

Der neue BMW M4 CS. Inhaltsverzeichnis.



BMW M4 CS: Konsequenz sportlich und emotional.

Hochleistung für die Straße neu definiert. 2

Begeisternder Sechszylinder-Reihenmotor.

Souveräner Auftritt und beeindruckende Fahrleistungen. 4

Überlegene Fahrdynamik.

Auf der Rennstrecke erprobte Performance. 6

Unverwechselbares M Design.

Markanter Auftritt dank hochemotionaler Formensprache. 9

Ausstattung auf höchstem Niveau.

Perfekte Harmonie von Sportlichkeit und Fahrkomfort. 12

Lange Tradition: BMW M3 Sondermodelle.

Seit rund 30 Jahren begeistern die geschärften Versionen des M3. 14

BMW M4 CS: Konsequent sportlich und emotional. Hochleistung für die Straße neu definiert.



Der BMW M4 ist besonders in Verbindung mit dem optionalen Competition Paket ein kompaktes Hochleistungs-Coupé, der M4 GTS wiederum ein kompromisslos auch für den Einsatz auf der Rennstrecke konzipierter Sportwagen. Der neue BMW M4 CS (Verbrauch kombiniert: 8,4 l/100 km*; CO₂-Emissionen kombiniert: 197 g/km*) schließt nun als limitiertes Sondermodell die Lücke zwischen diesen Modellen der BMW M GmbH. Mit seinem markanten und hochemotionalen Auftreten schärft er gleichzeitig noch einmal das Profil der M4-Baureihe und damit auch das der Marke BMW M.

Ein neuer modellspezifischer Frontsplitter aus Sicht-Carbon prägt das Gesicht des neuen BMW M4 CS, der schon im Stand sehr dominant und dynamisch auftritt. Die athletische Linienführung setzt sich über die aus CFK gefertigte Motorhaube mit ihrem Powerdome über das im Mittelteil leicht eingezogene Dach und die neue, ebenfalls aus Carbon gefertigte Spoilerlippe auf dem Heckdeckel bis zum Heckdiffusor mit den optisch bestens integrierten vier Auspuffendrohren fort. Formal wirkt der M4 CS wie aus einem Guss und unterstreicht damit den gestalterischen Anspruch an ein modernes Sportcoupé.

Dank des ausgiebigen Einsatzes von kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) ist der neue BMW M4 CS mit einem Leergewicht von 1580 Kilogramm (nach EU ohne Fahrer) ausgesprochen leicht geraten. Außer dem Heckdiffusor bestehen auch großflächige Karosserieteile aus CFK, so etwa die Motorhaube, die dadurch rund 25 Prozent leichter ist als die Haube dem BMW M4. Die jahrelange Erfahrung der Firma BMW mit der Produktion von Kohlenstofffaser-Bauteilen respektive mit kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen zahlt sich beim neuen BMW M4 CS aus. So spart alleine das CFK-Dach gegenüber einem konventionellen Metaldach mehr als sechs Kilogramm Gewicht ein. Ein weiterer Vorteil des sehr leichten und trotzdem sehr robusten Verbundmaterials CFK ist die Absenkung des Fahrzeug-Schwerpunktes, was dem BMW M4 CS ein noch agileres Fahrverhalten beschert.

Anders als beim BMW M4 GTS hat BMW beim M4 CS bewusst auf eine Fokussierung auf den Einsatz auf der Rennstrecke verzichtet. So ist der Frontsplitter nicht verstellbar, und anstelle eines großen einstellbaren

Heckflügels kommt auf der Heckklappe ein so genannter Gurney aus Sicht-
Carbon zum Einsatz. Das ist eine quer über den Heckklappenabschluss
verlaufende aerodynamische Abrisskante, die den Auftrieb an der Hinterachse
gegenüber dem M4 mit Competition Paket noch einmal deutlich reduziert.
Auch auf den im M4 GTS verbauten Überrollkäfig wurde beim M4 CS im
Sinne einer größeren Alltagstauglichkeit verzichtet.

