



Presse-Information
16. Mai 2012

Die BMW M Story. 40 Jahre BMW M GmbH.

„Eine Firma ist wie ein Mensch. Treibt sie Sport, so ist sie durchtrainiert, begeisterungsfähig, leistungsfähiger.“ Gesagt hat das Robert A. Lutz, 1972 Vorstandsmitglied der BMW AG für Verkauf. Gedacht war es als Taufspruch für die jüngste Tochtergesellschaft der BMW AG: Die BMW Motorsport GmbH. Heute heißt sie BMW M GmbH. Aber sie ist immer noch genauso durchtrainiert, begeisterungsfähig und leistungsfähig wie vor 40 Jahren.

Der Beginn der 70er Jahre war eine Aufbruchszeit für BMW: Ein neuer, junger Vorstand unter Eberhard von Kuenheim war angetreten, den stürmischen Erfolg des Unternehmens strategisch weiterzutreiben. Dazu gehörte der Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes – der legendäre Vierzylinder – ebenso wie die Gründung eines eigenen Sportunternehmens. Nochmal Robert A. Lutz: „Weil der Sport gewissermaßen eine treibende Kraft bei BMW schon immer, auch während des steilen wirtschaftlichen Anstiegs, gewesen ist, lag es nahe, jetzt auch den Motorsport zu konzentrieren und konsolidieren.“

In der Tat überstiegen Nachfrage und ungenutzte Chancen bei weitem die Möglichkeiten der bisherigen Sportabteilung. 1800 TI und 2000 TI sowie die gesamte 02 Reihe waren die begehrtesten Wettbewerbswagen und auf Siege abonniert. BMW selbst konnte nur einen ganz kleinen Teil des Bedarfs decken, der überwiegende Teil der Wagen wurde von Tunern aufgebaut, betrieben und verkauft. Bereits seit Mitte der 60er Jahre engagierte sich BMW auch in der Formel 2. An den leistungsstarken BMW Motoren kam in den Folgejahren kaum ein Team vorbei. Zahllose BMW Siege und Europameisterschaften bestimmten die Szene.

1972: Eine rennerprobte Mannschaft formiert sich zur BMW Motorsport GmbH.

Am 1. Mai 1972 nahm deshalb die BMW Motorsport GmbH die Fäden in die Hand. Als Chef der anfangs 35 Mann starken Spezialisten-Truppe wird Jochen Neerpasch verpflichtet, ehemals Werksfahrer bei Porsche und vor seinem Umzug nach München Rennleiter bei Ford in Köln. Er zieht eine Gruppe an Rennfahrern nach, die dem BMW Motorsport auf Jahrzehnte hinaus ihren Stempel aufdrücken werden: Chris Amon, Toine Hezemans, Hans-Joachim Stuck und Dieter Quester. Für die Rallyes werden Björn Waldegaard und Achim Warmbold gewonnen.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 2

Bereits nach wenigen Monaten kann die junge GmbH ihr eigenes Domizil beziehen. Unmittelbar in der Nähe des Stammwerkes entstanden auf einem über 8.000 Quadratmeter großen Areal in der Münchner Preußenstraße Rennwerkstatt und Rennmotorenbau, Werkzeugbau und Motorenprüfstand. Dort entsteht das Sportgerät für 1973: Für die Rallyeeinsätze ein 950 Kilogramm leichter 2002 mit einem zwei Liter großen Vierventil-Vierzylinder. Leistung 240 PS. Und ein neues Tourenwagen-Coupé von dem Jochen Neerpasch anfangs sagt: "Da 1973 für uns als Entwicklungsjahr gilt, können wir nicht damit rechnen, diese Europameisterschaft auch zu gewinnen." Der Wagen trägt die Bezeichnung 3.0 CSL. Türen und Hauben sind aus Aluminium, das Fünfganggetriebe hat ein Magnesiumgehäuse. 1092 Kilo bringt das Auto auf die Waage. Der Solitär aber steckt unter der Haube: Ein 3340 Kubikzentimeter großer Reihensechszylinder mit zwölf Ventilen, Einspritzung und einer Verdichtung von 11:1. Die Leistung: 360 PS. Es ist der letzte Zweiventilmotor, den BMW für Renneinsätze baut.

Traditionelle BMW Philosophie: Der Mensch steht im Mittelpunkt.

Aber nicht nur technisch geht die BMW Motorsport GmbH bestens vorbereitet in die Saison 1973. Auch die Fahrer sind topfit. Jochen Neerpasch holte das komplette Fahrerteam zu einem „Fahrertuning“ nach St. Moritz. In dem Schweizer Skiparadies unterzog sich die Mannschaft dem Aufbautraining eines Sportlehrers und eines Sport-Psychologen. Denn bereits damals legte BMW großen Wert auf die Optimierung der Mensch-Maschine Wechselbeziehung. Und man plante auch, derartige Kurse für „Nicht-Profis“ anzubieten. Sie heißen seit 1977 Fahrertraining.

Mit dieser Truppe ging die BMW Motorsport GmbH in die Saison 1973. Nicht nur das 3.0 CSL Coupé erregte von Anfang an Aufsehen: Zum ersten Mal trat ein ganzes Rennteam vom Autotransporter bis zum Zündschlüsselanhänger im einheitlichen Design an. Es waren jene drei Farbstreifen blau-violett-rot auf schneeweißem Grund, die bis zum heutigen Tag das Erscheinungsbild des BMW Motorsport prägen.

Die CSL-Coupés in den Farben, die schnell die gesamte Rennsportwelt kannte, waren unschlagbar. Der große Preis der Tourenwagen auf dem Nürburgring ging an Hans-Joachim Stuck und Chris Amon. Der Sieger der Tourenwagen-Klasse des 24 Stunden-Rennens von Le Mans hieß BMW.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 3

Erfolgreichster Tourenwagen seiner Epoche: BMW 3.0 CSL.

