



Z4 M Roadster a Coupe (E85/86), 2006

Tyto dva vozy navazovaly na řadu, kterou odstartoval model Z3 a poháněl ji motor S54 B32 o objemu 3 246 cm³, představený v automobilu E46 M3. Zvenčí se vzhled rodiny Z4 oproti vozům Z3 výrazně změnil, jemné křivky ustoupily dramatictější vytesanému vzhledu. K vizuální dramatictosti modelů Z4 M Roadster a Coupe z roku 2006 přispěly také hluboko zasazené části karoserie, černé mřížky chladiče, zadní difuzor, kola „M Double-Spoke“ z lehké slitiny a čtveřice koncovek výfuku.

Výkon a točivý moment zůstaly stejné, 343 koní při 7 900 ot/min a 365 Nm při 4 900 ot/min; všechny vozy Z4 M pak byly vybaveny šestistupňovou manuální převodovkou ZF a technologií „M Differential Lock“. Oproti standardním verzím došlo k několika změnám podvozku. Řízení bylo zcela odlišné, místo elektricky asistovaného systému standardních modelů Z4 dostaly nové modely M rychlejší hydraulické hřebenové řízení z vozů M3. Stejně jako další automobily M byly rovněž Z4 M neskutečně rychlé, dosáhly 100 km/h během 5 sekund a maximální rychlost činila 250 km/h. Ačkoliv postrádaly extrémní blatníky svého předchůdce, i tak zůstal jejich vzhled poměrně kontroverzní.

M3 (E90, E92 a E93), 2007

S uvedením generace E90, která se poprvé představila v podobě konceptu M3 na ženevském autosalonu v roce 2007, získalo M3 poprvé osmiválec. Nabídka se skládala ze tří modelů: čtyřdveřového sedanu E90, kupé E92 a kabrioletu E93. Verze sedan a kupé se na trh dostaly ještě téhož roku, kabriolet na jaře roku následujícího.



Všechny tři vozy poháněl nový celohliníkový osmiválec S60 B40 se zdvihovým objemem 3 999 cm³ a čtyřmi horními vačkami. Sací vačky neobvykle poháněly řetězy, vačky výfukové ozubená kola. Osmiválec dosahoval výkonu 414 koní při 8 300 ot/min, zpočátku měl šestistupňovou manuální převodovku. Na jaře 2008 BMW nabídlo model M3 s novou šestistupňovou dvouspojkovou převodovkou M DCT, která dokázala řadit za méně než 100 milisekund. Tím se zkrátil čas zrychlení na 100 km/h o 0,3 sekundy a, stejně jako předchozí převodovky SMG, nabízela i tato manuální i automatické řazení.

V nabídce se objevilo také několik limitovaných verzí. Model M3 GTS Coupe z roku 2009 nabízel výkon 444 koní, vážil o 136 kg méně než standardní verze a sprint na 100 km/h zvládl za 4,3 sekundy. Sedan CRT (Carbon Racing Technology) vážil o 45 kg méně než standardní čtyřdveřový vůz, byl ale plně vybaven satelitní navigací a špičkovým zvukovým systémem. Objevil se v roce 2011, tedy ve stejném roce, kdy z výrobních linek sjel poslední sedan.

BMW X5 a X6 M (E70 a E71 a F85 a F86), 2009

První M verze vozů BMW „X“ se objevily koncem roku 2009 a vyvolaly zděšení u některých puristů, pro které byla myšlenka SUV s označením M v rozporu s dědictvím BMW Motorsportu. Vozy však patřily ve své třídě k nejvýkonnějším na světě. Oba modely vyráběl závod ve Spartanburgu za použití motorů dodaných z Německa, oba navíc poháněla upravená verze celohliníkového osmiválce N63 o objemu 4 395 cm³, nazvaná S63 B44O0.

Motor dostal upravené písty a hlavy válců, největší změna se však týkala přeplňování: S63 byl vybaven turbodmychadly twin-scroll, technologií, která reaguje rychleji než konvenční konstrukce single-scroll. U turbodmychadla twin-scroll je sání výfukových plynů rozděleno do dvou kanálů uvnitř samotného krytu turbodmychadla, přičemž překřížené výfukové potrubí přivádí synchronizované pulzy výfukových plynů do každého z kanálů z obou řad válců. Motor S63 navíc disponoval systémem sání vzduchu s vysokým průtokem. Výsledkem byl výkon 555 koní při 6 000 ot/min a mohutný točivý moment 678 Nm mezi 1 500 a 5 650 ot/





min. Oproti standardnímu motoru N63 to představovalo výrazný nárůst o 155 koní.

