



Пресс-релиз

23 июля 2012

BMW ОТМЕЧАЕТ 95 ЛЕТ С ДАТЫ СОЗДАНИЯ

В прошедшие выходные концерн BMW Group, выпускающий автомобили люкс-класса под брендами BMW, MINI и Rolls-Royce отметил 95-летие марки BMW. 21 июля 1917 года объединенное предприятие впервые предстает как BMW GmbH, «Общество с ограниченной ответственностью «Баварский моторный завод». Эту дату принято считать днем рождения бренда BMW, чьи автомобили и мотоциклы сегодня известны во всех уголках планеты.

Сегодня BMW Group является мировым лидером в продаже автомобилей люкс-класса, тем не менее история марки BMW не всегда была гладкой. Давайте же посмотрим как она развивалась.

Краткое содержание:

<i>1920-е: лучшие моторы Баварии</i>	<i>стр. 1</i>
<i>1930-е: победы и рекорды</i>	<i>стр. 4</i>
<i>1940-е: прорывы и отступления</i>	<i>стр. 7</i>
<i>1950-е: турбулентные времена</i>	<i>стр. 9</i>
<i>1960-е: новый класс</i>	<i>стр. 12</i>
<i>1970-е: счет идет на серии</i>	<i>стр. 14</i>
<i>1980-е: золото на чемпионатах мира</i>	<i>стр. 17</i>
<i>1990-е: ветер перемен</i>	<i>стр. 20</i>
<i>2000-е: с позиций современника</i>	<i>стр. 23</i>

1920-е: лучшие моторы Баварии

Образование компании сопровождалось неоднократной сменой названия. Её основу составили два предприятия, моторостроительное Rapp Motorenwerke и авиастроительное Otto-Flugzeugewerke, по счастливому стечению обстоятельств располагавшиеся неподалеку друг от друга, в окрестностях баварского городка Обервизенфельд (Oberwiesenfeld).

10 декабря 1917 года в Имперском патентном бюро (Kaiserliches Patentamt) под номером 221388 был зарегистрирован знаменитый бело-голубой торговый знак



BMW. Чередующиеся в круге эмблемы белые и синие сектора – это цвета щита живших под Регенсбургом рыцарей графов фон Богенов (von Bogen). В 1247 году, после ослабления рода, цвета перенял правящий Баварией королевский дом Виттельсбахов (Wittelsbach). В дальнейшем эти цвета перенесли на государственный флаг земли Бавария. Широко распространено мнение, что эмблема BMW символизирует нимб авиационного пропеллера. Истоки ассоциации – в рекламном плакате тех лет, изображавшем стилизованный аэроплан с вращающимся пропеллером.

Спустя год новая компания выпустит акции и 13 августа 1918 года будет зачислена в Коммерческий регистр под названием BMW AG – «Акционерное общество открытого типа «Баварский моторный завод».

Три имени безраздельно связаны с возникновением и ранними годами существования Bayerische Motoren Werke: Франц-Йозеф Попп (Franz-Joseph Popp), Камильо Кастильони (Camillo Castiglione) и Макс Фриц (Max Fritz).

Франц-Йозеф Попп стал первым генеральным директором в истории «Баварских моторов». На ответственный пост он заступил 27 сентября 1917 года. Дипломированный инженер, г-н Попп специализировался на электротехнике, а в годы Первой мировой войны получил опыт проектирования авиационных двигателей. В дальнейшем эти качества помогут точно определить ориентиры BMW AG в мирное время. Руководство г-на Поппа отмечено такими значительными вехами в истории BMW AG, как реорганизация завода в городе Эйзенах для выпуска автомобилей BMW (1928 год), закупка в 1928 году лицензии американской компании Pratt & Whitney на звездообразные авиационные моторы воздушного охлаждения, основание авиастроительного завода в городе Аллах (1935 г.), приобретение крупного производителя авиамоторов Brandenburgischen Motoren-werke (Bramo) в районе Берлин-Шпандау в 1939 году. Франц-Йозеф Попп занимал должность генерального директора до 1942 года.

Австрийский финансист итальянского происхождения Камильо Кастильони получил широкую известность в авиационных кругах центральной Европы благодаря деятельности участию в жизни заводов Hansa- und Brandenburgische Flugzeugwerke (Германия) и Austro-Daimler (Австро-Венгрия). Кроме того, он стоял у истоков зарождения знаменитого музыкального фестиваля в Зальцбурге. С Кастильони связана история смены собственника «Баварских моторов», типичная для времени, когда многие германские компании испытывали



затруднения из-за ограничений, наложенных на производство Версальским мирным договором. Не имея возможности делать авиамоторы, BMW AG перешла в собственность компании Knorr-Bremse – известного европейского производителя тормозных систем для железнодорожного подвижного состава и автомобилей. В мае 1922 года г-н Кастильони, заручившись поддержкой «Венского банковского сообщества» (Wiener Bankverein), выкупает у Knorr-Bremse основную долю акций, права на технические идеи, готовые проекты и торговую марку BMW AG. Г-н Кастильони становится членом наблюдательного совета и президентом вновь образованной им компании BMW AG. Голос г-на Кастильони стал решающим в приобретении в 1928 году автомобильного завода в Эйзенахе (Dixi Eisenach Automobilwerke) – таким образом, благодаря ему компания BMW AG занялась автомобилями. В 1929 году Кастильони, испытывая проблемы с ликвидностью, продал акции и покинул свой пост.

Макс Фриц – выдающийся немецкий конструктор-двигателист, работал на заводе Rapp Motorenwerke, явившегося костяком для создания компании BMW. Своими первыми успехами компания обязана разработанному г-ном Фрицем рядному шестицилиндровому авиационному двигателю водяного охлаждения Тур IIIa. Этот мотор оснащался «высотным карбюратором», приспособленным для образования топливной смеси в условиях разреженной атмосферы.

Еще более совершенный мотор конструкции Макса Фрица, Тур IV, стоял на самолете пилота Франца Зено Диемера (Franz Zeno Diemer), поднявшегося 17 июня 1919 года на рекордную высоту 9760 метров. Так, благодаря марке BMW, в летопись покорения человеком стрatosферы была вписана первая строчка.

Ограничения, наложенные Версальским соглашением, запрещали Германии производить самолеты, однако неожиданный спрос на авиамоторы возник в большевистской России. В результате до 1931 года от 60 до 70% авиадвигателей BMW направляла в СССР. Это был первый пример сотрудничества «Баварских моторов» с нашей страной.

Версальские ограничения подтолкнули BMW AG к выпуску мотоциклетных двигателей. Двухцилиндровый горизонтально-оппозитный четырехтактный мотор воздушного охлаждения BMW M2B15 устанавливался с 1920 по 1922 год на мотоциклы Bison, Corona, Helios, Victoria.



Макс Фриц занимал пост главного инженера и главного конструктора BMW AG до 1937 года. С его именем напрямую связано освоение BMW AG производства мотоциклов и автомобилей.

Первый мотоцикл BMW, модели R32, был представлен на Парижском автосалоне в 1924 году. Он оснащался двухцилиндровым горизонтально-оппозитным четырехтактным двигателем воздушного охлаждения. При рабочем объеме 486 кубических сантиметров мотор выдавал 8,5 л.с. (6,3 кВт). Передача вращения ведущему колесу осуществлялась валом, соединявшимся с коробкой передач посредством упругой муфты. В дальнейшем эту муфту заменил карданный шарнир. Таким образом, в 1924 году сложились основные конструктивные черты мотоциклов BMW, сохраняемые и сегодня.