Dass der neue BMW M4 CS außer auf uneingeschränkte Alltagstauglichkeit
auch auf besondere Fahrdynamik hin ausgelegt worden ist, beweist die
Abstimmung auf einer der härtesten Teststrecken der Welt für
Hochleistungssportwagen: der Nordschleife des Nürburgrings. Diese
umrundete der M4 CS in 7:38 Minuten und erzielte damit eine Zeit, die
zwischen der des BMW M4 und der des kompromisslos auf den
Rennstreckeneinsatz ausgelegten M4 GTS liegt.

Die exzellente Fahrdynamik des neuen BMW M4 CS beruht nicht nur auf
einem gegenüber dem M4 mit Competition Paket noch einmal im Federn-
Dämpfer-Setting neu abgestimmten Fahrwerk, sondern auch auf einer
moderaten Leistungssteigerung des Reihensechszylinders. Er verfügt im
M4 CS über 460 PS und damit zehn PS als im M4 mit Competition Paket.
Das maximale Drehmoment stieg sogar um 50 Nm auf 600 Nm.

Durch den großzügigen Einsatz von Alcantara und Leder haben die Entwickler
und Designer der BMW M GmbH einen überaus sportlich anmutenden
Innenraum geschaffen. Reduzierung auf das Wesentliche und damit eine
deutliche Gewichtseinsparung war etwa bei den Türinnenverkleidungen und
den hinteren Seitenteilen die Maxime: Sie bestehen aus gepressten
Naturfasern, also nachwachsenden Rohstoffen, und werden mit einer
speziellen Carbon-Optik versehen. Anstelle von herkömmlichen Türgriffen
dienen leichte Schlaufen im BMW M4 CS zum Zuziehen. Trotz der
konsequent sportlichen Auslegung, zu der auch Leichtbau M Sportsitze
gehören, müssen die Passagiere im BMW M4 CS nicht auf Annehmlichkeiten
wie eine 1-Zonen-Klimaautomatik oder ein hochwertiges, speziell
abgestimmtes HiFi System Professional verzichten.

Begeisternder Reihensechszylinder. Souveräner Auftritt und beeindruckende Fahrleistungen.



Der Sechszylinder-Reihenmotor hat bei BMW eine große Tradition und sorgt auch im neuen BMW M4 CS für Fahrleistungen auf höchstem Niveau. Gegenüber dem M4 mit Competition Paket wurde die Höchstleistung um zehn PS auf 460 PS gesteigert, die bei 6.250 Umdrehungen pro Minute anstehen. Das maximale Drehmoment von 600 Newtonmeter liegt sogar um mehr als zehn Prozent höher (M4 mit Competition Paket: 550 Nm) und steht über einen sehr großen Drehzahlbereich von 4.000 min^{-1} bis 5.380 min^{-1} zur Verfügung. Die herausragende Leistung beschert dem neuen BMW M4 CS Fahrleistungen auf dem Niveau eines Supersportwagens. So ist der Standardsprint von null auf 100 km/h nach nur 3,9 Sekunden absolviert. Die Höchstgeschwindigkeit des serienmäßig mit dem M Drivers Package ausgerüsteten BMW M4 CS wird bei 280 km/h elektronisch begrenzt.

Die hohe Leistung des 3,0 Liter großen Triebwerkes resultiert aus dem Hochdrehzahl-Konzept sowie zwei Abgasturboladern und effektiver Ladeluftkühlung. Die auch im BMW M4 CS eingesetzte M TwinPower Turbo Technologie arbeitet mit zwei sehr spontan ansprechenden Mono-Scroll-Turboladern. Zusammen mit der Benzin-Direkteinspritzung High Precision Injection, der variablen Ventilsteuerung VALVETRONIC und der stufenlosen Nockenwellenverstellung Doppel-VANOS sorgen die beiden Abgasturbolader dafür, dass der Sechszylinder seine Leistung optimal entfalten kann. Schon knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl wird kontinuierlich Ladedruck aufgebaut. Die vollvariable Ventil- und Nockenwellenverstellung sorgt für einen hocheffizienten Wirkungsgrad. Dadurch kann der Motor seine Leistung nicht nur kontinuierlich über einen sehr großen Drehzahlbereich abgeben, sondern arbeitet auch noch sehr wirtschaftlich, was den Verbrauch und damit auch die Abgas-Emissionen niedrig hält (Verbrauch kombiniert: $8,4 \text{ l/100 km}^*$; CO_2 -Emissionen kombiniert: 197 g/km^*). Auch die Drehwilligkeit dieses außergewöhnlich lafruhigen Sechszylinders profitiert von der VALVETRONIC und dem Doppel-VANOS. So ermöglicht der Reihensechszylinder im neuen BMW M4 CS die für einen doppelt aufgeladenen Turbomotor sehr hohe Abregeldrehzahl von 7.600 min^{-1} .

