

Comunicato stampa N. 078/16

San Donato Milanese, 27 maggio 2016

Edizione speciale esclusiva della BMW M3 “30 JAHRE M3”.

BMW M festeggia il 30° anniversario della sua auto sportiva dalle elevate prestazioni. Disponibile in Italia a 115.000 Euro in edizione limitata di 15 esemplari.

Monaco. Con il lancio della prima generazione della BMW M3 nel 1986, BMW M GmbH (che a quell'epoca operava sotto il nome di BMW Motorsport GmbH) rivoluzionò il segmento delle sportive di gamma media. Nessun altro costruttore aveva mai messo in campo e in maniera così costante una autentica tecnologia motoristica per poter trasformare un modello di grande serie come la BMW Serie 3 in un'auto sportiva purosangue dalle elevate prestazioni adatta anche per un utilizzo quotidiano.

Nel corso degli anni, BMW M ha continuamente raffinato la sua vettura iconica attraverso cinque generazioni di modelli, sempre mantenendo il carattere originale della M3. E' difficile che un'altra auto possa unire distintivi geni corsaioli con una vocazione per l'uso quotidiano in un concetto così emozionante. Per festeggiare il 30° anniversario di questa icona, BMW M lancia l'edizione speciale esclusiva della BMW M3, la “30 JAHRE M3”, che viene prodotta in una edizione limitata di 500 esemplari in tutto il mondo.

L'edizione “30 JAHRE M3” nel colore leggendario Macao Blue metallico

In onore della prima generazione della BMW M3, l'edizione speciale “30 Years M3” viene offerta nell'esclusivo colore esterno BMW Individual Macao Blue metallic, che è apparso per la prima volta nella gamma dei colori BMW come opzione speciale per la prima generazione della BMW M3.

L'edizione “30 JAHRE M3” sviluppa ulteriormente il Competition Package, che è disponibile in opzione per il modello di serie della BMW M3. Esso comprende una potenza maggiorata del motore di 14 kW/19 CV, portandola a 331 kW/450 CV (BMW M3 “30 JAHRE M3”: consumi combinati: 8,8-8,3 l/100 km; emissioni di CO₂ combinate: 204-194 g/km). Compresa anche nel Competition Package troviamo l'Assetto Adattivo M, che è stata adattata alle maggiori prestazioni. Gli elementi ottimizzati comprendono anche nuove molle, ammortizzatori e stabilizzatori, nonché curve di erogazione modificate nelle tre modalità: COMFORT, SPORT e SPORT+, nonché il differenziale posteriore autobloccante attivo M, anch'esso modificato rispetto a quello standard, sull'assale posteriore ed anche un sistema di Controllo Dinamico della Stabilità (DSC).

Inoltre, il Competition Package comprende cerchi in lega leggera M da 20 pollici con design a raggi M star 666 e pneumatici misti (ant.: 265/30 R 20; post.: 285/30 R 20).

Tutti questi elementi portano ad un notevole aumento delle prestazioni dinamiche, che si riflettono anche in una migliore accelerazione. La BMW M3 “30 JAHRE M3” con il cambio a doppia frizione M a sette velocità, di serie per il mercato italiano, accelera da 0 a 100 km/h in appena 4 secondi, cioè un decimo di secondo in meno rispetto al modello di serie.

Società
BMW Italia S.p.A.Società del
BMW GroupSede
Via della Unione
Europea, 1
I-20097 San Donato
Milanese (MI)Telefono
02-51610111Telefax
02-51610222Internet
www.bmw.it
www.mini.itCapitale sociale
5.000.000 di Euro i.v.R.E.A.
MI 1403223N. Reg. Impr.
MI 187982/1998Codice fiscale
01934110154Partita IVA
IT 12532500159



In termini di design esterno, il Competition Package comprende anche la BMW Individual High Gloss Shadow Line con contenuti estesi, compresa una finitura cromata nera dei terminali di scarico del relativo impianto sportivo M, sviluppato appositamente, produce un rombo caratteristico e potente che contribuisce in maniera significativa all'esperienza di guida altamente emozionante. La versione speciale è caratterizzata anche da esclusivi elementi laterali in nero lucido con il logo "30 JAHRE M3".

