



Comunicat de presă
5 octombrie 2016

30 de ani de BMW M3 – patru modele care nu au intrat niciodată în producția de serie

Pentru sărbătorirea acestei aniversări, BMW M a dezvăluit în premieră patru prototipuri extraordinare

București. 2016 marchează a 30-a aniversare a unui simbol al condusului, unui care a revoluționat segmentul mașinilor sport de clasă medie atunci când producția sa a început în 1986. Primul BMW M3 din istorie a stabilit un nou standard după care alți constructori auto au fost măsurați și, după cinci generații ale modelului, rămâne reperul numărul unu al segmentului.

BMW Motorsport, precursorul diviziei BMW M, a fost deosebit de riguros în implementarea tehnologiilor motorsport în dezvoltarea primei generații BMW M3. Eforturile sale au produs un veritabil automobil sport de înaltă performanță - bazat pe modelul de serie BMW Seria 3 -, care a fost potrivit pentru utilizare cotidiană. De-a lungul celor trei decenii care au urmat, BMW M a rafinat creația sa de la o generație la următoarea. Rezultatul este că nu există nici un alt automobil care să combine atât de proeminent genele veritabile din motorsport și caracterul practic cotidian fără compromisuri într-un pachet general cu așa multă emoție.

A 30-a aniversare a BMW M3 oferă oportunitatea ideală pentru a privi retrospectiv și către patru variante de model extrem de interesante care, din diferite motive, nu au trecut niciodată de stadiul de prototip: BMW M3 Pickup din 1986, BMW M3 Compact din 1996, BMW M3 Touring din 2000 și a doua întruchipare a BMW M3 Pickup, prezentată în 2011.

Utilizarea în competițiile de turisme a fost obiectivul prioritar de dezvoltare a primei generații BMW M3

BMW M3 nu a fost o încercare de a produce un vârf de lance sportiv pentru o gamă de modele produsă în serie; totul a provenit de la ideea de a dezvolta o mașină de curse care să fie disponibilă și ca versiune de stradă. Categoria aleasă a fost Grupa A pentru turisme de producție - așa cum era în Campionatul German de Turisme (DTM), succesorul Campionatului German de Automobile de curse (DRM). Pentru ca un model de curse să fie omologat, regulamentul Grupei A prevedea vânzarea în decurs de 12 luni a cel puțin 5.000 de automobile de serie.



Data 4 octombrie 2016
Titlu 30 de ani de BMW M3 – patru modele care nu au intrat niciodată în producția de serie
Pagina 2

Dezvoltarea versiunii de serie și cea de curse în paralel a fost o mare oportunitate pentru echipa de dezvoltare, misiune pe care a îndeplinit-o corespunzător. Cinematica punții, suspensia și amortizoarele au fost adaptate perfect viitoarelor cerințe din motorsport, așa cum a fost sistemul de frânare, care a combinat ABS standard cu discuri de frână ventilate pe puntea față și o pompă de mare presiune acționată de motor. Detalii precum modelul de schimbare al transmisiei, cu prima treaptă dispusă în stânga jos, au oferit un indiciu clar al orientării către competiție. BMW M3 era printre primele automobile de curse care dispunea de ABS, iar pentru implementarea lui a fost responsabil inginerul român Andrei Bellu care avea să dezvolte o lungă carieră în cadrul BMW Motorsport.

Peste toate acestea au fost măsurile vaste de reducere a masei. În timp ce caroseria cu pasaje largi ale roților a fost realizată din tablă de oțel în manieră tradițională, barele față și spate, precum și șorțurile laterale, capota motorului și spoilerul au fost realizate din plastic, ceea ce reflecta angajamentul inginerilor pentru o construcție ultraușoară. Specialiștii BMW Motorsport au accentuat și aerodinamica mașinii, montantul C al BMW M3 urmând un unghi puțin mai mic decât la caroserie standard și având o bază mai lată. Aceasta a permis ca fluxul de aer să fie direcționat mai eficient către spoilerul spate distinctiv.

Utilizare vastă a tehnologiei înalte și în trenul de rulare

Specialiștii din departamentul Motorsport au utilizat motorul de 2,0 litri, cu patru cilindri, de la modelele de serie ca bază pentru propulsorul M3, întrucât masa redusă a acestuia și capacitatea de a urca în turații reprezentau ingredientele potrivite pentru un motor de curse. Cu toate acestea, pentru a transforma motorul destinat utilizării cotidiene într-un performer cu calități sportive, ei au trebuit să-l supună unei terapii intensive de creștere a puterii.

