



BMW Клуб България

www.BMWPower-BG.net



//М-версиите на баварската фирма-кроткият начин да покажеш,че си див 🤪

С какво е известна буквата "М"?

За някои това е средата на немската азбука. За други-средата на BMW,"сърцето" на BMW,"моторът" на BMW. За още "по-напредналите с материала" това е един адрес. Мюнхенски адрес, адрес на съвсем близката до основния завод Пройсенщрасе-там където се раждат онези двигатели, които в съзнанието на всеки автомобилен маниак се свързват с BMW-спортните двигатели на баварците. Двигателите, на които с големи букви пише M Power. Историите разказващи за легендарни неща, се наричат легенди. Такава една легенда е историята на Motorsport GmbH-поделиението на баварския концерн, създадено през 1972 г. като чисто спортен отдел, който да се занимава със състезателни автомобили на марката. Постепенно синьо-виолетово-червената маркова ивица на отдела се превръща в обичайна гледка по състезателните писти и техните подиуми и привлича вниманието на автомобилните ентузиастаи.

Няколко такива "цъфват" пред вратите на Motorsport GmbH около три години след създаването на фирмата и започват да досаждат на инженерите със своите фантазии. Въпросните съдържат желанието двигателите, които жънат успехи в пистовите шампионати по някакъв начин да бъдат напъхани под предните капаци на цивилните им БМВ-та. И понеже хората, работещи във фирмата са не по-малко вманиачени на тема бързи и мощни автомобили, шуравите мераци на феновете биват изпълнени, а изпълнението им се превръща в бизнес. Първите ентузиастаи биват снабдени с първите (неофициални) М-автомобили-главно с лимузини от пета серия, под чиито торпеда са напъхани колкото може по-големи шестцилиндрови двигатели, "изпилени до последно" с помоща на наученото по състезателните трасета. Съвсем скоро се оказва, че мощните двигатели изискват и модернизация на спирачната система и окачването-задача, която инженерите на спортния отдел се заемат с ентузиазъм, а на бял свят започват да излизат всепо-перфектни и изпипани в техническо отношение автомобили (530i, 533i), които имат все по-малко общо със серийните си събратя. Буквичката "М" лека-полека започва да придобива конкретно и респектиращо значение в главите и представите на много хора, но автомобилите с това още неродено означение все още си остават бутикови, а нерядко и уникални изделия, изработени о поръчка и осъдени на съществуване в точно определени и строго изолирани гаражи.

Преломът в развитието на фирмата идва през 1978 г. и представянето на първото БМВ, което всъщност не е нормално БМВ. Става въпрос за БМВ М1-онова "насъскано", футуристично изглеждащо творение на Джуджаро, чието право на съществуване се основава именно на онези първи ентузиастаи, които застават зад идеята да имат различен автомобил. Е, М1 е толкова различен, че останалите модели на баварската фирма изглеждат меко казано семпло в сравнение с

него. Суперспортният автомобил е произведен от шутгартската фирма Baug в точно 453 броя, които (като изключим "геройски загиналите" по пистите) все още съществуват в добра кондиция и разположение на духа из колекциите по целия свят.

Успехът на суперспортното купе е безспорен, но някой също толкова безспорно умен човек в Мюнхен достига до извода, че в бъдеще ще бъдат търсени автомобили с обикновена (доколкото едно БМВ е обикновено) всъщност, криеща потресаваща динамика. С това си разсъждение, хипотетичната умна глава ражда философията на търсенето и предлагането в този сегмент на пазара, по-късно наричан "тунинг", "доработка" и прочие несъществени алабализми.

След известни "бъзикания" с т.нар. M535i с 218 к.с. в средата на 80-те години на споменатия в началото адрес на Пройсенщрасе се ражда една икона-първото БМВ М5. Това четириколесно произведение изглежда като (и всъщност почти е) серийна лимузина от 5-та серия, която обаче е снабдена с модифицирана версия на двигателя на М1 и може да смаже самочувствието на всеки, който има неблагоприятното "да се прави на отворен" с някакво подобие на спортен автомобил. Паралелно с първото М5, на пазара излиза и неговия купе-дериват, за чието съществуване знаят относително малко хора, склонни (с право) да го наричат М6. Въпросното нещо, което по официалните картотеки на БМВ се води като M635CSi, разполага със същия двигател от М1 и е олицетворение на класически Gran Turismo-елегантен голям автомобил с две врати, предназначен да доставя удоволствие на хора, които могат да го разберат.

Горе-долу по това време се ражда и може би най-известната абревиатура, започваща с "М", "тупалката" на пистовите състезания, безсънната нощ на автоманиака, колата, която опразни банковите сметки на богатите леле и прати собствениците на Porsche на психоаналитик-М3. Между другото, цялата история започва доста безобидно-БМВ просто се нуждае от определена бройка произведени и регистрирани автомобили, за да може да хомологира "тройката" за състезания на писта. Автомобилът е съвсем обикновен-в началото мощността на двигателя е 200к.с. (по-късно се стига до 238к.с.), каросерията почти по нищо не се различава от тази на нормалната "тройка", а липсващите две врати не правят впечатление на никого. Цялата тази "невзрачност" обаче, по някакви странни пътища резултира в почти 18000 продадени броя до спирането на модела през 1992 г.