Interni sportivi e funzionali, con un'atmosfera eccezionale di alta classe

Il Competition Package arricchisce gli interni della versione speciale "30 JAHRE M3" con specifici sedili M in un design strutturale che unisce un perfetto supporto ad una comodità di viaggio notevole sulle lunghe distanze. Le cinture di sicurezza con strisce tessute BMW M aumentano anch'esse la sportività degli interni.

Il logo "30 JAHRE M3" sulle soglie delle portiere anteriori ricordano sia al guidatore sia al passeggero anteriore la storia unica di questa icona della BMW M. La dicitura "30 JAHRE M3 1/500" sulla modanatura della plancia in fibra di carbonio conferisce il concetto di esclusività della BMW M3 "30 JAHRE M3", che è limitata alla realizzazione di soltanto 500 esemplari in tutto il mondo, di cui 15 destinati al mercato italiano. La scritta "30 JAHRE M3" è anche ricamata sui poggiatesta dei sedili anteriori.

Gli interni della BMW M3 "30 JAHRE M3" presentano un'esclusiva finitura bicolore in pelle Merino nei colori Black/Fjord Blue o, in opzione, in Black/Silverstone, con cuciture negli stessi colori per sottolineare il carattere sofisticato e sportivo del modello anniversario.

Rispetto alla BMW M3 con il Competition Package e le finiture specifiche per gli interni ed esterni "30 JAHRE M3", il modello anniversario per il mercato italiano ha di serie il cambio M DKG a doppia frizione con Drivelogic, l'impianto frenante M Carbon Ceramic e l'M Driver's Package che porta la velocità massima a 280 km/h e dà diritto a un corso di guida M dedicato ed esclusivo presso la scuola BMW Driving Experience.

Il lancio sul mercato è previsto per l'estate del 2016 – cioè, esattamente 30 anni dopo la firma del primo contratto di acquisto di una BMW M3.

1986 – Una Serie 3 con parafanghi allargati e con una potenza di tutto rispetto

Circa sei mesi dopo che la BMW aveva stupito gli esperti con la prima mondiale della nuova BMW M3 al Salone di Francoforte nell'autunno del 1985, era finalmente arrivato il momento buono. Nella primavera del 1986, ai primi giornalisti del settore fu data la possibilità di provare in pista al Mugello la "Serie 3 supercar", che sembrava estremamente spettacolare e non soltanto a causa dei parafanghi allargati. Il motore 2,3 litri quattro cilindri con tecnologia a quattro valvole erogava 147 kW/200 CV. Questo propulsore rappresentava un abbinamento ideale per la vettura due porte, che pesava soltanto 1.200 chilogrammi grazie alla sua costruzione leggera: infatti, i paraurti anteriori e posteriori, le soglie laterali, il coperchio del bagagliaio con il relativo spoiler ed altri elementi ancora furono realizzati in materiale plastico. Ancora oggi l'accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,7 secondi e la velocità massima di 235 km/h sono valori di assoluta eccellenza.

Il 1988 vide la presentazione della versione Evo della BMW M3, che raggiungeva una velocità massima di 243 km/h grazie alla sua potenza, ulteriormente maggiorata, di 220 CV. Nel 1990, fu lanciata sul mercato la versione con il massimo upgrade prestazionale rispetto alla prima generazione di modelli – la BMW M3 Sport Evolution, che vantava un propulsore 2,5 litri da 238 CV, realizzata in una edizione limitata a 600 esemplari.

Una dimostrazione convincente delle capacità ingegneristiche messe in campo nello sviluppo della BMW M3 fu data già nel 1986 con le versioni dotate di convertitore catalitico. Dal momento che i progettisti avevano preso in considerazione fin dall'inizio della fase di sviluppo l'utilizzo della tecnologia di depurazione dei gas di scarico, ogni versione del modello perdeva soltanto 3 kW/5 CV di potenza a causa della presenza del catalizzatore e l'effetto sulle prestazioni di guida era soltanto marginale.

