



Sporočilo za medije

16. maj 2012

Zgodba BMW M.

40 let podjetja BMW M GmbH.

„Podjetje je kot človeško bitje. Dokler se ukvarja s športom, je v odlični formi, dobro usposobljeno, polno navdušenja in učinkovitosti.” To so bile besede Roberta A. Lutza, člana uprave podjetja BMW AG, ki jih je izgovoril že daljnega leta 1972. Te besede je povedal na otvoritvi najmlajše hčerinske družbe BMW AG tistega časa, podjetja BMW Motorsport GmbH. Danes se podjetje imenuje BMW M GmbH. In še vedno je prav tako v odlični formi, polno elana in učinkovitosti, kot je bilo pred 40 leti.

Zgodnja 1970 leta so za podjetje BMW predstavljala novo dobo: novi, mladi upravni odbor pod vodstvom Eberharda von Kuenheima si je zadal cilj, da strateško okrepi podjetje in si prizadeva za njegovo stalno uspešnost. To je vključevalo gradnjo novega sedeža podjetja – legendarnega štirivaljnika BMW –, prav tako pa tudi ustanovitev lastnega športnega oddelka BMW. Še enkrat navajamo Roberta A. Lutza: „Šport je bil vedno gonilna sila podjetja BMW, tudi v času, ko se je podjetje dinamično razvijalo v poslovnem svetu, je bilo več kot jasno, da se moramo na tej točki osredotočiti in utrditi naše dejavnosti v motošportu.”

Dejansko so povpraševanje in neizkoriščene možnosti daleč presegle potenciale in zmogljivosti nekdanjega športnega oddelka. BMW 1800 TI in 2000 TI, pa tudi celotna serija 02, so bili najbolj priljubljeni konkurenčni avtomobili, ki so zmagovali eno dirko za drugo. Vendar pa je uspelo podjetje BMW izpolniti zgolj delček celotnega povpraševanja, velika večina avtomobilov pa je bila pripravljena, upravljana in prodajana prek povezanih podjetij. Od sredine 1960 let podjetje BMW prav tako sodeluje na dirki Formule 2 – in v prihodnjih letih se je te dirke Formule uspelo udeležiti le malo ekip po svetu, saj v svojih avtomobilih niso imele visoko zmogljivih pogonskih enot, kakršne ima podjetje BMW. Na nešteto zmagah na dirkah in evropskih prvenstvih je podjetje BMW prevladovalo sceno.



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 2

1972: Ekipa z izjemnimi izkušnjami pri dirkanju je oblikovala podjetje BMW Motorsport GmbH.

Podjetje BMW Motorsport GmbH, ki se je soočalo z zgoraj navedenimi izzivi, je začelo z delovanjem 1. maja 1972. Generalni direktor te ekipe strokovnjakov, ki jih je prvotno sestavljalo 35 zaposlenih, je bil Jochen Neerpasch, nekdanji delovni voznik podjetja Porsche in vodja Oddelka Ford Racing pri podjetju Ford v Kölnu, preden so se preselili v München.

Takoj je pritegnil celotno skupino dirkalnih voznikov, ki bodo pustili svoj pečat na BMW Motorsport v desetletjih, ki bodo sledila: Chris Amon, Toine Hezemans, Hans-Joachim Stuck in Dieter Quester. Podjetje je kot reli voznika zaposlilo Björna Waldegaarda in Achima Warmbolda.

Novo podjetje se je uspelo preseliti v lastno stavbo po samo nekaj mesecih, z delavnico dirkalnih vozil in proizvodno delavnico dirkalnih motorjev, izdelavo orodja in dinamometrov motorjev, ki so se vsi nahajali v neposredni bližini tovarne podjetja BMW v Münchnu, in sicer na mestu, ki meri več kot 8.000 kvadratnih metrov, na ulici Preussenstrasse. To je tam, kjer so športni motorji iz leta 1973 ugledali luč sveta: 950-kilogramski 2002, ki ga je poganjal dvolitrski štiriventilni štirivaljnik za dirke reli, z največjo močjo 240 KM, prav tako pa tudi novi Touring Coupé, ki ga je Jochen Neerpasch v zgodnjih dneh nadvse nazorno opisal z naslednjimi besedami: „Odkar smo leto 1973 doživeli kot naše začetno leto, nismo pričakovali, da bomo kar takoj zmagali na tem evropskem prvenstvu.” Modelno poimenovanje novega avtomobila je bilo 3.0 CSL. Vrata in pokrovi so bili izdelani iz aluminija, petstopenjski menjalnik pa je bil izdelan iz ohišja iz magnezija. Njegova skupna teža je bila 1.092 kg. Toda pravi vrhunec je bil skrit pod pokrovom motorja, in sicer 3.340 cc vrstni šestvaljnik z 12 ventili, z vbrizgavanjem goriva in s kompresijskim razmerjem 11:1. Največja moč: 360 KM. To je bil zadnji dvoventilni motor, ki ga je podjetje BMW proizvedlo za udeležbo na dirkah.



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 3

Tradicionalna filozofija podjetja BMW: osredotočanje na človeški dejavnik.

Podjetje BMW Motorsport GmbH je vstopilo v sezono leta 1973 popolnoma pripravljeno ne le v tehničnem smislu. Vozniki so bili prav tako v vrhunski formi, z Jochenom Neerpaschem na čelu, ki je celotno ekipo voznikov popeljal na sezono „driver tuning” v St. Moritzu. Tukaj, v tem švicarskem smučarskem rajju, je celotna ekipa prejela še zadnje koristne napotke inštruktorja in športnega psihologa. Tudi v tistem času, v teh zelo zgodnjih letih, je podjetje BMW dajalo izredno velik pomen optimizaciji vmesnika človek/stroj. V tistih časih so načrtovali tudi podobne programe, ki bi jih lahko ponudili tudi „neprofesionalnim voznikom”. Od leta 1977 se ti tečaji imenujejo usposabljanje voznikov BMW.

To je bila ekipa, ki jo je podjetje BMW Motorsport GmbH popeljalo na dirkalne steze v sezoni leta 1973. In to ni bil zgolj 3.0 CSL Coupé, ki je že od samega začetka preplaval naslovnice: prvič v zgodovini se je celotna dirkalna ekipa, vse od avtomobila do avtomobilskega ključa, predstavila s skupno oblikovno oznako.

To so bili trije trakovi v modri, vijolični in rdeči barvi na briljantno beli podlagi, ki označujejo videz BMW Motorsport vse do današnjih dni.