În primul rând, ei au mărit capacitatea motorul la 2,3 litri și l-au transformat într-un aranjament cu patru supape. Pentru aceasta, echipa a utilizat o chiulasă modificată corespunzător, care a fost preluată de la motorul cu șase cilindri disponibil la BMW M1. Arborele cotit al BMW M3 a fost conceput să fie atât de rigid încât să facă față la o turație de 10.000 rpm și chiar mai mare. Prin urmare, turația nominală de 6.750 rpm a modelului de serie oferea rezerve suficiente pentru evoluțiile ulterioare ale versiunii de curse. Paul Rosche, celebrul inginer de motoare BMW, avea să



Data 4 octombrie 2016
Titlu 30 de ani de BMW M3 – patru modele care nu au intrat niciodată în producția de serie
Pagina 3

povestească că, în primă fază, pentru a scurta timpul de dezvoltare, propulsorului de pe BMW M1 aveau să îi fie tăiați doi cilindri și repede adaptat.

De la mașină sport la utilitară: BMW M3 Pickup (1986)

Când prima generație BMW M3 a fost lansată, nu doar clienții au fost încântați de calitățile sale dinamice excepționale. Singura problemă a fost că transportul de mărfuri nu figura în fruntea listei cu numeroasele calități ale primului BMW M3.

Nu a durat mult până când situația a fost remediată, caroseria unui BMW Serie 3 Cabriolet fiind transformată într-un BMW M3 Pickup. "Caroseria de cabrio a fost aleasă ca bază din două motive", își amintește Jakob Polschak, directorul de prototipuri și ateliere la divizia BMW M și angajat al companiei de peste 40 de ani. "În primul rând, s-a întâmplat să avem un asemenea model la dispoziție și în stare perfectă. În al doilea rând, rigiditatea naturală a versiunii cabriolet a făcut-o să fie alegerea ideală pentru o transformare în pickup."

Primul BMW M3 Pickup nu a avut aripile puternic evazate ale originalului, fiind echipat cu caroseria mai îngustă a variantei de producție. La început a fost propulsat de motorul disponibil la așa-numitul "Italian M3", care acolo avea o capacitate redusă la 2,0 litri din cauza reglementărilor fiscale și o putere de 192 CP. "Mai târziu, am revenit la motorul original - 2,3 litri, patru cilindri -, care oferea 200 cai-putere", dezvăluie Polschak. BMW M3 Pickup a fost utilizat în incinta uzinei timp de 26 de ani, înainte de a fi retras în urmă cu patru ani.

Durata lungă de viață a BMW M3 Pickup a fost o dovadă clară că versiunile unice prezentate aici nu sunt simple trucuri sau exerciții de inginerie. Dimpotrivă, sunt automobile de înaltă performanță care au fost optimizate pentru a se potrivi perfect sarcinilor preconizate sau domeniului de utilizare. Ilustrează într-un mod unic filosofia BMW M. În plus, ele au îndeplinit și un alt scop important: "Ucenicii, stagiarii cu studii superioare și studenții în căutarea unui loc de muncă au asistat la construcția tuturor acestor prototipuri", explică Polschak. "Acest lucru le-a permis să acumuleze o experiență practică valoroasă în același timp cu ameliorarea gestionării resurselor noastre - o situație clasică reciproc avantajoasă."

Model entry-level pentru publicul-țintă tânăr: BMW M3 Compact (1996)

Situația a fost similară și pentru BMW M3 Compact din 1996. Ideea din spatele



Data 4 octombrie 2016
Titlu 30 de ani de BMW M3 – patru modele care nu au intrat niciodată în producția de serie
Pagina 4

acestui model a fost să se adreseze în special clienților tineri, ca un punct de intrare în universul automobilelor BMW M. "Într-o anumită măsură, M3 Compact poate fi considerat strămoșul BMW M2 din prezent", remarcă șeful atelierelor BMW M și este ușor de văzut de ce face această comparație. În cazul în care ar fi intrat în producție, cel mai probabil este că puterea motorului M3 ar fi fost redusă. Cu toate acestea, la prototip s-a permis ca motorul să ofere puterea maximă de 321 CP, astfel că era ușor să propulseze un automobil ușor (1,3 tone). "Era mai ușor cu 150 de kilograme, mai agil, mai rigid și chiar fără compromisuri", se entuziasma revista germană "auto motor und sport" (numărul 13/1996) după ce l-a testat.

Un studiu de fezabilitate în condiții reale: BMW M3 Touring (2000)

Și prototipul BMW M3 Touring s-a materializat pentru că modelul de serie era luat în considerare. M3 Compact a putut fi testat de către jurnaliști și pentru a proiecta o imagine, și pentru a vedea interesul clienților. Însă M3 Touring a servit exclusiv obiectivelor interne. "Acest prototip ne-a permis să demonstrăm că, cel puțin dintr-un punct de vedere pur tehnic, a fost posibil să integrăm, fără mari dificultăți, un M3 Touring în producția de serie a versiunii BMW Seria 3 Touring de serie", explică Jakob Polschak. "Un lucru important pe care am vrut să-l demonstrăm a fost că ușile spate ale modelului standard de serie ar putea fi refăcute pentru a le adapta la pasajele roților spate fără a fi necesare unelte noi și scumpe." Odată ce a trecut de linia de asamblare, M3 Touring a necesitat doar o prelucrare manuală minimă pentru a-i fi montate componentele suplimentare și detaliile interioare specifice M.