1 октября 1928 года компания BMW AG приобретает за десять миллионов рейхсмарок автомобильный завод Dixi в городе Эйзенахе. Так сложилась триединая производственная система, направленная на выпуск мотоциклов, автомобилей и авиационных двигателей, что поставило компанию BMW AG в ряд с крупнейшими машиностроительными концернами Германии.

1930-е: победы и рекорды

К тому времени, как бело-голубой пропеллер BMW занял место на облицовке радиатора автомобиля, баварская марка получила широкое признание как производитель мотоциклов. Такие двухколесные модели, как R 37 (1925 – 1926 гг.), R 39 (1925 – 1927 гг.), R 42 (1926 – 1928 гг.) и запущенные в производство в 1928 году R 52 и R 62 можно было встретить во всех уголках Европы. Московский ОРУД (Отдел Регулирования Уличного Движения, прообраз нынешнего ГИБДД), разъезжал на мотоциклах BMW. Таким образом, автомобили BMW оказались в роли догоняющих: в Эйзенахе в 1928 году выпускали единственную модель Dixi 3/15PS DA1, по своим возможностям недалеко ушедшую вперед от мотоциклов. Получив эмблему BMW, в 1929 году этот автомобиль был переименован в BMW 3/15PS DA2. Хотя в основе модели и лежала британская лицензия компании Austin, в Мюнхене критически оценили конструкцию, в частности, установив тормоза на все колеса и найдя возможность выпускать модификацию с закрытым кузовом. Английский конструктор Герберт Остин создавал максимально доступный для широких слоев автомобиль, как сегодня сказали бы, «бюджетный». Четырехцилиндровый рядный четырехтактный двигатель

водяного охлаждения рабочим объемом 749 кубических сантиметров выдавал мощность 15 л.с. (11 кВт). Весил автомобиль всего 535 кг. С одной стороны, такая конструкция отвечала овладевшей немцами идее «народного автомобиля», с другой стороны, амбиции BMW простирались много дальше.

И вот, в августе 1929 года Макс Бюхнер (Max Buchner), Альберт Кандт (Albert Kandt) и Вильгельм Вагнер (Wilhelm Wagner), каждый за рулем BMW/Dixi DA2 3/15PS, вышли на старт труднейшего Альпийского ралли (Alpenfahrt) протяженностью 2650 км. Бороться пришлось с маститыми и гораздо более мощными соперниками. Команда BMW оказалась единственной, закончившей гонку без единого штрафного очка. Все три экипажа BMW поднялись на пьедестал – в первой же гонке!

На следующий год базовая модель автомобиля получит спортивную 18-сильную версию 3/18 PS DA3 Wartburg.

Уже в 1931 году инженеры BMW AG закончили работу над первым автомобилем самостоятельной конструкции, BMW 3/20PS AM1, который был заметно крупнее предшественника с британской родословной. Мощность четырехцилиндрового мотора рабочим объемом 788 кубических сантиметров подняли до 20 л.с. Обозначение AM1 расшифровывалось как «Первый автомобиль мюнхенской конструкции» в противовес аббревиатуре DA, значившей Dixi Austin.

Как и в случае с мотоциклами, автомобилям BMW было свойственно изначально обретать конструктивные особенности, проявлявшиеся затем на протяжении длительного времени. Так в 1933 году машины с баварской символикой впервые получили рядный шестицилиндровый двигатель. Автомобиль, а это была модель BMW 303, предварял собой целое семейство машин, обладавших сходными техническими решениями: рамой лестничного типа с трубчатыми лонжеронами, передней подвеской на поперечной рессоре и – что являлось новшеством – реечным рулевым механизмом. Среди моделей семейства (BMW 303 (1933 – 1934 гг.), BMW-309 (1934 – 1936 гг.), BMW 315 (1934 – 1937 гг.), BMW 319 (1935 – 1937 гг.) и BMW 329 (1936 – 1937 гг.) только «309-я» оснащалась четырехцилиндровым двигателем (845 куб.см. 22 л.с. (16 кВт)).

Эти модели объединял и новый элемент оформления – радиаторная решетка в виде двух вытянутых овалов. Впервые такое решение облицовки предложила кузовная мастерская братьев Юль (Jhle) из города Брухзаль еще для родстера



на базе BMW/Dixi DA2 3/15PS. Оформление станет традиционным и получит неофициальное название «почки».

Спортивные версии BMW 315/1 и BMW 319/1 (обе выпускались с 1934 по 1936 год в небольших количествах) показали себя серьезными противниками на международных соревнованиях. Индексы этих моделей отражали рабочий объем двигателей, 1,5 л в первом и 1,9 л во втором случаях. Моторы выдавали 40 л.с. (29 кВт) и 55 л.с. (40 кВт) соответственно.

Однако наибольшую славу снискал двухместный родстер BMW 328 (1934 – 1940 гг.). Успеху модели, вобравшей в себя лучшие решения двух предшественниц, способствовала головка цилиндров новой конструкции. Она изготавливается из алюминиевого сплава, имела сферические камеры сгорания с V-образным расположением клапанов и широкие газовые каналы. Такую конструкцию предложил инженер Фриц Фидлер (Fritz Fiedler). Результат нововведений не замедлил себя ждать – мощность двигателя с рабочим объемом 2 литра и тремя карбюраторами составляла 80 л.с. (59 кВт). Тогда же началось партнерство BMW AG с производителем коробок передач Zahnradfabrik (ZF).

Перечень спортивных трофеев BMW 328 потребовал бы от читателя некоторой усидчивости. Он включает в себя победу в 130 гонках в период с 14 июня 1936 года, когда BMW 328 впервые была представлена на трассе Нюрбургринг, до 1940 года включительно.

Наивысшее достижение BMW 328 – победа в гонке Mille Miglia (в переводе с итальянского «Тысячекильмальная») 28 апреля 1940 года. Для этого престижного соревнования на севере Италии заводская команда подготовила пять особо подготовленных автомобилей, получивших обозначение BMW 328MM. Их отличали аэродинамические кузова из сверхлегкого сплава «электрон» и форсированные двигатели, мощность которых после доработки и применения особых топливных смесей могла достигать 136 л.с. Автомобили продемонстрировали выдающуюся надежность: победитель гонки, экипаж Фриц Хушке фон Ханштайн (Fritz Huschke von Hanstein) и Вальтер Бёумер (Walter Bäumer), держал на дистанции протяженностью 1600 километров среднюю скорость 166,7 км/ч. Экипажи заводской команды BMW заняли также 3-е, 5-е и 6-е места в этом напряженном соревновании.

Всего построено 464 экземпляра BMW 328. Сегодня каждый уцелевший представляет собой настоящее сокровище для коллекционеров.



Без преувеличения, родстер BMW 328 можно назвать одним из красивейших автомобилей своего времени. Он оказал влияние на облик ряда моделей других марок 1940-х годов, в частности, Jaguar XK120. В компании BMW AG уделялось серьезное внимание технической эстетике. В 1938 году создан отдел дизайна *Künstlerische Gestaltung* («Художественное создание формы»). Его возглавил Вильгельм Мейерхубер (Wilhelm Meyerhuber). Будущих дизайнеров начали готовить в провильных технических училищах в Гамбурге и саксонском городке Кётен (Köthen). Кроме того, в середине 1930-х годов новые модели BMW впервые проходят доводку в аэродинамической трубе.