Kupeji CSL v teh barvah, ki so zelo kmalu postali znani prav vsem v svetu motošporta, so bili nepremagljivi. Hans-Joachim Stuck in Chris Amon sta v svojem prvem poskusu domov prinesla zmago na dirki Touring Car Grand Prix iz Nürburgringa. Podjetje BMW je bilo skupni zmagovalec v kategoriji turnih avtomobilov na 24-urni dirki v Le Mansu.

Najbolj uspešni turni avtomobil svojega časa: BMW 3.0 CSL.

Sanjski 3.0 CSL Coupé v svojih spektakularnih dirkalnih barvah je nato postal najuspešnejši turni avtomobil svojega časa, šestkrat je osvojil evropsko prvenstvo med letoma 1973 in 1979 ter prevladoval na mednarodni sceni



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 4

turnih avtomobilov skoraj celo desetletje. Vendar pa je bil BMW 3.0 CSL pionir ne le v svoji barvni obliki, temveč tudi s celo vrsto pomembnih tehničnih novosti: najprej ga je leta 1973 napajal prvi štiriventilni šestvaljni motor podjetja BMW v zgodovini. Nato je imel vgrajen prototip protiblokirnega zavornega sistema iz leta 1974, še preden je ta inovacija postala standardna tehnologija v BMW serije 7. In na koncu svoje kariere, v preobleki vozila Turbo Coupé, je 3.0 CSL razvil največjo moč, in sicer do 800 KM.

Leta 1976 je podjetje BMW Motorsport GmbH poslalo najmočnejši turni avtomobil podjetja BMW na dirkalno stezo z Ronniejem Petersonom za volanom, pri čemer je ta vrhunška različica CSL vsebovala 3,2-litrski biturbo motor z močjo, ki je bila načrtno znižana na 750 KM.

Podjetje BMW Motorsport GmbH je vzdrževalo svoj uspešen proces razvoja tudi na dirki Formule 2: petdeset dvolitrskih štiriventilnih motorjev BMW je, vgrajenih v vozila March, zmagalo na 11 od 16 dirkah. Leta 1973 je Jean Pierre Jarier domov prinesel zmago na Evropskem prvenstvu Formule 2 za volanom svojega vozila March, opremljenega z motorjem BMW, ki je kraljeval v dvolitrski kategoriji nepretrgoma skoraj deset let, s Patrickom Depaillerjem (1974), z Brunom Giacomellijem (1978), z Marcom Surerjem (1979) in s Corradom Fabijem (1982) pa so v svojih dirkalnih avtomobilih March, ki jih je poganjal motor BMW, osvojili evropski naslov Formule 2. Druge ekipe so bile prav tako navdušene nad tem dvolitrskim štirivaljnikom, ki je bil proizveden v več kot 500 enota, od katerih je večina razvila več kot 300 KM.

Leta 1975 je podjetje BMW Motorsport GmbH preusmerilo svojo pozornost na drugo stran Atlantika: zdaj se je podjetje osredotočilo na ameriške serije IMSA in iskalo najboljši način, na katerega bi predstavilo črke „BMW” večjemu ameriškemu trgu. Ko se je leto končalo, se je število ameriških državljanov, ki so vedeli, da črke BMW pomenijo „Bavarian Motor Works”,



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 5

precej povečalo – in to ni bilo nobeno presenečenje, saj je podjetje BMW zmagalo v kategoriji proizvajalcev na prvenstvu IMSA.

1976: „Šola vožnje” postane trening voznikov BMW.

3. februarja 1976 se je upravni odbor BMW odločil, da bo podjetju BMW Motorsport GmbH zaupal še eno nalogo: profesionalizacijo dejavnosti, ki je bila v tistem času znana še kot „šola vožnje”. Prvotno navodilo, ki ga je prejelo vodstvo podjetja, je bilo, da naj organizira 15 tečajev na leto s po 20 udeleženci v vsakem testnem objektu BMW, prav tako pa še pet dodatnih tečajev s 100 udeleženci iz vsakega oddelka na dirkalnih stezah – to je skupno 800 udeležencev na leto. „Kot podjetje, ki je odgovorno v celotnem podjetju BMW za vse dejavnosti, povezane z motošportom, si podjetje BMW Motorsport GmbH želi spodbujati voznika v njegovi učinkovitosti kot del sistema človek/stroj.” To je bila ključna izjava iz prvotne objave usposabljanja voznikov BMW – in ostaja v veljavi vse do današnjih dni.

Vse od samega začetka je ostala ena izmed glavnih značilnosti usposabljanja voznikov BMW zagotoviti avtomobile, ki so jih uporabljali udeleženci – in ta filozofija ostaja nespremenjena vse do današnjih dni. To pomeni, da imajo vsi sodelujoči v tehničnem smislu enake avtomobile ter jim ni treba skrbeti glede obrabe pnevmatik in svojih avtomobilov. Za izvajanje te filozofije v praksi je podjetje ustanovilo svojo majhno floto vozil BMW 320i, ki so bili v tistem času popolni avtomobili za usposabljanje s svojo največjo močjo 125 KM. Vsi ti avtomobili so imeli posebej izrazito športno vzmetenje, omejeni diferencial zdrs s 40-odstotnim zaklepom in posebni športni sedež za voznika. Tako je bila prva „ekipa” podjetja BMW na usposabljanju voznikov BMW zagotovo dobro pripravljena.

Učni načrt usposabljanja voznikov BMW je bil v celoti dodelan in pripravljen, po prvih testnih tečajih na vojaškem letališču Manching v bližini Ingolstadta pa je bil 13. januarja 1977 Rauno Aaltonen uradno postavljen za prvega



Datum Sporočilo za medije
16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 6

glavnega inštruktorja. Dejansko Aaltonen svojih izkušenj ni uporabil zgolj na stezi, temveč jih je zapisal tudi v edino knjigo na temo usposabljanja voznikov BMW, ki je bila objavljena v tistem času: „Revolucija za volanom” (ang. Revolution at the Wheel) – edinstvena knjiga, ki jasno opisuje tečaj vožnje in njegov učni načrt, zaradi česar je bila razprodana skoraj čez noč. Do danes „Leteči Finec” svoje edinstvene sposobnosti in izkušnje podaja voznikom BMW, čeprav je zdaj že dolgo časa poudarek na večji varnosti.

Kmalu se pojavijo na sceni: prvi „izjemno vroči” avtomobili BMW.

