

	<h1>BMW Клуб България</h1> <p>www.BMWPower-BG.net</p>	
---	--	---

BMW M1

26 години BMW M1

26 години от появата на първото M1 . Безкомпромисният суперспортист до ден днешен не е загубил атрактивността си и въздействието си върху феновете .



На посетителите на 64 Автосалон в Париж през 1978 година им се паднала особената чест да бъдат свидетели на "раждането" на BMW M1 . Възхищението на феновете по целия свят направило M1 в един истински състезателен мит .



M1 - познато още като "Mid-Engined BMW M1 Project" или просто E26 .

Причини за създаването на такъв модел :

1. БМВ Моторспорт решили първият им модел да бъде нещо по-специално и непознато досега .
2. (главна причина) Тъй като през седемдесетте години Порше 911-спортни версии били превзели първите места в борбата в ГТ състезанията по целия свят и БМВ били в сянката на този модел . М1 обаче било конструирано и предвидено да промени всичко това и да спечели първото място за конструктори в група 5 от световния шампионат .



::: История на модела :::

M1 е първият автомобил , произведен от БМВ моторспорт .

Няколко състезателни версии надминават 850 кс.

БМВ М1 имало изцяло италианско излъчване , нооо ... в багажника се криел огромен БМВ двигател . Един писател/журналист описал нещата така :

" Чувството точно зад главата ти да се намира този "twin-cam six" е трудно за описване - то е като невероятен бас , но без 12-инчовите колони . "

Издигането на модела като легенда М1 дължи на необичайния си произход . През 1975 година състезателният отдел на БМВ под ръководството на Йохан Неерпарш започнали да се занимават с конструирането на един същински състезателен автомобил за световния шампионат , групи 4 и 5 .

Обикновено дотогава било наобратно : от серийния модел към състезателната разработка , но този път се започнало от ///М варианта . В рамките на три години в немско-италианска кооперация бил създаден най-бързият туристически спортен автомобил . Средноразположеният двигател имал 277 кс и изстрелвал серийната версия до над 260км/ч . Почти очевидно било , че М1 наистина ще успее да измести 911 и да спечели в група 5 , нооо ... през 1976 законът в група 5 бил изменен и М1 трябвало да увеличи броя на серийните коли . Те трябвало да бъдат повече от спортните(всъщност -нормата била минимум 400 автомобиля) , за да може на автомобиля да му бъде разрешено участие в група 5 . Само че от БМВ можели да правят максимум по две коли на ден . Неершпах отишъл при Max Moseley (който бил важна клечка във ФИА) и говорил с него за това да бъде направена група 4 специално за М1, в която да се състезават по-малко модифицирани коли . В тази серия били привлечени много топ-пилоти от европейското Гранд При и от Ф1 .

Междувременно , тъй като БМВ Моторспорт не са имали възможност да произведат всички тези суперколи , Неершпах започнал да търси производители с добри специалисти , техника на производство и с възможност да изгради 400+ автомобиля . БМВ не са имали голям опит с двигатели , разположени по средата , затова наели Ламборджини да проектира , развие и произвежда М1-цата .

Използването на уменията на италиански специалисти би трябвало да свърши блестяща работа , но не се получило точно така . Ламборджини приели договора , защото фирмата била на ръба на фалита по това време .Компанията получила инвестиции над 1 000 000 паунда от италианското правителство , за да може компанията да задържи договора с БМВ за М1 .Парите били прахосани за някаква програма , а по това време проектът вече трябвало да бъде започнат . Но от Ламборджини завършили шасито , а нямали възможност да продължат проекта и поради тази причина на БМВ не им оставало нищо друго освен да дадат проекта на други фирми .

Ital Design (Торино - Италия - които имат връзка със създаването на Delorean) били наети за каросерията , оформлението и за изработването му . Било им наредено да запазят част от БМВ стила , което обяснява употребата на познатата решетка с двата бъбрека отпред . Цалостният резултат бил доста несръчна работа , в сравнение с Turbo-то на Paul Bracq (особено около задницата) , липсвало изяществото и спортният дух . Може би персоналът на Giugiaro си е дал почивка.

