

BMWCLAF NEWS

“Desfrute sua BMW com as boas coisas da vida”

I. Editorial Julio Reyes, Presidente BMWCLAF

Decorridos mais 2 anos desta pandemia, todos estamos retornando à vida normal, seja no trabalho, seja no lazer, seja nas atividades dos Clubes BMW ao redor do mundo, porém com todos os cuidados recomendados pelas organizações de saúde dos governos dos nossos países. Neste ano de 2022, quando a divisão M(Motorsport) da BMW completa 50(Cinqüenta) anos de existência com orgulho, temos muito o que comemorar. Em primeiro lugar a aquisição concluída em março pela BMW da Alpina, depois de mais de 05(Cinco) décadas de cooperação e produção conjunta, com veículos ícones que todos nós desejamos; a produção atual coordenada por Buchloe e pela família Bovensiepen continuará até 2025, quando a Alpina comemorará 60(Sessenta) anos de existência, ocasião em que seguirá novos rumos, desta vez sob o comando do BMW Group. Em maio, tivemos o tradicional Concurso de Elegância de Villa D' Este, tendo como principal patrocinador o BMW Group Classic, onde vimos o que existe de melhor no mundo automobilístico clássico, de performance e de tecnologia de todos os tempos, incluso os novos lançamentos da BMW i, da BMW M e da BMW Motorrad, com a presença do BMW i7, do BMW M4 CSL e da BMW RR 50M. Em julho teremos a Assembléia Anual da BMWCLAF a ser realizada fora da nossa jurisdição territorial, excepcionalmente em Munique e Berlim, Alemanha, com a presença dos Clubes BMW da América Latina e Caribe. Em outubro o BCIC - BMW Clubs International Council celebrará 41 anos de fundação em uma assembléia novamente presencial em Munique, com a participação das 16(Dezesseis) Federações de Clubes BMW, motivo de grande entusiasmo, quando discutiremos os rumos futuros dos Clubes Oficiais, sua maior integração com os Concessionários, Subsidiárias e Importadores e as atividades sociais/beneméritas com seus membros, fervorosos amantes e embaixadores da marca. Seguimos com nossa filosofia baseada no nosso Slogan “Desfrute o seu BMW com as coisas boas da vida”, tudo com muita emoção, prazer, saúde, paz e prosperidade. Saudações Bávaras e que este ano de 2022 seja inesquecível para todos nós. Que Deus os abençoe.



BMW Clubs
Latin America
Federation



BMW Clubs
International Council



XIII Convenção BMWCLAF - O Mundo BMW, Julho 2022, Munique e Berlim, Alemanha

Finalmente vamos desfrutar o Mundo BMW na Alemanha. A XIII Convenção da BMWCLAF - BMW Clubs Latin America Federation será realizada de 30 de junho a 10 de julho de 2022 nas cidades alemãs de Munique e Berlim, ocasião em que visitaremos as principais atrações da marca como a Fábrica de Motos BMW de Berlim, o BMW Motorrad Days 2022, o BMW Welt, o BMW Museum, a BMW Classic, a Fábrica de Automóveis BMW de Munique, as Concessionárias BMW Zentrum e BMW Niederlassung e o novo MotorWorld.



II. BMW M Studio(Garching) - Portrait

BMW M GmbH (anteriormente: BMW Motorsport GmbH) é uma subsidiária do fabricante de automóveis alemão BMW Group.

BMW M, “M” (para automobilismo) foi inicialmente criado para facilitar o programa de corridas da BMW, que teve muito sucesso nas décadas de 1960 e 1970.

Com o passar do tempo, a BMW M começou a complementar o portfólio de veículos BMW com modelos de acabamento superior especialmente modificados, pelos quais agora são mais conhecidos do público em geral.

Esses carros com o emblema M tradicionalmente incluem motores modificados, transmissões, suspensões, acabamento interno, aerodinâmica e modificações externas para diferenciá-los dos modelos correspondentes.

Todos os modelos M são testados e ajustados nas instalações privadas da BMW no circuito de corridas de Nürburgring, na Alemanha. A BMW M continua sendo a única empresa baseada em desempenho que atende motocicletas ao mesmo tempo, especificamente a BMW S1000RR.



BMW M Studio - Main Room - Internal View 01

II. BMW M Studio(Garching) - Portrait

Impulsionados pelo automobilismo, os automóveis BMW M atendem aos mais altos padrões de agilidade, dinâmica e potência.

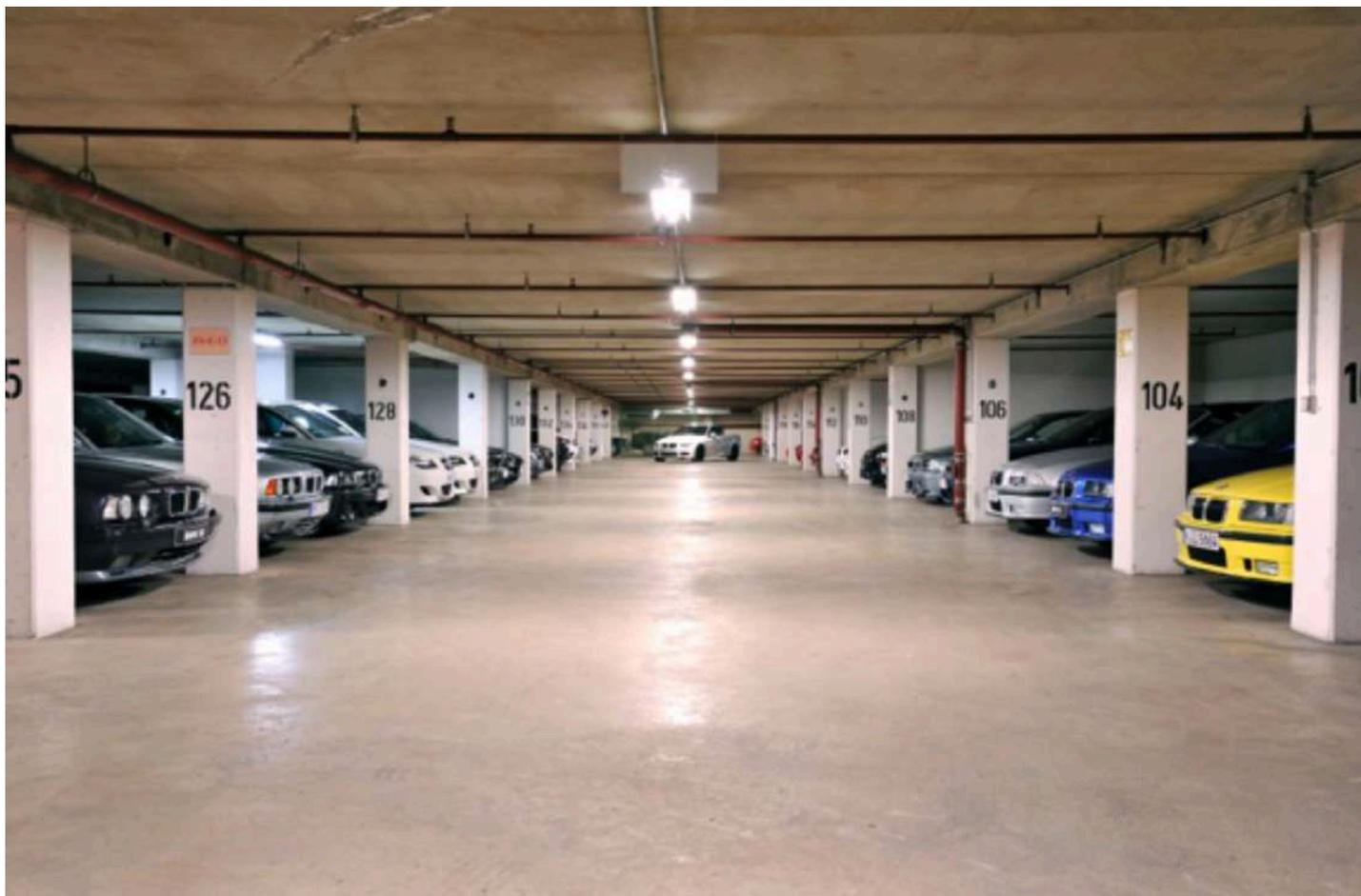
Motores potentes combinados com design expressivo, acessórios exclusivos e alta funcionalidade permitem que você sinta quanta paixão existe em cada parte desses carros de alto desempenho.