Znatno v drugi polovici 1970 let se je podjetje BMW Motorsport GmbH osredotočilo skoraj izključno na proizvodnjo dirkalnih avtomobilov. Novi BMW 320 je vstopil v skupino 5, na primer, in je nadaljeval izjemen uspeh serije 02. Toda mnoge stranke – ne samo dirkalni vozniki, temveč tudi navdušenci BMW v vsakdanjem življenju – so prav tako iskale M moč na običajnih cestah, zaradi česar je bila ustvarjena prva „vroča” serija 5 od leta 1974: 530, 533i in 535i. Pravzaprav so bili ti avtomobili boljši od svojih proizvodnih kolegov, in sicer ne samo glede njihovih motorjev, temveč tudi pri tehnologiji vzmetenja in zavorni tehnologiji, ki je prejela posebno pozornost inženirjev pri podjetju BMW Motorsport GmbH. „Navadne” limuzine, ki so skoraj povsem „običajne” na prvi pogled, so tako postale prvi visoko zmogljivi štirisedežni avtomobili, ki so s svojo napredno tehnologijo korenito spremenili svet športnih avtomobilov. Sprva so bili proizvedeni in prodajani le v zelo majhnem številu, toda filozofija zmogljivosti je kmalu postala vse bolj priljubljena. Do leta 1980 je bilo kupljenih 895 enot, ki so temeljile na prvi seriji 5.

Velika senzacija v svetu športnih avtomobilov v letu 1978: BMW M1.

Naslednji projekt, ki je sledil, je bil usmerjen v proizvodnjo prvega konkurenčnega avtomobila podjetja Motorsport GmbH, ki ni temeljil na redni proizvodnji modela vozil: BMW M1. Medtem ko je podjetje BMW proizvedlo tehnične komponente, bi morale podjetje Lamborghini zagotoviti karoserijo in podvozje. Vendar pa so finančne težave podjetja Lamborghini povzročile



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 7

precejšnje zamude. Nazadnje je bilo treba najti novo proizvodno verigo in proizvodnja BMW M1 se je spremenila v nekaj, kar je spominjalo na mozaično sestavljanjo. Ogrodje je izdelalo podjetje Marchesi, plastično karoserijo, ojačeno s steklenimi vlakni, je izdelalo podjetje T.I.R., obe podjetji pa sta imeli svoj sedež v Modeni. Podjetje Giorgia Giugiaro ItalDesign je te dele sestavilo in zagotovilo notranjost vozila. Avtomobili so bili nato prepeljeni v Stuttgart, kjer so pri podjetju Baur namestili vse mehanske sklope.

Jochen Neerpasch, generalni direktor podjetja Motorsport GmbH, je združil moči z Berniejem Ecclestoneom in Maxom Mosleyjem ter ustvaril dirko serije ProCar kot otvoritveno dirko, ki je otvorila večino evropskih dirk Formule 1 Grand Prix v sezoni 1979/80.

Ker je bila minimalna proizvodna zahteva za homologacijo v skupini 4 FIA 400 enot, je bil ultra nizek M1 s sredinsko nameščenim motorjem, ki je meril zgolj 1,14 metra v višino, prav tako cestni model vozila. Prvi avtomobil s slavno črko „M“ se je tako prvič pojavil na trgu. Cena za 277 KM M1 v letu 1978 je bila točno 100.000 DM, vendar pa je povpraševanje daleč preseglo ponudbo. Ko je bilo po enem letu proizvedenih 130 avtomobilov, je še vedno več kot 300 potrjenih naročil čakalo na izvedbo. Kot so zapisali v vodilni avtomobilistični reviji tistega časa, je bil M1 že od samega začetka najhitrejši cestni športni avtomobil, ki je bil proizveden v Nemčiji: na testu, ki je bil izveden v letu 1979, je M1 dosegel največjo hitrost 264,7 km/h. „Samo iz četrte prestave je treba prestaviti v peto prestavo pri 213 km/h, nato pa še naprej pospeševati vse do največje hitrosti vozila,” so povedali preizkuševalci. To je cenilo veliko kupcev, prav tako kot tudi naslednji svetovni prvak na dirki Formule 1 Alan Jones.

Tudi to je bilo zelo malo v primerjavi z dirkalno različico vozila: dirkalna različica ProCar je razvila 470 KM in je imela največjo hitrost znatno čez 300 km/h. In v enem izmed teh avtomobilov se je Niki Lauda, dvakratni



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 8

zmagovalec svetovnega prvenstva Formule 1, pojavil na sceni leta 1979, ko je osvojil tri od osmih dirk M1 ProCar ter končal na drugem mestu na eni izmed drugih podobnih priložnostih. V ZDA so avtomobili M1 ekipe Red Lobster hitro postali pristni kultni avtomobili, ki so pometli s konkurenco v razredu IMSA GTO.

Podjetje Motorsport GmbH se je zaradi motivacije, ki so jo prinesli izjemni uspehi M1 in njegova krasna podoba, odločilo izdelati še en model vozila: izhajajoč iz redne serije 5 so inženirji v letu 1980 razvili in proizvedli M535i ter prenesli dvoventilni šestvaljni motor iz modela 635CSi. Z močjo motorja 218 KM je ta serije 5 hitro postala kraljica na prehitevalnem pasu.

Senzacija dirke Formula 1 v letu 1980: podjetje BMW je ustvarilo turbo motor svetovnega prvenstva.

Jochen Neerpasch je leta 1980 zapustil podjetje Motorsport GmbH in nasledil ga je Dieter Stappert, ki je prevzel vlogo direktorja dirkalnega oddelka. Po drugi strani pa je bil Paul Rosche, ki je bil odgovoren za dirkalne motorje BMW vse od leta 1969, imenovan za tehničnega direktorja. In prav Paul Rosche je bil tisti, ki je postal ključnega pomena, ko se je podjetje BMW v začetku 1980 let odločilo, da dokaže svojo usposobljenost tudi na najvišjih ravneh motošporta: aprila 1980 je podjetje BMW uradno napovedalo svoj vstop na dirko Formule 1 in dalo zeleno luč inženirjem v podjetju Motorsport GmbH, da razvijejo prvo pogonsko enoto Formule 1 podjetja BMW: ekipa strokovnjakov pod nadzorom „čarovnika“ motorjev Paula Roscheja je vzela 1,5-litrski štirivaljni motor, ki je temeljil na standardni proizvodnji, in ustvarila pogonsko enoto Formule 1, ki je lahko razvila neverjetno moč 800 KM. Skrivnost za to neverjetno zmogljivost je bila v kombinaciji 16-valjne tehnologije in turbopolnilnika, ki ju je podjetje Digital Motor Electronics prvič v zgodovini združilo v Formuli 1.