Проектът бил даден на две други италиански фирми : Marchesi (Модена - Италия) , за шасито , и Trasformazione Italiana Resina , за частите от фибростъкло . Крайното монтиране било прехвърлено на Баур (Щутгарт - Германия) . На Marchesi им била възложена задачата да изработят проектираната от Ламборджини част . Giampaolo Dallara (отговорен за Ламборджини 350 GT) свършил доста работа по окачването . За спирането на автомобила се грижели вентилирани серво дискове отпред , а отзад - масивни , които били съчетани с ABS от BOSCH .

След като Marchesi завършили шасито и Ital Design - каросерията , Баур добавили останалите компоненти и интериора . А двигателят - от вида М-88 (БМВ) е този , който и е участвал в знаменитата група 2 CSL . А по-късно М1 се сдобил и с доработката му - М88/1 - с по четири клапана на цилиндър и още много други технически подобрения .

Предният спойлер (вкаран доста надолу под колата) бил единствената очевидна аеродинамична черта , другата част останала без допълнителни украси . Всъщност , различно от останалите коли на '70-те , М1 изглеждало изключително елегантно без допълнителни добавки (брони , спойлери и други такива) . Погледнато отстрани М1 доминирало с единствените по рода си джанти , падащите фарове , ауспуха с двете бурии . Вътре доста детайли били взети от другите БМВ модели .

Намръщен и функционален , всички М1-ци излезнали от завода с ляв волан и с черен или сив интериор . Рекаро седалки с облегалки издокарани с черна кожа докато в центъра били обгърнати със сив цвят . М1 било доста лускозно , богатата му серийна " екипировка " включвала:

- климатик !
- ел. стъкла
- ел. огледала
- спортен Моторспорт волан с три спици
- функция за затопляне на задното стъкло
- Спарко седалки с кожа

След невероятно сложната процедура относно конструирането на автомобила , всички М1 модели били тествани от БМВ Моторспорт-инженери в Мюнхен , за да се убедят , че всичко е наред , както би следвало за тази кола , една от най-скъпите на света . Представители от пресата били първите , които видяли М1 , дебютът му бил на Munich's Olympic Stadium през пролетта на 1978 година , когато бил показан първият образец на кола за група 4 , в очакване на новите Прокар серии за 1979 година .

БМВ М1 и Group 4 one-make series:

Познато като Прокар шампионат , това рали се провеждало в периода 1979-1980 година , решавайки проблема от ФИА за влизането на М1 в група 4 . Това се случило на 1 декември 1980 година , и осигуряващо на БМВ Моторспорт две години , през които могли да усъвършенстват новата си машина . 50% по-скъпо от стандартното , на М1 група 4 първоначално му било намалено теглото до 1005 кг за Прокар сериите . Промените по автомобилът били :

- Unibal joint окачване

- всички серво управления били премахнати
- двигателят постигал мощност от 470кв при 9000 об/мин - 193 кв повече от стандартното
- 5-степенната скоростна кутия се сдобила с отделно охлаждане на маслото
- възможност за нагласяне на предавателните числа
- специално приготвен цилиндричен блок
- гуми : отпред - 275 , отзад - 305
- било подобро и управлението на автомобила
- Fichtel & Sachs съединител
- промени и в диференциала (с цел - по-малко пързаяне)
- издути калници
- голям нискоразположен преден спойлер
- високо вдигнат заден спойлер
- всички стъкла били заменени с олекотени полиетиленови прозорци

Резултатът :

- макс. скорост - 310км/ч , 0-100 - 4,4 сек.
- спечелени 22 от 33 World Manufacturers Championship

Но тогава било 1979 година (дебютът на М1 е бил на Парижкия автосалон през октомври '78) и БМВ били много отегчени от проект , който не било вероятно дали ще успее да грабне вниманието на обществото (и желаните победи) , които били очаквани от него . Издигането на М1 в състезателните серии дошло с 1979-1980 " Прокар " сериите , нещо като " European International Race of Champions " (буквално - Европейско международно състезание на шампионите) , което се провежда преди основното Гран При . В тази серия през 1979 - 1980 година М1 показва отлично поведение . Тук се откроявали качествата на шофьора , защото всичките пилоти използвали почти идентични автомобили .

