BMW
Corporate Communications

Informacja prasowa
Czerwiec 2014

**Ponadczasowa kusicielka: 25 lat BMW serii 8.**

**Monachium.** Kiedy je zaprezentowano, wyprzedzało o lata świetlne swych rywali – i do dziś zachowało uwodzicielski czar. Jednak kalendarz nie kłamie: to już 25 lat, od kiedy świat zamarł, zobaczywszy po raz pierwszy BMW serii 8. Nic dziwnego, że na wezwanie międzynarodowej społeczności fanów serii 8 (www.8er.org i ClubE31 Worldwide Owners Group e.V. we wsparciu BMW Club International Office przed fabryką BMW w Dingolfing (gdzie BMW serii 8 było produkowane od 1989 do 1999 r. ) odbyła się huczna impreza urodzinowa. Brało w niej udział 120 samochodów z 20 krajów. Następnie klubowicze i ich samochody zebrali się wokół „Największego czterocylindrowca świata” (biurowca-siedziby BMW w Monachium) na „zdjęcie rodzinne”.

BMW serii 8 to pojazd symboliczny i wyjątkowy nawet wśród modeli coupe marki BMW, produkowanych przez bawarską firmę od lat 1930. Kiedy model o kodowym oznaczeniu E31 pojawił się na rynku w 1989 r. na salonie IAA we Frankfurcie, rzucił najwspanialszym sportowym coupe świata wyzwanie swą awangardową elegancją, niesamowitymi osiągami, wyjątkową obfitością innowacji i czystym luksusem. Klinowate nadwozie imponowało bezkreśnie długą maską z chowanymi reflektorami, brak słupków środkowych i stromo zakończony tył w połączeniu z miękkimi liniami bocznymi tworzyły niezapomnianą mieszankę agresywności i spokoju. Był demonstracją możliwości monachijskiego koncernu, nie tylko w sensie zdolności do tworzenia oszałamiająco pięknej stylistyki, ale i niezrównanej innowacyjności technologicznej – mnóstwo spośród rozwiązań zastosowanych w tym aucie miało tu swą światową premierę!

BMW 850i było drugim po luksusowej limuzynie BMW 750i (weszła na rynek dwa lata wcześniej) powojennym niemieckim samochodem z silnikiem 12-cylindrowym. V12 o pojemności 5,0 l rozwijał moc 220 kW/300 KM i maksymalny moment obrotowy 450 Nm. Dzięki temu ważące 1790 kg coupe 2+2 rozpędzało się do 100 km/h w czasie 6,8 s.

Moc była przenoszona na tylne koła za pośrednictwem albo specjalnie opracowanej dla tego auta 6-stopniowej manualnej skrzyni biegów, albo 4-biegowego automatu. Pionierska integralna tylna oś 5-wahaczowa nie tylko debiutowała w BMW, ale w ogóle w luksusowym coupe. W zachowaniu najwyższej elegancji ruchu tej ekskluzywnej maszynie pomagały automatyczna kontrola stabilności i trakcji ASC+T, układ kierowniczy o wspomaganiu uzależnionym od prędkości jazdy oraz system elektronicznie kontrolowanych amortyzatorów EDC. Te szokujące wówczas rozwiązania konstrukcyjne to zaledwie czubek góry lodowej, jeśli chodzi i obfite wyposażenie innowacyjne tego modelu. Prasa motoryzacyjna okrzyknęła BMW 850i „modelem coupe z aksamitu i jedwabiu” oraz „perfekcyjną kombinacją mocy i komfortu”. Po pierwszym teście drogowym w Niemczech magazyn „auto motor und sport” pisał: „BMW dało swemu modelowi 850i wszystkie najnowocześniejsze siły i środki, jakich potrzebowało, by zostać liderem”. „Auto Bild” natomiast zwracał uwagę na technikę i technologię zawieszeniową BMW serii 8: „Żeby w to uwierzyć, trzeba to przeżyć, najlepiej pokonując z jak największą prędkością zakręty: wyboje, złączenia betonu na autostradzie czy moście – elementy nawierzchni, wywołujące w innych autach nagłe skoki adrenaliny u kierowcy przy wielkiej prędkości – nie robią na BMW 850i najmniejszego wrażenia.”

Wśród innych elementów wyposażenia BMW 850i wymienić należy również pasy bezpieczeństwa zintegrowane w oparciach foteli, elektryczną regulację położenia kierownicy z pamięcią ustawień, automatycznie ściemniające się lusterko wsteczne, centralny zamek sterowany zdalnie pilotem i wysokowydajny komputer pokładowy. Po raz pierwszy zastosowano też wówczas multipleksowy elektryczny system pokładowy, transmitujący dane z różnych systemów za pośrednictwem wspólnego „kręgosłupa” informatycznego, wznosząc precyzję sterowania i informacji na niebotyczne wyżyny i zarazem redukując masę. Przednie i tylne boczne szyby można było całkowicie opuścić i schować w burtach, a szyby w drzwiach automatycznie obniżały się lekko podczas otwierania i zamykania drzwi, by potem się podnieść – w efekcie ułatwiając uszczelnianie i rozszczelnianie kabiny i obniżając podatność na szumy aerodynamiczne.