Das Traumcoupé 3.0 CSL mit seinem aufsehenerregenden Renn-Design wurde zum erfolgreichsten Tourenwagen seiner Epoche. Es gewann zwischen 1973 und 1979 sechsmal die Europameisterschaft und beherrschte fast ein ganzes Jahrzehnt die internationale Tourenwagen-Szene. Aber der BMW 3.0 CSL war nicht nur in seinem farblichen Design ein Pionier, sondern er bot auch handfeste technische Innovationen: Zum einen arbeitete ab 1973 unter seiner Haube der erste BMW Vierventil-Sechszylinder-Motor. Zum anderen hatte seine Bremsanlage 1974 erstmals versuchsweise ein Antiblockiersystem – lange bevor diese Neuheit später beim 7er in Serie ging. Am Ende seiner Karriere, als Turbo-Coupé, beeindruckte es mit einer Leistung von bis zu 800 PS. Den stärksten BMW Tourenwagen schickte die Motorsport GmbH 1976 mit Ronnie Peterson am Steuer auf die Piste, einen CSL mit 3,2 Liter Biturbo-Motor. Dessen Leistung musste sogar gebremst werden – auf 750 PS.

Auch in der Formel 2 blieb die BMW Motorsport GmbH auf Erfolgskurs. 50 der Zweiliter-Vierventilmotoren hatte March bekommen, mit denen das renommierte Team in 11 von 16 Läufen siegreich war. 1973 fuhr Jean Pierre Jarier mit der BMW Maschine den europäischen Formel 2 Titel auf March ein. Das Triebwerk dominierte die Zweiliter-Kategorie für annähernd 10 Jahre, die folgenden March Titel-Helden hießen Patrick Depailler (1974), Bruno Giacomelli (1978) Marc Surer (1979) und Corrado Fabi (1982). Aber auch bei anderen Rennställen war der Zweiliter-Vierzylinder begehrte. Über 500 Stück wurden produziert, die meisten in Versionen mit über 300 PS Leistung.

1975 verlagerte die BMW Motorsport GmbH ihr Engagement auf die andere Seite des Atlantiks: Schwerpunkt war die amerikanische IMSA-Serie auch mit dem Ziel, die Bedeutung der Buchstaben BMW einer breiteren amerikanischen Öffentlichkeit deutlich zu machen. Am Ende des Jahres war dann die Zahl jener US-Bürger, die darunter die „Bavarian Motor Works“ verstanden, um ein Vielfaches gestiegen: Die Markenwertung der IMSA-Meisterschaft ging an BMW.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 4

1976: Aus der „Fahrerschule“ wird das BMW Fahrertraining.

Am 3. Februar 1976 beschloss der BMW Vorstand, die Motorsport GmbH mit einer weiteren Aufgabe zu betrauen: Der Gründung einer damals noch „Fahrerschule“ genannten Institution. Zunächst sollten, so sah es die Vorlage an die Unternehmensleitung vor, 15 Lehrgänge pro Jahr mit jeweils 20 Teilnehmern auf dem BMW Testgelände stattfinden sowie weitere fünf Lehrgänge mit je 100 Personen auf Rennstrecken - per anno also 800 Teilnehmer. „Die BMW Motorsport GmbH als das für die gesamten motorsportlichen Aktivitäten des Hauses BMW verantwortliche Unternehmen will einen Beitrag dazu liefern, den Faktor Fahrer im System von Mensch und Maschine in seiner Leistungsfähigkeit zu fördern“. So lautete der Kernsatz der ersten Ausschreibung des BMW Fahrer-Trainings - und er ist noch heute gültig.

Zur Idee des BMW Fahrer-Trainings gehörte schon damals - und an dieser Alleinstellung hatte sich lange Zeit nichts geändert - den Teilnehmern auch BMW Autos zur Verfügung zu stellen. Damit haben alle eine technisch gleiche Basis und brauchen nicht um den Reifenverschleiß des eigenen Autos zu bangen. Um diese Philosophie auch in die Tat umsetzen zu können, wurde eine kleine Flotte von BMW 320i - mit 125 PS Leistung damals ein ideales Trainings-Gerät - aufgebaut. Diese Autos hatten alle ein speziell abgestimmtes Fahrwerk, ein 40%-Sperrdifferential und im Innenraum einen Schalensitz für den Fahrer: Damit war die erste BMW Fahrer-Trainings-Truppe gut gerüstet.

Nach ersten Probelehrgängen auf dem Militärflugplatz Manching bei Ingolstadt stand das Programm des BMW Fahrer-Trainings, und am 13. Januar 1977 wurde Rauno Aaltonen als erster Chefinstruktor bei BMW offiziell unter Vertrag genommen. Aaltonen setzte seine Erfahrungen aber nicht nur auf der Piste um, er schrieb auch das damals einzige Fachbuch zum Thema Fahrer-Training, seine „Revolution am Steuer“. Dieses Werk schilderte anschaulich die Lehrgangsinhalte - kein Wunder, dass es im Nu vergriffen war. Bis heute gibt der Altmeister des Driftens sein Können an BMW Fahrer weiter, allerdings seit langem schon mit dem Focus höherer Sicherheit.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 5

Schon bald entstanden die ersten „heißen“ Straßen BMW.