O escritório principal da BMW Motorsport está localizado em Garching, perto de Munique, e se chama M Studio.

Neste edifício são idealizados os novos lançamentos da BMW M, bem como todos os modelos de competição.

No andar principal, logo na entrada, veremos sempre alguns novos modelos M da BMW em exibição.

No subsolo deste edifício há uma grande coleção de carros BMW M Classic e carros individuais.



BMW M Studio Collection

II. BMW M Studio(Garching) - Portrait



BMW M Studio - Main Room - Internal View 02



BMW 750iL E38 L7 Individual - Karl Lagerfeld

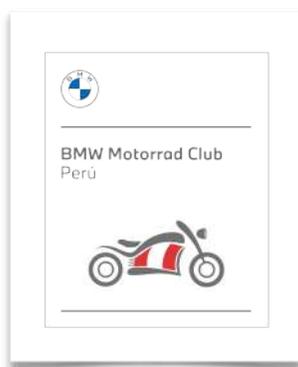
II. BMW M Studio(Garching) - Portrait



BMW Individual



BMW M Studio - Main Room - Internal View 03



III. BMW MCP - BMW Motorrad Club Peru - Portrait

BMW MCP - BMW Motorrad Club Peru é uma associação de motociclistas sem fins lucrativos que faz da paixão por motocicletas um modo de vida. São duas rodas que os levam para conhecer muitos lugares do interior do país e até chegar a destinos internacionais.

Esta associação começou formalmente em agosto de 2017 quando fizeram uma viagem a Quito no Equador para associar o Clube à BMWCLAF - BMW Clubs Latin America Federation. Antes era um grupo de entusiastas que compartilhavam a paixão motociclista e coordenavam passeios em um chat no WhatsApp, hoje são quase 200 membros.

Eles saem para rodar nas clássicas “quintas motociclistas” e a última quinta-feira de cada mês é a “quinta-feira do churrasco”, onde também participam familiares, amigos e potenciais sócios que querem saber mais sobre o Clube. Nos fins de semana planejam passeios com maior distância, cuja duração, varia de algumas horas a alguns dias.



BMW Motorrad Club Peru - Lima, Peru - Novembro, 2020

III. BMW MCP - BMW Motorrad Club Peru - Portrait

Periodicamente são organizados cursos de formação em primeiros socorros, mecânica básica e condução "todo terreno" para saber como se comporta a moto no referido terreno, dominar melhor a condução e saber reagir e, acima de tudo e mais importante, saber "o que não fazer ou fazer" com base em experiências passadas.

Este clube não é apenas para diversão, mas também promove, dentro das diretrizes gerais, a participação de seus associados em atividades sociais de forma a gerar um impacto positivo no meio ambiente. A principal atividade do ano é o "Natal Infantil", no qual todos colocamos nossos ombros para possibilitar um momento de alegria natalina em um lugar remoto e com poucos recursos. Buscamos um impacto positivo nas pessoas que apoiamos e elas podem encontrar motivação adicional para melhorar.



III. BMW MCP - BMW Motorrad Club Peru - Portrait

Nos fins de semana planejam passeios com maior distância cuja duração, varia de algumas horas a alguns dias.

Todos os anos é organizada uma viagem anual que integra todos os parceiros em um clima de camaradagem, união e ajuda social, além de conhecer muitas partes do Peru.

Por pertencer à BMWCLAF - BMW Clubs Latin America Federation, somos o Clube Oficial de Motos no Peru e com isso temos o direito oficial de usar a marca BMW em nossas diferentes atividades e eventos.

Além disso, fazendo parte desta comunidade, estamos em contato com os diferentes Clubes BMW na América Latina e Caribe.

Paul Tejada, o atual Presidente do BMW Motorrad Club Peru, é um grande embaixador e entusiasta da BMW Motorrad, além de manter o BMW MCP em constante atividade social e benemérita, sempre incrementando o número de sócios.



BMW Motorrad Club Peru - Laraos, Peru - Março, 2021

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 01. BMW 3.0 CSL E9 Batmobile i6

O BMW E9 é uma gama de cupês produzidos de 1968 a 1975. Inicialmente lançado como o modelo 2800 CS, o E9 foi baseado nos cupês BMW 2000 C / 2000 CS de quatro cilindros, que foram ampliados para caber no BMW M30 de seis cilindros motor. A carroceria do E9 foi construída pela Karmann.

Como carro de corrida, o E9 teve muito sucesso no Campeonato Europeu de Carros de Turismo e na Deutsche Rennsport Meisterschaft, especialmente o modelo de homologação 3.0 CSL.

O primeiro dos cupês E9, o 2800 CS, substituiu o 2000 C e o 2000 CS em 1968. O designer principal foi Wilhelm Hofmeister. A distância entre eixos e o comprimento foram aumentados para permitir que o compartimento do motor fosse longo o suficiente para acomodar o novo motor de seis cilindros em linha de codinome M30, e a frente do carro foi reestilizada para se assemelhar ao sedã E3. As vantagens do CS eram, portanto, estritamente visuais para começar. O 2800 CS usou a versão de 2.788 cc (170,1 cu in) do motor usado nos sedãs E3. O motor produziu 125 kW (168 hp) a 6.000 rpm. O 2800 CS não só era mais leve que o 2000 CS anterior, como também tinha um aspecto frontal menor, aumentando ainda mais a vantagem de desempenho. O peso do 2800 CS é de 1.420 kg (3.131 lb). O 2800CS foi substituído pelo 3.0 CS e 3.0 CSi em 1971, que foi perfurado para fornecer um deslocamento de 2.986 cc (182,2 cu in). O 3.0 CS tem uma taxa de compressão de 9,0:1, carburadores duplos e produz 134 kW (180 hp) a 6.000 rpm. O 3.0 CSi tem uma taxa de compressão de 9,5:1, injeção eletrônica de combustível Bosch D-Jetronic e produz 149 kW (200 hp) a 5500 rpm. As opções de transmissão eram manual de 4 velocidades ou automática de 3 velocidades.



BMW 3.0 CSL E9 Batmobile

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 01. BMW 3.0 CSL E9 Batmobile i6

Introduzido em maio de 1972, o 3.0 CSL foi uma homologação especial construída para tornar o carro elegível para competir no Campeonato Europeu de Carros de Turismo. 1.265 foram construídos.