Samo leto dni pozneje je bil na progo postavljen prvi preizkusni avtomobil in v letu 1982 je vozilo Brabham nastopilo na prvi dirki Grand Prix z motorjem



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 9

BMW. Že od samega začetka je ta pogonska enota, ki jo je poganjal turbopolnilnik, dokazala svojo prevlado na dirkalni stezi, čemur pa je sledila največja zmaga v letu 1983: le 630 dni po tem, ko je motor Formule 1 podjetja BMW prvič nastopil na dirki, je brazilski voznik Nelson Piquet osvojil svetovno prvenstvo v vozilu Brabham BMW. In vse do leta 1987 je podjetje BMW s tem nadvse uspešnim motorjem domov prineslo skupaj devet zmag na dirki Grand Prix.

BMW M turbo motorji pa niso bili samo v ekipi Brabham. Ekipa Arrows je prav tako uporabljala izjemno zmogljive M motorje od leta 1984 do leta 1986, prav tako kot ATS v letu 1983/84 in Ligier v letu 1987. Leta 1986 je Gerhard Berger zmagal na dirki v Mehiki v avtomobilu Benetton, s čimer je označil zadnjo zmago tega motorja, ki ga je poganjal turbopolnilnik. Leto pozneje je ameriška avtomobilistična revija „Road in Track” pokazala vrhunsko zmogljivost vozila Benetton B 186, in sicer s Teom Fabijem za volanom: spogonsko močjo 900 KM je Fabijev monoposto pospešil na 100 mph (160 km/h) v natančno 4,8 sekunde. In Paul Rosche je bil prepričan, da je ta štirivaljni motor zmožen v praksi razviti še veliko več moči: „Moralo je biti okoli 1.400 KM, vendar pa ne vemo natančne vrednosti, saj dinamometer motorja ni kazal čez 1.280 KM.”

Še en pomemben dogodek v letu 1983 je bil skoraj neopazen: podjetje BMW Motorsport GmbH je prevzelo dodatne funkcije in odgovornosti, ko se je preoblikovalo v razvojno podjetje, usmerjeno v povečanje zmogljivosti. Temu primerno se je število zaposlenih v zelo uspešnem hčerinskem podjetju BMW zdaj povečalo na 380, saj so bile k razvoju, obliki in preizkušanju izjemnih izdelkov BMW dodane še dodatne pomembne odgovornosti/naloge, kot so organizacija motošporta, administracija in delavnice. Tako so bili ustanovljeni posamezni razvojni centri za motorje in tehnologijo vzmetenja, ki so zagotavljali sredstva za te dejavnosti. In pri svojih odnosih s strankami je podjetje Motorsport GmbH že v teh časih ponujalo veliko več kot „samo”



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 10

prefinjeno avtomobilsko tehnologijo, kar je zagotavljalo že kar nekaj časa, prodaja dodatne opreme in naraščajoča želja zahtevnih strank po prilagojenih in individualno opremljenih avtomobilih pa sta že takrat predstavljali znatni delež v prodaji.

BMW M1 šestvaljni motor je bil prav tako vgrajen v proizvodne avtomobile: M5 in M635CSi.

Leta 1984 se je podjetje Motorsport GmbH še enkrat pojavilo na naslovnica, in sicer zlasti med vsemi navdušenci nad zmogljivimi športnimi avtomobili: hitri štiriventilni vrstni šestvaljni motor z visoko vrtilno frekvenco, ki je bil vgrajen v M1, se je zdaj pojavil v vozilih M635CSi Coupé in M5. Predvsem M5, ročno proizveden v Preussenstrasse, je hitro postal legenda v svetu avtomobilizma: M5 je bil pristni „volk v ovčjih oblačilih“, z močjo 286 KM, ki je presegla moč motorja 518i skoraj za trikrat. Čeprav je bilo M5 na prvi pogled težko ločiti od njegovega dvojnika iz redne proizvodnje, je njegova najvišja hitrost 245 km/h znatno presenetila številne voznike velikih limuzin in športnih avtomobilov, saj jih je M5 preprosto pustil za seboj, ne glede na to, kako zelo so si prizadevali, da bi ga prehiteli. Rodil se je izraz „Executive Express“.

1986: Prvi nastop M3, najbolj uspešnega turnega avtomobila vse do današnjih dni.

Po zaključku svojih dejavnosti v Formuli 1 je podjetje Motorsport GmbH vso svojo energijo osredotočilo na dirke turnih avtomobilov. In leta 1986 je to pripeljalo do rojstva BMW M3, ki je kompaktna dvovratna športna limuzina, ki predstavlja prvi vzporedni razvoj podjetja BMW v serijski proizvodnji in motošportu: cestna različica, ki zahteva proizvodnjo vsaj 5.000 enot v roku enega leta za priznanje, da je bil proizveden turni avtomobil za dirke, je že od samega začetka in skoraj v vseh pogledih zadostila predpisom v skupini A. Ker v objektih v Preussenstrasse ni bilo mogoče obvladovati samega obsega



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 11

zadevnih nalog, se je podjetje Motorsport GmbH leta 1986 preselilo v svoj drugi dom v predmestje Münchna, Garching.

Rezultat je bil izjemen uspeh za podjetje BMW v prav vseh pogledih. Že na samem začetku je ta beli dirkalni avtomobil, ki je zastopal barve podjetja BMW Motorsport, domov prinesel eno zmago na dirki, trofejo in naslov prvaka, drugega za drugim: leta 1987 je italijanski voznik Roberto Ravaglia zmagal na svetovnem prvenstvu turnih avtomobilov za volanom BMW M3.

Ta visoko zmogljiva limuzina, ki je lahko razvila največjo moč 195 KM iz svojega štirivaljnega 16-ventilnega motorja in se ponaša s katalizatorjem v osnovni opremi, je od takrat naprej postala merilo v motošportu.

V petih letih, ki so sledila, je bil M3 nesporni vodja na mednarodnem prizorišču turnih avtomobilov in je domov prinesel dve zmagi na Evropskem prvenstvu turnih avtomobilov, dvakrat osvojil prvo mesto na Nemškem prvenstvu turnih avtomobilov (DTM), prav tako pa je zmagal tudi na veliko drugih mednarodnih dogodkih in prvenstvih, s čimer si je zaslužil naziv najuspešnejšega turnega avtomobila.