Bis weit in die zweite Hälfte der 70er Jahre beschäftigte sich die Motorsport GmbH fast ausschließlich mit dem Bau von Rennfahrzeugen. Die neuen BMW 320 setzten in der Gruppe 5 die Erfolgstradition der 02er Reihe fort. Doch manchen guten Kunden, nicht nur Rennfahrer sondern auch BMW Enthusiasten, dürstete es auch abseits der Rennstrecke nach M Power und so entstanden ab 1974 die ersten „heißen“ 5er: 530, 533i, 535i. Aber nicht nur motorisch waren sie etwas anders als die Serie: Die Ingenieure der BMW Motorsport GmbH nahmen sich auch die Fahrwerke und Bremsen dieser Autos vor und so entstanden äußerlich eher dezent dreinschauende Limousinen, die aber aufgrund ihrer ausgeklügelten Technik die Sportwagen-Welt gehörig durcheinander wirbelten. Anfangs erst in homöopathischen Dosen, mit der Zeit aber sprach sich die Leistungskur herum. Bis 1980 kamen so insgesamt 895 Autos auf Basis des ersten 5er zusammen.

Die Sportwagen-Sensation 1978: Der BMW M1.

Dann reifte ein Projekt heran, das das erste Wettbewerbsauto der Motorsport GmbH ohne Serienvorlage zum Ziel hatte: der BMW M1. Während die Technik bei BMW entstand, sollte Lamborghini die Karosserie und die Bodengruppe liefern. Auf Grund der wirtschaftlichen Probleme bei Lamborghini kam es jedoch zu erheblichen Verzögerungen. Letztendlich musste eine neue Fertigungskette gefunden werden und die Produktion des BMW M1 wurde zum Puzzlespiel: Der Gitterrohrrahmen entstand bei Marchesi, die glasfaserverstärkte Kunststoffkarosserie bei T.I.R., beide in Modena ansässig. Giorgio Giugiaros Firma ItalDesign baute beides zusammen und sorgte für die Innenausstattung. Das Auto kam daraufhin nach Stuttgart, wo Baur die gesamte Mechanik einbaute.

Für den ursprünglich geplanten Einsatz war indes bereits zu viel Zeit verloren, deshalb hob der Chef der Motorsport GmbH Jochen Neerpasch gemeinsam mit Bernie Ecclestone und Max Mosley die ProCar Serie aus der Taufe. Sie wurde als Auftaktrennen vor den meisten europäischen Formel 1-Grand Prix der Saison 1979/80 ausgetragen.

Um ihn für den Motorsport im Sinne der FIA Gruppe 4 homologieren zu können, mussten mindestens 400 Exemplare gebaut werden.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 6

Deshalb gab es die Mittelmotor-Flunder – der M1 war gerade mal 1,14 Meter hoch - auch in einer Straßenversion zu kaufen. Das erste Auto mit der Bezeichnung M war auf dem Markt. Exakt 100.000 Mark kostete der 277 PS Renner 1978, aber die Nachfrage überstieg bei weitem das Angebot. Als nach einem Jahr 130 Fahrzeuge fertig gestellt waren, lagen immer noch mehr als 300 feste Bestellungen vor. Immerhin war der M1 auf Anhieb der schnellste deutsche Straßensportwagen, wie die Messung des führenden Fachmagazins ergab: 264,7 lief der M1 in einem Test von 1979. „Erst bei 213 km/h ist es beispielsweise nötig, vom vierten in den fünften Gang zu schalten, und anschließend geht es zügig weiter bis zur Höchstgeschwindigkeit,“ so die Tester. Zahlreiche Kunden wussten dies zu schätzen, so auch der spätere Formel-1-Weltmeister Alan Jones.

Das war allerdings nichts im Vergleich zum Wettbewerbsauto. Mit 470 PS liefen die ProCar Renner deutlich schneller als Tempo 300. 1979 hatte Rennsport-As Niki Lauda, damals schon zweimaliger Formel-1-Weltmeister, damit großen Auftritt: In acht Rennen der M1 Procar-Serie errang er drei Siege und einen zweiten Platz. In den USA wurden die M1 des „Red Lobster“ Teams zu Kultfahrzeugen, die die Konkurrenz in der IMSA GTO Klasse in Grund und Boden fuhren.

Der Image-Erfolg des M1 animierte die Motorsport GmbH zu einem weiteren Fahrzeug: Die Ingenieure entwickelten und bauten 1980 auf Basis des Serien-5er den M535i mit dem Zweiventil-Sechszylinder aus dem 635CSi unter der Haube. 218 PS leistete das Triebwerk und machte den 5er zu einem König auf der Überholspur.

Formel 1-Sensation 1980: BMW entwickelt den Turbo-Motor zum Weltmeistertriebwerk.

Im selben Jahr 1980 verließ Jochen Neerpasch die Motorsport GmbH, sein Nachfolger als Rennleiter wurde Dieter Stappert. Als technischer Geschäftsführer zeichnete Paul Rosche verantwortlich, der sich seit 1969 um die BMW Rennmotoren kümmerte. Er wurde zur Schlüsselfigur, als BMW zu Beginn der 80er Jahre den Entschluss fasste, seine Kompetenz auch in der höchsten Klasse des Motorsports zu beweisen: Im April 1980 gab BMW offiziell den Einstieg in die Formel 1 bekannt. Damit war für die Ingenieure der Motorsport GmbH der Weg zur Entwicklung des ersten BMW Formel-1-Motors frei:

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information

Datum 16. Mai 2012

Thema Die BMW M Story.

Seite 7

Aus einem Vierzylinder mit nur 1,5 Liter Hubraum, basierend auf einem Serienmotorblock, zauberte das Spezialistenteam um „Motorenpapst“ Paul Rosche ein Formel-1-Triebwerk mit sagenhaften 800 PS. Sechzehn Ventile und Turbolader, erstmals in der Formel 1 von einer digitalen Motorelektronik gesteuert, hatten das Kunststück möglich gemacht.