O "L" na designação significava leicht (leve), ao contrário de outras designações da BMW, onde significava lang (longo). A leveza foi alcançada com o uso de aço mais fino para construir a carroceria da unidade, eliminando o acabamento e a sonorização, usando portas de liga de alumínio, capô e tampa do porta-malas e janelas laterais Perspex. Os quinhentos CSLs 3.0 exportados para o Reino Unido não eram tão leves quanto os outros, pois o importador insistiu em manter o isolamento acústico, os vidros elétricos e os pára-choques E9 de estoque desses carros. O CSL não foi vendido nos Estados Unidos.

Inicialmente usando o mesmo motor que o 3.0 CS, o 3.0 CSL recebeu um aumento muito pequeno no deslocamento para 3.003 cc (183,3 cu in) aumentando o diâmetro do motor em um quarto de milímetro para 89,25 mm (3,51 in). Isso foi feito em agosto de 1972 para permitir que o CSL fosse disputado na categoria de corrida "mais de três litros", permitindo algum aumento no deslocamento nos carros de corrida. Em 1973, o motor do 3.0 CSL recebeu outro aumento mais substancial no deslocamento para 3.153 cc (3,2 L; 192,4 cu in) aumentando o curso para 84 mm (3,31 in), avaliado em 206 PS (203 hp's) a 5600 rpm e 286 N·m (211 lbs ft) a 4200 rpm de torque. Esta versão final do 3.0 CSL foi homologada em julho de 1973, juntamente com um pacote aerodinâmico, incluindo uma grande barragem de ar, aletas curtas ao longo dos pára-lamas dianteiros, um spoiler acima e atrás da borda de fuga do teto e uma asa traseira alta. As asas traseiras não foram instaladas na fábrica, mas foram deixadas no porta-malas para instalação após a compra. Isso foi feito porque as asas eram ilegais para uso nas estradas alemãs. O pacote aerodinâmico completo rendeu aos CSLs de corrida o apelido: "Batmobile".



BMW 3.0 CSL E9 Batmobile

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 02. BMW 2002 Turbo E20 i4

O 1600-2, como o primeiro BMW "02 Series" foi designado, era um BMW de nível básico e era menor, mais barato e menos bem equipado do que o New Class Sedan no qual se baseava. ilhelm Hofmeister atribuiu o projeto de duas portas aos designers da equipe Georg Bertram e Manfred Rennen. Com distância entre eixos 5 cm (2 pol) mais curta e cerca de 25 cm (10 pol) mais curta, principalmente pelo encurtamento do deck traseiro, o peso mais leve do de duas portas o tornou mais adequado do que o sedã New Class original para fins esportivos. Como resultado, o sedã de duas portas tornou-se a base da Série 02 esportiva.

Helmut Werner Bönsch, diretor de planejamento de produtos da BMW, e Alex von Falkenhausen, projetista do motor M10, cada um tinha um motor de dois litros instalado em um 1600-2 para seu respectivo uso pessoal. Quando perceberam que ambos haviam feito a mesma modificação em seus próprios carros, prepararam uma proposta conjunta para a diretoria da BMW para fabricar uma versão de dois litros do 1600-2. Ao mesmo tempo, o importador americano Max Hoffman estava pedindo à BMW uma versão esportiva da série 02 que pudesse ser vendida nos Estados Unidos.

De acordo com os modelos maiores de cupê e sedã de 4 portas, o motor 2.0 foi vendido em dois estados de sintonia: a base de carburador único 2002 produzindo 100 cv (74 kW; 99 hp) e o carburador duplo de alta compressão 2002 ti produzindo 120 PS (88 kW; 118 hp). O Automático 2002, com motor básico e transmissão automática ZF 3HP12 de 3 velocidades, ficou disponível em 1969.

O turbo de 2002 (E20) é apresentado no Salão do Automóvel de Frankfurt de 1973. Este foi o primeiro automóvel de produção turbo da Europa e da BMW. Produz 170 PS (125 kW; 168 hp) a 5800 rpm, com 240 N·m (177 lbs) de torque. Sua velocidade máxima é de 211 km / h (131 mph).



BMW 2002 Turbo E20

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 02. BMW 2002 Turbo E20 i4

O 2002 Turbo usou o motor 2002 tii com um turbocompressor twin-scroll de 0,55 bar desenvolvido em conjunto com a KK&K.

O carro tinha um radiador maior e radiador de óleo como padrão, os freios dianteiros eram um derivado ventilado do freio tii e os tambores traseiros eram um design de 250 mm que apareceria mais tarde na série E21 3. A caixa de câmbio era uma Getrag 232 reforçada 4 velocidades (exclusivo para o turbo de 2002) ou a relação estreita Getrag 235/5 5 velocidades (que também era opcional no tii de 2002), isso passou por um diferencial de deslizamento limitado de 3, 36:1 a 5,5 J13 rodas de aço de um design semelhantes aos que mais tarde apareceriam no E21. O interior adicionou um conjunto de medidores adicional para o medidor de impulso e o relógio, além de um painel de instrumentos vermelho com velocímetro de 240 km/h/150 mph, bancos esportivos e volante. A carroceria de aço apresentava um painel frontal diferente com um suporte de reboque adicional e aberturas de entrada de ar, e os arcos das rodas dianteiras e traseiras são cortados para permitir a instalação de rodas mais largas. Essas mudanças de carroceria são revestidas com extensões de arco de roda de fibra de vidro e um dique de ar dianteiro, todos aparafusados à carroceria, além de um spoiler traseiro de borracha na tampa do convés. Duas cores padrão estavam disponíveis: Chamonix (branco) e Polaris (prata), e os carros apresentavam listras / decalques no esquema de cores da BMW Motorsport nas laterais e no defletor de ar dianteiro. O Turbo de 2002 foi introduzido pouco antes da crise do petróleo de 1973, então apenas 1.672 foram construídos, como a BMW disse desde então: "A BMW construiu um carro que contradizia o espírito da época como nenhum carro antes".



BMW 2002 Turbo E20

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 03. BMW M1 E26 i6

O BMW M1 (código do modelo E26) é um carro esportivo de motor central produzido pela BMW de 1978 a 1981.

No final da década de 1970, a fabricante de automóveis italiana Lamborghini entrou em um acordo com a BMW para construir um carro de corrida de produção em quantidade suficiente para homologação, mas surgiram conflitos que levaram a BMW a produzir o carro por conta própria. O carro resultante foi vendido ao público, de 1978 a 1981, como BMW M1.

É o primeiro automóvel BMW de motor central a ser produzido em massa.

O M1 tem um chassi tubular de aço.

O cupê M1 foi construído à mão entre 1978 e 1981 sob a divisão de automobilismo da BMW como uma homologação especial para corridas de carros esportivos. A carroceria de fibra de vidro foi projetada por Giorgetto Giugiaro, inspirando-se no carro-conceito BMW Turbo de 1972. Como a engenharia do carro ainda estava incompleta, um grupo de ex-engenheiros da Lamborghini fundou uma empresa chamada Italy Engineering que se ofereceu para completar o design do carro. A menos de 16 quilômetros da oficina da Lamborghini, a engenharia do M1 foi concluída.

O motor tem seis corpos de borboleta separados, duplos comandos, 4 válvulas por cilindro e gera uma potência de 277 PS (204 kW; 273 hp) a 6.500 rpm e 330 N·m (243 lbs ft) de torque a 5.000 rpm na versão de estrada, dando ao carro uma velocidade máxima de 265 km/h (165 mph). O motor foi acoplado a uma transmissão manual de 5 velocidades feita pela ZF Friedrichshafen equipada com um diferencial de deslizamento limitado de 40% de bloqueio.