M3 je bil prav tako uspešen kot cestni avtomobil za stranke in je dosegal obsege prodaje, ki si jih nihče ni upal niti zamisliti: prodaja prvega BMW M3 je dosegla več kot 17.970 enot, vključno s 600 modeli vozil 2,5-litrskega M3 Sportevolution, prav tako kot tudi z ročno sestavljenimi vozili 765 M3 Convertible. Poleg tega je M3 dokazal, da športna zmogljivost in varstvo okolja nista nujno nasprotujoča si pojma, in sicer s tem, da je M3 ponujal standard ekonomičnosti porabe goriva, ki je bila precej neprimerljiva z njegovo močjo in zmogljivostjo.



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 12

Novi trg: drugi M5, prav tako proizveden kot turni avtomobil.

M5 je v letu 1988 vstopil v svojo drugo generacijo, vrstna šestvaljna pogonska enota je prvotno nadomestila 3,6, pozneje pa 3,8 litrov, z izhodno močjo, ki se je najprej povečala na 315 KM, nato pa na 340 KM. Naslednja sprememba je bila, da motorji niso bili več označeni s črko „M“ v svoji notranji kodi proizvodnje, temveč črko „S“, ki označuje izvor pogonski enot podjetja BMW Motorsport GmbH od tega trenutka naprej. Stranka je lahko tako že na prvi pogled opazila razliko, saj je črke „BMW“ zdaj nadomestil napis „M Power“ na pokrovu ventila, prav tako kot na štirivaljniku vozila M3. M5 je bil prvotno uveden kot limuzina in nato v začetku leta 1992 tudi kot turni avtomobil, s čimer je bila ustvarjena edinstvena sinteza čistokrvnega športnega avtomobila in prefinjenega prevoznega sredstva.

Ko je bila naslednja serija 3 pripravljena za nastop na trgu v letu 1990, je podjetje Motorsport GmbH že ustvarjalo novo vozilo BMW M3, ki je stopilo na trg v letu 1992. Vendar pa ta novi avtomobil niso več krasili vpadljivi spojlerji in nadvse široki koloteki kot njegovega predhodnika. Namesto tega je imel novi M3 – ki je odražal stanje svojega časa – nekoliko bolj diskreten videz in so ga lahko poznavalci prepoznali izključno prek posebnih podrobnosti – ena izmed katerih je bil, seveda, nezamenljivi zvok, ki ga ustvarja trilitrska šestvaljna štiriventilna pogonska enota, medtem ko razvije največjo moč 286 KM. Ta šestvaljni motor M3 je bil tudi prvi motor podjetja BMW, ki je imel tudi spremenljivo krmiljenje ventilov VANOS in neskončno prilagodljiv sistem, ki je glede na potrebe uravnaval delovanje odmične gredi. Ta sistem, ki ga je patentiralo podjetje BMW M, poveča navor predvsem pri nizkih in srednjih vrtljajih motorja.

Še ena izmed edinstvenih značilnosti tega avtomobila, ki jo je svet videl prvič, je bila uvedba upravljanja motorja, ki ga je razvilo podjetje BMW, in sicer z zmogljivostjo 20 milijonov navodil na sekundo.



Datum Sporočilo za medije
16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 13

Avto stoletja: drugi BMW M3.

Stranke in mediji so tega M3 preprosto vzljubili že od samega začetka. Knjige z naročili so bile takoj napolnjene, prvi nazivi in nagrade pa so bile prav tako tik za vogalom. Bralci nemške avtomobilistične revije „Sport Auto“ so ta avtomobil izbrali za najbolj agilnega izmed vseh iz BMW serije 3 ter ga dvakrat zaporedoma izbrali za „Avtomobil leta“, pri reviji „Auto Plus“ v Franciji pa so M3 izbrali glede na primerjavo z drugimi modeli vozil višjega cenovnega razreda celo kot „Avtomobil stoletja“. In takoj ko se je M3 pojavil na trgu v ZDA, so uredniki revije „Automobile Magazine“ svoji novi zvezdi podelili svojo nagrado „Avtomobil leta“, in sicer se je prvič v zgodovini zgodilo, da je bila ta nagrada podeljena za uvoženi avtomobil.

Tokrat sta bila v proces načrtovanja vključena tako kabriolet in v nekoliko več udobja usmerjena limuzina, in sicer vse od samega začetka. Razvila sta največjo moč 295 KM, M3 GT, proizveden v majhni, posebni seriji, pa se je na podlagi doseženih rezultatov zmogljivosti, s svojo največjo močjo 295 KM, povzpел na sam vrh. Med letoma 1992 in 1996 je podjetje Motorsport GmbH proizvedlo več kot 85 štirivratnih dirkalnih vozil serije 3, ki so temeljila na tem M3, z Johnnym Cecottom za volanom, ki je zmagal na prvenstvu ADAC GT leta 1993, in se nato namenilo osvojiti ameriški trg motošporta. Zato ni bilo presenečenje, da je 400 KM PTG M3 pozneje osvojil naslov IMSA leta 1996. Res bister kupec je lahko dobil svoje vozilo M3 – prav tako kot vsako drugo vozilo BMW – proizvedeno povsem v skladu s svojimi osebnimi željami, saj so pri podjetju Motorsport GmbH v letu 1992 ustanovili podjetje BMW Individual, ki je dopolnilo obstoječe dejavnosti podjetja. Pokrivali so celotno paleto modelov vozil BMW in to specializirano podjetje je strankam izpolnjevalo njihove najbolj individualne želje in želje po meri ter znatno preseglo obseg „običajnih“ možnosti opreme. Povpraševanje je bilo prav posebej veliko za nenavadne barve karoserije ali opreme notranjosti vozila, prav tako pa tudi posameznih funkcij in profesionalne komunikacijske elektronike. Z ustanovitvijo podjetja BMW Individual je podjetje Motorsport



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 14

GmbH ponovno postalo pionir na trgu, prav tako pa je odprlo vrata bolj individualnemu slogu v avtomobilskem svetu, kot bi lahko rekli, kot vrhunski standard usmerjenosti k strankam.

S to novo vrsto poslovnega razvoja in širitve v izredno kratkem času je bilo treba podjetje ponovno prilagoditi: treba je bilo izbrati nov naziv podjetja, ki bo zajelo celotni obseg poslovanja, saj stranka, ki je želela prilagoditi svoj avtomobil v skladu z lastnimi željami pri podjetju BMW Individual ali se udeležiti usposabljanja voznikov BMW, pod obstoječim nazivom „MOTORSPORT GmbH” ni našla, kar je iskala. Kaj bi bilo torej lahko bolje od legendarne črke M, ki je bila pri podjetju opredeljena kot „najmočnejša črka na svetu”? Tako se je preteklo podjetje MOTORSPORT GmbH 1. avgusta 1993 preimenovalo v podjetje BMW M GmbH.