Bereits ein Jahr später lief der erste Trainingswagen und 1982 startete Brabham mit dem ersten BMW Motor den ersten Grand Prix. Von Anfang an zeigt der Turbomotor seine Spitzenstellung auf der Rennstrecke. 1983 folgte dann der Triumph: Nur 630 Tage nach der Premiere errang der Brasilianer Nelson Piquet auf Brabham BMW die Weltmeisterschaft. Bis 1987 konnte BMW insgesamt neun Grand-Prix-Siege mit diesem Erfolgsmotor verbuchen.

Die M Turbomotoren gingen nicht allein an Brabham. Arrows setzte 1984 bis 1986 auf das M Kraftpaket, ATS 1983/84, Ligier 1987. 1986 gewann Gerhard Berger auf einem Benetton in Mexico, es war der letzte Triumph der Turbomaschine. Die amerikanische Fachzeitschrift „Road & Track“ ließ sich ein Jahr später von Teo Fabi die Leistungsfähigkeit des Benetton B186 demonstrieren: In exakt 4,8 Sekunden hatte die 900 PS-Maschine den Monoposto auf 100 Meilen (160 km/h) katapultiert. Paul Rosche schätzte die maximale Leistung, die der Vierzylinder abgeben konnte, noch deutlich höher ein. „Es müssen um die 1400 PS gewesen sein, genau weiß man das nicht, die Messskala der Motorbremse hörte bei 1280 PS auf.“

Beinahe unbeachtet fand 1983 noch ein wichtiges Ereignis statt: Die BMW Motorsport GmbH bekam zusätzliche Aufgaben. Sie wurde zu einer hochleistungsorientierten Entwicklungsgesellschaft ausgeweitet. Entsprechend hatte sich die erfolgreiche BMW Tochter auch personell auf 380 Mitarbeiter vergrößert. Neben Entwicklung, Konstruktion, Versuch und Erprobung hochkarätiger BMW Produkte wurden Motorsport-Organisation, Verwaltung und Werkstätten weitere wichtige Aufgabengebiete. Es entstanden individuelle Entwicklungszentren für Motoren und Fahrwerkstechnologie, um das notwendige Rüstzeug für diese Aufgabengebiete bereitzustellen. Auch nach außen hin hatte die Motorsport GmbH längst mehr als hochentwickelte Automobiltechnik zu bieten:

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 8

Der Handel mit Zubehör und der zunehmende Wunsch mancher Kunden nach individuell aufgebauten und ausgestatteten Fahrzeugen machte bereits einen beachtlichen Teil des Umsatzes aus.

M1 Sechszylinder kommt in Serienautos: M5 und M635CSi.

1984 sorgte die Motorsport GmbH erneut für Schlagzeilen - und glänzende Augen bei den Freunden leistungsstarker und sportlicher Fahrzeuge: Im M635CSi Coupé und im M5 kam der drehfreudige Vierventil-Reihensechszylinder des M1 zu neuen Ehren. Insbesondere der in der Preußenstraße von Hand einzeln zusammengebaute M5 wurde schnell zu einer Legende: Er war ein echter Wolf im Schafspelz, dessen Leistung mit 286 PS fast das Dreifache des 518i betrug. Äußerlich war er jedoch auf den ersten Blick kaum von seinem Großserien-Bruder zu unterscheiden. Aber mit einer Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h sorgte er für große Augen bei ungezählten Besitzern großer Limousinen und Sportwagen, wenn sie trotz voll durchgetretenem Gaspedal soeben zügig überholt wurden. Der Begriff vom „Businessman's Express“ wurde geboren.

1986: Mit dem M3 debütiert der erfolgreichste Tourenwagen.

Nach Beendigung des Engagements in der Formel 1 konzentrierte sich die Motorsport GmbH mit neuer Energie auf den Tourenwagen-Rennsport. Damit schlug 1986 die Geburtsstunde des BMW M3. Der kompakte Zweitürer stellte für BMW die erste konsequente Parallelentwicklung von Serie und Motorsport dar: Die Straßenversion – sie musste zur Anerkennung als Tourenwagen innerhalb eines Jahres in 5.000 Exemplaren verfügbar sein - wurde von Anfang an renntauglich konzipiert und dem Reglement der Gruppe A förmlich auf den Leib geschneidert. Die bevorstehenden Aufgaben waren mit den Möglichkeiten in der Preußenstraße allein nicht mehr zu bewältigen. Deshalb bezog die Motorsport GmbH 1986 ihr zweites Domizil in dem Münchener Vorort Garching.

Das Ergebnis war für BMW triumphal. Vom Start weg räumte der schneeweisse Renner in den BMW Motorsport-Farben Siege, Trophäen und Titel ab: 1987 gewann der Italiener Roberto Ravaglia mit ihm die Tourenwagen-Weltmeisterschaft

Die 195 PS starke Hochleistungslimousine mit Vierzylinder-Vierventilmotor und serienmäßigem Katalysator stellte die Weichen für den zukünftigen Motorsport.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 9

In den folgenden fünf Jahren führte der M3 die internationale Tourenwagen-Rennszene souverän an: Zwei Tourenwagen-Europameisterschaften, der zweimalige Gewinn der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) sowie eine Vielzahl weiterer international errungener Siege und Meisterschaften machten ihn zum erfolgreichsten Tourenwagen.

Aber auch als Straßenfahrzeug erreichte er ungeahnte Absatzzahlen. Vom ersten BMW M3 wurden 17.970 Exemplare verkauft, einschließlich der 600 2,5 Liter M3 Sportevolution und der 765 von Hand gefertigten M3 Cabriolets. Darüber hinaus bewies er, dass Sportlichkeit und Umweltschutz nicht unbedingt ein Widerspruch sein müssen. Im Verhältnis zu seiner Leistung war der M3 auch aufgrund seines geringen Benzinverbrauchs unerreicht.

