

# BMW

ИСТОРИЯ  
ЛЕГЕНДАРНОГО  
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

 **БОМБОРА**  
ИЗДАТЕЛЬСТВО  
Москва

УДК 629.371(430)  
ББК 39.335.6  
В71

Во внутреннем оформлении использованы фотографии:  
Lestertair, Robert Buchel, Mikalai Nick Zastsenski, S.Candide, Petr Louzensky, Fingerhut, Dmytro Stoliarenko, Happy Poppy, JoshBryan, Gaschwald, saiko3p, S.Candide, JoshBryan, Savvas Karmaniolas, VanderWolf Images, CHEN HENG KONG, Patife, Patrik Mezirka, mi\_viri, Patife, NorthSky Films / Shutterstock / FOTODOM  
Используется по лицензии от Shutterstock / FOTODOM;  
© picture alliance / Contributor / GettyImages.ru;  
© Photo 12 / Universal Images Group / GettyImages.ru;  
© Roman Belogorodov, Berliner Verlag/Archiv, National Motor Museum, Andreas Landwehr, A3923 Angelika Warmuth, Rolf Poss / Legion-media;  
© Alexander Trienitz, Andreas Beil, Becker&Bredel, HochZwei, HRSchulz, Jan Huebner, Kay Nietfeld, Manfred Segerer, Martin Vogt, piemags, Roland Hartig, Rüdiger Wölk, Sebastian Geisler, Sepp Spiegl, Stephan Görlich, Sven Simon, Thomas Melzer, Thomas Zimmermann, VCG / imago / Legion-media;  
© Bryn Williams, Elis Corá, Goddard Archive, Goddard Automotive, Goddard New Era, Grzegorz Czapski, Ingus Kruklytis, Jim West, Joseph Heroun, Konstantinos Moraitis, Mariusz Burcz, Matthew Richardson, pbpgalleries, Roman Belogorodov, The Picture Art Collection, Uldis Laganovskis, VDWI Automotive, Yevhen Roshchyn, YG-Sport-Photos, ZUMA Press, Inc./ alamy / Legion-media;  
© Sutton Motorsports, Jasen Vinlove / ZUMA Press / Legion-media;  
© HOCH ZWEI / Ronco / DPA / Legion-media;  
© Attila Husejnow / SOPA Images / SIPA / Legion-media

**В71** **BMW. История легендарного производителя / Захарченко Д. И.** — Москва : Эксмо, 2025. — 192 с. : цв. ил. — (Культовые автомобильные марки).

ISBN 978-5-04-221625-1

BMW — это инженерная точность, смелый дизайн и страсть к скорости, собранные в одном имени. От культовых моделей вроде 507 и М3 до передовых электрокаров iX и i7 — BMW продолжает создавать автомобили, которые вызывают эмоции, вдохновляют и задают новый ритм будущему.

**BMW — ЭТО ИСТОРИЯ, КОТОРУЮ ХОЧЕТСЯ ВЕСТИ НА ПОЛНОЙ СКОРОСТИ.**

УДК 629.371(430)  
ББК 39.335.6

ISBN 978-5-04-221625-1

© Захарченко Д. И., текст, 2025  
© Оформление. ООО «Издательство  
«Эксмо», 2025



# ОГЛАВЛЕНИЕ

|  |     |
|--|-----|
| ПРЕДИСЛОВИЕ . . . . .                      | 7   |
| Глава 1. Начало BMW . . . . .              | 9   |
| Глава 2. Возрождение марки . . . . .       | 29  |
| Глава 3. Появление Квандтов . . . . .      | 45  |
| Глава 4. Подразделение «М» . . . . .       | 53  |
| Глава 5. Гоночные амбиции . . . . .        | 67  |
| Глава 6. Родстер будущего . . . . .        | 97  |
| Глава 7. Спортивный интерес . . . . .      | 127 |
| Глава 8. Худший кризис в истории . . . . . | 153 |
| Глава 9. Еще немного о BMW . . . . .       | 179 |





# ПРЕДИСЛОВИЕ

BMW — это не просто аббревиатура из трех букв и не только узнаваемый логотип. Это инженерная школа, дизайнерские решения, стратегические ошибки и технологические триумфы. Компания, начавшая с производства авиамоторов и создавшая целый ряд революционных мотоциклов, со временем стала символом технического прогресса, образцом уникального автомобильного стиля. За более чем столетие своей истории BMW побывала и на грани банкротства, и на вершине успеха, прошла путь от малолитражной Isetta до электрокаров Neue Klasse.