Rocznik 1993 był chwilą, w której dodano drugą wersję silnika V12 – miał pojemność 5,6 l i napędzał wariant 850 CSi mocą 280 kW/381 KM i 550 Nm – pozwalając na przyspieszenie 0-100 km/h poniżej 6 s. Ale nowy wariant modelowy wyróżniał się także na innym polu: jego tylna oś miała aktywną kinematykę. Był to system elektrohydrauliczny, wychylający tylne koła w tym samym kierunku co przednie podczas np. zmiany pasa przy bardzo dużej prędkości, by podnieść stabilność kierunkową. Dzisiejszy system zintegrowanego sterowania aktywnego (dostępny w BMW serii 5, 6 i 7) to bezpośredni następca tamtego rozwiązania.

Wraz z wprowadzeniem BMW 850 CSi dotychczasowy modelu, który przesunął się na pozycję bazowego, otrzymał oznaczenie Ci. Standardowe wyposażenie każdego BMW serii 8 obejmowało teraz m.in. czołowe airbagi dla kierowcy i pasażera, zdalne sterowanie pilotem odbywało się za pomocą podczerwieni, tylna kanapa była składana, w opcji zaś można było nabyć dynamiczną kontrolę stabilności, a automatyczna skrzynia biegów otrzymała zdolność uczenia się. Jesienią 1994 r. pod maskę 850 Ci zawędrował nowy silnik: 5.4 V12 o mocy 240 kW/326 KM, który można było łączyć z nową, 5-stopniową automatyczną skrzynią biegów. Do palety dołączył także nowy bazowy wariant: 840 Ci z 4,0-litrowym silnikiem V8 o mocy 210 kW/286 KM.

Łącznie do końca produkcji w 1999 r. wyprodukowano 30 621 sztuk BMW serii 8., spośród których 24 sztuki zmontowano ręcznie w fabryce BMW w Rosslyn w Republice Południowej Afryki (było to trzykrotnie tańsze niż gdyby importowano kompletne auta z Niemiec). Przeszło dwie trzecie spośród wyprodukowanych aut serii 8 miało silniki V12, a tylko jeden samochód na sześć wyposażono w manualną skrzynię biegów. Jednak topowy wariant 850 CSi – dla podkreślenie jego supersportowego charakteru – był dostępny tylko z przekładnią ręczną. Wyprodukowano 1510 sztuk tego modelu.

Podczas jubileuszowego spotkania fanów BMW serii 8 można było także podziwiać spektakularny prototyp luksusowego coupe: stworzony w roku 1991, miał silnik V12 o mocy ok. 550 KM i układ jezdny odpowiedni do ekstremalnej jazdy z taką mocą, a także adekwatnie dopracowaną aerodynamikę i prowadzenie strug powietrza przez komorę silnikową i pod nadwoziem. Auto to było wykorzystywane jako laboratorium testowe dla przyszłościowych innowacji w zakresie technologicznym, np. w procesie rozwoju legendarnego silnika V12 do kultowego samochodu McLaren F1.

**W przypadku pytań prosimy o kontakt z:**

Katarzyna Gospodarek, Corporate Communications Manager

Tel.: +48 728 873 932, e-mail: katarzyna.gospodarek@bmw.pl

**BMW Group**

BMW Group, reprezentowana przez marki BMW, MINI i Rolls-Royce, jest wiodącym producentem samochodów i motocykli w segmencie premium na świecie. Ten międzynarodowy koncern posiada 28 zakładów produkcyjnych i montażowych w 13 krajach oraz międzynarodową sieć sprzedaży z przedstawicielstwami w ponad 140 krajach.

W roku 2013 w skali świata BMW Group sprzedała 1,963 mln samochodów i 115 215 motocykli. Przychód przed opodatkowaniem za rok finansowy 2012 wyniósł 7,82 mld euro przy obrocie rzędu 76,85 mld euro. Na dzień 31.12.2012 koncern zatrudniał na całym świecie 105 876 osób.

Sukces BMW Group od zawsze polegał na długoterminowej strategii i odpowiedzialnym działaniu. Rozsądna polityka ekologiczna i społecznościowa przez cały łańcuch wartości produktu, odpowiedzialność za produkt oraz zaangażowanie w ochronę zasobów naturalnych to integralna część strategii korporacyjnej firmy.

[www.bmwgroup.com](http://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>