Ein neuer Markt: Der zweite M5 kommt auch als touring.

1988 geht der M5 in die zweite Generation. Der Reihensechszylinder bekommt 3,6, später 3,8 Liter Hubraum, die Leistung wächst auf 315 bzw. 340 PS. Und noch etwas ändert sich: Die Motoren tragen jetzt nicht mehr das „M“ in der internen Baumusternummer, sondern ein „S“ als Kennbuchstaben mit denen künftig die Aggregate der Motorsport GmbH bezeichnet werden. Für den Kunden genügt dafür ein Blick: Statt des „BMW“ Schriftzuges steht jetzt wie beim M3 Vierzylinder „M Power“ auf dem Ventildeckel. Zunächst kommt der M5 als Limousine auf den Markt, zu Beginn des Jahres 1992 auch als touring – die einzigartige Synthese eines hochkarätigen Sportwagens und eines edlen Transportfahrzeugs.

Als 1990 das nächste 3er Modell in den Startlöchern wartete, arbeitete die Motorsport GmbH bereits am neuen BMW M3, der 1992 auf den Markt kam. Allerdings schmückten hier nicht mehr auffällig Spoiler und bauchig ausgestellte Radhäuser das Äußere des Coupés. Vielmehr zeigte der neue M3 – entsprechend dem Zeitgeist – seine Power eher dezent verpackt, war für Kenner nur an Details auszumachen. Und natürlich an seinem unverwechselbaren Sound, hervorgerufen von einem drei Liter großen Sechszylinder-Vierventil-Motor mit 286 PS Leistung.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 10

Außerdem war dieser M3 Sechszylinder der erste BMW Motor mit der sogenannten VANOS-Steuerung, einem stufenlos verstellbaren System zur Spreizung der Einlass-Nockenwellen. Dieses patentierte M System steigert vor allem das Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Gleichfalls einmalig bei diesem Auto war der erste Einsatz einer von BMW selbst entwickelten Motorsteuerung, deren Rechenleistung bei immerhin 20 Millionen Befehlen pro Sekunde lag.

„Auto des Jahrhunderts“: Der zweite BMW M3.

Auf Anhieb kam dieser M3 bei Kunden und Medien gut an. Prompt waren die Auftragsbücher voll, prompt folgten Titel und Ehren. Gleich zweimal hintereinander wählten die Leser von "sport auto" den agilsten aller 3er BMW zum "Auto des Jahres", "Auto Plus" in Frankreich erkör den M3 nach einem Vergleich mit dem übrigen Auto-Adel sogar zum "Auto des Jahrhunderts", und unmittelbar nach der Markteinführung in den USA vergaben die Redakteure von "Automobile Magazine" dem neuen Star ebenfalls das Prädikat "Auto des Jahres" - als erstem Importauto überhaupt.

Von Anfang an in der Planung waren diesmal eine Cabrio-Variante und eine etwas komfortabler abgestimmte Limousine. Ein in Kleinserie produzierter M3 GT zeigte mit 295 PS das bis dahin obere Ende der Leistungsskala an. Zwischen 1992 und 1996 konstruierte die Motorsport GmbH über 85 viertürige Renn-3er auf Basis dieses M3. Mit Johnny Cecotto am Steuer gewann er 1993 die ADAC GT-Meisterschaft und machte sich auf, den amerikanischen Motorsport-Markt zu erobern. 1996 errang der bis zu 400 PS starke PTG M3 den IMSA Titel.

Wer wollte, konnte den M3 – wie jeden anderen BMW auch – nach ganz persönlichen Wünschen umgestalten lassen. Als neuer Leistungsbereich war 1992 BMW Individual zum klassischen Aufgabengebiet der Motorsport GmbH dazu gekommen. Auf der Basis des Modellprogramms werden hier bis heute auch sehr individuelle Wünsche bearbeitet, die bezüglich ihrer Maßarbeit weit über das reguläre Sonderausstattungs-Angebot hinausgehen. Vor allem ausgefallene Lackierungen oder Innenausstattungen sind gefragt, ebenso individuelle Umbauten und professionelle Kommunikations-Elektronik.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 11

Die Motorsport GmbH war damit wieder einmal Pionier und setzte mit diesem Geschäftszweig den gesellschaftlichen Trend zu hoher Individualität – auch beim Automobil – hervorragend um. BMW Individual ist die höchste Form der Kundenumorientierung.

Der neue Geschäftszweig entwickelte sich mit motorsportlicher Geschwindigkeit, was zu einer weiteren Anpassung führte: Ein neuer Name für das Gesamtunternehmen wurde notwendig, weil etwa der Kunde, der sein Auto im Rahmen des vielfältigen BMW Individual-Angebots veredelt haben oder an einem BMW Fahrertraining teilnehmen wollte, seine Wünsche in dem bisherigen Begriff „Motorsport GmbH“ nicht mehr wiedarfand. Was passte da besser als das legendäre M, der nach interner Definition stärkste Buchstabe der Welt. Seit 1. August 1993 firmiert die einstige Motorsport GmbH deshalb als BMW M GmbH.

1995 wurde der Bestseller M3 mit noch mehr Schub ausgestattet, er erfuhr eine tiefgreifende Evolution. Wieder standen mehr Leistung und mehr Drehmoment an - 321 PS aus nun 3,2 Litern Hubraum waren danach die Richtschnur für die Konkurrenz, also über 100 PS pro Liter. Außerdem kam erstmals die Doppel-VANOS zum Einsatz, dem weiter entwickelten System zur Spreizung der Ein- und Auslass-Nockenwellen. Diese Kraft wurde jetzt über ein serienmäßiges Sechsganggetriebe auf die Hinterräder übertragen.