Эта книга — последовательный и подробный рассказ о взлетах и падениях, инженерных находках и коммерческих провалах, спортивных победах и неожиданных поражениях. Это история о том, как BMW формировалась на стыке эпох и традиций, социальных и технологических сдвигов, политических и экономических вызовов. BMW формировалась в противоречиях — и именно в этом столкновении обрела индивидуальность.

История BMW — это пример того, как инженерия становится искусством. В судьбах автомобилей марки отражается не только ее эволюция, но и целый век глобального развития, от небольших оппозитных мотоциклетных моторов до беспилотных цифровых платформ, от гоночных трасс до меняющихся городских ландшафтов. Все это — часть истории BMW.

**Слева**

Штаб-квартира BMW



**НАЧАЛО BMW**





# ГЛАВА 1

## КАК ПОЯВИЛАСЬ BMW

Датой основания BMW считается 7 марта 1916 года, хотя, строго говоря, марки с таким именем тогда не было — в тот день по распоряжению правительства Германии завод *Gustav Otto Flugmaschinenfabrik*, на котором авиационные двигатели устанавливались на самолеты, был переименован в *Bayerische Flugzeugwerke AG (BFW)*.

Имя BMW — *Bayerische Motoren Werke*<sup>1</sup> GmbH — появилось лишь год спустя, в 1917-м, причем у другой компании. Так с отставкой основателя *Rapp Motorenwerke* Карла Фридриха Раппа стал называться завод по производству авиадвигателей.

Ведущим инженером BMW в тот период стал Макс Фриц, только что покинувший компанию *Daimler* из-за разногласий с Паулем Даймлером. Задачей Фрица было создание надежной и эффективной силовой установки для военных самолетов — шла Первая мировая война. Фриц предложил конструкцию 6-цилиндрового рядного поршневого двигателя с водяным охлаждением — BMW IIIa.

Подобные проекты в то время разрабатывались и другими производителями, но у двигателя BMW было важное преимущество — так называемый высотный карбюратор. Дополнительная дроссельная заслонка позволяла двигателю Фрица впускать на больших высотах больше воздуха и, в отличие от техники конкурентов, не терять мощность даже на 5000 метрах над землей.

---

<sup>1</sup> «Баварские моторные заводы» (нем.).

Проект Фрица настолько впечатлил рейхсвер, что еще до выпуска опытного образца власти Германии заключили с BMW контракт на постройку 600 таких двигателей. Они устанавливались на самолеты Fokker D.VII, а также Junkers A20 и F13, которые благодаря новым силовым установкам выделялись на фоне британских и французских самолетов маневренностью и скоростью на больших высотах.

Позднее появился более мощный вариант — BMW IV. Новый двигатель отличался увеличенным рабочим объемом и выдавал около 250 л. с. против 200 у IIIa. Благодаря этому двигателю 17 июня 1919 года Франц Димер на самолете DFW F37 поднялся на высоту 9760 метров, установив тем самым мировой рекорд.

К этому моменту Первая мировая война подошла к концу. Через 11 дней — 28 июня 1919 года — был подписан Версальский договор, в котором среди прочих ограничений для Германии оговаривался запрет на создание военной и морской авиации. В таких условиях BMW вынужденно перешла на производство двигателей для сельскохозяйственной техники и железнодорожных тормозных систем.