Легендите на Формула 1 - Niki Lauda и Nelson Piquet също са минали по този път - в серията Прокар - Ники печели през 1979 , а Нелсън става първи през 1980 . Там Ф1 пилоти се състезавали един срещу друг и няколко non-GP- пилоти подготвяли именно М1 . По това време БМВ продали достатъчно коли , но М1 вече не било конкурентноспособно в група 5. През 1981 година , Дейвид Коуарт и Кенпър Милър спечелили IMSA GTO категорията . М1 Прокар-сериите били отличавани повече като поддържащи или второстепенни серии за повечето Ф1 състезания в цяла Европа чак докато не била прекратена и последната през 1981 .

1979 :

Тъй като М1 не било пуснато в официалната група 4 преди 1 декември 1980, Йохан Неершпах разговарял с шефа на Ф1 асоциацията на конструкторите , Max Moseley , относно създаването на серии свързани с Ф1 , познати като Прокар състезания . Направени били 25 броя М1-ци , специално проектирани за тези серии . Две от тези коли били допроектирани от отбора на Рон Денис - Макларън . Останалите били наети и използвани от частни отбори , някои от които преди това били в немската група 5 като GS Tuning, Max Heidegger, Team Konrad и Eggenberger . Други като TWR, Alimpo и Cassani също имали Прокар М1 модел , но най-голямата заплаха за BMW's six Munich-based works била отборът Marlboro-liveried Project Four - за този отбор се състезавал Ники Лауда . Поради договори с Мишелин доста пилоти като

Жак Вилньов никога не са карали в серии , имащи общо с Гуудиър .

Кръгове в Прокар-сериите :

1. - Белгия
2. - Монако
3. - Франция
4. - Велокобритания
5. - Германия
6. - Австрия
7. - Холандия
8. - Италия

Парични награди :

1-во място - \$5000

2-ро място - \$3000

3-то място - \$1000

Всяка кола струвала \$ 60 000 и всички били еднакви . Само няколко леки промени през 1979 година - на Нюрбургринг - по шумни ауспуси , лимитът на макс. обороти бил увеличен от 8500 на 9200 об/мин .

БМВ Моторспорт донякъде успели да решат проблема като си направили собствена група 4 M1 , но те дотогава никога не са могли да влезнат с този модел в истинската група 4 и не са се борели срещу останалите тимове с другите автомобили и на практика не са спечелили нито една истинска титла на конструкторите (единствено в собствената си група , но тя не би следвало да се брои) . Затова били обсъдени няколко high profile и non-championship състезания , при които не важали всичките тези правила и управляващите успели да уговорят нещата така , че да минат между капките и да вкарат колите си в тези състезания . Първото M1 дебютирало в група 5 през май 1979 на Нюрбургринг . Сам срещу мощните турбо машини направени повече за гонки отколкото за издръжливост на пистата , на квалификацията Марк Сърер вкарал M1-цата в челната десетка като заел 9 позиция , макар че по време на състезанието след успорвана борба с Тони Хеземанс , той отпаднал на половината дистанция и се оттеглил с повреда в двигателя . M1-то на Manfred Winkelhock било известно с това , че боядисването му струвало \$8000 и било направено от Andy Warhol . Манфред финиширал 6 в крайното класиране и втори в категорията си . Jim Busby бил другият отбор , който се сдобил с Group 4 M1 и през 1979 вкарал машината си в две IMSA състезания - въпреки че се наложило да кара в GTX категорията . Само че M1 не се изложило - през юли заело 3-та позиция в Mid-Ohio 250-mile race и четвърта шест седмици по-късно - Elkhart Lake's Road America 500 . На последното състезание(Kyalami 1000km) , не повече от пет коли отишли чак до Южна Африка за традиционното за края на годината състезание за издръжливост . Три от пет коли стигнали до финала , като баварецът заел първото място и се доказал пред конкуренцията , която изобщо не била лесна - отборът на Рон Денис .