BMW M1 Procar E26 x Concorde

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 03. BMW M1 E26 i6

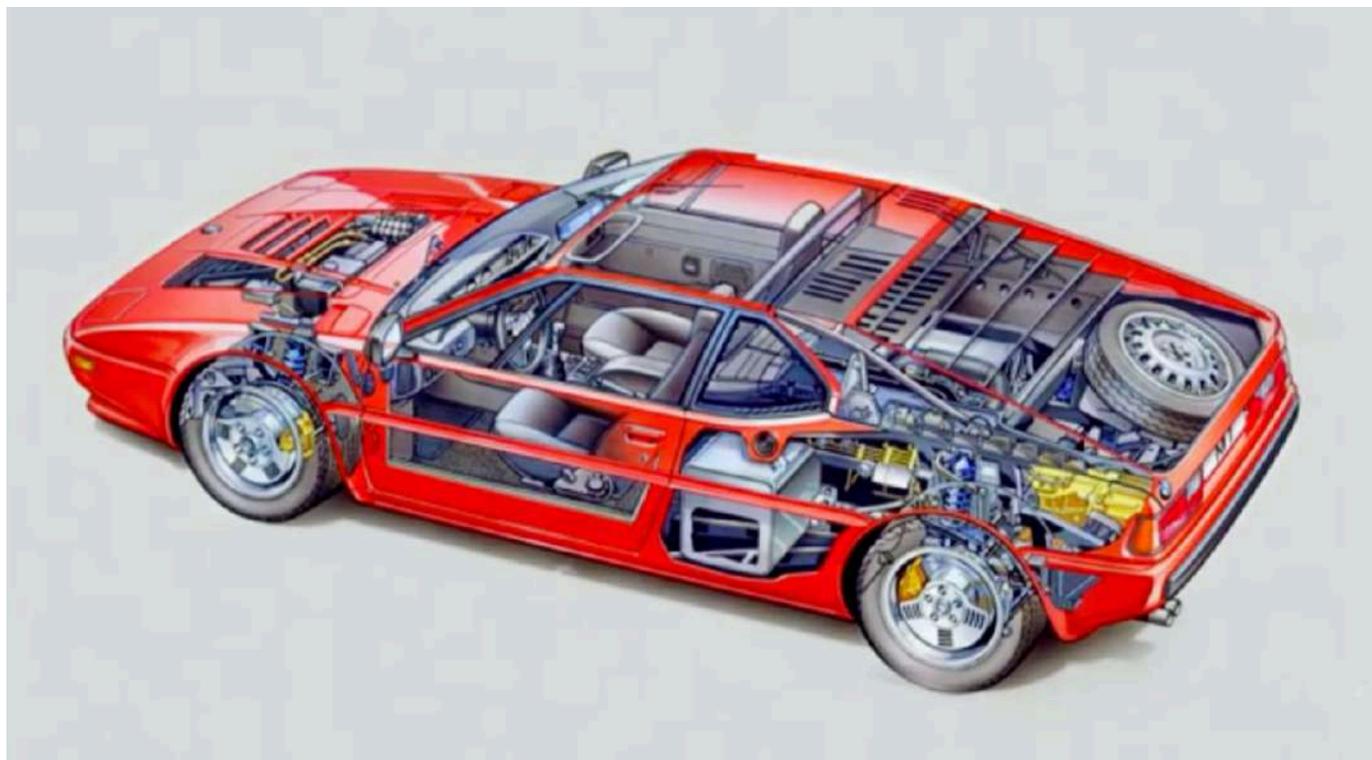
O motor tem seis corpos de borboleta separados, duplos comandos, 4 válvulas por cilindro e gera uma potência de 277 PS (204 kW; 273 hp) a 6.500 rpm e 330 Nm (243 lbs ft) de torque a 5.000 rpm na versão de estrada, dando ao carro uma velocidade máxima de 265 km/h (165 mph). O motor foi acoplado a uma transmissão manual de 5 velocidades feita pela ZF Friedrichshafen equipada com um diferencial de deslizamento limitado de 40% de bloqueio.

O M1 tem direção de pinhão e cremalheira não assistida, sistema de suspensão double wishbone com molas helicoidais ajustáveis e amortecedores a gás Bilstein. O carro de estrada tinha buchas de suspensão mais macias para ter melhor qualidade de condução e facilidade de manuseio.

Os freios ventilados do carro mediam 300 mm (11,8 pol.) na frente e 297 mm (11,7 pol.) na traseira e foram construídos em aço. O M1 usou rodas de liga especial Campagnolo medindo 7x16 polegadas na frente e 8x16 polegadas na traseira equipadas com pneus Pirelli P7 (com tamanhos de 205/55 VR15 na frente e 225/50 VR15s na traseira).

O corpo de fibra de vidro do M1 foi fabricado pela empresa italiana Italiana Resina, localizada em Modena, Itália. O chassi foi fabricado por outra empresa de Modena, Marchesi. A carroceria do carro foi concluída pela Italdesign em sua fábrica localizada em Turim, juntamente com o interior.

Os carros parcialmente acabados foram então entregues ao fabricante especializado alemão Baur, onde a montagem final foi feita manualmente. Os motores M88/1 feitos à mão foram fornecidos pela BMW de Munique para serem instalados nos carros. Os carros completos foram enviados para a BMW Motorsport em Munique para inspeção final e entrega. Apenas 453 carros de produção foram construídos, tornando-o um dos modelos mais raros da BMW. Dos 453, 399 eram unidades de estrada, enquanto 53 foram feitas para automobilismo.



BMW M1 E26 X-Ray

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 04. BMW M3 E30 Sport Evolution i4

O BMW M3 é uma versão de alto desempenho do BMW Série 3, desenvolvido pela divisão interna de automobilismo da BMW, BMW M GmbH. Os modelos M3 foram produzidos para todas as gerações da Série 3 desde que o E30 M3 foi lançado em 1986.

As atualizações sobre os modelos regulares da Série 3 incluem motores, manuseio, freios, aerodinâmica, materiais leves e várias atualizações de interior.

O primeiro BMW M3 foi baseado no E30 3 Series e foi concebido para ser uma homologação especial para satisfazer as regras da Deutsche Tourenwagen Meisterschaft e do Grupo A Touring, que exigiam um total de 5.000 carros para serem construídos. Foi apresentado ao público no Salão Automóvel de Frankfurt de 1985 e começou a ser produzido de março de 1986 a junho de 1991. O E30 M3 foi produzido principalmente no estilo de carroceria cupê, mas também foram produzidos volumes limitados de conversíveis.

O divisor dianteiro, o avental traseiro, os painéis da soleira, bem como as mudanças na carroceria na área da janela traseira (pilar C) e a tampa do porta-malas melhoraram a aerodinâmica. Por motivos aerodinâmicos, a janela traseira foi achatada e a tampa traseira foi feita de plástico leve reforçado com vidro, levantado em aproximadamente 40 mm para melhor fluxo de ar. As mudanças na traseira do carro resultaram em forças de sustentação mais baixas e melhor estabilidade em linha reta. Além disso, o para-brisa foi colado – não, como nos outros modelos E30, emoldurado com borracha e tubulação. $Cd=0,38$ como no padrão 3 Series. Os únicos painéis exteriores da carroceria que o Série 3 regular e o M3 compartilhavam eram o capô, o painel do teto e o teto solar.