Между тях са и онези свръхредки (и вече принадлежащи на колекционери) еволюционни версии в няколко степени, както и кабрио-версията на това поколение М3. С появата на новата "тройка" и "петица", на пазара се появиха и следващите нива М3 и М5. Междувременно обаче (на 01.08.1993 г.), Motorsport GmbH се разрастват и бе преименувана на M GmbH-фирма във фирмата, която освен с производството на непрофесионални спортни автомобили (BMW M Fahrzeuge), вече се занимава и с обучение в изкуството за тяхно управление (BMW FahrerTraining), както и с изпълнение на всички възможни прищрявки на клиентите по отношение на индивидуалното изпълнение на тяхното БМВ, които излизат извън рамките на серийното производство (BMW Individual). Голямата част от 450-те сътрудници на M GmbH обаче и днес работят в M Fahrzeuge, създавайки автомобили, които излъчват страст и действат като наркотик.

Няма защо да споменаваме, че технологии като VANOS са се родили именно в тази

атмосфера .Съвършенството на технологиите, “пришпорвано” от съзнанието ,че на света съществуват хора,които ще го разберат и оценят,винаги е била движещата сила на достойни за уважение предприятия като М GmbH.Плод на тази страст към недостижимия, но непрекъснато преследван идеал на перфектния автомобил заради самия автомобил, са както последната версия М5,така и демонстрирания в Женева сериен М3 от последното поколение,който буквално по нищо не се различава от показания във Франкфурт Concept М3.

Историята продължава.И легендата няма да изчезне,докато съществува в главите на хората,които искат да притежават АВТОМОБИЛИ.

М-моделите

Год.на произв. Мощност Макс.скорост 0-100 км/ч

М1 1978-1981 - 277к.с. - 262км/ч - 5,6

М5 Е28 1984-1987 - 286к.с. - 245км/ч - 6,5

М635CSi 1984-1989 - 286к.с. - 255км/ч - 6,4

М3 Е30 1986-1990 - 195-215к.с. - 230км/ч - 6,9

М3 Evo 1 1988 - 220к.с. - 240км/ч - 6,7

М5 Е34/3,6 1988-1992 - 315к.с. - 250км/ч - 6,3

М5 Е34/3,8 1992-1995 - 340к.с. - 250км/ч - 5,9

М3 Evo 2 1990 - 238к.с. - 248км/ч - 6,5

М3 Е36/3,0 1991-1995 - 286к.с. - 250км/ч - 6,0

М3 Е36/3,2 1995-2000 - 321к.с. - 250км/ч - 5,5

М roadster 1997 - 321к.с. - 250км/ч - 5,4

М coupe 1998 - 321к.с. - 250км/ч - 5,4

М5 Е39 1998 - 400к.с. - 250км/ч - 5,3

Още малко:

МОЖЕ БИ ЩЕ ВИ Е ИНТЕРЕСНА ИНФОРМАЦИЯТА ЗА ДВИГАТЕЛИТЕ, ДОСТАВИНИ ОТ "BMW" В НАЧАЛОТО И СРЕДАТА НА 80-ТЕ ЗА КОЛИТЕ ВЪВ ФОРМУЛА 1. ПРЕДИ ВРЕМЕ МИ ПОПАДНА СТАТИЯ ОТ ТОГАВАШНИЯ СПОРТЕН ДИРЕКТОР, КЪДЕТО ГО ПИТАТ ЗА РЕАЛНИТЕ СТОЙНОСТИ НА МОЩНОСТТА ПО НЕГО ВРЕМЕ, А ЦИФРИТЕ СА ПОВЕЧЕ ОТ ВПЕЧАТЛЯВАЩИ, НО ПРЕДИ ТОВА ДА ПРИПОМНЯ, ЧЕ ГОВОРИМ ЗА"ТУРБОЕРАТА" И ДВИГАТЕЛИТЕ СА С 4 ЦИЛИНДЪРА И ОБЕМ 1500 КУБ.ПО ВРЕМЕ НА ТРЕНИРОВКИ И КВАЛИФИКАЦИИ, ДЕКЛАРИРАНАТА МОЩНОСТ Е 850-900 КОНЯ, А РЕАЛНО ПРИБЛИЗИТЕЛНО 1400. ПО ВРЕМЕ НА СЪСТЕЗАНИЕ СЕ Е КАРАЛО С 1200К.С., А ПО ВРЕМЕ НА СТЕНДОВИ ИЗПИТАНИЯ СА ДОСТИГАНИ СТОЙНОСТТИ ОТ 1800 К.С. МИСЛЯ ЧЕ КОМЕНТАРА Е ИЗЛИШЕН И ДОРИ ДА ГРЕША В СТОЙНОСТИТЕ, ТО ГРЕШКАТА Е МИНИМАЛНА, НО 1800-ТЕ КОНЯ ГИ ПОМНЯ ТОЧНО!



www.BMWPower-BG.net

Българският сайт за Българските BMW Ентусиасти