Eine Weltneuheit im Getriebebau: SMG.

A propos Getriebe: Die BMW M GmbH bot den M3 - als erster Automobilhersteller der Welt - gegen Aufpreis auch mit dem Sequentiellen M Getriebe (SMG) an, einer Konstruktion, die auf dem herkömmlichen Getriebe des M3 basierte, deren Kupplung aber elektro-hydraulisch beim Wechseln der Gänge aktiviert wurde. Der M3-Fahrer brauchte kein Kupplungspedal mehr bedienen, und er konnte die Gänge durch einfaches Ziehen bzw. Drücken am Schalthebel blitzschnell in einer Ebene wechseln. Anfänglicher Skepsis folgte ein Boom - zu Ende seiner Produktionszeit hatte fast jeder zweite M3 ein SMG-Getriebe.

Ebenso im Jahr 1995 feiert ein anderer Motor mit M Power einen überragenden Triumph: Der sechs Liter große Zwölfzylinder auf Basis des 750i Motors verhilft dem geschlossenen McLaren Sportwagen zum Sieg im 24 Stunden Rennen von LeMans.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 12

Vierventil-Technik, eine Titan-Kurbelwelle und Aluminium-Kupplung verhelfen dem V12 zu über 600 PS. Es ist erneut ein Triebwerk aus der Hand von Paul Rosche, der mit McLaren-Chef Gordon Murray den F1 kreiert – ursprünglich ein ultimativer Straßensportwagen. Den größten Erfolg feierte BMW mit diesem Triebwerk 1999 durch den Gesamtsieg des BMW V12 LMR beim legendären 24 Stunden-Rennen von Le Mans.

Doch zu diesem Zeitpunkt ist der Motor kein Produkt der BMW M GmbH mehr: Ende 1995 wird die BMW Motorsport Ltd. in Großbritannien gegründet, in der BMW alle Motorsport-Aktivitäten zusammenführt. Die BMW M GmbH konzentriert sich seither auf die drei Leistungsbereiche BMW M Fahrzeuge, BMW Individual und BMW Fahrertraining.

Einzig, nicht artig: M roadster und M coupé.

1997 kommt prompt der nächste Sportwagen mit dem symbolträchtigen M am Heck: Der M roadster, als "ultimative Fahrmaschine" vorgestellt, bildet nicht nur eine faszinierende Kombination aus dem Z3 roadster mit dem 321-PS- Triebwerk aus dem M3. Dieses Auto stellt zu diesem Zeitpunkt in seiner Einzigartigkeit auch den Höhepunkt des BMW Roadster-Angebots dar. Ein Sportwagen reinster Natur ist das kurz danach folgende M coupé, ebenfalls mit dem M3-Motor und basierend auf dem M roadster, aber dennoch mit ganz eigenen Reizen. Es verkörpert hohe Agilität und Fahrdynamik in einem Karosserie-Gewand, das neben dem Fahrspaß auch viele praktische Alltagsseiten beinhaltet. So passen in sein attraktiv gestyltes Heckteil durchaus zwei Golfbags.

1998: M5 mit 400 PS Achtzylinder.

1998 präsentierten die Ingenieure der BMW M GmbH mit der dritten Generation des M5 eine völlig neue Dimension der Fahrdynamik in diesem Automobilsegment. Selbstverständlich galt Understatement wieder als Botschaft beim sportlichen Topmodell der erfolgreichen 5er Reihe. Deshalb war der neue M5 äußerlich auch nur von Kennern auszumachen - an einer anders gestalteten Frontschürze mit großem Kühllufteinlass, großen Leichtmetallrädern sowie an jenen vier Auspuffendrohren, wie sie schon vom M roadster und M coupé her bekannt waren.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 13

Herzstück des M5 war erstmals ein komplett neu entwickelter Achtzylinder, der hinsichtlich Leistung und Drehmoment aus dem Vollen schöpfen konnte. Diese souveräne Motorisierung entwickelt rund 300 Kilowatt (400 PS) Leistung und ein maximales Drehmoment von rund 500 Newtonmetern. Wie schon beim Vorgängermodell bewährter Standard, verfügte auch der neue M5 wieder über ein präzise schaltbares Sechsganggetriebe.

2000: Der dritte M3 in aufregendem Design.

Doch nicht nur auf der Motorseite zeigten die M Ingenieure technischen Vorsprung auf, sie setzten auch beim M3 Fahrwerk der dritten Generation wieder Highlights. So hatte der 2000 debütierende M3 die so genannten Compound-Bremsen, eine "schwimmend" gelagerte Konstruktion der Bremsscheiben, deren Vorteile in besserer Wärmeableitung und größerer Lebensdauer gegenüber regulären Systemen bestehen. Dieser neue BMW M3 hatte von Allem etwas mehr: Mehr Leistung, mehr Dynamik und mehr Eigenständigkeit. In Zahlen ausgedrückt las sich das so: 343 PS, 365 Nm, 0-100 km/h in 5,2 Sekunden. Die überragende Leistung und außergewöhnlichen fahrdynamischen Qualitäten des neuen M3 wurden im Gegensatz zum Vorgänger durch das aufregende Design noch deutlicher betont. An seiner Alltagstauglichkeit hatte sich aber nichts geändert: Er blieb ein Hochleistungs-Automobil, das dank der Summe herausragender Eigenschaften wieder die Führungsrolle in seiner Klasse übernahm.

Ein Jahr später zog der M3 seinen Alltagsanzug aus und legte die Rennkombi an: Der M3 GTR startete in der American Le Mans Series, erstmals mit einem Vierliter-Achtzylindermotor unter der Haube. Das Wettbewerbsauto mit den charakteristischen Lufteinlässen in der Haube und dem mächtigen Heckflügel erwies sich auf den Rennstrecken der USA als überlegen und errang die Meisterschaft in der GT-Klasse – der passende Einstand für den 30. Geburtstag der BMW M GmbH im Jahr 2002.