Dank der so genannten Closed-Deck-Bauweise ist das Kurbelgehäuse des Sechszylinders besonders steif und ermöglicht damit hohe Zylinderdrücke und eine effektive Leistungsausbeute. Die buchsenlosen, per LDS-Technik beschichteten (LDS: Lichtbogendrahtspritzen) Zylinderlaufbahnen tragen zur

Gewichtsreduzierung bei. Ebenfalls auf Hochleistung ausgelegt ist die geschmiedete, leichte und doch hoch torsionsfeste Kurbelwelle, welche das Gewicht der rotierenden Massen niedrig hält und so für ein noch spontaneres Ansprechen des Biturbo-Triebwerks sorgt.

Ein weiteres technisches Highlight und Beweis für die umfangreiche Motorsport-Kompetenz der BMW M GmbH ist die Ölversorgung des Motors. Sie orientiert sich an den hohen Anforderungen im Rennstreckeneinsatz und stellt die Versorgung des Reihensechszylinders mit dem Schmierstoff bei Längs- und Querkräften bis zu 1,4 g sicher. Die gewichtsoptimierte Magnesium-Ölwanne ist mit einer zusätzlichen Abdeckung versehen, welche die Schwallbewegungen des Schmiermittels auch bei extremen Fahrmanövern wie etwa abrupten Richtungswechseln auf der Rennstrecke in Grenzen hält. Eine zusätzliche Ölsaugpumpe sorgt im Verein mit einem besonders wirkungsvollen Ölrücklaufsystem für eine einwandfreie Ölversorgung auch bei extremen Bremsmanövern.

Dass ein M Triebwerk auch über den entsprechenden Sound verfügen muss, versteht sich von selbst. Im neuen M4 CS ist eine zweiflutige Sportabgasanlage mit vier Endrohren, die optisch elegant in den Heckdiffusor integriert sind, dafür zuständig. Sie wartet mit einem möglichst geringen, der Leistungsentfaltung förderlichen Abgasgegendruck auf und wird über eine Klappenanlage geregelt. Die direkt vor den Nachschalldämpfern angeordneten Klappen werden elektrisch gesteuert und sorgen nicht nur für ein optimales Feedback über den Lastzustand des Motors über den gesamten Drehzahlbereich, sondern auch für einen M typischen sportlichen Sound. Der Fahrer kann die Arbeitsweise der Klappenanlage übrigens über die Vorwahl eines Fahrmodus beeinflussen.

Die Kraftübertragung an die Hinterräder erfolgt im neuen BMW M4 CS über das schon in den Modellen M4 und M4 GTS bewährte 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) mit Drivelogic. Es arbeitet bei den sehr schnellen Gangwechseln ohne Zugkraftunterbrechung. Dank der M Launch Control ist eine optimale Beschleunigung aus dem Stand gewährleistet. Das M DKG arbeitet vollautomatisch, lässt sich aber auch über Schaltwippen am Lenkrad manuell betätigen. Um auch härtesten Einsatzbedingungen gerecht zu werden, verfügt das 7-Gang M DKG über einen eigenen Ölkühler.

Überlegene Fahrdynamik. Rennstreckenerprobte Performance.



Alle Modelle der BMW M GmbH haben sich seit jeher durch ein Höchstmaß an Agilität, Lenkpräzision und Fahrstabilität ausgezeichnet. Der neue BMW M4 CS setzt diese Tradition fort und unterstützt den sportlich orientierten Fahrer zudem mit einer Vielzahl von Einstellmöglichkeiten für das Fahrwerk, die elektromechanische Lenkung M Servotronic, die Fahrstabilitätsregelung DSC und das 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic.