1992 – Da un'auto da corsa purosangue ad un'elegante coupé

A differenza della serie precedente, la seconda generazione della BMW M3, che fece il suo debutto nel 1992, non era stata sviluppata specificatamente per l'utilizzo agonistico. La coupé, notevolmente più discreta ed elegante, presentava un motore tre litri sei cilindri da 210 kW/286 CV con una coppia massima di 320 Nm. Di conseguenza, il propulsore, dotato di una tecnologia innovativa VANOS per il controllo dell'albero a camme, offriva una dimostrazione eclatante delle splendide capacità ingegneristiche del Gruppo. Con le sue prestazioni (97 CV/l) e coppia specifica (108 Nm/l), stabilì due primati mondiali per motori ad alto volume e ad aspirazione naturale. La BMW M3 Coupé accelerava da 0 a 100 km/h in esattamente sei secondi e la velocità massima è limitata elettronicamente a 250 km/h.

La nuova BMW M3 spiccava anche per le particolarità dei suoi specchietti retrovisori esterni. I gusci ottimizzati aerodinamicamente, con ponte doppio ed un profilo a forma di ala, faceva distinguere immediatamente questa vettura dalle versioni di serie della BMW Serie 3 Coupé. Ancora oggi, gli specchietti M dalla forma caratteristica servono ad individuare la maggior parte dei modelli M.

Nel 1994, BMW M ampliò la gamma delle BMW M3 con due varianti di carrozzeria presentate contemporaneamente. Oltre ad un modello cabrio, per la prima volta la BMW M3 era disponibile anche come berlina quattro porte. I clienti erano particolarmente contenti del fatto che le prestazioni della berlina erano alla pari di quelle della coupé.

Nel 1995, nell'ambito di un restyling generale del modello, la capacità cubica del motore sei cilindri in linea fu aumentata da 2.990 a 3.201 cc e la potenza erogata fu portata a 236 kW/321 CV. Il nuovo motore era dotato del doppio VANOS; quindi, oltre ad un albero a camme con aspirazione regolabile, presentava anche un albero a camme sullo scarico che funzionava in sincronia. Il risultato: nonostante maggiori riserve di potenza e prestazioni significativamente migliorate (per es. 0-100 km/h in 5,5 secondi), la BMW M3 modificata era anche estremamente efficiente nei consumi.

A partire dall'estate del 1996, la BMW M3 divenne la prima auto di grande serie del mondo a presentare una trasmissione manuale automatizzata. Il funzionamento della trasmissione M sequenziale era orientato alle gare: per salire di marcia bastava tirare indietro la leva del cambio, mentre per scolarle bastava spingerla in avanti. Il sistema era apprezzato dai clienti e a quell'epoca quasi la metà delle BMW M3 costruite nello stabilimento di Regensburg era dotata della trasmissione SMG.

2000 – Design da vera sportiva

La terza generazione della BMW M3 vantava un look più caratterizzato rispetto alla versione precedente. Grazie al cofano motore in alluminio con una cupola, con arcate delle ruote decisamente più ampie, il coperchio del bagagliaio ottimizzato aerodinamicamente e dotato anche di uno spoiler posteriore, insieme ai quattro tubi di scarico del sistema a doppio flusso, la Coupé non lasciava spazio a dubbi riguardo le sue riserve di potenze e la sua dinamicità.

L'auto era anche dotata di un sei cilindri in linea aspirato. Il propulsore, sviluppato di nuovo interamente, erogava una potenza di 252 kW/343 CV da una cilindrata di 3.246 centimetri cubi ed una coppia massima di 365 Nm. Dati come i 5,2 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h e appena 5,4 secondi da 80 a 120 km/h in quarta marcia riflettono il potenziale prestazionale di questa BMW M3. Nella primavera del 2001, pochi mesi dopo la Coupé, fece il suo debutto la versione Cabrio, che sembrava ancora più muscolosa con la sua spalla bassa e sostanziosa.

La BMW M3 CSL, in vendita a partire dal 2003, assunse uno status eccezionale. Con questo modello speciale, che era noto per la sua costruzione leggera (infatti, l'acronimo "CSL" è stato sempre usato dalla BMW per significare "Coupé, Sport e Leggera"), la potenza di 265 kW/360 CV si unì ad un peso a vuoto di appena 1.385 chilogrammi, corrispondente ad un rapporto peso/potenza di 3,85 kg/CV. La riduzione del peso fu ottenuta non soltanto eliminando componenti presumibilmente superflue (relative al comfort), ma anche mediante il principio di un'intelligente costruzione leggera, cioè, utilizzando il materiale più idoneo nel posto giusto. Ciò comprendeva, per esempio, il tetto realizzato in CRP (plastica rinforzata con carbonio) e un vetro molto sottile per il lunotto posteriore. Questo ha pagato, come testimoniato dall'accelerazione: 0-100 km/h in 4,9 secondi e 0-200 km/h in 16,8 secondi.