Leta 1995 je najbolje prodajani BMW M3 prejel še več moči v daljnosežnem procesu evolucije. In ta dodatna moč – 321 KM iz 3,2 litra, več kot 100 KM na liter – je postavila nov mejnik za konkurenco, spremljal pa jo je tudi dodatni navor. Spremenljivo krmiljenje ventilov, ki ga omogoča dvojni VANOS, je bilo prav tako uporabljeno prvič, in sicer je to neskončno prilagodljiv napredni sistem, ki spremlja in nadzoruje delovanje odmičnih gredi. Naslednja značilnost je bila uvedba šeststopenjskega ročnega menjalnika, ki je standard za prenos pogonske moči na zadnja kolesa.

Prvi dosežek na področju tehnologije prestavljanja na svetu: SMG.

Na področju prestavljanja je podjetje BMW M GmbH postalo prvi proizvajalec avtomobilov na svetu, ki je uvedel sekvenčni ročni menjalnik (SMG) in je to edinstveno tehnologijo ponudil v vozilu M3. Na podlagi konvencionalnega menjalnika M3, SMG pri menjavi prestav elektrohidravlično aktivira sklopko. Tako od takrat naprej vozniku M3 ni bilo več treba pritiskati navzdol pedala sklopke, temveč je lahko pretikal prestave v istem trenutku in preprosto s potegom ali potiskom prestavne ročice za stopnjo navzgor ali navzdol.



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 15

Medtem ko so bili na začetku določeni vozniki nekoliko skeptični glede te nove tehnologije, pa je menjalnik SMG kmalu prevzel trg in do trenutka, ko se je njegova proizvodnja končala, je bil skoraj vsak drugi BMW M3 opremljen z menjalnikom te vrste, z menjalnikom SMG.

Tudi v letu 1995 je še eden izmed motorjev z M Power dosegel izjemno zmago: to je bil veliki šestlitrski 12-valjnik, ki je temeljil na motorju 750i in je poganjal športni avtomobil McLaren z zaprto streho do zmage na 24-urni dirki v Le Mansu. Štiriventilna tehnologija, ročni gred iz titana in aluminijasta sklopka so pomagali V12 do največje izhodne moči, ki je bila več kot 600 KM. Ponovno je šlo za motor, ki ga je zasnoval in izdelal Paul Rosche, ki je ustvaril FI skupaj z direktorjem McLarna Gordonom Murrayjem kot ultimativni cestni športni avtomobil.

Nekaj let pozneje je leta 1999 podjetje BMW praznovalo največji uspeh te pogonske enote, BMW V12 je namreč prinesel domov skupno zmago na legendarni 24-urni dirki v Le Mansu.

Vendar pa v tem času motor ni bil več izdelek podjetja M GmbH. V Združenem kraljestvu je bilo konec leta 1995 ustanovljeno podjetje BMW Motorsport Ltd, ki je prevzelo vse dejavnosti podjetja BMW na področju motošporta. Od takrat najprej se je podjetje M GmbH osredotočalo na tri področja: BMW M avtomobile, BMW Individual in usposabljanje voznikov BMW.

Mišičasta dvojčka: M Roadster in M Coupé.

Naslednji športni avtomobil, ki se je ponašal s simbolično črko M na zadku, je vstopil na trg kmalu zatem, in sicer leta 1997: M Roadster, ki je bil označen kot ultimativni vozni stroj, je bil v vseh pogledih več kot „samo“ razburljiva kombinacija vozila Z3 Roadster s 321 KM pogonsko enoto vozila M3. V tistem času je bil namreč ta edinstveni mišičasti stroj prav tako vrhunec v



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 16

modelni seriji BMW Roadster. In M Coupé, ki je sledil kmalu po vozilu M Roadster, je čistokrvni športni avtomobil najvišjih standardov, ki se je prav tako ponašal s pogonsko enoto M3 in je temeljil na vozilu M Roadster, vendar pa je imel svoj zelo poseben značaj. Prav zares je M Coupé združeval vrhunsko agilnost in dinamično vozno zmogljivost v karoseriji, ki ni omogočala samo užitka v vožnji, temveč tudi praktične prednosti pri vsakodnevni vožnji. Dve vreči za golf, na primer, sta se zlahka prilegali v privlačno oblikovan prtljažni prostor.

1998: M5 s svojim 400 KM 8-valjnim motorjem.

Leta 1998 so inženirji podjetja BMW M GmbH predstavili tretjo generacijo vozil BMW M5 ter odprli povsem novo dimenzijo vozne dinamike na tem segmentu na trgu. Seveda smo bili ponovno priča vizuelni preprostosti tega visoko zmogljivega vrhunskega modela vozila v nadvse uspešni seriji 5. Prav zaradi tega so lahko novo vozilo M5 na zunaj prepoznali le dobri poznavalci, ki so se osredotočili na poudarke na preoblikovanem sprednjem pragu z njegovo izjemno veliko zračno loputo, s širokimi lahkimi aluminijastimi platišči in s štirimi izpušnimi cevmi, ki so bile že znane zaradi vozil M Roadster in M Coupé.

Prvič v zgodovini je bilo srce vozila M5 popolnoma novi 8-valjni motor, ki je omogočal ultimativno moč in navor: največja izhodna moč je bila okoli 300 kW (400 KM) in največji navor pri približno 500 Nm. In prav tako kot njegov predhodnik se je novi M5 ponovno ponašal z izjemno natančnim in mehkim šeststopenjskim ročnim menjalnikom.

2000: Vstop tretjega vozila M3 v razburljivi novi obliki.

Z leti so si inženirji podjetja BMW M zastavili standarde ne le na področju tehnologije motorjev, temveč tudi na področju podvozja in vzmetenja, na primer pri tretji generaciji vozil M3. Ko se je leta 2000 prvič pojavil na trgu, je M3 vseboval visokozmogljive zavore, s plavajočimi zavornimi diski, ki so



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 17

združevali prednosti boljšega odvajanja toplote in daljše življenjske dobe od običajnih sistemov. Ta novi BMW M3 je imel na voljo malo več vsega: večjo moč, večjo zmogljivost in bolj edinstveni slog. V preprostih dejstvih in podatkih to pomeni 343 KM, 365 Nm (269 lb-ft) in pospešek od 0 do 100 km/h v 5,2 sekunde. In v nasprotju s svojim predhodnikom je novi M3 ponovno izrazil svojo izjemno zmogljivost in vozne lastnosti še bolj jasno skozi zanimivo obliko. Sposobnosti M3 za obvladovanje vsakodnevnih voznih situacij se niso v ničemer spremenile. Ostal je visoko zmogljiv avtomobil, ki je ponovno prevzel vodilno vlogo v svojem razredu zahvaljujoč kombinaciji izjemnih lastnosti.