1940-е: прорывы и отступления

Успех автомобилей BMW закрепляли мотоциклы. Их программа впечатляла своим диапазоном. Еще в 1930 году в условиях экономического кризиса компания BMW AG вывела на рынок модель R 2 с одноцилиндровым двигателем рабочим объемом 198 кубических сантиметров. Пользоваться мотоциклом с объемом менее 200 «кубиков» в Германии разрешалось без водительского удостоверения, что определило успех модели. Немцы приобрели около 15 000 таких мотоциклов. В 1937 году гонщик Эрнст Хенне (Ernst Henne) по прозвищу «Белый призрак» на специальном мотоцикле с каплевидным обтекателем установил мировой рекорд скорости 279,5 км/ч, продержавшийся 14 лет. В 1935 году, начиная с модели R 12, мотоциклы BMW получили телескопическую переднюю вилку, а в 1938-м, с модели R 61 – подрессоренную подвеску заднего колеса. Достижения компании в области двухколесных машин связаны с именем мотогонщика и конструктора Рудольфа Шляйхера (Rudolf Schleicher).

В 1940-е годы BMW AG вступила с программой, включавшей в себя 250-кубовую модель R 23 и 350-кубовую модель R 35, оснащенные двигателями с единственным вертикальным цилиндром, а также несколько моделей с двухцилиндровыми горизонтально-оппозитными моторами (500-кубовый R51, 600-кубовые R 61 и R 66, 750-кубовые R 12 и R71). Все моторы были четырехтактными.

В 1940 году СССР приобрел в Германии пять экземпляров BMW R 71 и один комплект чертежей этого мотоцикла. Приказ Наркомата среднего машиностроения гласил: «в точности повторить конструкцию германского мотоцикла». Работники Центрального конструкторского бюро мотоциклостроения

под руководством Николая Петровича Сердюкова детально изучили устройство баварского мотоцикла. В проекте участвовали также заводы ЗиС, Московский мотозавод, Харьковский велозавод и другие, институт НАТИ. В кратчайшие сроки удалось создать и освоить производством отечественный тяжелый мотоцикл М-72, первые образцы которого даже шрифтом эмблемы напоминали немецкий аналог. Только вместо BMW на эмблеме значилось ММЗ – Московский мотоциклетный завод.

Вершиной творчества немецких инженеров в 1940-е годы стал тяжелый мотоцикл с приводной коляской R 75. За исключительные вседорожные качества R 75 получил прозвище «Сахара». Двухцилиндровый горизонтально-оппозитный 750-кубовый двигатель этого мотоцикла развивал не самую впечатляющую, на первый взгляд, мощность – 26 л.с. (19 кВт), однако был намеренно дефорсирован для получения преимуществ в условиях бездорожья. Тяговые возможности мотоцикла расширял демультипликатор, увеличивающий число передач коробки с четырех до восьми. Кроме того, поскольку R 75 весил с коляской 420 кг, а допустимая полная масса составляла 670 кг, в трансмиссии предусматривался задний ход, причем передач заднего хода было две. Для повышения проходимости мотоцикл оснащался блокировкой дифференциала в приводе коляски. Ряд мер были предприняты для защиты двигателя и шасси от пыли и грязи. BMW R 75 получил двойной воздушный фильтр, предохранительные гофры на скользящие соединения телескопической вилки, герметичное электрооборудование. Уникальным решением стал гидравлический привод тормоза бокового прицепа, в просторечье – коляски. Тяжелый мотоцикл R 75 был готов снести любые тяготы. Если повреждались покрышки, на их место подходили шины от легкового автомобиля. До 1944 года изготовили 18440 мотоциклов R 75.

В 1940-е годы стратегически важным становится производство авиамоторов. Еще в 1928 году BMW AG приобрела у американской компании Pratt & Whitney лицензию на звездообразные двигатели воздушного охлаждения. Этими моторами оснащался знаменитый пассажирско-транспортный самолет Junkers J 52. О его непревзойденной надежности ходили легенды. Примечателен факт, что и в наши дни J 52 все еще осуществляют коммерческие перевозки в некоторых кантонах Швейцарии. Двигатели для J 52 заводы BMW продолжали выпускать до 1945 года. Предприятие BMW/Bramo выпускало девятицилиндровые радиальные

авиамоторы Fafnir. Их мощность достигала 1200 л.с. Эти моторы сделали возможными, в частности, беспосадочные рейсы авиакомпании Lufthansa в Нью-Йорк продолжительностью 24,5 часа. и рейсы Берлин – Токио с одной промежуточной посадкой. В 1940-е годы компания BMW AG освоила промышленное производство турбореактивных двигателей. Специальный самолет Arado 234 с четырьмя такими моторами модели BMW 003 в сентябре 1944 года достиг рекордного потолка 13 000 м, продолжив таким образом дело, начатое в 1919 году пилотом-рекордсменом Францем Зено Диемером. Пропасть, пролегающая между звездообразным 8-цилиндровым мотором и турбореактивным двигателем, дает отчетливое представление о технологическом рывке, совершенном компанией BMW AG за какие-то два десятилетия.

1950-е: турбулентные времена

После окончания Второй мировой войны компания BMW AG оказалась в непростом положении. Предприятие в Мюнхене было сильно повреждено бомбежками. Берлинский авиа завод был практически полностью разрушен. Автомобильное и мотоциклетное производство, а также головное конструкторское бюро в Эйзенахе оказались в советской оккупационной зоне. Кроме того, на компанию наложили reparations, а ведущих специалистов (в их число входил конструктор Фриц Фидлер) в принудительном порядке отправили работать в Великобританию.

Руководить возрождающимся делом пришла новая команда менеджеров во главе с Куртом Донатом (Kurt Donath)

Уцелевшие цеха ремонтировали военную технику, выпускали посуду, сельскохозяйственные орудия, миксеры, хлебопечки, Наконец, 25 марта 1946 года было получено окончательное разрешение американских оккупационных властей на выпуск мотоциклов в Мюнхене, а конструктор Альфред Бёнинг (Alfred Böning) приступил к разработке нового мотоцикла.

Первой послевоенной серийной моделью стал мотоцикл BMW R 24. Он представлял собой усовершенствованную довоенную модель R 23. Использовался одноцилиндровый четырехтактный двигатель рабочим объемом 247 кубических сантиметров и мощностью 12 л.с. (8,8 кВт). Коробка передач была новая, четырехступенчатая. В марте 1948 года мотоцикл представили на



18-м салоне автомобилей и мотоциклов в Женеве. За два года завод BMW в Мюнхене изготовил 12020 мотоциклов R 24.

В свою очередь, производство под маркой BMW развернулось в Эйзенахе, в советской оккупационной зоне. Начать выпуск довоенных мотоциклов R 35 и R 75, автомобилей BMW 321 и BMW 326 удалось значительно быстрее, чем в Мюнхене и без бюрократических проволочек. Изделия завода BMW в Эйзенахе стали ключевыми экспонатами Лейпцигской ярмарки 1946 года. Более того, используя довоенные наработки, в 1947 году в Эйзенахе создали весьма привлекательную новинку – автомобиль BMW 340. Дизайн разработал Ганс Флейшер (Hans Fleischer), инженер-кузовщик, до войны участвовавший в проектировании BMW 328.