Istoria se repetă: BMW M3 Pickup (2011)

Odată ce BMW M3 Pickup, bazat pe prima generație a modelului și descris anterior, a început în cele din urmă să-și arate primele semne serioase de uzură după aproape un sfert de secol de utilizare, era vremea pentru un succesor. Ca și în cazul originalului, cei responsabili pentru crearea automobilului au optat din nou pentru o caroserie de cabriolet datorită elementelor de rigidizare existente. "Inițial, munca de conversie a început în primăvara anului 2011, într-o manieră obișnuită, în mare parte nespectaculoasă. Apoi, cineva a venit cu ideea de a promova automobilul ca o glumă de Ziua Păcălelilor, mai ales că se apropia 1 aprilie", rememorează Polschak. Pentru a atrage atenția publicului, fotografii-spion din timpul testelor efectuate pe bucla Nordschleife de la Nürburgring au apărut anterior acelei zile, ceea ce a contribuit la alimentarea speculațiilor privind planurile de a construi un model de serie.



Data 4 octombrie 2016
Titlu 30 de ani de BMW M3 – patru modele care nu au intrat niciodată în producția de serie
Pagina 5

Și a funcționat. Informațiile din acea vreme au arătat că numeroși jurnaliști și bloggeri au căzut în capcană și au crezut zvonul. Chiar și comunicatul de presă oficial, prezentat la 1 aprilie 2011, nu a dezvăluit imediat cum stă situația: inițial a prezentat BMW M3 Pickup ca fiind "a patra variantă de caroserie" după Sedan, Coupé și Cabriolet, după care a spus: "309 kW/420 CP sub capotă și o sarcină utilă de 450 de kilograme pe puntea spate duc combinația de plăcere a condusului supersportiv și caracterul practic în utilizarea cotidiană, emblematică pentru modelele BMW M, la un nivel complet nou". De asemenea, s-a menționat că Cd a fost doar cu foarte puțin peste cel al BMW M3 Coupé, automobilul era cu 50 de kilograme mai ușor decât versiunea Cabriolet, iar acoperișul targa de 20 de kilograme putea fi detașat pentru coborârea suplimentară a centrului de greutate - astfel se oferea o dinamică și mai pronunțată.

Abia în paragraful final al comunicatului de presă s-a dezvăluit discret că modelul în discuție a fost de fapt o construcție unicat pentru utilizare ca vehicul de transport în atelier. Spre deosebire de predecesorul său, a fost înmatriculat pentru utilizare pe drumurile publice.

BMW M3: un simbol sportiv și un reper dinamic, de cinci generații

Acum 30 de ani a început producția primului BMW M3 de serie. Acel moment a reprezentat capitolul de deschidere a poveștii de succes care nu are egal în lumea auto. Motorul de 2,3 litri, cu patru cilindri și tehnologie cu patru supape, producea 147 kW/200 CP și accelera M3, care cântărea doar 1.200 de kilograme, de la 0 la 100 km/h în doar 6,7 secunde. Viteza maximă a fost de 235 km/h. În 1988 a fost prezentată versiunea Evo, cu o putere extinsă încă o dată la 220 CP, iar viteza maximă ajungea la 243 km/h. Iar aceasta a fost urmată în 1990 de ultima etapă de dezvoltare a primei generații M3: BMW M3 Sport Evolution cu motor de 2,5 litri, care dezvolta 238 CP, produs într-o serie limitată de 600 de exemplare.

A doua generație BMW M3, care nu a fost dezvoltată special pentru utilizare în motorsport, a reprezentat o afacere subapreciată. Dezvăluit în 1992, motorul său cu șase cilindri a dezvoltat 210 kW/286 CP la o capacitate de 3,0 litri și un cuplu maxim de 320 N. De asemenea, a dispus de noul sistem inovator de control al axului cu came VANOS. Noul model stabilea două recorduri mondiale - cea mai mare putere specifică (97 CP/l) și cel mai mare cuplu specific (108 Nm/l) produse de un motor atmosferic de serie.



Data 4 octombrie 2016
Titlu 30 de ani de BMW M3 – patru modele care nu au intrat niciodată în producția de serie
Pagina 6

Un facelift vast, survenit în 1995, a înregistrat creșterea capacității motorului cu șase cilindri dispuși în linie de la 2.990 la 3.201 cmc, astfel că puterea a ajuns la un maximum de 236 kW/321 CP. În plus, noul motor a utilizat Double-VANOS, care aducea controlul complet variabil al axului cu came atât pe partea admisiei, cât și pe cea a evacuării. În vara anului 1996, BMW M3 a devenit primul automobil din producția de serie care era disponibil opțional cu o transmisie manuală automată SMG.

