az ügyfelek szívverését gyorsította fel, de a modell fejlesztéséért felelős BMW Motorsport Divízió háza táján is felfordulást okozott: a részleg tervezőmérnökei a versenyautós gének mögött megbúvó áruszállítási lehetőségeket is meglátták a kétajtós sportolóban, amelynek átalakított változatát kerítésen belül, a München melletti Garchingban működő üzemekben kívánták szolgálatba állítani. Az egyetlen gond csak az volt, hogy az áru fuvarozás nem szerepelt a magasan képzett BMW M3 példaértékű kvalitásai között.

Nem telt bele sok időbe, és a mérnökök máris orvosolták a problémát: az első BMW M3 Pickup alapját a BMW 3-as Cabrio karosszériája adta. „Két okból is a kabrióra esett a választásunk: egyrészt azért, mert épp volt kéznél egy hibátlan állapotú 3-as kabriónk, másrészt pedig azért, mert a kabrió kialakítás okán beépített plusz merevítések a pickup felépítményéhez is kiváló alapot adtak” – emlékezett vissza Jakob Polschak, a BMW M divízió prototípus-fejlesztésért felelős vezetője, aki immáron több mint negyven éve dolgozik a vállalatnál.

Mint ilyen, az első BMW M3 Pickup a BMW 3-as Cabrio (E30) karosszériáját örökölte meg, amely már alapesetben is keskenyebb volt, mint a versenyautós génekkel megáldott BMW M3 erőteljes szélesítések szerint megrajzolt ívei. A motorháztető alá ráadásul első körben az úgynevezett „olasz M3” mindössze 2,0 liter hengerűrtartalmú benzinmotorját építették be, Olaszország akkori adózási sajátosságai miatt ugyanis az országban forgalomba helyezett BMW M3 (E30)

modellek csupán 192 lóerőt teljesítettek. „Később lecseréltük az egységet az eredeti 2,3 literes, négyhengeres szívra, amely már 200 lóerőt tudott” – mesélte Jakob Polschak. Az első BMW M3 Pickup több mint huszonhat esztendőn át dolgozott megbízhatóan a Garchingban működő BMW M divízió üzemének területén, mígnem négy évvel ezelőtt végleg nyugdíjazták.

Az első BMW M3 Pickup eme rendkívül hosszú szolgálati útja újfent bizonyítja, hogy a BMW M divízió egyetlen példányban elkészített prototípusai nem csupán tervezőmérnöki nagyozások vagy trükkök, hanem valódi nagyteljesítményű sportolók, amelyeket szigorúan egy adott terület sajátosságai szerint formáltak át a mérnökök. A BMW M filozófiájának vérbeli megtestesítői, egy második nemes cél szolgálatában: „Mérnök-gyakornokok, diploma előtt álló szakhallgatók és szakmai tanulók egyaránt besegítettek ezen prototípusok megépítésébe, amelyek így lehetővé tették számukra, hogy felbecsülhetetlen értékű autóiipari tapasztalatokat szerezzenek, miközben mi a sorozatgyártású fejlesztésekre koncentrálhattunk. Klasszikus „mindenki nyer” szituáció” – így Jakob Polschak.

### **Egy belépő szintű sportoló víziója: a BMW M3 Compact (E36) 1996-ból**

Mindez természetesen a BMW M3 Compact 1996-os megszületésekor sem volt másként. Az átépítés kiindulópontja az volt, hogy a fiatal rajongóknak egy belépő szintű BMW M modellel kedveskedjen a gyártó. „Bizonyos szempontból az M3 Compact a vadonatúj BMW M2 Coupé elődmodelljének tekinthető” – mesélte szinte könnyes szemmel Jakob Polschak, a különleges párhuzam pedig nem is teljesen alaptalan meglátás. Amennyiben sorozatgyártásba került volna, a BMW M3 Compact erőforrását a kupéhoz képest minden bizonnyal mérsékeltebb teljesítménnyel vértették volna fel, a prototípus esetében azonban a mérnökök érintetlenül hagyták a soros hathengeres benzinmotor maximális teljesítményét: a 321 lóerő játszi könnyedséggel mozgatta a mindössze 1,3 tonna önsúlyú könnyűszerkezetes kompaktot. „150 kilogrammal könnyebb, robbanékonyabb, feszesebb és még inkább kompromisszum-mentes” – írta a prototípus tesztelése után az auto motor und sport német autós szakmagazin az 1996/13. lapszámban.