1980 :

От БМВ разбали , че вече ще могат да се състезават в новия S2.0+ клас . M1 вече могло да взима участие в IMSA / WMC кръговете в Америка (като Дайтона 24 и Watkins Glen 6 Hours) . WMC дебютът бил на открит кръг на Daytona 24 Hours , където пилоти на M1 били Kenper Miller и Dave Cowart с обновената си ex-Osella

Procar , но за съжаление те напуснали . На 1-ви декември 1980 автомобилът официално бил разрешен и одобрен в категорията IMSA GTO :

- Cowart and Miller със своя Red Lobster (червен омар) печелят на Riverside 6 Hours и Mosport 1000kms
- Quester Bavarian Motors спечелват веднъж на Daytona 24 Hours
- BMW Italia печелят на Mugello 6 Hours
- BMW Zol-Auto на Monza 1000km
- Kurt Konig - Nurburgring 1000km
- Chuck Kendall - Road America 500

1981-1982 :

Попеди с БМВ М1 са печелели и Winther , Helmut Gall , няколко и за Racing Team Jurgensen и една за Rolf Goring , които победи допринесли за поставянето на завиден WMC race рекорд от БМВ - 26 победи от само 40 състезания .

Но БМВ сякаш се срамували от това , което са направили . Колко жалко , защото М1 е било великолепна модерна суперкола във всички отношения . Както в Ламборджини Миура или Каунтъч , двигателят бил поставен надлъжно зад двуместния кокпит и задвижвал задните колела чрез 5-степенна скоростна кутия (дело на ZF) . Окачването естествено било независимо , спирачките от всички страни били снабдени с големи дискове , а масивните 16-инчови джанти и гуми били по-широки отзад , а отпред съответно по-тесни . Резултатът от всичко това били лесно управление , много добро сцепление в завоите и перфектни спирачки (с две думи - истински състезателни способности) .

:::Основни моменти от производството и развитието на автомобила:::

- първата кола е завършена на 10-ти юли 1978 година

- последната кола е произведена на 13-ти февруари 1981 година

- Всички ВИН-ове имат еднакъв префикс (WBS59910004301XXX) като само последните три цифри се различават . В цялостния регистър на употребените номера влизат числата от 001 до 460 , като седем числа не са използвани за никой модел - 045 до 049 , 428 , 431 - и две от колите от група 5 са произведени без ВИН-ове .

- 1979 - произведени 79 коли (41 туристически , 38 състезателни)

- 1980 - произведени 188 коли (178 туристически , 10 състезателни)

- 1981 - произведени 188 коли (180 туристически , 8 състезателни)

Общо : 455 коли (399 туристически , 56 състезателни)

* в числото са вкл. и двете бройки , произведени без ВИН .

Вид на автомобила - две врати , двуместно купе с полегат покрив
Дизайнер - Giorgio Giugiaro за Ital Design

Сглобен - шаси от Marchesi , каросерия - Trasformazione Italiana Resina , завършена и сглобена от Baur , Щутгард (Германия) .

Размери :

Междуосие - 2560мм
Дължина - 4346мм
Ширина - 1823мм
Височина - 1140мм
Тегло - 1361кг

Гуми :

Предни гуми - 205/55 VR16
Задни гуми - 225/50 VR16

Двигатели :

- туристическа версия :



Цилиндри - 6 цилиндри , редови
Обем - 3453cc
Мощност - 277кв @ 6500 об/мин
Макс. въртящ момент - 330Nm @ 5000 об/мин
Горивна с-ма - Kugelfischer-Bosh впръскване
Степен на сгъстяване - 9.0:1
Охладителна система - водно охлаждане
Ел. система - 12 V

Скоростна кутия :

Вид - 5-степенна ZF
Предавателно съотношение :
1-ва - 2.42:1
2-ра - 1.61:1
3-та - 1.14:1
4-та - 0.846:1
5-та - 0.704:1
Задна - 2.86:1

Способности :

Макс. скорост - 262км/ч (162 мили/ч)
Ускорение 0-100км/ч - 5,6сек.
Ускорение 0-120км/ч на 4-та - 7,6сек.