Serienmäßig ist der neue BMW M4 CS mit dem Adaptiven M Fahrwerk ausgestattet. Bei ihm kann der Fahrer zwischen den drei Modi Comfort, Sport und Sport+ wählen. Sie verändern jeweils die Dämpfungsabstimmung. Während zum Beispiel im Stadtverkehr die Einstellung Comfort für ein Höchstmaß an Fahrkomfort sorgt, ermöglicht die Einstellung Sport auf der Landstraße eine besonders dynamische Fortbewegung. Wer mit dem M4 CS auf die Rennstrecke geht, erreicht mit Sport+ die härteste Fahrwerksabstimmung, die für minimale Aufbaubewegungen und maximale Fahrdynamik steht.

Auch die besonders präzise arbeitende elektromechanische Lenkung des M4 CS lässt sich über drei verschiedene, per Tastendruck abrufbare Kennlinien beeinflussen. In den Einstellungen Comfort, Sport oder Sport+ spricht die sehr feinfühlig arbeitende Lenkung unterschiedlich an, variiert die Lenkunterstützung und lässt sich so dem jeweiligen Einsatzzweck und dem persönlichen Geschmack des Fahrers anpassen.

Bestandteil des Hightech-Fahrwerks-Pakets für den neuen BMW M4 CS ist auch das Aktive M Differenzial, das die ohnehin hervorragende Traktion und die Fahrstabilität mittels einer elektronisch geregelten Lamellensperre optimiert. Das Steuergerät der Lamellensperre kommuniziert dabei mit der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control). Es berücksichtigt zudem die Gaspedalstellung, die Raddrehzahlen und die Gierrate des M4 CS und passt sich mit höchster Präzision und Schnelligkeit der jeweiligen Fahrsituation an. So erkennt das Aktive M Differenzial etwa rechtzeitig einen drohenden einseitigen Traktionsverlust und regelt entsprechend das Sperrmoment, dessen Wirkung zwischen null und 100 Prozent betragen kann. Besonders beim forcierten Einsatz auf der Rennstrecke ermöglichen die Fahrstabilitätskomponenten so eine optimale

Traktion unter allen Bedingungen, etwa beim kraftvollen Herausbeschleunigen aus engen Kehren oder auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten.

Die Dynamische Stabilitäts Control (DSC) wirkt im Normalfall Unter- oder Übersteuern durch gezielte Eingriffe in die Motor- und die Bremsregelung entgegen. Im M4 CS lässt das Umschalten in den M Dynamic Mode (MDM) mehr Radschlupf zu und erlaubt so leichte Drifts. Eine solche Fahrweise wird von sportlich-dynamischen Piloten vor allem beim Fahren auf der Rennstrecke geschätzt. Sie tragen dann aber alleine auch die Verantwortung für die Stabilisierung des Fahrzustandes.

Das Fahrwerk des neuen BMW M4 CS entspricht weitgehend dem des BMW M4 mit Competition Paket. Es zeichnet sich dank Aluminium-Leichtbauweise durch ein geringes Gewicht und eine besonders hohe Steifigkeit der Achssysteme aus. Vorne arbeitet eine leichte Zwei-Gelenk-Federbeinachse, hinten eine Fünflenker-Achse. Die Lenker und Radträger sind alle in Aluminium-Schmiedetechnik hergestellt. Spielfrei arbeitende Kugelgelenke und speziell für den M4 entwickelte Elastomerlager sorgen für eine direkte und spielfreie Kraftübertragung in Längs- und Querrichtung und damit für ein besonders spontan ansprechendes Fahrwerk und entsprechend hohe Fahrdynamik. Die doppelt-elastische Aufhängung des Hinterachsgetriebes und die starr mit der Karosseriestruktur verschraubten Hinterachsträger zeugen von dem Einfluss reinrassiger Motorsporttechnologie auch auf den BMW M4 CS.