Modely X5 a X6 byly namísto dvouspojkové převodovky vybaveny odolnou verzí automatické převodovky ZF 6HP vyladěné tak, aby umožňovala rychlejší řazení nahoru než převodovka standardní, software nadto v manuálním režimu zabráňoval automatickému řazení nahoru při dosažení otáčkového limitu. Systém pohonu všech kol xDrive byl kalibrován tak, aby poskytoval větší podíl točivého momentu na zadní kola, než tomu bývá standardně, oba modely pak dostaly systém Dynamic Performance Control (DPC).

DPC byl aktivní zadní diferenciál, který napomáhal agilně řízení tím, že přenášel dodatečný točivý moment na kolo s největší přílnavostí. DSC měl u těchto modelů speciální režim M Dynamic Mode, jenž rozdělával více točivého momentu na zadní nápravu a umožňoval jízdu v přetáčivém smyku. Ačkoli tedy automobily X5 M a X6 M možná nenaplnily obecnou představu o tom, jaký by měl být vůz BMW M, nikdo nemohl BMW obvinít z toho, že by v oblasti výkonu či jízdních vlastností dělalo nějaké kompromisy.

V roce 2014 BMW představilo M verze založené na novém modelu F15 X5 – F85 X5 M a F86 X6 M. Osmiválec se dvěma turbodmychadly a objemu 4,4 l dosahoval výkonu 567 koní a 750 Nm, šestistupňovou automatickou převodovku nahradila osmistupňová ZF Steptronic. Výkon zůstal ohromující – X5 M i X6 M dokázaly zrychlit na 100 km/h za pouhé 4,2 sekundy.

Závody o výkon však ještě neskončily. Od roku 2018, kdy byla uvedena na trh nová řada X5 a X6, poskytovaly verze M výkon 600 koní (X5M a X6M) a 625 koní (X5M a X6M Competition).

M Coupe řady 1 (E82), 2010

Možná to není nejhezčí automobil divize M, koncepčně se však vůz s podivným názvem M Coupe řady 1, uvedený na trh v roce 2010, svou velikostí nejvíce blížil původnímu modelu E30 M3. Tím však podobnost končila, neboť novější vůz byl vybaven verzí řadového šestiválce N54 o objemu 2 979 cm³ se dvěma turbodmychadly. Stal se tak nejen prvním strojem M poháněným motorem s turbodmychadlem, ale také prvním vozem, který při dosahování výkonu spoléhal více na točivý moment než na samotnou koňskou sílu.

Přestože výkonem zaostával o 79 koní za modelem E90 M3, poskytoval při mírné jízdě vyšší točivý moment, než dokázal nabídnout vůz M3. V absolutních číslech to znamená 335 koní při 5 900 ot/min a 450 Nm mezi 1 500 a 4 500 ot/min, přičemž s dočasným zvýšením o 53 Nm se mohl točivý moment krátce vyšplhat až na 500 Nm. Řazení probíhalo pouze pomocí šestistupňové manuální převodovky, automatická převodovka k dispozici nebyla. M Coupe se z klidu na 100 km/h rozjelo za 4,8 sekundy. Pohotovostní hmotnost 1 495 kg, rozložení hmotnosti 50/50 a obvyklý samosvorný diferenciál přispívaly vzrušujícímu zážitku pro řidiče. Kompaktní charakter M Coupe z něj učinil favorita pro silniční testování, přestože vizuálně šlo o ošklivé káčátko rodiny M Coupe.

M5 (F10), 2012–2018, M5 (F90) od roku 2018

V roce 2012 nahradila model E60 M5 s desetiválcem a vesmírným výkonem novinka F10 M5 s přeplňovaným osmiválcem S63 o objemu 4 395 cm³, výkonu 553 koní a točivém momentu 680 Nm. Navzdory těmto ohromným číslům se novému M5 nepodařilo nadšence okouzlit stejným způsobem jako jeho předchůdci. Verze se sedmistupňovou převodovkou DCT vážila o 125 kg více než E60 SMG a nasazení syntetizovaného zvuku

motoru prostřednictvím audiosystému se nevyrovnalo svůdnému řevu, který vydával atmosférický desetiválec v plné síle. Stejně jako u současných modelů M3 a M4 bylo nutné syntetickým zvukem kompenzovat nedostatek přirozeného tónu nasávání, což je nevyhnutelný vedlejší účinek přeplňování turbodmychadlem.