BMW M3 E30 Sport Evolution

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 04. BMW M3 E30 Sport Evolution i4

As pinças de freio, rotores e cilindro mestre eram exclusivos do modelo M3.

A transmissão era uma Getrag 265 manual de 5 velocidades. Os modelos europeus foram equipados com uma versão dogleg com relações próximas e uma relação de 1: 1 para quinta marcha. Os modelos norte-americanos usavam um padrão de mudança tradicional e tinham um espaçamento de marcha mais amplo com uma quinta marcha com overdrive. Um diferencial de deslizamento limitado do tipo embreagem era equipamento padrão.

As diferenças dos modelos E30 regulares incluíam: cubos de roda de 5 pinos, pneus Pirelli P700-Z 225/45R16, buchas de braço de controle de deslocamento na suspensão dianteira, para maior ângulo de caster, braços de controle de alumínio, tubos de suspensão dianteiros revisados com pinos mestres e barra estabilizadora montada no tubo do amortecedor, semelhante ao E28 5 Series, rolamentos da roda dianteira e espaçamento dos parafusos da pinça de freio do E28 5 Series.

Um modelo "Sport Evolution" mais potente e mais leve (às vezes chamado de "EVO3"), com uma produção limitada de 600 unidades, foi produzido com um motor atualizado de 2.467 cc (150,5 cu in) avaliado em 175 kW (238 PS; 235 hp) a 7.000 rpm e 240 N·m (177 lbs ft) a 4.750 rpm. A velocidade máxima foi aumentada para 250 km/h (154 mph). Os modelos Sport Evolution têm aberturas maiores no para-choque dianteiro e um divisor dianteiro e asa traseira multiposição ajustável. Os dutos de refrigeração dos freios foram instalados no lugar dos faróis de neblina dianteiros.



BMW M3 E30 Sport Evolution

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 05. BMW M3 E36 GT i6

O modelo M3 do E36 Série 3 foi lançado em novembro de 1992 e estava inicialmente disponível apenas como cupê, com uma versão conversível adicionada em 1994. Uma versão sedã também foi adicionada em dezembro de 1994, para preencher a lacuna causada pela falta do modelo sedan M5 entre o final da produção do E34 M5 em 1995 e o lançamento do E39 M5 em 1998.

Em setembro de 1995, foi introduzida uma versão facelift do cupê. As mudanças incluíram o aumento do deslocamento do motor para 3,2 L (195 cu in), a atualização da transmissão manual de 5 velocidades para uma de 6 velocidades, rodas diferentes e lentes indicadoras claras. As mudanças no facelift foram aplicadas ao modelo sedã em novembro de 1995 e ao modelo conversível em fevereiro de 1996. O peso do cupê M3 de 1996 na especificação europeia é de 1.515 kg (3.340 lbs).

O facelift também viu a introdução de uma transmissão manual automatizada "SMG" de 6 velocidades, a primeira vez que uma transmissão automatizada estava disponível em um M3 fora dos Estados Unidos. A transmissão SMG foi elogiada por seus tempos de troca rápidos e operação em situações de desempenho, mas criticada pelo comportamento em situações de condução cotidianas.

Em 1996, a BMW M construiu à mão um protótipo E36 M3 Compact como um carro M que atrairia clientes mais jovens. Ele incluía vários recursos de desempenho e estilo do E36 M3, incluindo o motor S50 de 3,2 litros. O M3 Compact foi revisado na revista alemã "Auto Motor und Sport", mas nunca chegou à produção.

O E36 M3 é alimentado pelo motor BMW S50 de seis cilindros em linha. Foi o primeiro M3 a usar um motor de seis cilindros, que desde então tem sido usado na maioria dos modelos M3.



BMW M3 E36 GT E36

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 05. BMW M3 E36 GT i6

Na maioria dos países, a versão inicial de 2.990 cc (182 cu in) gerou 210 kW (286 PS; 282 hp) a 7.000 rpm e 320 Nm (236 lbs ft) a 3.600 rpm. Modelos norte-americanos (exceto para o modelo canadense "M3 Euro-Spec" de edição limitada) usaram o motor BMW S50B30US menos potente.

Os modelos de facelift no final de 1995 foram atualizados para uma versão de 3.201 cc (195 cu in) do motor BMW S50, gerando 236 kW (316 hp) a 7.400 rpm e 350 N·m (258 lbs ft) a 3.250 rpm. Os modelos norte-americanos usaram o motor BMW S52 menos potente.

Em 1994, a BMW produziu o M3 GT de edição limitada como uma homologação de corrida especial para a Europa, a fim de competir na classe II da FIA-GT, IMSA GT e corridas internacionais de longa distância. Um total de 356 carros foram produzidos, todos com volante à esquerda para a Europa continental. O Reino Unido recebeu um acabamento GT especial limitado a 50 carros com apenas as atualizações cosméticas do especial de homologação.

O motor era o S50B30 de especificação europeia, que foi atualizado com comandos de válvulas maiores e uma taxa de compressão mais alta, resultando em potência de pico de 220 kW (295 hps) a 7.100 rpm.

Todos os M3 GTs vieram apenas em uma única cor, "British Racing Green". Outras mudanças incluem um divisor dianteiro mais profundo e ajustável, asa dupla traseira mais alta, portas de alumínio, rodas medindo 17 x 7,5 polegadas na frente e 17 x 8,5 polegadas na traseira, suspensão dianteira mais rígida, um suporte cruzado e um suporte de suporte. O M3 GT é aproximadamente 30 kg (66 lbs) mais leve que o M3 normal e tem uma velocidade máxima irrestrita de 275 km/h (171 mph).



BMW M3 E36 GT E36

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 06. BMW Z3 M Coupe E36/8 i6

O BMW M Coupe e o BMW M Roadster são modelos de alto desempenho dos BMW Z3 e Z4 cupês/roadsters produzidos pela BMW M. A primeira geração foi baseada no Z3 e foi produzida entre 1998 e 2002.

Todos os modelos foram produzidos na fábrica da BMW Spartanburg nos Estados Unidos. Alguns componentes importantes – como o motor e a transmissão – foram importados da Alemanha.

O M Coupe (E36/8), fabricado de 1998 a 2002, foi desenvolvido sob a liderança do engenheiro Burkhard Göschel com a intenção de adicionar maior rigidez estrutural e de torção ao chassi do Z3 roadster. A equipe de desenvolvimento teve dificuldade em convencer o Conselho de Administração a aprovar o modelo para produção, mas acabou recebendo luz verde, desde que continuasse a ser rentável para produzir. Para atingir esse objetivo, a maioria dos painéis da carroceria teve que ser compartilhada com o roadster M, assim as portas e tudo, desde o pilar A à frente, são intercambiáveis entre o cupê e o roadster, assim como a maioria das partes internas. O cupê Z3, que combina a carroceria do cupê M com o sistema de transmissão Z3 padrão, chassis e cosméticos foi aprovado para produção ao mesmo tempo.

O M Coupe (E36/8), fabricado de 1998 a 2002, foi desenvolvido sob a liderança do engenheiro Burkhard Göschel com a intenção de adicionar maior rigidez estrutural e de torção ao chassi do Z3 roadster. A equipe de desenvolvimento teve dificuldade em convencer o Conselho de Administração a aprovar o modelo para produção, mas acabou recebendo luz verde, desde que continuasse a ser rentável para produzir. Para atingir esse objetivo, a maioria dos painéis da carroceria teve que ser compartilhada com o roadster M, assim as portas e tudo, desde o pilar A à frente, são intercambiáveis entre o cupê e o roadster, assim como a maioria das partes internas.



