



## BMW Клуб България

[www.BMWPower-BG.net](http://www.BMWPower-BG.net)



*BMW Motorsport GmbH - гордостта на баварската компания*

„Спортът винаги е бил движеща сила за BMW и докато компанията върви нагоре в бизнеса, съвсем очевидно е да съсредоточим усилията си в моторния спорт” са думите, изречени през 1972 г. от Робърт А. Луц, бивш шеф на продажбите в BMW AG, по случай създаването на най-новото подразделение на концерна – BMW Motorsport GmbH. Днес компанията в позната като BMW M и едва ли има някой, който да не знае за продуктите ѝ.

В началото на 70-те години на миналия век започва нова ера за баварците. Бордът на директорите под ръководството на Еберхард Куйнхайм извежда компанията на самия връх на автомобилната промишленост. Едно от средствата за реализирането е създаването на собствено спортно поделение. Спортният департамент на БМВ по това време се справя доста добре. Под негово ръководство са създадени легендарните модели 1800ti, 2002ti, както и цялата 02 серия.



BMW 2002

От средата на 60-те години BMW взема участие във Формула 2. Единствената гаранция за успеха на тимовете, състезаващи се във формулата, е баварският агрегат. Проблемът пред компанията е, че тя успява да поеме само част от целия процес по създаването на състезателен автомобил (двигателя), а по-голямата част от болидите се подготвят и продават от тунинг-фирми. Именно за разрешаването на този проблем на 1 май 1972 г. се появява BMW Motorsport GmbH - създаден, за да твори състезателни коли. Начело на новата фирма в рамките на баварския концерн застава бившият фирмен пилот на Порше и бивш мениджър на състезателната програма на „Форд” – Йохан Нийрпаш. В началото екипът му се състои от едва 35 ентузиаста, но в редиците бързо идват голяма група пистови пилоти, решени да оставят своя отпечатък в историята на BMW Моторспорт. Това са: Ханс-Йоаким Щук, Крис Амон, Тоине Хеземанс и Дитер Куистер. Рали пилотите, наети от компанията, са Бьорн Валдегаард и Аким Вармболд, а като състезател на фирмата се подвизава Жан Тод.

След няколко месеца новата компания се нанася в собствена сграда, като цялото производство е съсредоточено в завода на BMW в Мюнхен. Активната спортна кариера на Моторспорт GmbH стартира през 1973 г. с BMW 2002, което тежи едва 950 кг, задвижвано от 4-цилиндров мотор, развиващ максимална мощност от 240 к.с.

По-впечатляващият от него е моделът, който носи обозначението 3.0 CSL. CS – серийно купе, докато L – суперниското тегло на колата (1092 кг). Под предния капак на купето са скрити 360 коня, 6-цилиндров, 3340-кубиков двигател. За времето си 3,0 CSL е може би най-доброто, което автомобилната промишленост може да предложи не само на пистата. В периода



BMW 3.0 CSL

1973-1979 г. пилотите на BMW Motorsport печелят европейския шампионат 6 пъти. Освен впечатляващия цветове дизайн на купето, CSL предлага и куп технически новости: за пръв път баварците монтират 6-цилиндров редови двигател, моделът от 1974 г. е с инсталирана антиблокираща спирачна система (ABS)! В края на своя жизнен път, в ерата на турботата, CSL достига впечатляваща мощност от 800 к.с. С развитието на тунинг-автомобилите на BMW Моторспорт, успоредно продължава усъвършенстването и на двигателите за Формула 2. Баварците предоставят на Марч 50 от 2-литровите агрегати, като с тях екипът печели 11 от общо 16 състезания. Зад волана на Марч, под чийто капаци се крият кончетата на BMW, Жан-Пиер Жарьер печели Европейския Формула 2 шампионат през 1973 г. Той поставя началото на тоталната доминация в двулитровата категория на баварския производител в продължение на 9 години: Патрик Депайлер (1974), Бруно Джакомпели (1978), Марк Сурер (1979), Корадо Фаби (1982).

В средата на 70-те години Motorsport GmbH насочва фокуса на вниманието си към другата страна на Атлантика. Компанията концентрира вниманието си към участието си в американските IMSA-сериите, търсейки правилния път да представи абривиатурата „BMW” на американския пазар. До края на 1975 г. броят на американците, които вече знаят какво означава “Bavarian Motor Works”, се увеличава многократно, и то с основание – BMW печели шампионата на производителите в сериите IMSA. Заедно с развитието си на спортните модели, БМВ започва и работа по „горещите” шосейни автомобили, чийто дебют датира от втората половина на 70-те години. Началото се поставя през 1974 г. с появата на обозначението M5. Пазарният дебют на уличните спортисти на BMW Motorsport е ограничен в съвсем малки количества, но целта на баварците не е да завладяват пазара, а по-

скоро да погъделичкат БМВ ентузиастите, както и да подготвят почвата за бъдещите си намерения.

През 1978 г. е създаден автомобилът М1. Това е първата състезателна кола, която не е направена на базата на вече съществуващ модел.