2007 – Quarta generazione con motore V8 e tetto in CRP di serie

Al posto di un motore sei cilindri in linea come quello montato nelle due generazioni precedenti, la quarta edizione della BMW M3 presentava un motore V8 aspirato. Questo propulsore quattro litri dagli alti regimi erogava 309 kW/420 CV, pesava soltanto 202 chilogrammi ed era quindi 15 kg più leggero di quello montato precedentemente. L'utilizzo del concetto della costruzione leggera intelligente fu perseguito anche in altre aree. Per esempio, la BMW M3 Coupé presentava di serie un tetto in CRP, la struttura in fibra la quale rimaneva visibile sotto uno strato di vernice trasparente. L'assale anteriore della vettura fu realizzato quasi interamente in alluminio.

L'autunno del 2007 vide il lancio sul mercato della versione quattro porte della BMW M3, che accelerava da 0 a 100 km/h in 4,9 secondi e che era quindi soltanto un decimo di secondo più lenta della Coupé. La Cabrio completò la gamma di modelli pochi mesi più tardi nella primavera del 2008.

2014 – Motori dall'innovativa tecnologia e struttura in costruzione leggera

Con il lancio della quinta generazione nella primavera del 2014, BMW M GmbH non presentò soltanto la Berlina e la Coupé per la prima volta in contemporanea, ma cambiò anche la designazione dei modelli per stare in linea con la nuova nomenclatura dei modelli di serie. Quindi, la Berlina porta il nome BMW M3 e la Coupé BMW M4 – come la Cabrio che è disponibile fin dall'autunno del 2014.

Il motore sei cilindri in linea, di sviluppo interamente nuovo, che presenta la tecnologia M TwinPower Turbo ed un concetto ad alti regimi eroga una potenza massima di 317 kW/431 CV ed una coppia massima di 550 Nm disponibile in un ampio arco di giri, superando così di quasi il 40 per cento la coppia massima offerta dalla precedente BMW M3. I consumi di carburante e le emissioni sono inferiori di circa il 25 per cento. Sia la BMW M3 Berlina sia la BMW M4 Cabrio accelerano da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi (con la trasmissione opzionale a doppia frizione e a 7 velocità).

Per arrivare al massimo livello della dinamica di marcia insieme ad un'efficienza eccezionale nei consumi, il peso del veicolo (con equipaggiamento standard) è stato ridotto di circa 80 chilogrammi rispetto al modello precedente. Anche questo è stato reso possibile grazie all'attuazione coerente di misure di costruzione leggera intelligente.

Queste comprendono, tra l'altro, un maggiore utilizzo di materiali leggeri come il CFRP e l'alluminio per numerosi componenti delle sospensioni e della carrozzeria.

“Buon compleanno, BMW M3” – amici e compagni fanno gli auguri in occasione del 30° anniversario della vettura

“Sentirò sempre un attaccamento molto speciale alla BMW M3. Mio padre guidava una BMW M3 nera. Io stesso divenni un campione DTM nel 2012 alla guida di una BMW Bank M3 nera opaca. Tutti i modelli della BMW M3 di serie hanno questo carattere corsaiolo molto speciale – simile a quello della nuova BMW M4. BMW M GmbH è riuscita a portare in strada una sensazione da pista. Non è davvero facile rendere un'auto così potente compatta e adatta a circolare su strada come ha fatto BMW con la M3. La BMW M3 è sportività nella sua forma più pura. E sarà sempre un punto di riferimento nei miei ricordi”.

Bruno Spengler, pilota professionista, ha gareggiato nel DTM 2016 con il Team BMW MTEK ed è stato campione DTM nel 2012 con una BMW M3 DTM

“La BMW M3 è un'auto affascinante – oggi così come lo era 30 anni fa. Io stesso ho guidato in pista una M3 di quei tempi. E, rispetto alle nostre auto da corsa di oggi, era veramente difficile trovarsi dietro quel volante. Durante il mio primissimo anno di DTM nel 2013, ho festeggiato la vittoria al volante di una BMW M3 DTM dell'epoca moderna. E' stato per me un momento molto speciale. E penso che la BMW M3 sia fatta semplicemente per creare tali momenti speciali”.