### **Valós elképzelés reális alapokon: a BMW M3 Touring (E46) 2000-ből**

A BMW M3 Touring prototípusa ugyancsak egy valóra váltott elképzelés volt, annál is inkább, mert a bajor gyártó a sportautó kombi karosszériaváltozatának sorozatgyártását rövid ideig fontolóra is vette. Miközben azonban a BMW M3

Compact (E36) a szakújságírók kényeztetésére, a legkorszerűbb járműtechnológia feltérképezésére és az ügyféligények közvetítésére volt hivatott, addig a BMW M3 Touring (E46) kizárólag házon belüli célokat szolgált. „A prototípus segítségével bemutatnánk, hogy – pusztán technikai szempontból – mennyire könnyedén integrálhatók a BMW 3-as Touring sorozatgyártásába az M3 kivitel kiváltságai” – fogalmazott Jakob Polschak. „Az egyik legfontosabb elem e téren a két hátsó ajtó volt, az M3 szélesebb nyomtávja okán kiszélesített kerékjáratok miatt ugyanis ezeket új és drága eszközök alkalmazása nélkül kellett átalakítanunk” – tette hozzá a BMW M divízió prototípus-fejlesztésért felelős vezetője. A futószalagra érkezve a BMW M3 Touring prototípusa mindössze minimális utómunkát igényelt a sorozatgyártásban kínált BMW 3-as Touring-hoz képest, hiszen a készítőknél jóformán csak a BMW M típus-specifikus alkatrészeit és utastéri kiegészítőit kellett beépíteniük a modellbe.

### **A történelem ismétli önmagát: a második BMW M3 Pickup (E93) 2011-ből**

Amikor több mint negyed évszázadnyi intenzív szolgálat után az első BMW M3 Pickup (E30) prototípus már kezdte az öregedés jeleit mutatni, a BMW M divízió szakemberei a kivételes modell utódlása mellett döntöttek. S miként huszonöt évvel azelőtt, a beépített plusz merevítések okán ezúttal is az aktuális BMW M3 kabrió karosszériaváltozatát választották műszaki alapnak. „Az átalakítás kezdetben a hagyományos módon, mindenféle komolyabb látnivaló nélkül zajlott, 2011 tavaszán. Aztán egyszer csak valaki kitalálta, hogy süssük el az autót afféle áprilisi tréfaként, lévén, hogy közeledik április 1-je” – emlékezett vissza Jakob Polschak. A BMW M divízió ezért március utolsó napjaiban kivitte a prototípust a Nürburgringre, hogy a lesifotósok elkészíthessék a versenypályán száguldó BMW M3 Pickup (E93) kémfotóit, amelyek megadták a közelgő sorozatgyártás esélyeinek latolgatásáról szóló híresztelések alapját.

A trükk pedig bejött. A szakújságírók és -bloggerek hittek a kémfotóknak és a pletykáknak, s ráadásul eleinte még a bajor gyártó 2011. április 1-jén kiadott hivatalos sajtóközleménye is az aktuális BMW M3 limuzin, kupé és kabrió után érkező „negyedik karosszériaváltozatról” számolt be, kiemelve, hogy „a motortérben lakozó 309 kW / 420 lóerő maximális teljesítmény és a hátsó tengely 450 kilogrammos maximális terhelhetősége együttesen vadonatúj szintre emeli a BMW M modellekre jellemző vezetési élményt és hétköznapi használhatóságot.”

A hivatalos sajtóközlemény még arra is rámutatott, hogy a BMW M3 Pickup (E93) légellenállási együtthatója alig magasabb a sorozatgyártásban kínált BMW M3 Coupé (E92) hasonló értékénél, miközben a modell 50 kilogrammal könnyebb a sorozatgyártású kabriónál, a 20 kilogrammos vászontető leszerelésével pedig még tovább csökkenthető a súlypont, s ezáltal még tovább fokozható a menetdinamika.

A BMW csupán a hivatalos sajtóközlemény utolsó bekezdésében árulta el, hogy a BMW M3 Pickup (E93) mindössze prototípusként készült el, házon belüli áruszállítási célra. Elődmodelljével ellentétben azonban a második BMW M3 Pickup már közúti használatra is érvényes rendszámot kapott.

### **A BMW M3 fejlődéstörténete, avagy a vezetés szintiszta élményének öt modellgenerációja**

Szinte napra pontosan harminc esztendővel ezelőtt vette kezdetét a legelső BMW M3 (E30) sorozatgyártása, és ezzel együtt a bajor gyártó átfogó sikertörténetének egy olyan fejezete, amelyhez fogható nincs még egy az autóiparban. Az etalon sportautó első képviselőjének motorházteteje alá egy 2,3 liter hengerűrtartalmú, négyhengeres, tizenhat szelepes benzinmotort építettek be a mérnökök, az erőforrás 147 kW / 200 lóerő maximális teljesítménye pedig 6,7 másodperc alatt gyorsította fel álló helyzetből 100 km/órás tempóra a mindössze 1 200 kilogramm önsúlyú modellt. Az első BMW M3 (E30) végsebessége 235 km/óra volt. 1988-ban megérkezett a kétajtós sportoló Evo névre keresztelt különkiadása, amelynek maximális teljesítményét 220 lóerőre, végsebességét pedig 243 km/órára tornázták fel a készítők. Az első modellgeneráció utolsó különkiadása az 1990-ben napvilágot látott BMW M3 Sport Evolution volt, 2,5 liter hengerűrtartalmú és 238 lóerő maximális teljesítményre képes benzinmotorral, amelyből mindössze 600 darabot gyártottak.