BMW Z3 M Coupe E36/8

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 06. BMW Z3 M Coupe E36/8 i6

O cupê Z3, que combina a carroceria do M Coupe com o sistema de transmissão Z3 padrão, chassi e cosméticos foi aprovado para produção ao mesmo tempo.

As vendas foram lentas, pois não gerou muito interesse entre os entusiastas. Como resultado de sua relativa raridade, os M Coupes (especialmente os modelos com motor S54) mantêm muito de seu valor. O M Coupe movido pelo motor S54 é um dos BMWs de menor produção, com apenas 1.112 construídos. Recebeu apelidos como "carro funerário" e "sapato de palhaço" por causa de seu estilo distinto.

O M Coupe e o M Roadster foram inicialmente movidos pelos motores do E36 M3. Isso significa que a maioria dos países usou inicialmente a versão de 3,2 L do motor BMW S50, enquanto os modelos norte-americanos usaram inicialmente o motor BMW S52, menos potente. O S50 é avaliado em 236 kW (316 hp) a 7.400 rpm e 350 N·m (260 lb·ft) a 3.250 rpm, enquanto o motor S52 é avaliado em 179 kW (240 hp) a 6.000 rpm e 320 N·m (240 lb·ft) a 3.800 rpm. Um total de 2.999 carros foram construídos com o motor S50 (versão Euro) e 2.180 carros foram construídos com o motor S52 (versão americana).

A partir de fevereiro de 2001, os motores foram atualizados para o motor BMW S54 do E46 M3. Na maioria dos países, é avaliado em 239 kW (321 hp) a 7.400 rpm e 354 N·m (261 lbs ft) a 4.900 rpm, enquanto os modelos norte-americanos têm 235 kW (315 bhp) a 7.400 rpm e 341 N·m (252 lbs ft) a 4.900 rpm. A diferença no pico de potência e torque se deve ao fato de os conversores catalíticos estarem localizados mais próximos do motor nos carros com especificações norte-americanas, o que permite que os catalisadores aqueçam mais rapidamente e reduzam as emissões de partida a frio. Um total de 1.112 carros foram construídos com o motor S54.

Os pneus dianteiros eram 225/45ZR17 e os traseiros eram 245/40ZR17. Os tamanhos das rodas eram 7,5 x 17 polegadas na frente e 9 x 17 polegadas na traseira. Os primeiros cupês M (motores S50 e S52) tinham um acabamento cromado prateado, enquanto os modelos posteriores (motor S54) tinham um acabamento Chrome Shadow mais escuro.



BMW Z3 M Coupe E36/8

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 07. BMW M3 E46 CSL i6

A versão M3 do E46 3 Series foi produzida nos estilos cupê e conversível. O E46 M3 é movido pelo motor S54 de seis cilindros em linha e tem um tempo de aceleração de 0 a 100 km/h (62 mph) de 5,1 segundos para o cupê, com transmissão manual ou SMG-II. Os resultados nas curvas do skidpad são 0,89 g para o cupê e 0,81 g para o conversível. A velocidade máxima é limitada eletronicamente a 250 km/h (155 mph). O peso é de 1.570 kg (3.461 lb).

As transmissões disponíveis eram uma transmissão manual Getrag 420G de 6 velocidades ou uma transmissão manual automatizada SMG-II de 6 velocidades, baseada no Getrag 420G. O SMG-II usava a embreagem eletro-hidráulica Antonio, e as trocas de marchas podiam ser selecionadas através da alavanca de câmbio ou borboletas montadas no volante. O SMG-II foi elogiado por seus tempos de mudança rápidos e desempenho na pista de corrida, mas algumas pessoas acharam seus turnos atrasados e cambaleantes no tráfego de parada e partida.

A produção total do E46 M3 foi de 56.133 cupês e 29.633 conversíveis. Os carros foram montados na fábrica da BMW Regensburg, na Alemanha, e a produção foi de setembro de 2000 a agosto de 2006, totalizando 85.766 carros.

O motor S54 de 3,2 L (200 cu in) é a evolução final do motor BMW S50 de seis cilindros em linha naturalmente aspirado. O S54 tem potência nominal de 252 kW (343 PS; 338 hp) a 7.900 rpm, 365 Nm (269 lb·ft) a 4.900 rpm e tem uma linha vermelha de 8.000 rpm. Tal como acontece com a maioria dos motores M, o S54 tem corpos de borboleta individuais para cada cilindro, com controle eletrônico do acelerador (drive-by-wire) operação dos aceleradores sendo um novo recurso para o S54.

O BMW M3 CSL (Coupe Sport Leichtbau, que significa 'Coupe Sport Lightweight'), é uma versão de edição limitada do M3 que foi produzido em 2004, com produção total de 1.383 carros. Estava disponível em duas cores: "Silver Grey Metallic" e "Black Sapphire Metallic".

Como o próprio nome sugere, uma ênfase foi colocada na redução de peso. O CSL tem um peso de 1.385 kg (3.053 lb), 110 kg (243 lb) mais leve que o M3 normal. As medidas estruturais de redução de peso incluem o uso de plásticos reforçados com vidro em vários pontos estruturais do carro, um teto construído com plástico reforçado com fibra de carbono (reduzindo o peso em ordem de marcha em 7 kg (15 lb) e, mais importante, abaixando o centro de gravidade), painéis da carroceria construídos em fibra de carbono e vidro mais fino para a janela traseira.



BMW M3 E46 CSL

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 07. BMW M3 E46 CSL i6

A tampa do piso do porta-malas era feita de placa de fibra leve (não de papelão, como descrito no programa de televisão Top Gear). O CSL descartou grande parte do isolamento acústico do M3, os bancos elétricos, o sistema de navegação, o ar condicionado e o estéreo (os dois últimos puderam ser readicionados como opções sem custo). Assentos tipo concha, encosto de fibra de vidro para os bancos traseiros e fibra de carbono para o console central, painéis das portas, acabamento das portas e forro do teto. O volante tem apenas um único botão que ativa o modo M track, em vez dos botões para controle de cruise, estéreo e controles de telefone no M3 normal. O CSL manteve a distribuição de peso 50:50 do M3 regular.

As rodas foram aumentadas em tamanho para 19 polegadas. A BMW adotou a abordagem incomum de fornecer ao CSL pneus semi-slick (Michelin Pilot Sport Cup). Esses pneus forneceram altos níveis de aderência uma vez aquecidos em uma pista de corrida, mas desempenho ruim em estradas molhadas e quando abaixo de sua temperatura operacional. Uma etiqueta de aviso foi incluída no CSL para informar os motoristas sobre a condução em condições frias ou molhadas. Os freios foram atualizados com rotores flutuantes maiores na frente e pistões maiores na traseira.

O sistema de suspensão foi revisado com molas mais rígidas, amortecedores atualizados e uma relação mais rápida para o rack de direção (14,5:1 vs 15,4:1 no M3 regular). O controle eletrônico de estabilidade foi reajustado e um "modo de pista M" foi adicionado, permitindo limites mais altos antes que o sistema intervisse.

O motor usado no CSL aumentou a potência sobre o S54 regular em 13 kW (17 hp) e 5 N·m (4 lbs ft) sobre o M3 europeu. Isso se deve ao uso de árvores de comandos de perfil mais afiado, uma entrada de ar maior com coletor de fibra de carbono, um refinamento do coletor de escape e válvulas de escape ligeiramente diferentes foi reajustado e um "modo de pista M" foi adicionado, permitindo limites mais altos antes que o sistema intervisse.