Leto pozneje je vozilo M3 sleklo svojo cestno obleko in si nadelo dirkalna oblačila. M3 GTR se je prvič v zgodovini udeležil ameriške serije dirke v Le Mansu s štirilitrskim osemvaljnim motorjem pod pokrovom motorja. Dirkalni avtomobil z značilnimi zračnimi loputami na pokrovu motorja in z močnim aerodinamičnim profilom zadka se je izkazal za superiornega na dirkalnih stezah v ZDA ter zmagal na prvenstvu v razredu GT – to je bila krasna nagrada ob praznovanju 30. rojstnega dne podjetja M GmbH v letu 2002.

2003: Ponovno vstajenje CSL.

Praznovanje v pravem slogu BMW: z razvojem zelo posebnega avtomobila, M3 CSL. Te tri črke predstavljajo „Coupé Sport Lightweight“, kar je dejansko povedalo prav vse. Streha, sredinska konzola in vratne obloge so bile izdelane iz plastike, ojačene s karbonskimi vlakni, zadnje okno je bilo svetlejšo, številne funkcije, ki zagotavljajo udobje potnikov, pa so bile enostavno odpravljene. CSL, ki ga je poganjal motor, uglasen na 360 KM, se je odlično obnesel na ozkih ovinkih in zagotavljal prepričljiv dokaz svojih sposobnosti. Na testnih vožnjah je avtomobil prevozil severno zanko Nürburgring v 7:50 minutah, kar je bil izjemen čas za vozilo v tem razredu. Leta 2003 je bil CSL predstavljen na trgu in vseh 1.383 avtomobilov je bilo prodanih v času le nekaj mesecev.



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 18

V vmesnem času je prišlo do spremembe in vozilu M3 GTR ni bilo več dovoljeno dirkati – zakonodaja v ZDA se je namreč spremenila.

Vendar pa je bila serija 3, ki jo je poganjal osemvaljni motor, daleč premlada in preveč konkurenčna, da bi bila kot taka primerna za dirkalno stezo. Bila je spremenjena in pripravljena na vzdržljivostne dirke v Nürburgringu. In uspeh je bil neverjeten. Leta 2004 je vozilo M3 GTR praznovalo spektakularno zmago na 24-urni dirki v Eiflu – in zgodbo je ponovno ponovilo v naslednjem letu.

2004: Desetvaljni motor v M5 in M6.

Vse od preloma tisočletja naprej ni minilo leto, da se M avtomobil ne bi pojavil na vseh naslovnica. Jeseni leta 2004 je novi M5 po svojem predhodniku prebil mejo 20.000 proizvedenih vozil. Ta najbolj aristokratski avtomobil serije 5 je bil najmočnejši, kar so jih do takrat proizvedli: pet litrov prostornine, deset valjev, 507 KM moči, navor 520 Nm in število vrtljajev motorja, ki presegajo mejo 8.000. Ti statistični podatki so izpostavili razdaljo med avtomobilom za uporabo na običajnih cestah in avtomobilom za uporabo pri ambicioznem dirkanju na način, ki mu nismo bili priča še nikoli prej.

Vrednosti zmogljivosti četrte generacije M5 so ponovno opredelile merilo v segmentu zmogljivih športnih limuzin. Moč se je povečala za več kot 25 odstotkov v primerjavi z njegovim osemvaljnim predhodnikom – M5 je presegel magično oznako 100 KM na liter. Torej je bila njegova specifična moč na ravni motošporta. Prepletanje motorja V10 in sedemstopenjskega menjalnika SMG je dovoljevalo zmogljivosti, ki so znatno presegle tiste, ki so jih dosegale druge serije limuzin. Za pospešek od 0 do 100 km/h je bilo potrebne le 4,7 sekunde in kazalec hitrosti je dosegel številko 200 km/h po približno 15 sekundah. Elektronski omejevalnik hitrosti je bil na splošno nastavljen na hitrost 250 km/h.



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 19

M6 je sledil le nekaj mesecev pozneje z isto pogonsko enoto. Podvozje je bilo možno prilagoditi s pritiskom na gumb in kot M3 CSL, veliki kupe, je imel streho, izdelano iz karbonskih vlaken. Seveda bi lahko tudi M6 dirkal hitreje od tovarniško omejenih 250 km/h. Zato je podjetje BMW ponudilo povečanje največje hitrosti, skupaj z usposabljanjem voznikov na zaprti dirkalni stezi.

Leta 2006 je podjetje M GmbH razširilo svojo ponudbo in vanjo vključilo novo generacijo športnih avtomobilov – BMW Z4. Z4 M Roadster in Z4 M Coupé sta bila opremljena s 343 KM mogočnim šestvaljnim motorjem iz vozila M3, ki je dvoseda popeljal vse do hitrosti 250 km/h.

Na osnovi kupeja je bilo ustvarjenih ducat dirkalnih avtomobilov. Poganjali so jih šestvaljni motorji, ki so bili ušlašeni na 430 KM, zaradi česar so popolnoma pometli s konkurenco. V enajstih od 16 dirk v vzdržljivostnem dirkalnem prvenstvu VLN v Nürburgringu so v letih 2009 in 2010 zmagala vozila Z4 Coupé. Od leta 2010 je bil njihov naslednik znan kot Z4 GT3, ki je bila dirkalna različica trenutnega Z4 Roadster s 4,4-litrskim osemvaljnim motorjem za kupce motošportnih avtomobilov.

2007: Prvi BMW M3 z osmimi valji.

Po 15 letih, v letu 2007, je nov motor v novi generaciji M3 zamenjal izjemni vrstni šestvaljni motor, ki je večkrat prejel prestižno nagrado „Motor leta”. Osemvaljni motor je bil prvič vgrajen v kupeja in kmalu zatem tudi v limuzino. Novi V8 motor je ustvaril moč 420 KM s prostornino 3.999 kubičnih centimetrov. Okoli 85 odstotkov največjega navora 400 Nm je bilo možno proizvesti z ogromnim območjem števila vrtljajev motorja, in sicer 6.500 vrtljajev na minuto. Moč se je prek šeststopenjskega ročnega menjalnika in popolnoma novega diferenciala zadnje preme prenesla na zadnja kolesa. Zlasti v kupeju so konstruktorji ponovno uporabili lahke konstrukcije. Pozitivne izkušnje z drugimi M modeli vozil so pripeljali do strehe, ki je bila



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 20

prav tako izdelana iz plastike, ojačene s karbonskimi vlakni, pokrov motorja pa je bil aluminijast.