Timo Glock, pilota professionista, ha gareggiato per il Team BMW RMG nel DTM del 2016 e 91 volte nei Gran Premi di Formula 1 tra il 2004 ed il 2012

“Per moltissime persone – ed anche per me – la BMW M3 è sinonimo di successo in pista. I suoi geni sportivi erano già evidenti nel 1986 e lo sono ancora oggi. Per me come pilota, è una bella sensazione essere in grado di guidare una simile automobile fuori della pista. La BMW M3 è una leggenda per tante buone ragioni”.

Martin Tomczyk, pilota professionista, ha guidato per il BMW Team Schnitzer nel DTM

“La BMW M3 è senza dubbio l'auto più importante della mia lunga carriera di pilota. Con quest'auto ho vinto il WTCC, il titolo DTM, il Campionato Italiano Turismo, e ho ottenuto diverse vittorie in tutta Europa. Fin dal primissimo giorno, la BMW M3 si è dimostrata vincente e ha mantenuto questa posizione per decenni. Gli appassionati l'adorano – e lo stesso vale per me”.

Roberto Ravaglia, ex pilota professionista, il primo campione di auto turismo della storia (1987), fondatore del Team ROAL Motorsport

“La BMW M3 è una vera icona. Quando quest'auto ha fatto il suo debutto nelle corse nel 1987, si dimostrò vincente fin dall'inizio, diventando l'auto turismo di maggiore successo di tutti i tempi. Guidare quest'auto è stato sempre molto divertente. Ho vissuto tanti bei momenti e festeggiato tante vittorie con quest'auto. Ho sviluppato un legame molto stretto con la BMW M3”.

Johnny Cecotto, ex pilota professionista, 1989-1992 10 vittorie DTM con una BMW M3, vincitore nel 1990 della 24 Ore di Spa a bordo di una BMW M3, vincitore nel 1992 della “24 Ore del Nürburgring” al volante di una BMW M3, vincitore nel 1993 della Coppa ADAC GT con una BMW M3 GTR, due volte campione mondiale di motociclismo (1975/1978)



“Per me la BMW M3 è semplicemente la migliore. Credo che tutti associno immediatamente la BMW M3 a BMW M GmbH, anche più della M1 e della M5. Una parte importante del suo fascino è indubbiamente il risultato della sua carriera nelle corse. Dopo tutto, a tutt’oggi, la BMW M3 è l’auto turismo di maggiore successo. Io stesso possiedo quattro BMW M3 di diverse annate: la mia favorita è quella appartenente alla prima generazione – e questo non soltanto perché le BMW classiche sono la mia passione, ma anche perché io personalmente penso che il design di quella vettura sia semplicemente il più bello”.

Felipe Garcia, appassionato e collezionista di BMW, fondatore della Mint Classics di Münster, concessionario della “Bavarian Sports Cars”.

Per ulteriori informazioni

Alessandro Toffanin
BMW Group Italia
Product Communication Specialist
E-mail: alessandro.toffanin@bmw.it

Il BMW Group

Con i suoi tre marchi BMW, MINI e Rolls-Royce, il BMW Group è il costruttore leader mondiale di auto e moto premium ed offre anche servizi finanziari e di mobilità premium. Come azienda globale, il BMW Group gestisce 31 stabilimenti di produzione e montaggio in 14 paesi ed ha una rete di vendita globale in oltre 140 paesi.

Nel 2015, il BMW Group ha venduto circa 2,247 milioni di automobili e 137.000 motocicli nel mondo. L’utile al lordo delle imposte per l’esercizio 2015 è stato di 9,22 miliardi di Euro con ricavi pari a circa 92,18 miliardi di euro. Al 31 dicembre 2015, il BMW Group contava 122.244 dipendenti.

Il successo del BMW Group si fonda da sempre su una visione sul lungo periodo e su un’azione responsabile. Perciò, come parte integrante della propria strategia, l’azienda ha istituito la sostenibilità ecologica e sociale in tutta la catena di valore, la responsabilità globale del prodotto e un chiaro impegno a preservare le risorse.

www.bmwgroup.com
Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>
Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>
YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>
Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>