První přeplňovaná M5 nicméně dokázala zrychlit na 100 km/h za 4,2 sekundy a dosáhnout elektronicky omezené maximální rychlosti 250 km/h. Bez tohoto omezení by maximální rychlost činila 300 km/h. V závodní výbavě, dostupné od roku 2014, se výkon zvýšil na 567 koní, jubilejní edice k třicátému výročí, v rámci níž se vyrobilo tři sta kusů, dosahovala výkonu 592 koní a točivého momentu 700 Nm. V této úpravě se čas zrychlení na 100 km/h zkrátil na 3,9 sekundy. Model F10 M5 se vyráběl v Dingolfingu souběžně se standardní řadou.

Verze M6 – F12 kupé a F13 kabriolet – poháněl stejný motor o výkonu 553 koní a sedmistupňová převodovka DCT, díky karbonové střeše a dalším opatřením však vážilo kupé o 140 kg méně než M5. Od roku 2018 přijala nová M5 šesté generace (F90) systém pohonu všech kol xDrive. Ještě extrémnější verze M5 CS pak byla k dispozici v roce 2021. Tyto dva modely s osmiválcem dosahovaly výkonu 600, respektive 635 koní.



M135i, M140i, M235i (F20) 2012–2019, M135i (F40) od roku 2019

Hatchback M135i se představil na ženevském autosalonu v roce 2012 a poháněl ho řadový šestiválec N55 o výkonu 316 koní při 5 800 ot/min. Představoval novou kategorii výkonných vozů společnosti z nové divize BMW M Performance Automobiles, jež měla nabízet o něco méně extrémní verze vozů z rodiny M, co se týče pocitu z jízdy a použitelnosti. Jako takové proto modely M135i ani M235i Coupe nebyly „plnohodnotnými“ automobily M. Motor N55 nahradil motor N54, a přestože měl stejný zdvihový objem, obdržel jedno turbodmychadlo twin-scroll namísto dvou turbodmychadel single-scroll.

V roce 2015 prošel model M135i faceliftem a dostal o 6 koní navíc, aby se výkonem vyrovnal M235i Coupe, uvedenému na trh v roce 2014, s výkonem 322 koní. Oba vozy měly buď šestistupňovou manuální převodovku, nebo vynikající tradiční automatickou převodovku ZF namísto dvouspojkové převodovky. Ačkoli se jednalo o „malé“ vozy M, jejich síla s tím nekorespondovala – M135i s manuální převodovkou dosáhl rychlosti 100 km/h za 5,1 sekund, s automatem ještě rychleji, za 4,9 sekund. Navzdory kompaktnějším rozměrům nebyl ani jeden z vozů lehký – M135i vážil 1 425 kg, zatímco F80 M3 1 520 kg. Výroba probíhala na hlavní lince řady 1 v Lipsku a automobily nabízely nadšencům mnohem nižší cenu za to, že mohou okusit produkty divize M.



Spolu s faceliftem exteriéru v letech 2015 až 2017 došlo ke zvýšení výkonu sportovního modelu M135i na 326 koní. V roce 2017 byl nahrazen modelem M140i, který využíval stejný motor, ale s výkonem 340 koní. V návaznosti na to se z vozu M235i stalo BMW M240i. V roce 2019 se opět vše změnilo, protože řada 1 převzala platformu s pohonem předních kol, kterou již známe z řady 2 Active Tourer. Třetí generaci M135i nyní poháněl dvoulitrový turbo čtyřválec o výkonu 306 koní spojený s pohonem všech kol xDrive. Model 128ti s pohonem předních kol, cílící na Golf GTI, přibyl v roce 2020.

M3 a M4 (F80 a F82), 2014

Zde se příběh automobilů M stává matoucím. Vůz M3 ve svém nejčistším slova smyslu, tedy třídvéřové kupé, přestal existovat v červenci 2013, kdy byl vyroben poslední vůz generace E90. Jeho náhrada, F80 M3, se objevila jako sedan až v modelovém roce 2014, neboť právě tehdy BMW vytvořilo řadu 4 jako samostatné označení pro kupé, z dřívějšího M3 Coupe se tedy stalo M4.