A velocidade máxima era limitada eletronicamente como padrão, mas os compradores com uma licença de automobilismo atual podiam solicitar o CSL com o limitador de velocidade removido. A única transmissão disponível era a transmissão automatizada SMG II de 6 velocidades, com software revisado resultando em tempos de mudança de 80 milissegundos. A aerodinâmica também foi revisada, incluindo um divisor dianteiro de fibra de carbono que melhorou a força descendente em altas velocidades em 50% e um difusor traseiro de fibra de carbono. O pára-choques dianteiro tinha um orifício distinto que é usado para atrair ar frio para a entrada de ar recém-projetada. A tampa do porta-malas foi redesenhada para incorporar um lábio levantado, ao contrário do M3 regular, onde é plana.



BMW M3 E46 CSL

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 08. BMW Z4M Coupe E86 i6

O BMW M Coupe e o BMW M Roadster são modelos de alto desempenho dos BMW Z3 e Z4 cupês/roadsters produzidos pela BMW M. A primeira geração foi baseada no Z3 e foi produzida entre 1998 e 2002. A segunda geração foi baseada no Z4 e foi produzido entre 2006 e 2008.

Todos os modelos foram produzidos na fábrica da BMW Spartanburg nos Estados Unidos. Alguns componentes importantes – como o motor e a transmissão – foram importados da Alemanha.

A primeira geração do BMW Z4 é composta pelos esportivos BMW E85 (versão Roadster) e BMW E86 (versão Coupe). A geração E85 / E86 foi produzida entre 2002 e 2008. O E85 foi projetado pelo designer dinamarquês da BMW Anders Warming de meados de 1998 até o verão de 1999.

Os modelos cupê foram desenhados por Tomasz Sycha. Os designs do E85 foram congelados em 1º de março de 2000. O Z4 foi apresentado no Salão Automóvel de Paris em 2002 e os modelos norte-americanos foram colocados à venda em novembro do mesmo ano (como o ano modelo de 2003). As vendas na Europa começaram em março de 2003.

O E85 / E86 substituiu o Z3 e é o terceiro modelo da BMW Z Series. Os modelos iniciais tinham o estilo de carroceria Roadster (E85), e o estilo de carroceria Coupe (E86) foi adicionado em 2006.

De acordo com o Z3, o E85 / E86 foi fabricado apenas em Greer, Carolina do Sul.

O design do Z4 abordou muitas críticas do Z3 anterior; Era maior e apresentava um chassi significativamente mais rígido. O Z4 estava inicialmente disponível apenas como um Roadster, mas uma versão Coupe foi lançada oficialmente em 2006. O modelo mais recente saiu da linha de montagem em 27 de agosto de 2008 na fábrica de Spartanburg.

O modelo M, o Z4 M, é alimentado pelo motor de seis cilindros em linha S54 de 343 cv.

O modelo cupê foi apresentado ao público primeiro em forma de conceito no Salão Automóvel de Frankfurt de 2005 e depois em forma de produção no Salão Internacional de Genebra de 2006, com a produção começando logo depois.



BMW Z4 M Coupe E86

IV. BMW M 50 anos: Os melhores de todos os tempos - Puro Prazer de Dirigir

IV 08. BMW Z4M Coupe E86 i6

O Z4 M Coupe tem um design cupê fastback, resultando em um formato de carroceria diferente do seu antecessor Z3 M Coupe. O teto adicionou um peso adicional de 5 kg (11 lb) em comparação com o roadster.

O tempo oficial de aceleração de 0 a 97 km/h (60 mph) é de 5 segundos e a velocidade máxima é limitada eletronicamente a 249 km/h (155 mph). O Z4 M Coupe estabeleceu um tempo de volta em Nürburgring Nordschleife de 8 minutos e 15 segundos.

O M Coupe e o M Roadster são movidos pelo motor BMW S54 de seis cilindros em linha do E46 M3. O motor tem acelerador fly-by-wire e VANOS duplo (sincronização variável das válvulas). Na maioria dos países, o motor é avaliado em 252 kW (338 hp) a 7.900 rpm e 365 N·m (269 lbs ft) a 4.900 rpm - as mesmas potências do M3. O motor tem uma linha vermelha de 8.000 rpm. Os carros vendidos na América do Norte produzem 250 kW (330 bhp) a 7.900 rpm e 355 Nm (262 lbs ft) de torque a 4.900 rpm. Ao contrário do motor S54 do E46 M3 e Z3 M Roadster e Coupes, onde a BMW usou o mesmo MSS54 DME, o motor Z4 M Coupe e Roadster é controlado pelo MSS70 DME que faz opções populares de ajuste de ECU para motores S54 no E46 M3 e Modelos Z3 M obsoletos no Z4 M.

O motor foi acoplado a uma nova transmissão manual ZF "Type H" de 6 velocidades, já que a transmissão original de 6 velocidades do M3 não se encaixava no chassi do Z4.

O Z4 usa o mesmo diferencial de deslizamento limitado que o E46 M3.

A produção começou em 4 de abril de 2006 e terminou em 2008, quando o E85/E86 Z4 foi substituído pelo E89 Z4. Um total de 4.275 M Coupes foram produzidos. Isso incluiu 1.815 M Coupes para América.



BMW Z4 M Coupe E86

V. BMW Motorrad - Puro Prazer de Pilotar

V 01. BMW Motorrad M 1000 RR 50

A BMW Motorrad lançou na Europa e EUA uma edição comemorativa do 50º aniversário da linha M, fundada em 1972 como BMW Motorsport GmbH. A empresa apresentou a M 1000 RR 50, na cor São Paulo Yellow e com o histórico emblema BMW M 50 Anos.

A moto será oferecida apenas entre 21 de maio e 30 de novembro de 2022 e traz o pacote M Competition como padrão, extenso pacote de peças M fresadas, exclusivo pacote M carbono, braço oscilante mais leve em alumínio anodizado prata, código de desbloqueio para o laptrigger M GPS, a corrente M Endurance, pacote de garupa e uma capa de assento de garupa.

A chamada cor Sao Paulo Yellow é um tom amarelo fluorescente, presente no tanque de combustível, cauda, carenagem frontal e painéis laterais. As outras partes são pintadas de preto. O preço do modelo nos EUA é de US\$ 37.000.

BMW M 1000 RR 50 está equipada com motor de 4 cilindros em linha de 999 cm³ com refrigeração líquida e tecnologia ShiftCam, capaz de gerar até 212 CV de potência máxima a 14.500 rpm e 11,5 kgfm / 115 Nm de torque a 11.000 rpm.

Com o uso de mais elementos de fibra de carbono e titânio, o peso bruto caiu para apenas 192 kg (contra 197 kg para a S 1000 RR 'padrão'). Além disso, o modelo utiliza a nova corrente de diamante BMW M Endurance, que não precisa ser lubrificada ou tensionada.

Por fim, com a adoção de 'asas' aerodinâmicas nas carenagens laterais dianteiras e uma bolha mais alta, foi possível obter mais contato com o asfalto, tanto na aceleração quanto na frenagem e nas curvas, permitindo reduzir os tempos de volta, mantendo a velocidade máxima (top speed).