2003: Die Wiederauferstehung des CSL.

Gefeiert wurde nach Art des Hauses: Mit der Entwicklung eines ganz speziellen Autos, des M3 CSL. Die drei Buchstaben standen für „Coupé Sport Leichtbau“, womit im Grunde das wichtigste gesagt war. Dach, Mittelkonsole, und Türverkleidungen bestanden aus Kohlefaserverbundstoff, die Heckscheibe war leichter und zahlreiche Komfortelemente waren schlicht entfallen.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 14

Zusammen mit dem auf 360 PS leistungsgesteigerten Motor war der CSL ein wahrer Kurvenkünstler, was er eindrucksvoll unter Beweis stellte. So umrundete er in Tests die Nürburgring-Nordschleife in 7:50 Minuten, einer überragenden Zeit für diese Fahrzeugklasse. 2003 kam der CSL auf den Markt und innerhalb weniger Monate waren alle 1.383 Fahrzeuge verkauft.

Der M3 GTR stand derweil in der Box und durfte nicht mehr rennen – das US-Reglement war geändert worden. Fürs Altenteil war der 3er mit Achtzylinder freilich noch viel zu jung und konkurrenzfähig. Also wurde er modifiziert und für das Langstreckenrennen auf dem Nürburgring fit gemacht. Mit überzeugendem Erfolg: 2004 feierte der M3 GTR beim 24 Stunden-Rennen in der Eifel einen spektakulären Doppelsieg – und wiederholte ihn im Jahr darauf ein zweites Mal.

2004: Die Zehnzylinder M5 und M6.

Spätestens seit der Jahrtausendwende verging kein Jahr, ohne dass ein M Automobil Schlagzeilen gemacht hätte. Im Herbst 2004 war es der neue M5, dessen Vorgänger bereits eine Auflage von über 20.000 Fahrzeugen erreicht hatte. Dieser edelste 5er war zugleich der stärkste, den es je gab: fünf Liter Hubraum, zehn Zylinder, 507 PS Leistung, 520 Newtonmeter Drehmoment und Motordrehzahlen bis jenseits der 8.000er-Grenze. Diese Werte hoben für den sportlichen BMW Fahrer in zuvor nie da gewesener Form die Trennung zwischen dem Auto für den Alltag und dem Auto für ambitionierten Rennsport auf.

Mit seinen Leistungswerten setzte der M5 der vierten Generation erneut die Benchmark im Segment leistungsstarker Sportlimousinen. Gegenüber dem Vorgänger mit Achtzylindermotor betrug die Leistungssteigerung mehr als 25 Prozent - der M5 überschritt die magische 100-PS-je-Liter-Grenze. Seine spezifische Leistung lag damit auf Rennsport-Niveau. Das Zusammenspiel von V10-Motor und Siebengang-SMG führte zu Fahrleistungen, die weit jenseits denen anderer Serienlimousinen lagen. Der Sprint von 0 auf 100 km/h wurde in 4,7 Sekunden absolviert, die 200-km/h-Markierung passierte die Tachonadel nach rund 15 Sekunden. Bei Tempo 250 beendete die elektronische Begrenzung normalerweise den Vorwärtsdrang.

Nur Monate später folgte der M6 mit dem gleichen Antrieb. Sein Fahrwerk ließ sich per Knopfdruck anpassen und wie der M3 CSL besaß das große Coupé ein

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 15

Dach aus Kohlefasern. Selbstverständlich konnte auch der M6 schneller rennen als die werksseitig limitierten 250 km/h. BMW bot deshalb eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit an, verbunden mit einem Fahrertraining auf abgesperrter Strecke.

2006 erweiterte die M GmbH ihr Portfolio auf die neue Sportwagen-Generation, den BMW Z4. Sowohl Z4 M Roadster als auch Z4 M Coupé erhielten den formidablen 343 PS-Sechszylinder aus dem M3, der den Zweisitzer auf bis zu 250 km/h beschleunigte. Auf Basis des Coupés entstand ein Dutzend Werksrennwagen, die einen auf 430 PS leistungsgesteigerten Sechsender unter der Haube hatten und damit der Konkurrenz meist um die Ohren fuhr: Jeweils elf von 16 Rennen der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring gingen 2009 und 2010 an die Z4 Coupés. Seit 2010 heißtt der Nachfolger Z4 GT3, eine Rennversion des aktuellen Z4 Roadsters mit 4,4 Liter-Achtzylinder für Motorsportkunden.

2007: Der erste M3 mit Achtzylinder.

Nach 15 Jahren löste 2007 mit der neuen M3-Generation ein neuer Motor den mehrfach als „Engine of the Year“ ausgezeichneten Reihensechszylinder ab. Im Coupé und in der kurz danach vorgestellten Limousine kam erstmals ein Achtzylinder-Triebwerk zum Einsatz. Aus einem Hubraum von 3.999 Kubikzentimetern mobilisierte der neue V8-Motor eine Leistung von 420 PS. Etwa 85 Prozent des maximalen Drehmoments von 400 Newtonmetern waren über die enorme Drehzahlspannbreite von 6.500/min hinweg abrufbar. Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgte über ein Sechsgang-Handschatzgetriebe sowie über ein vollständig neu entwickeltes Hinterachsgetriebe. Insbesondere beim Coupé setzten die Konstrukteure einmal mehr auf Leichtbau. Aufgrund der positiven Erfahrungen bei anderen M Modellen bestand auch hier das Dach aus Kohlefaserverstärktem Kunststoff, die Motorhaube war aus Aluminium.