Model F80 znamenal návrat k řadovému šestiválci na bázi přeplňovaného motoru N55 o objemu 2 979 cm³. Verze S55 Motorsport se od standardní N55 podstatně lišila. Přešla na dvojité turbodmychadlo single-scroll, dosahovala výkonu 425 koní mezi 5 500 a 7 300 ot/min a točivého momentu 555 Nm mezi 1 850 a 5 500 ot/min. Přestože měl model F80 M3 čtyři dveře, nabídl karbonovou střechu a s manuální šestistupňovou převodovkou dokázal zrychlit na 100 km/h za 4,3 sekundy, respektive za 4,1 sekundy v případě sedmistupňové dvouspojkové převodovky.



^ **Kompaktní model M2 znovu oživil ducha dřívějších a jednodušších vozů M3 z éry jejich největší slávy**

Model M4, vyráběný v Regensburgu, měl stejný výkon jako M3, ale na střechu, hnací hřídel, víko zavazadlového prostoru a přední rozpěrnou tyč použili ve výrobě karbon. Jednalo se také o první automobil M s elektrickým posilovačem řízení a technologií Active Sound, která v kabině zesilovala přirozený zvuk motoru. Model M4 měl sice daleko k prvnímu modelu E30 M3, vysloužil si však nálepku jednoho z nejrychlejších vozů, které kdy nesly slavný znak M.



Dobrodružství i neštěstí

Podnikavá 80. léta 20. století BMW prospěla. Deregulované finanční prostředí na západních trzích pomohlo k 50% nárůstu prodeje a obrovskému skoku ve veřejné image společnosti. Každý nyní věděl, co BMW je a co jeho značka představuje. Začátek 90. let se vydařil stejně tak. Společnost obratně obeplula recesi z let 1992 a 1993, která způsobila velké ztráty těm německým společnostem, jež expandovaly příliš zbrkle během krátkodobého boomu po sjednocení Německa v roce 1990. Řada 3 v novém kabátě zastupovala nejvкусnější vůz té doby pro profesionály a podnikavce šplhající po firemním žebříčku, z linek těchto vozů sjíždělo až 1 200 kusů denně. Slibné iniciativy navíc přicházely téměř ze všech oblastí společnosti, od recyklace součástek a spolupráce s Rolls-Roycem na letadlových motorech až po vysoce prestižní vývoj pokročilých motorů s McLarenem pro automobil, jenž se stal tím nejrychlejším silničním vozem na světě.

I když tato situace působila uklidňujícím dojmem, alespoň pro vnější pozorovatele, do budoucnosti hledící Eberhard von Kuenheim a jeho mladý hvězdný poručík Wolfgang Reitzle připustili obavy z některých neviditelných sil průmyslu, jež mohly pozici BMW oslabit. Patřily mezi ně zejména vysoké náklady na výrobu automobilů v Německu (což mělo brzy kompenzovat otevření závodu ve Spojených státech) a vstup japonských společností do prémiové oblasti trhu. Ty přinesly nízké ceny a rychlý vývoj nových modelů. S odkazem na cenovku 40 000 dolarů uvedenou ve Spojených státech u právě představeného vozu Lexus si Reitzle pro *Financial Times* postěžoval: „Je to agresivní cena: Japonci nám způsobují větší bolesti hlavy než naši evropští konkurenti.“

Kromě skutečných nákladů na vývoj a výrobu vozů se navíc objevil ještě jeden velký otazník. Může dosavadní velmi úspěšná strategie BMW, zaměřená na tři výrobní pilíře a soustředěná kolem sedanů, přinášet i nadále růst, který by ji poháněl až do dalšího století?

Při cestě do Japonska roku 1987 navrhl Reitzle von Kuenheimovi, že by BMW mohlo vstoupit do segmentu terénních vozů (jenž v té době tvořil jen malý zlomek trhu) koupí Land Roveru. V rozhovoru pro *Manager Magazine* v roce 1993 von Kuenheim tuto situaci vysvětlil: „Pokud to bude nutné, koupíme jejich byznys s menšími vozy. Chceme terénní



▲ Únor 1994: Výkonný ředitel Roveru John Towers (vpravo) uzavírá dohodu o převzetí se svým protějškem z BMW Berdem Pischetsriederem

◀ Společnost BMW se vrhla na Rover – zpráva překvapila celý průmysl a dostala se na titulní strany novin; zde *Coventry Evening Telegraph*