Tri desetletja po tem, ko se je začela proizvodnja modelov vozil prve serije, je podjetje BMW M GmbH v letu 2008 zagotovilo 300.000. vozilo. Ponudba vozil podjetja BMW M GmbH se je medtem razširila na devet modelov vozil. Avtomobile so poganjali motorji, katerih edinstvene značilnosti so izhajale iz koncepta visoke vrtilne frekvence: vrstni šestvaljni motor s 343 KM v BMW Z4 M Roadster in BMW Z4 M Coupé, V10 motorji s 507 KM v BMW M5, v novem BMW M5 Touring ter v BMW M6 Coupé in BMW M6 Convertible. Podjetje M GmbH je prav tako objavilo tudi znatno rast prodaje športnih paketov opreme, ki so bili v tem času na voljo za modele vozil BMW serije 1, BMW serije 3, BMW serije 5 in BMW serije 6, kot tudi za BMW X3 in BMW X5.

2009: Turbo se vrne s polno močjo v obliki pogonske enote prihodnosti.

To je seveda pomenilo, da se je širitev takrat zares začela. Visoko zmogljivi značaj avtomobilov, ki jih je proizvedlo podjetje BMW M GmbH, je bil prvič prenesen v segment modelov vozil BMW X, in sicer z BMW X5 M in BMW X6 M na čelu v letu 2009. Razvoj je prinesel novi V8 visoko zmogljivi motor, katerega lastnosti zmogljivosti so bile natančno po meri izdelane v skladu z značajem obeh modelov vozil. 555 KM M TwinPower Turbo je bila prva pogonska enota na svetu, ki je bila opremljena z izpušnim razdelilnikom nad valji in tehnologija Twin Scroll Twin Turbo. Turbopolnilnik in katalizatorji so bili nameščeni v V-prostoru med valji. Ta konfiguracija je proizvedla spontani odziv, ki je tako značilen za M in omogoča linearni razvoj, prav tako pa omogoča tudi enotni razvoj navora.

Istega leta je podjetje BMW M GmbH razvilo izjemnega športnika, ki je temeljil na BMW M3 Coupé, in sicer za stranke, ki so imele posebno velike zahteve glede značilnosti zmogljivosti svojih vozil. Ta model vozila je bil



Datum Sporočilo za medije
 16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 21

primeren tudi za dirke na športnih klubskih dogodkih. BMW M3 GTS je bil proizveden v proizvodnih obratih podjetja BMW M GmbH izključno na zahtevo kupca. Spremembe, ki so prilagojene za uporabo v motošportu, obsegajo pogon in tehnologijo podvozja, karoserijo in notranjost vozila. Oblikovna načela in tehnične podrobnosti, ki so bile prevzete neposredno iz motošporta, so opredelili osemvaljni motor s prostornino, ki je bila razširjena na 4,4 litra, ter z močjo, ki je bila povečana do približno 450 KM.

Danes: Visoko usposobljeno podjetje za vrhunske zmogljivosti.

Ob koncu leta 2010 je podjetje BMW M GmbH ponovno razširilo paleto svojih izdelkov in predstavilo BMW serije 1 M Coupé, avtomobil s 340 KM v kompaktnem razredu. Vrstni šestvaljni motor z M TwinPower Turbo in neposrednim vbrizgavanjem goriva se je lahko povsem izkazal v mišičastem, lahkem vozilu. To je povsem očitno pri razmerju moči in mase, ki je le 4,4 kilograma na KM. Nekaj mesecev pozneje je bilo proizvedeno novo vozilo M5, ki je imelo vgrajen novo razviti osemvaljni turbo motor s 560 KM in je doseglo največjo hitrost do 305 km/h.

M gre tudi na dizel.

40 let po tem, ko je bil položen temeljni kamen današnjega podjetja BMW M GmbH, so se strokovnjaki športne vožnje lotili novega projekta – avtomobila BMW M Performance kot razširitev tega modela vozila z jasnim poudarkom na športni zmogljivosti in nemoteni sposobnosti cestne vožnje, prav tako pa tudi na izjemni učinkovitosti. Nova kategorija izdelkov je stopila na trg s štirimi modeli vozil: BMW M550d xDrive Limuzina, BMW M550d xDrive Touring, BMW X5 M50d in BMW X6 M50d. Srce teh avtomobilov je novi vrstni šestvaljni dizelski motor, ki je bil razvit s tremi turbopolnilniki in z močjo 381 KM izključno za avtomobile BMW M Performance.



Datum Sporočilo za medije
16. maj 2012
Zadeva Zgodba BMW M.
Stran 22

BMW Group

BMW Group je s svojimi blagovnimi znamkami BMW, MINI, Husqvarna Motorcycles in Rolls-Royce eden najuspešnejših proizvajalcev avtomobilov in motornih koles na svetu. Kot globalno podjetje vključuje BMW Group 25 proizvodnih in montažnih obratov v 14 državah, medtem ko obsega njegova prodajna mreža več kot 140 držav.

V poslovnem letu 2011 je BMW Group po svetu prodal približno 1,67 milijona avtomobilov in več kot 113.000 motornih koles. Dobiček pred obdavčitvijo je za finančno leto 2011 znašal 7,38 milijarde evrov, medtem ko so prihodki znašali 68,82 milijarde evrov. 31. decembra 2011 je podjetje po vsem svetu zaposlovalo približno 100.000 delavcev.

Uspeh BMW Group je vedno temeljil na dolgoročnem razmišljanju in odgovornem ravnanju. Iz tega naslova se je podjetje znotraj verige ustvarjanja vrednosti zavezalo trajnostnemu razvoju na področju ekologije in družbe, sprejelo celovito odgovornost za proizvode in podalo jasno obvezo za ohranjanje virov v sklopu integralnega dela strategije podjetja. Zaradi svojih prizadevanj zaseda BMW Group sam vrh lestvice trajnostnega razvoja v svoji industrijski panogi po indeksu Dow Jones Sustainability že sedmo leto zapored.

Spletna stran BMW Slovenija: www.bmw.si
Facebook: <http://www.facebook.com/BMW.Slovenija>
Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>
YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Za vsa dodatna vprašanja in pojasnila, se prosim obrnite na:

Korporativno komuniciranje
Gordana Kisilak
Elektronski naslov: gordana.kisilak@partner.bmwgroup.com
Telefon: 00386 1 586 73 74, Fax: 00386 1 586 73 99