BMW 340 оснащалась рядным шестицилиндровым двигателем рабочим объемом 1,97 л и мощностью 55 л.с. (40 кВт).

15 сентября 1946 года на основе предприятия в Эйзенахе было создано советско-германское акционерное общество «Автовело» (Awtowelo). В официальных бумагах на двух языках писалось: «бывший БМВ» или « завод БМВ Эйзенах». Непродолжительный период автомобили и мотоциклы под маркой BMW свободно продавались в Советском Союзе. В 1947 году начался экспорт автомобилей и мотоциклов BMW из Эйзенаха в европейские страны – Бельгию, Голландию, Люксембург, Швейцарию, а позднее, после образования Германской Демократической Республики – в Данию, Норвегию, Финляндию и даже... в Федеративную Республику Германии. Сложилась парадоксальное положение, когда под одним товарным знаком предлагались изделия совершенно разных компаний.

Земельный суд Дюссельдорфа 17 ноября 1951 года вынес вердикт: признать право называться BMW за компанией, находящейся в Мюнхене. Предприятию в Эйзенахе предписывалось сменить название и торговый знак. В результате родился Eisenacher Motorenwerke (EMW), а на эмблеме баварские бело-голубые цвета сменились красно-белыми, тюрингскими.

В свою очередь, в Мюнхене не прекращалась работа над новыми моделями мотоциклов. В октябре 1949 году, буквально через полгода как оккупационные власти сняли ограничение на выпуск тяжелых мотоциклов, увидел свет 500-кубовый R 51/2, дополненный в 1951 году 600-кубовым R 67 и годом позже его развитием – R 68. Увы, послевоенный мотоциклетный бум в Германии



прекратился и к середине 1950-х встал вопрос о возрождении автомобильного производства.

Главный конструктор Альфред Бёнинг отказался от идеи использования в качестве основы предвоенных моделей, как поступили его коллеги из Эйзенаха. К созданию нового автомобиля подключился вернувшийся из Великобритании Фриц Фидлер. В 1951 году на Франкфуртском автосалоне дебютировала BMW 501 – машина с четырехдверным пятиместным кузовом понтонного типа. Его создал дизайнер польского происхождения Питер Шимановский (Peter Szymanowski) по мотивам британских малолитражек Austin – история повторилась! Автомобиль, прозванный «Ангелом барокко», получил рядный шестицилиндровый двигатель рабочим объемом 1,97 л предвоенного BMW 326, развивавший мощность 65 л.с. (47,8 кВт). Производство машины началось в ноябре 1952 года. Несмотря на высокую репутацию марки BMW, выбор наблюдательным советом компании именно такого автомобиля оказался ошибочным. Емкость рынка машин большого класса в 1950-е годы в ФРГ составляла менее 10% от общего потребления легковых автомобилей. И хотя он стремительно развивался, этого все равно было недостаточно для покрытия расходов компании. Кроме того, мощность мотора BMW 501 оказалась недостаточной, и в 1954 году увидела свет BMW 502 с первым в истории Германии двигателем V8 (2,6 л, 100 л.с. (73,6 кВт)). Создание такого мотора, с алюминиевым блоком цилиндров, продемонстрировало высочайший профессионализм инженеров BMW AG, не растратенный за годы лишений.

Уже на следующий год рабочий объем «восьмерки» увеличили до 3,2 л, а мощность – до 120 л.с. (88 кВт). Однако привлечь покупателей не смогли даже двух- и четырехдверные кабриолеты, выпускавшиеся в сотрудничестве с кузовостроителем из Штутгарта Karosseriebau Baur. Впрочем, в тоже время BMW AG выпускает, пусть и в небольшом количестве, невероятно привлекательный родстер BMW 507 (1956 – 1959 гг., 251 машина). Это работа выдающегося промышленного дизайнера Альбрехта фон Гёртца (Albrecht von Goertz). Один из таких родстеров приобрел Элвис Пресли, когда находился на службе в американских войсках в ФРГ.

Гораздо более pragmatичным решением была покупка лицензии у итальянской компании Iso на компактный автомобиль с мотоциклетными агрегатами («мотоколяску») Isetta в 1955 году. Это позволило загрузить мотоциклетные



производственные мощности, работавшие вполсилы из-за падения спроса. Хотя Isetta менее всего напоминала традиционные машины (так, доступ внутрь осуществлялся через единственную дверь – в передней части кузова), она была очень популярна: до 1962 года изготовили 161 728 «изетт» с одноцилиндровыми двигателями 250 и 350 кубических сантиметров. Успех закрепила и так называемая «большая Isetta» – мотоколяска BMW 600 с двухцилиндровым горизонтально-оппозитным 600-кубовым мотором и дополнительным рядом сидений, для которого пришлось удлинить кузов и врезать в него дополнительную дверь.

Тем не менее, по результатам 1956 отчетного года Наблюдательный совет BMW AG снял с должности управляющего Курта Доната. Тучи над BMW AG продолжали сгущаться. 9 декабря 1959-го грянул гром: на повестку совместного заседания совета директоров и наблюдательного совета был поставлен вопрос о продаже компании концерну Daimler-Benz AG. В течении 10-часового напряженного совещания было принято решение сохранить независимость компании. Решающую роль в этом вопросе сыграли миноритарии, чьи интересы представлял Эрих Нольд (Erich Nold) и Герберт Квандт (Herbert Quandt), владелец самого крупного пакета акций BMW AG.

1960-е: новый класс

Уроки прошлого были учтены. Впервые компания выпускает малолитражный автомобиль с несущим кузовом – BMW 700. Двухцилиндровый горизонтально-оппозитный мотор рабочим объемом 0,7 л развивал мощность 30 л.с. (22 кВт), что при снаряженной массе 640 кг делало BMW 700 чрезвычайно привлекательным. Достаточно сказать, что он развивал скорость 120 км/ч – столько же, сколько довоенные «большие BMW». Двигатель у BMW 700 располагался сзади – в 1960-е заднемоторная компоновочная схема пользовалась огромной популярностью.

Однако и руководители компании, и инженеры были нацелены на принципиально другие модели. И вот, на Франкфуртском автосалоне 1961 года дебютировала модель BMW 1500, которая моментально получила эпитет «новый класс» (Neue Klasse). Спустя долгое время это первый BMW, ничем не ущемлявший своего владельца – просторный четырехдверный седан с расположенным спереди четырехцилиндровым 1,5-литровым двигателем, задними ведущими колесами,

независимой подвеской и вместительным багажником. Передние тормоза автомобиля были дисковыми, а в подвеске впервые не применялись пресс-масленки – шарниры сделали необслуживаемыми.

Двигатель BMW 1500 являл собой новое слово в технике – головка и блок цилиндров были изготовлены из алюминиевого сплава, распределительный вал находился в головке и приводился двухрядной цепью, камеры сгорания имели особую форму, получившую название «Drei-Kugel-Wirbelwannen», т.е. в форме трех сопряженных полусфер. Расположение клапанов и форма днища поршня обеспечивали поперечную продувку газов. Для более «плотной» посадки под капотом блок был наклонен на 30 градусов вправо. (Это станет особенностью 4-х и 6-цилиндровых моторов BMW на долгие годы.) Автором конструкции был известный автогонщик Алекс фон Фалькенхаузен (Alex von Falkenhausen). Претерпев многочисленные модификации, этот мотор проживет на конвейере до 1987 года и будет изготовлен в количестве порядка 3,5 млн. экземпляров.