Speziell für den neuen BMW M4 CS wurde ein neues geschmiedetes Leichtmetallrad in der Farbe Orbit Grey entwickelt. Sein Zehn-Speichen-Design orientiert sich an den Rädern der erfolgreichen M4 Rennwagen aus der Deutschen Tourenwagen-Masters (DTM). Auch bei den Rädern haben die Ingenieure der BMW M GmbH auf konsequenten Leichtbau gesetzt. So wiegen die hinteren, 10 J x 20 Zoll großen Räder jeweils lediglich rund zehn Kilogramm, die vorderen 9 J x 19-Zöller nur gut neun Kilo. Das hält die ungefederten Massen gering und trägt zur außergewöhnlich hohen Fahrdynamik des M4 CS bei. Serienmäßig ist der M4 CS mit einer Mischbereifung vom Typ Michelin Pilot Sport Cup 2 in den Dimensionen 265/35 R 19 vorne und 285/30 R 20 hinten bestückt. Die Cup-Reifen sorgen für eine besonders präzise Übertragung der Lenkkräfte auf die Fahrbahn bei gleichzeitig größtmöglicher Rückmeldung an den Fahrer. Sie sind hervorragend für den Einsatz auf der Rennstrecke geeignet und bieten maximalen Grip. Wer den M4 CS jedoch überwiegend im Alltag einsetzen möchte, erhält wahlweise auch Michelin Pilot Super Sport-Reifen, die auf regennasser Fahrbahn mehr Grip aufbauen als die Cup-Reifen.

Wie auch der M4 verfügt der neuen M4 CS serienmäßig über die BMW M Compound Bremse. Sie arbeitet vorne mit Vier-Kolben-Sätteln und hinten mit einer Zwei-Kolben-Anlage und überzeugt mit hervorragenden Verzögerungswerten, hoher Fading-Stabilität und ausgezeichneter Dosierbarkeit. Im Vergleich mit einer herkömmlichen Bremsanlage zeichnet sich die Verbundbremse durch ihr deutlich geringeres Gewicht aus und trägt so ebenfalls zu einer Reduzierung der ungefederten Massen und damit zu einer erhöhten Fahrdynamik bei. Auf Wunsch ist für den BMW M4 CS die BMW M Carbon-Keramik Bremse mit Sechs-Kolbensätteln vorne und Vier-Kolben-Sätteln hinten erhältlich, die nochmals leichter ist, höchsten Belastungen wie etwa beim Rennstreckeneinsatz standhält und überdies auch noch langlebiger ist.

Für den neuen BMW M4 CS wurden alle Settings für DSC, ABS, das Adaptive M Fahrwerk, das Aktive M Differenzial, das 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe und die M Servotronic Lenkung modifiziert und auf die speziellen Anforderungen dieses kompakten Hochleistungssportwagens abgestimmt.

Unverwechselbares M Design. Markanter Auftritt dank hochemotionaler Formensprache.



Auch das neue Sondermodell BMW M4 CS betont seine Leistungsfähigkeit schon mit seinem optischen Auftritt. Ganz gleich, aus welcher Perspektive man den M4 CS betrachtet: Er wirkt wie aus einem Guss, tritt dynamisch-muskulös auf und macht dem Betrachter schon im Stand unmissverständlich klar, dass er ein Hochleistungssportwagen ist. Damit steht auch der M4 CS kompromisslos für die Designsprache von BMW M. Er soll auf den ersten Blick seine überlegene Performance kommunizieren und seinen Charakter demonstrieren – hochemotional und sehr dynamisch.

Die stark dreidimensional gestaltete Frontpartie vermittelt kompromisslose Sportlichkeit. Charakteristisch sind die Doppelscheinwerfer mit modernster LED-Technologie und die flache Doppelniere mit schwarz lackierten Nierenstegen. Die dreigeteilte Frontschürze unterstreicht nicht nur die Dynamik des neuen BMW M4 CS, sondern erfüllt selbstverständlich auch technische Aufgaben: Die großen Lufteinlässe dienen einer besonders effizienten Kühlung des Sechszylinder-Biturbo-Motors und der leistungsfähigen Bremsanlage.