Disponând de capotă față din aluminiu cu curbă Powerdome, pasaje puternic evazate ale roților, capotă spate optimizată aerodinamic cu spoiler spate și patru țevi de eșapament pentru sistemul de evacuare cu flux dublu, a treia generație BMW M3 - prezentată în 2000 - a atras atenția imediat. Încă o dată, puterea era furnizată de un motor atmosferic cu șase cilindri dispuși în linie. O dezvoltare complet nouă, propulsorul dezvolta o putere maximă de 252 kW/343 CP dintr-o capacitate de 3.246 cmc și un cuplu maxim de 365 Nm.

În loc să fie echipat cu un motor cu șase cilindri dispuși în linie, asemenea precedentelor două versiuni ale automobilului, a patra generație BMW M3, prezentată în 2007, a fost propulsată de un motor V8 atmosferic, capabil să urce în turajii, care dezvolta 309 kW/420 CP. Printre numeroasele măsuri de design ultraușor inteligent s-au numărat acoperișul din plastic ranforsat cu fibră de carbon (CFRP), disponibil standard, și puntea față realizată aproape integral din aluminiu.

Actuala generație BMW M3 - a cincea - a fost lansată în primăvara anului 2014. În conformitate cu schimbarea din nomenclatorul pentru modelele BMW de serie, doar sedanul cu patru uși a fost botezat "M3", în timp ce variantele coupé și cabriolet au primit denumirea M4. La toate cele trei variante de caroserie, un motor cu șase cilindri dispuși în lini, cu tehnologie M TwinPower Turbo, care dezvoltă 317 kW/431 CP era responsabil cu furnizarea puterii. Aplicate cu rigurozitate, măsurile de design ultraușor inteligent include utilizarea vastă a materialelor ușoare precum CFRP și aluminiu pentru numeroase componente ale șasiului și caroseriei. Toate acestea au redus masa cu aproape 80 de kilograme în comparație cu predecesorul său.

În vara acestui an, divizia BMW M a lansat o ediție a modelului - limitată la 500 de unități pentru întreaga lume - ca omagiu special adus istoriei de 30 de ani a BMW M3. Finisat în culoare Macao Blue metalizat, BMW M3 "30 Jahre M3" face trimitere



Data 4 octombrie 2016
Titlu 30 de ani de BMW M3 – patru modele care nu au intrat niciodată în producția de serie
Pagina 7

la prima generație a automobilului, pentru care a fost disponibilă această nuanță coloristică. Pachetul Competition, care este inclus standard și care cuprinde modificări extinse ale trenului de rulare și ale suspensiei, a mărit puterea modelului aniversar cu 14 kW/19 CP, la 331 kW/450 CP.

Pentru informații suplimentare, vă rugăm contactați:

BMW Group România

Alexandru Șeremet

Tel.: +40-726-266-224

E-mail: alexandru.seremet@bmwgroup.com

BMW Group

Datorită celor trei mărci ale sale - BMW, MINI și Rolls-Royce -, BMW Group este liderul mondial al constructorilor premium de automobile și motociclete și oferă servicii financiare și de mobilitate premium. În calitate de companie ce operează la nivel global, BMW Group dispune de 31 de facilități de producție și asamblare în 14 țări și are o rețea de vânzări în peste 140 de țări.

În 2015, BMW Group a vândut, la nivel mondial, aproximativ 2,247 milioane de automobile și aproape 137.000 motociclete. Profitul brut pentru anul fiscal 2015 a fost de aproximativ 9,22 miliarde de euro, iar veniturile au fost de 92,18 miliarde de euro. La 31 decembrie 2015, BMW Group dispunea de o forță de muncă de 122.244 de angajați.

Dintotdeauna, succesul BMW Group s-a bazat pe gândirea pe termen lung și pe acțiunea responsabilă. Astfel, compania a pus bazele unei dezvoltări durabile în plan ecologic și social prin lanțul de valori, responsabilitatea vastă a produselor și un angajament clar pentru conservarea resurselor ca parte integrantă a strategiei sale.

www.bmwgroup.com; www.bmw.ro

Facebook: <http://www.facebook.com/BMW.Romania>

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

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

Site-uri de presă:

www.presa.bmw.ro

www.presa.mini.ro



Data 4 octombrie 2016
Titlu 30 de ani de BMW M3 – patru modele care nu au intrat niciodată în producția de serie
Pagina 8

www.press.bmwgroup.com

www.press.bmwgroup-sport.com