BMW осигурява техническите компоненти, докато Ламборгини (по-късно Баур) конструира шасито. Йохен Ниирпаш се свързва с Бърни Екълстън и Макс Мозли, създавайки т.нар. ПроКар серии, в чиято основа стои именно М1. Изискването от минимум 400 произведени коли за хомологизиране на колата в моторния спорт принуждава баварците да изкарат и „улична” версия на ултраниския (1,14 м височина) М1.



BMW М1 - състезателен вариант

Цената на мощния 277 к.с. сериен болид през 1978 г. е точно 100 000 DM. Година по-късно той е обявен за най-бързата кола в Германия с максималната си скорост от 264,7 км/ч. Състезателната ПроКар е много мощна и разчита на 470 к.с. и над 300 км/ч. С такъв болид Ники Лауда, по това време двукратен световен шампион във Формула 1, не оставя никакви шансове за конкурентите си, взимайки три от 8-те състезания в сериите ПроКар през 1979 г., достатъчни му за титлата.

Едва 7 години от създаването на подразделението и безброй успехи зад гърба си, БМВ Моторспорт GmbH отваря нова страница в историята си - Формула 1. През 1980 г. Йохен Ниирпаш напуска компанията, заместен от Дитер Щапер. За технически директор е назначен Пол Роше, който е главният „виновник” за съвсем логичната стъпка в развитието на БМВ М. През април 1980 г. на Моторспорт GmbH вече има възможност за разработването на двигател за Формула 1. Екип инженери начело с Пол Роше започва работа върху 4-цилиндров, 1.5-литров стандартен агрегат, който в завършен вид постига мощност от 800 к.с.! Тайната - 16-клапанова технология и турбокомпресор. Започва ерата на турбоболите във Ф1, а БМВ е неразделна част от нея. През 1982 г. тимът на Брабам влиза в сезона с баварски двигатели.

От самото начало този турбомотор доказва абсолютното си превъзходство и след само 630 дни (1983 г.) бразилецът Нелсън Пикет печели световната титла с Брабам БМВ. До 1987 г. в колекцията на БМВ влизат още 9 Гранд При триумфа. Освен Брабам, двигатели БМВ използват и екипите на Ероуз (1984-1986), АТС (1983-1984), Лижие



Нелсон Пикет в Brabham

(1987). Последният триумф на турбодвигателя носи Герхард Бергер в Гранд При на Мексико за екипа на Бенетон. Година по-късно списанието „Road and Track” демонстрира мощта на Бенетон V186 с Тео Фаби зад волана. Ускорението от 0 до 100 мили/ч (160 км/ч) е за 4,6 секунди. Пол Роше е убеден, че този 4-цилиндров агрегат е в състояние да развие много по-голяма мощност: „Мощността най-вероятно бе около 1400 к.с. (!!!), но ние не знаехме точното число, защото динамометърът не можеше да измери повече от 1280 кс”. След покоряването на всички върхове в Ф1, BMW Motorsport GmbH се оттегля, оставяйки останалите фирми да се трудят усилено върху подобряване на постиженията им, и насочва погледа си към туринг-шампионатите.

През 1986 г. се появява компактният двуврат М3. Границата за хомологация е от 5000 коли годишно и те не са никакъв проблем за М-тройката. В следващите 5 години безспорният лидер на пистата е БМВ М3. Печели световната титла за шампионата за туристически автомобили, европейската титла и е двукратен шампион в немския DTM шампионат. Второто поколение на тройката е още по-успешно. Читателите на „Спорт Ауто” връчват наградата „Кола на годината” два пъти поред. „Ауто плюс” стига подалеч, обявявайки М3 за „Автомобил на века”. През 1996г. BMW Motorsport GmbH е първият автопроизводител, който предлага сериен модел със секвенциална скоростна кутия (SMG). Базирана на конвенционалната трансмисия, при смяна на скоростите SMG активира съединителя електродравлично. Оттук нататък шофьорите на М3 вече забравят педала на съединителя и само ръчкат скоростния лост.

През същата година друг двигател на баварците, обозначен с М Power , постига невероятен успех:



под капака на McLaren F1 се крие 6-литров, **Фирменият V12 LMR** 12-цилиндров агрегат, производство на баварската компания, донесъл победата в прословутата 24-часова надпревара. Четириклапанна технология, титаниев колян вал и алуминиев съединител помагат на 12-цилиндровото чудо да постигне мощност от 627 к.с. През 1999 г. БМВ грабва най-големия успех с този двигател – с фирмения БМВ V12 LMR победата от Лъо Ман отново отива в Мюнхен. От този момент М GmbH концентрира усилията си в три посоки: БМВ М Cars, БМВ Individual и БМВ Driver Training.

За 30 годишния си юбилей BMW Motorsport GmbH представи на клиентите си новото поколение CSL – E46 M3. BMW Motorsport GmbH не спира да върви напред. Последната гордост на марката е излизането на новото BMW M5 с 5.0литров двигател и мощност от 507к.с., като продължава традицията от 1литър обем да се извличат не по-малко от 100к.с. и двигателят да бъде изцяло атмосферен! Наскоро този двигател се появи и в новата 6-та серия.



**[www.BMWPower-BG.net](http://www.BMWPower-BG.net)**

Българският сайт за Българските BMW Ентузиасты