Drei Jahrzehnte nach dem Produktionsstart ihres ersten Serienmodells lieferte die BMW M GmbH 2008 das 300.000. Fahrzeug aus. Das Fahrzeugportfolio der BMW M GmbH hatte sich zwischenzeitlich auf neun Modelle vergrößert. Angetrieben wurden die Automobile von Motoren, die ihre eigenständige Charakteristik aus dem Hochdrehzahlkonzept ableiteten: Reihensechszylinder mit 343 PS beim BMW Z4 M Roadster und beim BMW Z4 M Coupé, V10-Triebwerke mit

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 16. Mai 2012
Thema Die BMW M Story.
Seite 16

507 PS beim BMW M5 und dem neuen BMW M5 Touring sowie beim BMW M6 Coupé und BMW M6 Cabrio. Ein deutliches Wachstum verzeichnete die M GmbH auch beim Absatz der Sportpakete, die mittlerweile für die Modelle der BMW 1er, BMW 3er, BMW 5er und BMW 6er Reihe sowie für den BMW X3 und den BMW X5 verfügbar waren.

2009: Der Turbomotor kehrt als Zukunftsantrieb mit Macht zurück.

Die Expansion gewann damit freilich erst an Fahrt: Mit dem BMW X5 M und dem BMW X6 M wurde 2009 der High-Performance-Charakter von Automobilen der BMW M GmbH erstmals in das Segment der BMW X Modelle übertragen. Im Zuge der Entwicklung entstand ein neuer V8-Hochleistungsmotor, dessen Leistungsmerkmale präzise auf den Charakter der beiden Modelle zugeschnitten wurden. Der 555 PS starke M TwinPower Turbo war das weltweit erste Antriebsaggregat mit zylinderbank-übergreifendem Abgaskrümmer und Twin Scroll Twin Turbo Technologie. Turbolader und Katalysatoren sind dabei im V-Raum zwischen den Zylinderbänken positioniert. Diese Konfiguration führt zu M typischem, spontanem Ansprechverhalten sowie zu linearer Leistungsentfaltung und ermöglicht einen konstanten Drehmomentverlauf.

Für Kunden mit besonders hohen Anforderungen an die Performance-Eigenschaften ihres Fahrzeugs nahm die BMW M GmbH im gleichen Jahr einen Extremsportler auf Basis des BMW M3 Coupé in ihr Angebot auf, der auch für den Einsatz bei Clubsport-Veranstaltungen geeignet ist. Der BMW M3 GTS wird von der Manufaktur der BMW M GmbH ausschließlich auf Kundenwunsch produziert. Die auf den Motorsport Einsatz ausgerichteten Modifikationen umfassen die Antriebs- und Fahrwerkstechnik ebenso wie die Karosserie und das Interieur. So prägen Konstruktionsprinzipien und technische Details, die unmittelbar aus dem Motorsport abgeleitet wurden, den Achtzylinder-Motor, dessen Hubraum auf 4,4 Liter erweitert und dessen Leistung auf rund 450 PS gesteigert ist.

Heute: Geladene Gesellschaft der Höchstleistungen.

Ende 2010 erweiterte die M GmbH ihr Programm erneut und stellte das 1er M Coupé vor, ein 340 PS-Kraftwagen in der Fahrzeugklasse der Kompakten. Der Reihensechszylinder mit M TwinPower Turbo und Benzin-Direkteinspritzung hat mit dem bulligen Leichtbau-Fahrzeug leichtes Spiel, was sich allein an dem Leistungsgewicht von nur 4,4 Kilogramm pro PS ablesen lässt.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information

Datum 16. Mai 2012

Thema Die BMW M Story.

Seite 17

Wenige Monate später gesellte sich der neue M5 dazu, dank neu entwickeltem Turbo-Achtzylinder 560 PS stark und bis zu 305 km/h schnell.

M goes Diesel.

40 Jahre nachdem der Grundstein für die heutige BMW M GmbH gelegt wurde, nehmen die Experten in Sachen Sportlichkeit ein neues Projekt in Angriff – die BMW M Performance Automobile als Erweiterung der Modellpalette mit klarer Ausrichtung auf Sportlichkeit bei uneingeschränkter Alltagstauglichkeit und herausragender Effizienz. Die neue Produktkategorie startet mit vier Modellen: BMW M550d xDrive Limousine, BMW M550d xDrive Touring, BMW X5 M50d und BMW X6 M50d. Ihr Herzstück ist ein neuer, exklusiv für die BMW M Performance Automobile entwickelter Reihensechszylinder-Dieselmotor mit drei Turboladern und 381 PS Leistung.

Bitte wenden Sie sich für weiteres Informations- und Bildmaterial an:

BMW Group Konzernkommunikation und Politik Technologiekommunikation

Manfred Grunert

Sprecher Historie und BMW Driving Experience

Phone: +49-89-382-27797

mailto: Manfred.Grunert@bmw.de

Internet: www.press.bmw.de

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI, Husqvarna Motorcycles und Rolls-Royce einer der weltweit erfolgreichsten Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Als internationaler Konzern betreibt das Unternehmen 25 Produktions- und Montagestätten in 14 Ländern sowie ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Geschäftsjahr 2011 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von rund 1,67 Millionen Automobilen und über 113.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern belief sich auf 7,38 Mrd. Euro, der Umsatz auf 68,82 Mrd. Euro. Zum 31. Dezember 2011 beschäftigte das Unternehmen weltweit rund 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information

Datum 16. Mai 2012

Thema Die BMW M Story.

Seite 18

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert. Entsprechend ist die BMW Group seit sieben Jahren Branchenführer in den Dow Jones Sustainability Indizes.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>