A BMW M3 második modellgenerációja – amelyet elsősorban már nem a modell motorsport-szereplését szem előtt tartva fejlesztettek ki a mérnökök – sokkalta racionálisabb és funkcionálisabb volt elődjénél. Az 1992-ben leleplezett második generáció (E36) orrában már egy soros hathengeres benzinmotor dolgozott, 210 kW / 286 lóerő maximális teljesítménnyel és 320 Nm csúcsnyomatékkal. A 3,0 liter hengerűrtartalmú erőforrásban mutatkozott be a VANOS vezérműtengely-állítás, a BMW M3 E36 pedig rögtön két világrekordot is bezsebelt: a sorozatgyártásban kínált szívómotorok mezőnyében elért legerősebb

literteljesítményért (97 lóerő / liter) és legmagasabb forgatónyomatékért (108 Nm / liter).

A BMW 1995-ben átfogó modellfrissítést hajtott végre a BMW M3 második modellgenerációján, amelynek keretében a soros hathengeres benzinmotor 2 990 köbcentis űrtartalmát 3 201 köbcentire növelték, s ezzel párhuzamosan a maximális teljesítmény is 236 kW-ra / 321 lóerőre nőtt. A forradalmasított motorban már dupla VANOS változó vezérműtengely-állítás dolgozott, amely a szívóoldali vezérléssel párhuzamosan már kipufogóoldali vezérműtengely-állítást is kínált. 1996 nyarán a BMW M3 (E36) lett az autógyártás történetének első olyan sorozatgyártott modellje, amelyet az opcionális extrafelszereltség részeként SMG automatizált manuális váltóval szereltek fel.

Erőtől duzzadó „power dome” kidomborítással ellátott alumínium motorháztetejével, látványosan kiszélesített keréktárcsákkal, hátsó légtérrel ellátott, aerodinamikailag optimalizált csomagterájával és dupla ikervégződésű sport kipufogórendszerével a BMW M3 2000-ben bemutatott harmadik modellgenerációja (E46) már kétséget sem hagyott rendkívüli teljesítménye és menetdinamikai képességei felől. A modell meghajtásáról ezúttal is egy szívó soros hathengeres benzinmotor gondoskodott, a 3 246 köbcentis hengerűrtartalommal azonban ekkorra már 252 kW / 343 lóerő maximális teljesítményt és 365 Nm csúcsnyomatékot varázsoltak elő a mérnökök.

A BMW M3 negyedik modellgenerációja (E90, E92, E93) 2007-ben ünnepelte világpremierjét, s motorházteteje alá – két elődjével ellentétben – immáron nem egy soros hathengerest, hanem egy kivételesen magas fordulatszám-tartományig kalibrált, szívó V8-as erőforrást épített be a gyártó. A 309 kW / 420 lóerő maximális teljesítményt az intelligens könnyűszerkezetes járműépítés alapelveinek széleskörű alkalmazása egészítette ki, a BMW M3 E92 Coupé például már az alapfelszereltség részeként szénszál-erősítésű műanyagból (CFRP) készült tetőt kapott, a modell első tengelyének szinte összes alkatrésze pedig alumíniumból készült.

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. 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 (CFRP) és az alumínium, amelyeket a futómű és a karosszéria elemeinél egyaránt alkalmaztak.

A BMW M divízió idén nyáron, a BMW M3 harmincadik születésnapjára elkészítette a vérpezsdítő sportautó mindössze 500 példányban limitált exkluzív kiadását is. A BMW M3 „30 Years M3” modellek – egyfajta főhajtásként – kivétel nélkül a Macao Blue mélykék-metál árnyalatú exkluzív fényezésben gurulnak le a gyártósorról, a különleges árnyalat ugyanis a harminc évvel ezelőtt megszületett BMW M3 (E30) fényezés-palettáján mutatkozott be először, 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, a soros hathengeres benzinmotor a 14 kW / 19 lóerő többlettel így immáron 331 kW / 450 lóerő maximális teljesítményt kínál.

\*\*

**További információ:**

Salgó András, vállalati kommunikációs menedzser

Tel.: +36 29 555 115; e-mail: [Andras.Salgo@bmw.hu](mailto:Andras.Salgo@bmw.hu)



2016. szeptember 28.

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

[www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/hu/startpage.html](http://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](http://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>