Деталью оформления кузова BMW 1500 впервые стал «изгиб Хофмейстера» (Hofmeister Knick) – характерный излом задней стойки крыши в месте соприкосновения с дверью. Свое название этот элемент получил в честь своего автора, Вильгельма Хофмейстера (Wilhelm Hofmeister), главного дизайнера BMW AG в те годы.

Успех «Нового Класса» не замедлит сказаться: в 1963 году впервые с окончания Второй мировой войны BMW AG выплатит своим акционерам дивиденды.

7 марта 1966 года компания BMW AG отмечала 50-летие своей производственной деятельности. В этот торжественный день на сцене Баварской государственной оперы председатель правления компании Герхард Вильке (Gerhard Wilcke) представил гостям модель нового поколения – BMW 1600-2. Обозначение «-2» в данном случае указывало на количество дверей – компания взяла ориентир на молодого амбициозного водителя со спортивными навыками. 85-сильный BMW 1600-2 разгонялся до 100 км/ч за 13 секунд.

Своебразным «подарком к юбилею» станет приобретение у компании Hans Glas GmbH ее производственных площадок в Дингольфинге (Dingolfing) и Ландшюте (Landshut). В наши дни завод в Дингольфинге – головное предприятие BMW AG по выпуску моделей 5-й, 6-й и 7-й серий.

«Новый класс», так удачно стартовавший в 1961-м, продолжал приносить компании удачу. Первым автомобилем «Нового класса», использовавшим вприск



топлива, окажется модель 2000 tii в 1969 году. Вершиной этого семейства в 1973 году станет 170-сильный BMW 2002 turbo – первый в Германии легковой автомобиль, оснащенный турбонаддувом. От него пойдет мода на наклейки turbo во все лобовое стекло.

Для более степенных и состоятельных клиентов BMW в 1968 году представила большие седаны 2500 и 2800 (серия E3), а также двухдверное купе 2800CS (E9), оснащенные шестицилиндровыми моторами. BMW 2800 станет первым автомобилем в истории марки, способным развить скорость 200 км/ч. С такими автомобилями BMW AG выйдет на ответственный американский рынок.

1970-е: счет идет на серии

В 1970-е годы появилась новая система наименования автомобилей BMW. Инициатива принадлежит величайшему автомобильному менеджеру Роберту Лутцу (Robert Lutz), с 1971 по 1974 год занимавшему пост вице-президента BMW AG по всемирным продажам и маркетингу. Согласно новой системе, первая цифра индекса указывала на семейство, к которому принадлежала данная модель, а две последующие отражали рабочий объем двигателя в литрах. Автомобиль нового поколения внутри завода носил обозначение E12, для покупателей же он был BMW 520. Тогда же публика впервые услышала знаменитый рекламный девиз BMW, просуществовавший без малого 40 лет: «Freude am Fahren», «С удовольствием за рулем».

Особенностью придуманного Полем Браком дизайна автомобиля является низкая поясная линия и увеличенная площадь остекления кузова. Энергопоглощающие бамперы отвечали новейшим американским требованиям безопасности. Интересно, что первая машина серии, 520-я, оснащалась четырехцилиндровым двигателем, и только год спустя на рынок вышел шестицилиндровый вариант 525.

Вслед за 5-й серией настанет черед 3-й, автомобилю с внутренним кодом E21. Ее представят 10 сентября 1975 года на автосалоне во Франкфурте. Приметой машины станут сдвоенные круглые фары – опять же влияние американских требований. Больше компания BMW AG не будет выпускать автомобилей с одиночными фарами. Особенностью интерьера автомобиля становится driver's oriented cockpit – приборная панель, слегка развернутая к водителю, чтобы тому



не приходилось тянуться за переключателями. Это решение в дальнейшем перейдет на другие модели компании.

Адресованная прежде всего молодежи, 3-я серия пользуется неимоверным успехом: в мае 1981 года с конвейера сходит миллионный автомобиль! Так BMW 3-й серии (E21) становится самым успешным автомобилем за всю историю марки.

В 1976 году дебютирует купе BMW 6-й серии (E24). Автомобиль поражает своим размахом и пропорциями: все понимают, что он – предвестник новой совершенно особенной модели представительского класса.

BMW AG выдержала «мхатовскую паузу» – новинка, большой седан BMW 7-й серии (E23) был представлен в 1977 году. Первоначально 7-я серия существовала в трех вариантах, 2,8 л 170 л.с. (125 кВт), 3,0 л 184 л.с. (135 кВт) и 3,2 л 197 л.с. (145 кВт). Наконец, в 1980-м вышел флагманский вариант с 3,2-литровым рядным шестицилиндровым двигателем, оснащенным турбонаддувом, мощностью 252 л.с. (185 кВт). Хотя рабочий объем двигателя и составлял 3,2 л, модификация получила обозначение BMW 745i. В компании это объясняли тем, что атмосферный двигатель рабочим объемом 4,5 л развивает ту же мощность, что и 3,2-литровый с турбонаддувом. У владельца складывалось ощущение, что он обладает техникой завтрашнего дня. Нажав на кнопку слева от рулевого колеса, он мог запустить компьютер, диагностирующий состояние всех бортовых систем. Эти автомобили создавались с использованием системы автоматического проектирования (САПР), с учетом перспективных требований пассивной безопасности.

1 мая 1972 года в компании BMW AG возникает новое подразделение: BMW Motorsport GmbH. Йохен Неерпаш (Jochen Neerpasch) стал его руководителем. В задачи подразделения входила подготовка спортсменов и специальных автомобилей для участия в соревнованиях всех видов – от ралли до Формулы 1. Символикой BMW Motorsport GmbH стала характерная раскраска в виде трех полос (синей, фиолетовой и красной) на ярко-белом фоне.

Заметный след в истории BMW Motorsport оставили такие пилоты как Крис Амон (Chris Amon), Тойне Хеземанс (Toine Hezemans), Ханс-Йоахим Штук (Hans-Joachim Stuck), Дитер Квестер (Dieter Quester), Бьёрн Вальдегаард (Björn Waldegaard) и Ахим Вармболд (Achim Warmbold).



Однако деятельность BMW Motorsport GmbH довольно быстро вышла за рамки обычных обязанностей заводской команды. Спортивные достижения BMW пробудили среди поклонников марки интерес к мощным, «заряженным» версиям обычных дорожных моделей. Так в 1974 году появились первые «заряженные» BMW 5 серии — 530, 533i, 535i, превосходившие свои конвейерные аналоги не только мощностью двигателя, но и особой подвеской и тормозной системой.

Следующим крупным проектом Motorsport GmbH стало создание первого среднемоторного суперкара BMW M1. Вдохновителем проекта стал главный дизайнер BMW Поль Брак (Paul Bracq), создавший в 1972 году футуристический концепт-кар BMW Turbo. Именно идеи, заложенные в Turbo, увлекли создателей BMW M1. Это был необычный проект во всех смыслах. Дизайн и конструкцию кузова разрабатывала компания ItalDesign дизайнера Джорджио Джуджаро (Giorgio Giugiaro). Она же осуществляла сборку кузова и монтаж внутренней отделки. Кузова перевозили в Штутгарт, где кузовное ателье Baur производило установку механических узлов.