Exklusiv für das Sondermodell BMW M4 CS wurde der neue Frontsplitter gestaltet. Er wird aus leichtem Sicht-Carbon gefertigt und reduziert wirkungsvoll den Auftrieb an der Vorderachse. Auch der charakteristische Powerdome auf der ebenfalls aus leichtem kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) bestehenden Motorhaube ist nicht nur ein markantes Designmerkmal, sondern folgt auch einer Funktion: Er schafft Platz für den Ladeluftkühler des Hochleistungstriebwerkes und sorgt über eine Austrittsöffnung gleichzeitig für eine wirkungsvolle Wärmeabfuhr. Zudem ist der Powerdome ein Stilmittel, dessen Linienführung sich über das konturierte Dachmittelteil und die Gepäckraumklappe bis ins markante Heck fortsetzt.

Auch in der seitlichen Linienführung drückt der neuen BMW M4 CS kompromisslose Sportlichkeit aus. Zu den beherrschenden Stilelementen gehören die lange Motorhaube, der große Radstand und der kurze vordere Überhang. Herausragend ist die aerodynamische Gestaltung der M Außenspiegel mit angedeutetem Doppelfuß-Design, die sowohl sportlich als auch fast schwebend-elegant wirken. Die fließende Dachlinie wiederum unterstreicht den Coupé-Charakter des M4 CS. Die muskulösen, vor allem hinten stark akzentuierten Radhäuser tragen ebenfalls prägnant zum sehr

sportlichen Auftritt des M4 CS bei und unterstreichen mit ihrer Breite sein fahrdynamisches Potenzial.

Am Heck fällt der neu gestaltete Gurney aus Sicht-Carbon auf. Bei ihm handelt es sich um eine aerodynamische Abrisskante, die nicht nur optisch einen sportlichen Akzent setzt, sondern gleichfalls eine wichtige Funktion erfüllt: Sie reduziert den Auftrieb an der Hinterachse und trägt damit zur Optimierung von Straßenlage und Traktion bei. Die obere Kante des Gurneys ist analog zur Dachlinie leicht eingezogen. Für den BMW M4 CS sind die markanten Heckleuchten ebenso wie beim BMW M4 GTS exklusiv in zukunftsweisender OLED-Technik ausgeführt und faszinieren mit einem 3D-Effekt (OLED: Organic Light Emitting Diode).

Der Heckdiffusor wurde von BMW M4 GTS übernommen. Er sorgt für einen sportlich-markanten Abschluss der Heckpartie und integriert optisch harmonisch die vier Edelstahl-Endrohre der doppelflutigen Klappen-Abgasanlage. Die Endrohre tragen zudem das M Logo. Typisch für die motorsportlichen Ansprüche der BMW M GmbH optimiert der Diffusor zusammen mit dem Frontsplitter die Luftführung unter dem Fahrzeugboden und trägt damit zu einer noch besseren Bodenhaftung bei.

Auch der neue BMW M4 CS wird mit der aus dem M4 mit Competition Paket bekannten Ausstattungslinie BMW Individual Hochglanz Shadow Line mit erweiterten Umfängen ausgeliefert. Dabei sind unter anderem die Seitenrahmen-Zierleisten und die Fensterschachtabdeckung in Schwarz hochglänzend ausgeführt, ebenso die BMW Niere und die signifikanten M Kiemen an den vorderen Kotflügeln des BMW M4 CS. Die Modellbezeichnung am Heck wiederum ist in Silber-Chrom ausgeführt.

Exklusiv für das neue Sondermodell BMW M4 CS hat die BMW M GmbH zwei neue Farben im Angebot. Das ist zum einen San Marino Blau Metallic und zum anderen Lime Rock Grey Metallic. Wer es gerne exklusiv und auffällig mag, kann zudem Frozen Dark Blue II wählen, einen matten Blauton, der von den Spezialisten von BMW Individual entwickelt wurde. Aufgrund des aufwändigen Lackierverfahrens ist Frozen Dark Blue II (zu haben ab voraussichtlich November 2017) limitiert.

Ebenfalls speziell für das neue M Sondermodell haben die Designer die Leichtmetallräder in Orbit Grey kreiert. Die sowohl besonders steifen als auch leichten Räder besitzen ein Zehn-Speichen-Layout, das einen offenen Blick auf die großen Bremsscheiben und die blau lackierten (BMW M Compound Bremse) respektive goldfarbenen eloxierten Bremssättel (M Carbon-Keramik

Bremse) erlaubt. Das Rad-Design lehnt sich dabei eng an das der erfolgreichen BMW M4 DTM-Rennwagen an.