Этого было недостаточно для развития компании, ее финансовое положение становилось все хуже, и в 1922 году права на название BMW, а также технологии произ-

**Внизу**  
Авиационный  
двигатель  
BMW IIIa





водства, штат сотрудников и заводские корпуса выкупил Камилло Кастильони — крупный немецкий промышленник. К тому моменту он уже владел бывшей Gustav Otto Flugmaschinenfabrik, которая теперь называлась Bayerische Flugzeugwerke AG, и объединил ее с BMW GmbH.

Сотрудники последней разместились на территории BFW на Лерхенауэрштрассе, а новая компания была зарегистрирована как Bayerische Motoren Werke AG. Таким образом, BMW AG фактически стала правопреемницей Bayerische Flugzeugwerke AG и унаследовала от нее дату основания.

**Вверху**  
Самолет  
Junkers F13

## МОТОЦИКЛ, КОТОРЫЙ ИЗМЕНИЛ ВСЕ

Одним из двигателей, которые BMW производила после Первой мировой войны, был 500-кубовый M2B15, созданный на основе лицензионного двигателя британ-

ской фирмы Douglas и доработанный позднее Максом Фрицем. M2B15 предназначался для использования в сельском хозяйстве, однако им также оснащались мотоциклы — KR1 от марки Victoria Werke AG и Helios, которые выпускала Bayerische Flugzeugwerke.

После объединения с BMW Франц Йозеф Попп, возглавивший новую компанию, попросил Фрица взглянуть на Helios, чтобы инженер оценил конструкцию свежим взглядом и предложил какие-нибудь улучшения. Тот согласился и проверил мотоцикл в работе, после чего предложил Поппу вовсе отказаться от этой модели: инженер раскритиковал расположение двигателя, не получавшего необходимого охлаждения, а также отметил плохую управляемость и проблемы с устойчивостью и тормозами.

Фриц все же взялся за исправление Helios и избавился от основных недостатков, но в итоге было решено разработать совершенно новый мотоцикл. В первую очередь Фриц спроектировал двигатель — новаторский M2B33 мощностью 8,5 л. с. Это была оппозитная силовая установка, располагавшаяся поперечно, благодаря чему находящиеся по бокам цилиндры эффективно охлаждались встречным потоком воздуха.

**Внизу**  
Участники  
мотоциклетных  
гонок на Helios





Такая конструкция также обеспечивала более сбалансированную развесовку. Кроме того, Фриц напрямую соединил двигатель с коробкой передач и избавился от цепного привода, а крутящий момент на заднее колесо передавал карданный вал, что для начала 1920-х стало настоящим прорывом. Двигатель получился исключительно выносливым и надежным, а также был удобнее аналогов в обслуживании.

Конструкция мотоцикла представляла собой дуплексную трубчатую раму и рессорную переднюю вилку. Внешне новинка получилась компактной и элегантной и при небольшом весе в 122 килограмма развивала скорость до 95 км/ч, что впечатляло по меркам начала 1920-х. Мотоцикл получил название R32 и стал первым, выпущенным под маркой BMW. Публике он был впервые представлен в сентябре 1923 года на выставке в Берлине, а в октябре дебютировал на Парижском международном автосалоне.

R32 произвел фурор. На фоне конкурентов мотоцикл выделялся изысканной внешностью, эксперты отмечали инновационные решения. На дорогах новинка от BMW выделялась улучшенной управляемостью и менее шумным, чем у конкурентов, двигателем. Мотоцикл стоил дороже техники других марок и массовым так и не стал — к 1926 году было выпущено лишь 3090 экземпляров. Тем не менее эта

#### **Вверху**

Мотоцикл  
R32 1923 года  
в музее BMW

модель на многие десятилетия вперед определила вектор развития мотоциклов BMW и заложила основы спортивных традиций марки.