BMW M 1000 RR 50

V. BMW Motorrad - Puro Prazer de Pilotar

V 01. BMW Motorrad M 1000 RR 50



BMW M 1000 RR 50



BMW M 1000 RR 50

V. BMW Motorrad - Puro Prazer de Pilotar

V 02. BMW Motorrad R 18 M - American Dream

A BMW R 18 é uma motocicleta cruiser fabricada pela BMW Motorrad e foi apresentada oficialmente em abril de 2020 e lançada em setembro de 2020 na Alemanha.

O design e a técnica visíveis baseiam-se principalmente no BMW R5 de 1936/37. A R 18 é a segunda tentativa da BMW, depois da BMW R1200C, de entrar no segmento de mercado de pesados, atualmente dominado por Harley-Davidson, indiana, britânica Triumph Thunderbird ou Triumph Rocket III, Moto Guzzi's Cruiser ou as japonesas Honda, Kawasaki, Suzuki e Yamaha. O design fácil de converter da R 18 facilitará as modificações para os motociclistas interessados no cenário de motos custom seguindo uma abordagem semelhante à adotada com a BMW R nineT.

A bicicleta vem com uma estrutura tubular de aço de loop duplo, eixo de transmissão exposto e rodas raiadas. A roda traseira é guiada por um braço oscilante traseiro em balanço, cujos rolamentos e unidade de mola/amortecem estão ocultos para dar a impressão de um quadro rígido sem suspensão traseira. Caso contrário, é instalada tecnologia moderna, como sistema antibloqueio de frenagem parcialmente integrado (ABS para curvas), sistemas de assistência, injeção de combustível e garfos telescópicos invertidos. A motocicleta é alimentada por um recém-desenvolvido motor boxer bicilíndrico de 1.802 cc (110,0 cu in), 90 hp (67 kW), refrigerado a ar e óleo. É o maior motor boxer de dois cilindros para motocicletas fabricado pela BMW até hoje. As válvulas do motor de quatro tempos são controladas por tuchos, varetas acima dos cilindros e balancins.



BMW R18 M - American Dream

V. BMW Motorrad - Puro Prazer de Pilotar

V 02. BMW Motorrad R 18 M - American Dream

Ao contrário dos estudos de design equipados com carburador, o modelo de produção possui um sistema de injeção controlado eletronicamente com gerenciamento digital do motor e controle eletrônico do acelerador. A purificação dos gases de escape é conseguida por um conversor catalítico de 3 vias. A potência é de 91 cv a 4.750 rpm e torque máximo de 158 Nm a 3.000 rpm, portanto, na faixa de velocidade entre 2.000 e 4.000 rpm há sempre mais de 150 Nm.

A BMW R 18 tem fortes laços com a Motor Bike Expo em Verona (ITA). Em 2020, a marca apresentou o R 18/2 Concept ao mundo no evento. Dois anos depois, a R 18 ainda é um destaque do show, com a BMW apresentando uma edição especial custom cruiser da oficina italiana American Dream.

A divisão automotiva da BMW frequentemente lança modelos de alto desempenho sob a divisão M da marca. A American Dream aplica esse mesmo conceito à plataforma da bicicleta com a R 18 M. A loja credita os esboços iniciais de design ao guru de design de bicicletas Oberdan Bezzi, bem como a especialistas em prototipagem como Elaboratorio, que construiu a carenagem, os pára-lamas de fibra de vidro e a rabeta.

A nova carroceria transforma a estrada, lembrando mais os modelos ARCH Motorcycles, criados pelo ator Keanu Reeves. É claro que nenhum modelo M está completo sem o icônico emblema tricolor, mas o American Dream difunde o esquema de cores através da tinta base branca. Um sistema de escapamento personalizado e espelhos e medidores da marca Rizoma completam a construção, alcançando um acabamento refinado típico dos carros BMW M.



BMW R18 M - American Dream

V. BMW Motorrad - Puro Prazer de Pilotar

V 02. BMW Motorrad R18 M - American Dream



BMW R18 M - American Dream



BMW R18 M - American Dream

VI. BMW Motorrad Classic - Puro Prazer de Pilotar

VI 01. BMW Motorrad R1200 C

A BMW R1200C foi uma motocicleta cruiser fabricada pela BMW Motorrad de 1997 a 2004. A BMW fabricou 40.218 unidades, incluindo uma versão de motor menor, a R850C, que foi produzida de 1997 a 2000.

O R1200C foi a tentativa da BMW de explorar o mercado de cruzeiros de estilo americano e foi um afastamento significativo de seus empreendimentos anteriores. A R1200C foi projetada pelo designer-chefe da BMW, David Robb, com uma postura de pilotagem cruiser. Desde o início, o R1200C tinha um banco do passageiro que podia ser dobrado para se tornar um encosto do motorista com três ângulos diferentes, ajustáveis durante a condução.

A BMW lançou pela primeira vez a R1200C com uma colocação promocional antecipada da motocicleta no filme de James Bond "Tomorrow Never Dies". A R1200C foi uma das quatro motocicletas BMW na exposição The Art of the Motorcycle no Museu Guggenheim em Nova York em 1998.

Quando a BMW encerrou a produção da linha R1200C, Dr. Herbert Diess, então presidente da BMW Motorrad, citou a principal razão para descontinuar a moto foi a aparente inadequação do motor de 1.170 cc (71 cu in), 61 hp (45 kW) para então gostos atuais do mercado e a indisponibilidade de um motor adequado para desenvolvimento posterior, mas não descartou a BMW buscando uma reinterpretação da ideia do cruzador em uma data posterior. Em 2004, foi apresentado um modelo especial final do R1200C Montauk (vendido como modelo de 2005 e registrado como tal) como modelo comemorativo de Montauk, dos quais 350 unidades foram construídas. Apenas seis dessas unidades foram enviadas para a América do Norte, todas as seis para o mercado canadense. 4 em Ontário e 2 em Quebec. Desde originalmente enviado para este mercado, um foi importado para os EUA.

O R1200C apareceu no filme de James Bond de 1997, Tomorrow Never Dies. Michelle Yeoh, em seu papel como espiã chinesa, Wai Lin, andou de bicicleta durante a cena em que ela e 007 fugiram dos capangas de Elliot Carver.

O R1200C foi um dos quatro BMWs na exposição The Art of the Motorcycle de 1998 no Guggenheim em Nova York e museus em outras cidades. Em 2012, a moto apareceu no Bond in Motion. 50 Veículos. Exposição 50 Anos no National Motor Museum em Beaulieu, Inglaterra.



BMW R1200 C

VI. BMW Motorrad Classic - Puro Prazer de Pilotar

VI 01. BMW Motorrad R1200 C



BMW R1200 C - BMW Museum Munich



BMW R1200 C - James Bond 007



BMW Motorrad Sidecar Competindo



BMW Clubs
Latin America
Federation



BMW Clubs
International Council



“Desfrute sua BMW com as boas coisas da vida”

BMWCLAF NEWS é o News Letter editado e publicado semestralmente pela BMWCLAF - BMW Clubs Latin America Federation exclusivamente para divulgação da história, notícias e lançamentos da marca BMW, bem como dos Clubes BMW Oficiais Associados e seus Membros, da BMW Classic e do BCIC - BMW Clubs International Council.

Julio Reyes

Presidente BMWCLAF

Antonio Munhoz

Editor BMWCLAF News e Presidente Conselho BMWCLAF

A marcas BMW, BMW M, BMW i, Alpina e BMW Motorrad pertencem ao BMW Group.