Ausstattung auf höchstem Niveau. Perfekte Harmonie von Sportlichkeit und Fahrkomfort.



Im Innenraum des neuen BMW M4 CS dominieren feines Leder und edles Alcantara. Fahrer und Beifahrer nehmen in den speziellen Leichtbau M Sportsitzen Platz, die auch im M4 mit Competition Paket installiert sind. Sie sind mit Leder Merino und Alcantara bezogen und garantieren auch bei forcierter Fahrt auf der Rennstrecke perfekten Seitenhalt. Zudem bieten sie aber auch einen sehr guten Langstreckenkomfort. In die vorderen Sicherheitsgurte sind BMW M Streifen eingearbeitet.

Das wichtigste Zubehör für den Fahrer des neuen BMW M4 CS ist natürlich das M Sportlenkrad. Es ist optional gegen Aufpreis als M Alcantaralenkrad mit exklusivem, anthrazitfarbigem Alcantara mit blau-roten M Ziernähten und 12-Uhr-Kennzeichnung zu haben und überzeugt durch maximale Griffigkeit in allen Fahrsituationen.

Die Interieurleisten sind mit Alcantara bezogen, in das prägnant die Modellbezeichnung CS eingearbeitet ist. Der ebenso edle wie unempfindliche Bezugsstoff Alcantara findet sich auch auf der Leichtbau-Mittelkonsole und den Ellenbogenaufgaben der Türverkleidungen. Bei den Türverkleidungen und den hinteren Seitenteilen ist die BMW M GmbH ebenso wie bereits beim M4 GTS neue Wege gegangen: Sie bestehen aus gepressten Naturfasern, nachwachsenden Rohstoffen also, und sind bedeutend leichter als die herkömmlichen Türtafeln. Zudem ist es den Entwicklern gelungen, den Oberflächen der Türverkleidungen eine edle Carbon-Optik zu verleihen. Die Bedeutung des neuen Sondermodells BMW M4 CS unterstreichen zudem zahlreiche Modellschriftzüge. In den Rückenlehnen der M Sportsitze ist ein beleuchtetes M4 Logo integriert und auf den Schwellern befinden sich spezielle Einstiegsleisten mit M4 CS Schriftzug.

Trotz konsequent sportlicher Auslegung muss man im neuen BMW M4 CS nicht auf Annehmlichkeiten wie eine 1-Zonen-Klimaautomatik verzichten. Für besten Hörgenuss sorgt eine weiterentwickelte Variante des BMW HiFi Systems Professional. Das BMW Navigationssystem Professional rundet die umfangreiche serienmäßige Komfort-Ausstattung des neuen BMW M4 CS ab. Die adaptiven LED-Scheinwerfer mit BMW Selective Beam (blendfreier Fernlichtassistent) sind optional zu haben. Auch die BMW ConnectedDrive Services mit ihren intelligenten Diensten stehen optional zur Verfügung sowie die BMW M Laptimer App, mit der sich

beispielsweise Runden auf der Rennstrecke detailliert aufzeichnen lassen.
Ansonsten stehen nahezu alle zahlreichen weiteren Sonderausstattungen aus dem BMW M4 zur Auswahl.



Lange Tradition: BMW M3 Sondermodelle. Seit rund 30 Jahren begeistern die geschärften Versionen des M3.

Die BMW M3 Sondermodelle haben eine lange Tradition und standen schon immer für reinrassige und dabei voll alltagstaugliche Sportwagen. Dieses Attribut gilt selbstverständlich auch für den BMW M4, der 2013 vorgestellt wurde und das sportliche Aushängeschild der BMW 4er Baureihe ist. Die BMW 4er lösten Anfang 2013 das BMW 3er Coupé und das 3er Cabriolet in einer eigenständigen Baureihe ab und zeichnen sich durch einen besonders dynamischen und eleganten Auftritt aus.

1988: BMW M3 Evolution (E30).