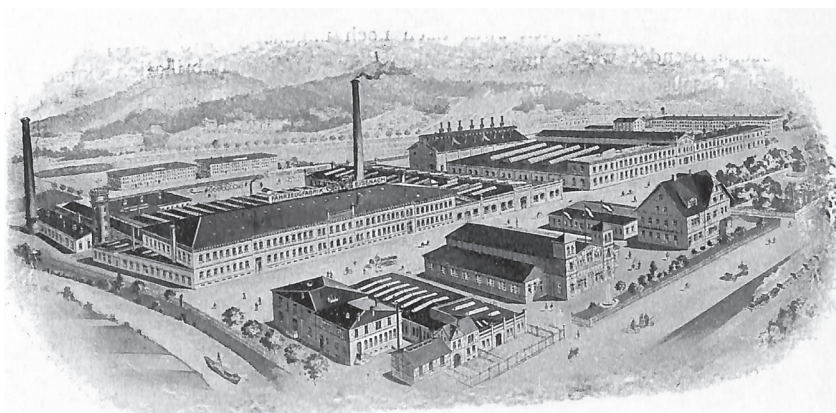
Так, в 1924 году швейцарский мотогонщик и инженер Рудольф Шляйхер модифицировал двигатель R32: он переработал систему подачи топлива и вместо чугунных головок цилиндров нижнеклапанного типа установил алюминиевые с верхним расположением клапанов. Это позволило снизить массу мотора и добиться почти вдвое большей мощности — 16 л. с. Новинка получила название R37 и была способна развивать 115 км/ч.

В гонках BMW R37 дебютировал еще до официальной премьеры: Франц Бибер на прототипе этой модели стал чемпионом Германии 1924 года в классе 500 см<sup>3</sup>. Двумя годами позднее Шляйхер выиграл золотую медаль на престижных Шестидневных гонках в Англии (International Six Days Trial), завоевав для BMW первую победу в международных соревнованиях. На немецких трассах мотоциклу не было равных вплоть до 1929-го.

## ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ

На фоне успехов своих мотоциклов руководство BMW решило выйти на новый рынок — автомобильный. Однако никаких наработок в этой области у компании не было, и вместо того, чтобы проектировать машины с нуля, как это было с R32, BMW пошла по пути оптимизации и модернизации уже существующего дизайна, для чего в 1928 году выкупила расположенный в Айзенахе автомобильный завод Fahrzeugfabrik Eisenach (FFE) со всеми его мощностями.

В начале XX века Fahrzeugfabrik Eisenach была одним из лидеров только зарождавшейся автомобильной промышленности Германии, но после Первой мировой войны и экономической рецессии 1920-х стала сдавать позиции. Чтобы исправить положение, FFE перешла в сегмент ма-



лолитражных автомобилей: компания приобрела лицензию на сборку английских машин Austin 7 и выпускала их под именем Dixi 3/15 DA-1. Тем не менее FFE оставалась во втором эшелоне и по-прежнему нуждалась в сторонних инвестициях.

**Вверху**  
Автомобиль-  
ный завод  
Fahrzeugfabrik  
Eisenach

Приход BMW обеспечил заводу в Айзенахе финансовый базис, тогда как сами баварцы получили в свое распоряжение производственные линии с налаженным производством, опытный персонал и технологии, а также возможность быстро и без лишних затрат выйти на автомобильный рынок. Первое время компания продавала 3/15 DA-1 без каких-либо изменений, но уже под маркой BMW, а в апреле 1929-го появилась усовершенствованная версия машины.

Главным отличием BMW 3/15 DA-2 были тормоза, установленные на всех четырех колесах, тогда как у 3/15 DA-1 они были лишь на задней оси. Кроме того, инженеры усилили подвеску, что позволило заметно улучшить управляемость. Вместе с этим за счет расширенного стального кузова новая модель получила более просторный салон, а также регулируемые сиденья и подъемные стекла. Автомобиль стал комфортнее и безопаснее, а из названия пропало имя Dixi, хотя по большей части 3/15 DA-2 все еще представляла собой Austin 7.

Куда более смелым шагом вперед стал родстер 3/15 DA-3 Wartburg — первая спортивная машина в исто-