BMW M1 отличался запоминающимся низким силуэтом (высота машины всего 1,14 м), обусловленным продольным, а не поперечным, как у многих суперкаров, расположением силового агрегата. Под совмещенным с оперением задним капотом находился рядный шестицилиндровый 3,45-литровый двигатель M88 с впрыском, развивающий мощность 277 л.с. (199 кВт). M1 стал самым быстрым автомобилем на дорогах Германии. В 1979 году на испытаниях M1 развил скорость 264,7 км/ч.

Чтобы BMW M1 могла принять участие в гонках, машине предстояло пройти омологацию Международной федерации автоспорта (FIA) по группе 4. Для этого необходимо было построить 400 экземпляров M1. Автомобиль поступил в свободную продажу. Стоил ровно 100 000 немецких марок. Спрос на модель превысил предложение — до 1981 года было изготовлено 445 экземпляров автомобиля, причем только 46 из них были гоночные. Продолжая традицию «Art Car» — гоночных автомобилей оригинальной раскраски, один из BMW M1 предоставили для творчества знаменитому художнику Энди Уорхолу (Andy Warhol). Гений поп-арта выполнил работу, после чего произнес: «Правда, машина-то лучше, чем моя мазня».

**1980-е: золото на чемпионатах мира**

В 1980 году на основе серийного четырехцилиндрового блока цилиндров инженерам Motorsport GmbH под руководством «короля моторов» Пауля Роше (Paul Rosche), удается создать уникальный двигатель для Формулы 1 с невероятной мощностью 800 л. с. Это стало возможным благодаря шестнадцати клапанам, турбокомпрессору и (впервые в Формуле 1) цифровой электронной системой управления.

В 1983 году бразилец Нельсон Пике (Nelson Piquet) за рулем болида Brabham BMW с таким двигателем завоевал титул чемпиона мира.

Спортивный успех сопутствовал и мотоциклам BMW: в 1981 году на двухколесной машине входящего в моду класса «эндуро» R 80 G/S француз Юбер Ориоль (Hubert Auriol) пришел первым в зачете мотоциклов тяжелейшего ралли-рейда Париж – Дакар. Ориоль победит в этом марафоне еще раз в 1983 году, а в 1984 и 1985 году кубок победителя «Париж – Дакара» достанется бельгийцу Гастону Райе (Gaston Rahier).

Мотоциклетные достижения марки BMW в области серийной продукции – модели семейств К100 и К75. Отвечая на ужесточение требований Евросоюза к токсичности отработавших газов, компания решила отказаться от горизонтально-оппозитных двигателей (сохранив их на ряде моделей) в пользу рядной схемы. Новый мотор разработали инженеры Йозеф Фриценвенгер (Josef Fritzenwenger) и Штефан Пакернегг (Stefan Pachernegg). Четырехцилиндровый мотор жидкостного охлаждения К100 рабочим объемом 987 кубических сантиметров и мощностью 90 л.с. (67 кВт) былложен набок. Ось вращения коленчатого вала проходила с правой стороны и совпадала с осью карданного вала. Электронно-управляемый вприск Bosch заменил карбюраторы. 740-кубовый трехцилиндровый двигатель К75, созданный на базе 987-кубового, развивал 75 л.с. (56 кВт). Мотоциклы оснащались антиблокировочной системой тормозов.

В 1980 году в подразделении Motorsport GmbH на базе серийной BMW 5-й серии создали модель M535i. На автомобиль установили 3,5-литровый шестицилиндровый 12-клапанный двигатель мощностью 218 л. с. (160 кВт) от купе BMW 635CSi. Интерес к такого типа автомобилям продолжал расти несмотря на растущие цены на горючее.

И вот, в 1984 году Motorsport GmbH представила модель M5 (E28), оснащенную рядным шестицилиндровым 24-клапанным двигателем от M1. С этого

автомобиля ведется родословная баварских «волков в овечьей шкуре»: почти не отличаясь внешне от стандартной BMW 518i, M5 располагал мощностью почти втрое большей – 286 л.с. (210 кВт) и развивал максимальную скорость 245 км/ч. Впервые на этой модели аккумулятор «переехал» в багажник – для улучшения распределения нагрузки по колесам. Это решение будет в дальнейшем использовано на целом ряде серийных моделей.

Интересная деталь: в 1986 году отвечая растущим требованиям по охране окружающей среды, компания BMW AG предлагала за дополнительную плату устанавливать на все свои автомобили каталитические нейтрализаторы отработавших газов (катализаторы). Единственным исключением была BMW M5. Швейцарские журналисты испытывали новинку у себя на родине, даже не подозревая, что нарушают закон – в Конфедерации запрещалась эксплуатация автомобилей без катализаторов.

Свидетельством успеха стали продажи. Если M5 на шасси E28 с 1984 по 1987 год разошлась в количестве 2200 экземпляров, то «эмка» второго поколения, E34 в период с 1988 по 1995 год была продана в количестве 11000 штук!

В 1986 году к M5 прибавится компактный двухдверный седан M3 (E30), изначально создававшийся не только под условия дорог общего пользования, но и в соответствии с требованиями спортивного регламента Группы А. Условие в первый же год выпустить не менее 5000 таких автомобилей потребовало переезда Motorsport GmbH в более просторные помещения. Теперь значок «M» начал появляться на кабриолетах и даже универсалах BMW.

А что серийные BMW 3-й, 5-й и 7-й серии? Сменялись поколения. В 1983 году впервые в истории марки, на 5-ю серию второго поколения (E28) установили двигатель с воспламенением от сжатия – рядный шестицилиндровый 2,4-литровый турбодизель мощностью 115 л.с. (84,5 кВт) В 1985-м BMW 3-й серии второго поколения (E30) также обзавелась модификацией с дизелем, правда, без турбонагнетателя. Его мощность составляла всего 86 л.с. (63 кВт). А в феврале 1986-го впервые в своей истории компания BMW AG представила полноприводный легковой автомобиль гражданского назначения – 325iX. Автомобиль оснащался постоянным приводом на обе оси. 37% тяги направлялось на передние колеса и 63% - на задние, чтобы сохранить привычную для поклонников BMW «заднеприводную» управляемость. Центральный дифференциал блокировался с помощью вискомуфты. Полный



привод стремительно входил в моду, а с конъюнктурой рынка приходилось считаться. До 1991 года компания продала около 30 000 полноприводных машин. Дебютировавший в 1986 году BMW 7-й серии (E32) поражал уровнем отделки и оснащения. Цифровая электроника третьего поколения следила за оптимальной работой двигателя. Многорычажная задняя подвеска обеспечивала непревзойденную кинематику хода. Стабилизирующая система шасси ASC (Automatische Stabilitäts Control) выручала водителя, попадавшего на покрытие с различным коэффициентом сцепления.. Бортовой компьютер 4 поколения сообщал необходимые параметры поездки. Автомобиль можно было оснастить электронным регулированием жесткости амортизаторов, автоматическим раздельным климат-контролем для водителя и пассажира, портативным телефоном Siemens C2.

Главное, в 1987 году в гамме 7-й серии появился автомобиль 750i с V-образным 12-цилиндровым двигателем рабочим объемом 5,0 л и мощностью 300 л.с. (220 кВт). Это был первый V12 в Германии с 1930-х годов. Как и другие модели этого поколения, флагман предлагался в нормальном и в удлиненном на 114 мм варианте 750iL.