Съотношение мощност/тегло - 0.21кв/кг

Цена (1978 година) - \$ 53 000

Цена в момента - от \$ 190 000 до \$ 300 000

- M1 група 4 :

Цилиндри - 6 цилиндров , редови

Обем - 3498cc

Мощност - 470кв @ 9000об/мин

Макс. въртящ момент - 383Nm @ 7000 об/мин

Тегло - 1020кг

Макс. скорост - 310км/ч (192мили/ч)

Ускорение 0-100км/ч - 4,5сек

- гуми : отпред - 275 , отзад - 305 - VR 16

БМВ Турбо - прототип (1972)

Тази кола е от началото на 1970 и знак за това , какво да се очаква от БМВ

Моторспорт

Цилиндри - 4

Обем - 1990cc

Мощност - 280кв @ 5200об/мин

Макс. скорост - 265км/ч

БМВ Турбо - 1972 :



M1 е било произвеждано в три варианта :

-277кв туристическа кола , пусната в производство само за да покрие нормата от 400-броя от дадения модел

-спортен модел от Група 4 , 470кв и специални изменения в шасито и някои части

-спортен модел от група 5 , около 850 кв от намаления вариант на двигателя (от 3.5 на 3.2 литра) , с турбо .

Версията за група 4 била първата стъпка в Прокар сериите .
M1 - Те са били и все още са по-страхотни на пътя от което и да е Ферари Боксер и може би по-добре конструирани. Изключително надеждният 24-клапанов M-88 двигател е още един плюс за собствениците на този автомобил . Действително , този двигател има много повече потенциал за развитие , отколкото е открит досега .

Като доказателство , разработките на БМВ Моторспорт - M5 седан и M635CSi/M6 купе , са снабдени с двигател , направен на базата на преработено изпълнение от M1 🙏🙏🙏

Трагедията за БМВ M1 се крие в това , че този модел е бил изоставен преди да е могъл да се докаже като истински спортен модел .
БМВ M1 имало , както показва и Прокар-сериата , всички нужни неща , от които трябва да притежава един автомобил-кандидат за титлата . Проблеми с от ФИА възпрепятствали планирания успех в групи 4 и 5. Окончателният край за БМВ M1 в Автомобилните състезания дошъл с възвръщането на БМВ във Формула 1 в началото на 80-те .

А сега само шепа от версиите M1 все още съществуват .(за жалост) 😞



M1 :





BMW M1 - един велик (поне според мен) модел на BMW . Италиански дизайн + невероятен баварски двигател и доста агресивен външен вид ... Лукс и същевременно спортен дух ... Сигурно много хора си мислят , че този модел е издънката на компанията BMW , че не е нужно да го причисляваме към гамата на BMW , че това си е поредната италианска трошка и че този модел само мърси историята на великата марка ... Но истината е , че в "гърдите" на този автомобил бие едно невероятно баварско "сърце" и това "сърце" е част от историята на BMW ... Този автомобил е допринесъл толкова много за великата марка , този модел е един от много малкото модели на BMW , които са участвали и печелили такива състезания ... Просто на този модел не му е било дадено време да се докаже (а той наистина има какво да покаже на света) и се е загубил ей така , но след себе си е оставил история , която всеки истински фен трябва да знае . Скоро ще излезе и новата I-ва серия , но дали тя ще успее да направи това , което предшественикът ѝ е направил - само времето ще покаже 😊



www.BMWPower-BG.net

Българският сайт за Българските BMW Ентусиасти