В 1989 году на Франкфуртском автосалоне вызвало сенсацию купе BMW 8-й серии (E31). 6-я серия, построенная в количестве свыше 86 000 экземпляров, становилась историей. Новое купе 850CSi, базирующееся на основе 7-й серии, было бескомпромиссным по части дизайна и технических характеристик. Хотя дизайн несколько выделялся на фоне всего модельного ряда благодаря тому, что фары убирались в облицовку передка. Интересная деталь: лобовое стекло автомобилей 8-й серии имело водоотталкивающее покрытие.

Но насколько необычным на этом фоне смотрелся автомобиль BMW Z1, представленный в июле 1986 года. Родстер! Такого давненько не было в производственной программе. Многие решения автомобиля вызвали оживленные дискуссии экспертов. В частности, двери, опускающиеся... вниз, в полость в порогах, или наружные панели кузова из пластика – они навешивались очень жесткий монокок, сваренный из высокопрочной стали, прошедшей гальваническую антикоррозионную обработку. Это был первый в истории марки автомобиль с пластиковым кузовом. Автомобиль представляло подразделение, прежде не привыкшее к вниманию общественности – BMW Technik GmbH, отвечающее в компании за внедрение технических новшеств. Методы

проектирования Z1 были весьма передовыми: в производство автомобиль пошел после выпуска всего 12 образцов для испытаний и сертификации. «Отцами» Z1 считают инженера Ульриха Беца (Ulrich Bez) и дизайнера Харма Лагаая (Harm Lagaay). Оснащенный 2,5-литровым рядным шестицилиндровым двигателем мощностью 170 л.с. (125 кВт), BMW Z1 мог развить скорость 225 км/ч. При этом средний расход топлива составлял 9,5 л/100 км – в 1980-е годы вопрос экономии горючего стал животрепещущей темой. Уязвимым местом Z1 оказалась его цена – 83100 немецких марок, моментально определившая его в разряд коллекционных редкостей. Всего было построено 8000 родстеров BMW Z1.

Под стать родстеру Z1 оказался тяжелый байк BMW K1, выпущенный в 1989 году. Он привлекал внимание обтекателем и глубоким аэродинамическим передним крылом. Необычный обвес обеспечил мотоциклу лучший в классе показатель обтекаемости – коэффициент аэродинамического сопротивления составляет 0,38. Благодаря низкому сопротивлению воздуху мотоцикл мог развивать высокую скорость – 240 км/ч.

1990-е: ветер перемен

Последнее десятилетие XX века отмечено для компании BMW расширением международного экономического влияния. После 25 летнего отсутствия в аэрокосмической сфере в 1990 году создается совместное предприятие BMW Rolls-Royce GmbH по разработке и производству авиационных двигателей. Новый инженерный центр и производство для этого предприятия размещают в Дальвице (Dahlewitz), к югу от Берлина.

Увеличение объема производства и необходимость полнее соответствовать интересам рынков приводит к строительству автомобильных заводов в разных частях света. Прежде у BMW AG было единственное предприятие за пределами континента – сборочный завод в Росслине (Rosslyn), ЮАР. В 1989 году руководство BMW AG принимает решение о строительстве завода в Соединенных Штатах. Закладка камня под строительство состоялась в городе Спартанбург, штат Южная Каролина. В 1995 году новое предприятие начнет выпуск родстера BMW Z3, а с 1999 года – внедорожника BMW X5 (E53).

В марте 1994 года компания BMW AG становится владелицей британского автомобильного объединения Rover Group, в которое на начало 1990-х входят такие марки как Rover, Land Rover, MG и Mini. Это сотрудничество не приносит



ожидаемых плодов, и в мае 2000 года продает марки Rover и MG консорциуму Phoenix, а марку Land Rover – в Ford Motor Corporation. Марку Mini «баварские моторы» оставляют за собой.

Кроме того, ширится сеть зарубежных инжиниринговых центров, таких как дизайн-бюро Designworks в Калифорнии. Именно в студии Designworks в 1997 году родился проект «ностальгического» родстера BMW Z8 (E52). Дизайнер автомобиля – датчанин Хенрик Фискер (Henrik Fisker), выполнил его по мотивам классического BMW 507 1950-х. – в наши дни основал собственную независимую автомобильную компанию. BMW Z8 снялся в фильме «И целого мира мало» о Джеймсе Бонде. Всего с 1999 по 2003 год изготовлено 5703 родстера.

В начале 1990-х происходила очередная смена поколений моделей BMW. Облик новинок создавался под руководством дизайнера Клауса Лютэ (Claus Luthe).

В 1990 году BMW 3-й серии второго поколения заменило третье, E36. На версии купе впервые применили систему бесступенчатого регулирования фаз газораспределения VANOS.

В 1994 году увидело свет третье поколение 7-й серии (E38). Повышенную звукоизоляцию салона обеспечивали двойные стекла дверей и заднего окна, водительское кресло оснащалось массажером, бортовой телекоммуникационный центр воспринимал голосовые команды. Впервые предлагалась услуга Follow-Me-Home, дословно – «Проводи меня до дома». Встроенные в дверные ручки светодиоды подсвечивали пространство вокруг автомобиля какое-то время после того как владелец запер машину.

Именно BMW 7-й серии (E38) стала связующим звеном в сюжете дебютного полнометражного фильма режиссера Петра Буслова «Бумер» (2003 год), а музыкальная тема Сергея Шнурова к этой ленте разошлась популярным рингтоном в сотнях тысяч мобильных телефонов российских граждан.

Технически новая 7-я серия была совершенным продуктом своего времени. Так, в бензиновых моторах применялась система изменения фаз газораспределения Double VANOS.

В 1996-м BMW 725tds (E38) впервые примерила дизель – шестицилиндровый 2,5-литровый с турбонаддувом, мощностью 143 л.с. (105 кВт). В дальнейшем на моделях 730d и 740d появятся более совершенные дизели непосредственного впрыска.



Осенью 1995 года под лозунгом «гармония дизайна» компания BMW AG представила очередное поколение 5-й серии (E39). Впервые в мировой автомобильной истории шасси машины было изготовлено преимущественно из алюминия.

Кроме того, во всех автомобилях нового поколения беспрецедентное внимание уделялось факторам пассивной безопасности – актуальной теме 1990-х годов. Защиту ездоков компания BMW выстроила в виде комплекса F.I.R.S.T. (Fully Integrated Road Safety Technology, «Встроенная технология дорожной безопасности»). Основу комплекса составляли 8 подушек безопасности – лобовых, боковых, а также надувных занавесей. Элементы активной безопасности – АБС, противобуксовочная и стабилизирующая системы обменивались информацией с другими абонентами по сверхскоростной оптоволоконной шине передачи данных. Помимо всего, комплексные меры включали в себя автоматический датчик дождя и размыкатель массы аккумуляторной батареи в случае столкновения.

С 1998 года автомобили 5-й и 7-й серий в качестве дополнительного оборудования могут оснащаться системой контроля давления воздуха в шинах, технологией, заимствованной из мира Формулы 1.

В 1998 году произошло еще одно важное событие в истории марки BMW – она вошла в элитный клуб производителей роскоши. В результате напряженных торгов в собственность BMW AG перешла торговая марка легковых автомобилей высшего класса Rolls-Royce.

Компания BMW AG продолжала расширять географию своих интересов. 16 марта 1999 года в Москве был подписан контракт об организации производства автомобилей BMW в Калининграде, на заводе «Автотор». И уже в августе началась сборка автомобилей 5-й и 7-й серий. А в марте 2001 года «Автотор» приступил к сборке BMW 3-й серии. Качество работы российского предприятия BMW устроило мюнхенское руководство, и «Автотор» стал первым заводом за пределами Германии, которому совет директоров BMW AG доверил сборку автомобилей 5-й серии следующего поколения (E60). Произошло это в 2004 году.

2000-е: с позиций современника



Начало нового столетия, переход в следующее тысячелетие – волнующий момент для всей цивилизации и для каждого из нас. Поневоле начинаешь оценивать пройденный путь, успехи и неудачи. Марка BMW принесла в XXI век репутацию производителя надежных высокотехнологичных автомобилей, ориентированных на водителя, не лишенного честолюбия, в хорошем спортивном тонусе, обладающего твердой жизненной позицией.

Если сравнить производственные программы BMW нынешней и BMW начала 1980-х, обнаружатся существенные различия. Модельная линейка автомобилей расширилась вдвое – и это не считая продукции под марками Mini и Rolls-Royce. В ней сегодня заметную долю занимают полноприводные автомобили-кроссоверы, называемые SAV – Sport Active Vehicle, «Автомобиль для активного отдыха».

В мотоциклах наблюдается схожая картина. В июле 2007 года «Баварские моторы» приобрели у итальянской компании MV Agusta шведский завод мотоциклов Husqvarna. Но и в собственной линейке двухколесной техники компания BMW AG отошла от «канона», свободно выбирая тип мотоцикла, двигателя и трансмиссии. Вал, цепь, зубчатый ремень – все варианты допустимы.

Марка укрепляет спортивный дух. В 2000 году BMW после 13-летнего отсутствия вернулась в гонки Формулы 1, пусть и не надолго. В 2003-м Клаудиа Хюртген (Claudia Hürtgen) стала первой женщиной-победительницей за всю историю германского чемпионата туристических автомобилей DTM за рулем BMW 320i.

В каждом семействе автомобилей BMW присутствуют мощные модификации, адресованные подготовленному водителю спортивного склада. Подразделение Motorsport GmbH почти каждую новинку марки выпускает в версии «M».

Даже если речь идет о дизельной модификации. Седан BMW M550d xDrive, универсал BMW M550d xDrive, кроссоверы BMW X5 M50d и BMW X6 M50d оснащаются рядными шестицилинровыми дизелями BMW M, благодаря с трем турбокомпрессорам развивающими мощность 381 л. с. (280 кВт).

Кроме того, любой автомобиль марки можно оборудовать так называемым M-пакетом – набором деталей, придающих приобретению более спортивный вид.

Другой важной составляющей репутации марки в наши дни становится историческое наследие. В компании BMW AG всегда бережно относились к своему прошлому. В 1972 году в преддверии Олимпийских игр в Мюнхене был

открыт заводской музей. Вторично он открылся в расширенном виде в 2008 году после реконструкции. Кроме того, подразделение BMW Mobile Tradition, образованное в 1997 году, занимается сбором исторической документации, поиском образцов автомобилей и мотоциклов прошлых лет, реставрацией и хранением старой техники. Музейному делу придан неожиданный заряд – автомобили сдаются в аренду или принимают участие в исторических ралли и парадах от имени компании.

Сегодня каждого заботит состояние окружающей среды. В этом отношении BMW Group проявляет себя как ответственная компания. Задача решается сразу по нескольким направлениям: снижение токсичности выбросов серийной продукции, использование пригодных ко вторичной переработке материалов, утилизация отслуживших автомобилей и мотоциклов, внедрение природосберегающих технологий на производстве. Наконец, главная цель – создание экологически чистого автомобиля. Проводившиеся длительное время эксперименты с альтернативными источниками энергии привели к появлению конкурентоспособных образцов BMW i8 и BMW i3, которые компания намерена запустить в серию в ближайшее время.

В 2013 году на заводе BMW в Лейпциге начнется производство компактного электромобиля i3. Эта модель оснащена расположенным у задней оси электромотором мощностью 170 л.с. (130 кВт). Максимальная скорость электромобиля ограничена 150 км/ч. Емкости батарей хватит на 160 км пробега. Особенностью электромобиля является углепластиковый несущий кузов, рассчитывается, что углеродное волокно для кузова будут изготавливать на предприятии в Moses Lake (Мозес Лэйк), штат Вашингтон, США, где существует избыток электроэнергии, получаемой электростанцией. Это важное условие проекта, поскольку изготовление волокна чрезвычайно энергоемко и способно нарушить экологический баланс. Сырье в США будет поступать из Японии. Далее волокно отправят в ФРГ, в город Ландшют (Landshut), где будут изготавливать детали кузова. В Лейпциге планируется осуществлять окончательную сборку электромобиля.

По такой же схеме BMW намерена выпускать и другой автомобиль нового семейства – гибридный i8. Его электродвигатель получает энергию от 1,5-литрового трехцилиндрового мотор-генератора мощностью 220 л.с. Пробег на

полностью заряженной батареи составляет всего 35 км, однако двигатель внутреннего сгорания существенно расширяет радиус действия i8.

Средний расход топлива i8 не превышает 3,76 л/100 км, а выбросы углекислого газа в атмосферу – 99 г/км.

Продукция компании BMW на протяжении многих десятилетий пользуется неизменным успехом среди потребителей не только благодаря безупречному качеству и современному дизайну, но и уникальным эмоциям, возникающим при управлении автомобилем или мотоциклом.

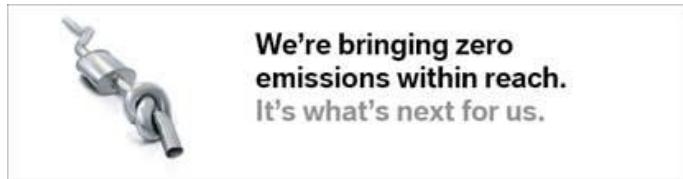
И сегодня марка BMW встречает свое 95-летие в отличной форме.

В течение последних семи лет концерн BMW Group является абсолютным лидером в мировой автомобильной промышленности согласно рейтингу устойчивого развития Доу-Джонса (DJSI). Компания также остается единственной в автопромышленном комплексе, кто каждый год включается в индекс устойчивости с момента его основания в 1999 году.

Согласно ежегодному отчету американского консалтингового агентства Reputation Institute концерн BMW Group в 2012 году возглавил рейтинг наиболее уважаемых компаний мира.

Также в 2012 году BMW занял первое место в списке самых дорогих автомобильных брендов в мире по версии британской исследовательской компании Millward Brown. Стоимость головного бренда немецкого автоконцерна была оценена в 24,62 млрд долларов.

Помимо этого, компания BMW является самым желанным иностранным работодателем в России.



www.bmwgroup.com/responsibility

За дополнительной информацией обращайтесь, пожалуйста, в BMW Group Россия:

Алексей Кожухов

Директор по корпоративным коммуникациям

Alexei.Kozhukhov@bmw.com

Полина Ветрова

Специалист по Lifestyle и спортивным
коммуникациям

Polina.Vetrova@bmw.com