Urahn der lebhaften BMW M3/M4 Familie ist der BMW M3 der Baureihe E30, der 1986 zum ersten Maßstab für kompakte High-Performance-Fahrzeuge wurde, die zudem mit hoher Alltagstauglichkeit punkten. Schon 1988 folgte das erste Sondermodell: der BMW M3 Evolution. Sein drehfreudiger 2,3-Liter-Reihenvierzylinder leistet 162 kW/220 PS und damit immerhin 25 PS mehr als der M3. Zu erkennen ist der auf eine Sonderserie von 500 Exemplaren limitierte M3 Evolution an seinem größeren Frontspoiler und dem verstellbaren Heckspoiler. Höhepunkt der Baureihe E30 war 1990 der BMW M3 Sport Evolution mit 2,5 Liter großem und 175 kW/238 PS starkem Vierzylinder. Heute ist der M3 Sport Evo ein rarer und entsprechend gesuchter und teurer Sportwagen-Klassiker.

1994: BMW M3 GT (E36).

Im BMW M3 der zweiten 3er Baureihe E36 hielt 1992 der legendäre Sechszylinder-Reihenmotor Einzug, zunächst mit 3,0 und später dann mit 3,2 Litern Hubraum. Auch in der Baureihe E36 sorgte Ende 1994 ein auf lediglich 350 Einheiten begrenztes Sondermodell für Furore: der M3 GT. Er leistet 217 kW/295 PS, verfügte über Vierventil-Technik und die Nockenwellenverstellung VANOS auf der Einlassseite und bietet atemberaubende Fahrleistungen. So vergehen nur 5,9 Sekunden für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h. Die Türen des M3 GT sind in Leichtbauweise aus Aluminium gefertigt. Sein Motor weist bereits einige technische Details des folgenden 3,2-Liter-Reihensechszylinders auf.

2003: BMW M3 CSL (E46).

In der nächsten M3 Generation der Baureihe E46 folgte 2003 ein weiterer Paukenschlag: der M3 CSL. Der Namenszusatz dieses Sondermodells ist eine Reminiszenz an den legendären BMW 3.0 CSL aus den frühen 1970er-

Jahren. Ein gewichtsreduzierter Gepäckraumdeckel mit integrierter Spoilerkante, eine Heckscheibe aus Dünnglas sowie aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) gefertigte Teile wie die Mittelkonsole, die Türverkleidungen und der Innenspiegel tragen dazu bei, dass der M3 CSL 165 Kilogramm weniger wiegt als ein M3 Coupé der Baureihe E46. Bei der Motorleistung packten die M Ingenieure hingegen etwas mehr drauf: Mit 265 kW/360 PS feuert der nach dem Hochdrehzahlkonzept konzipierte 3,2-Liter-Reihensechser dermaßen fulminant, dass der M3 CSL schon nach 4,8 Sekunden die 100 km/h-Marke passiert. Mit einer Zeit von 7:50 legte er seinerzeit überdies die beste Rundenzeit seiner Leistungsklasse auf der Nürburgring Nordschleife hin. Vom Sondermodell M3 CSL wurden knapp 1 400 Stück gefertigt.

2010: BMW M3 GTS (E92).

Bereits 2001 hatte die M GmbH mit dem M3 GTR angedeutet, wohin die Reise mit der nächsten Generation der Sportwagen-Ikone gehen würde: in Richtung V8-Zylinder. Der M3 GTR war als Basismodell für den GT-Rennsport der American Le Mans Series (ALMS) entwickelt, dann aber durch ein geändertes Reglement ausgebremst worden. Mit der vierten M3 Generation der Baureihe E90/E92 hielt der V8-Motor dann 2007 endgültig mit vier Litern Hubraum Einzug in den agilen Hochleistungssportwagen. 2010 ertönt dann der nächste Paukenschlag: Der M3 GTS wird der legitime Nachfolger des M3 CSL. Dank eines auf 4,4 Liter erhöhten Hubraumes leistet sein V8 beeindruckende 331 kW/450 PS, die den M3 GTS in 4,4 Sekunden auf 100 km/h katapultieren. Die Höchstgeschwindigkeit des nur auf Bestellung bei der BMW M GmbH gebauten Sportwagens liegt bei 305 km/h.

2011: BMW M3 CRT (E92).

Mit nur 67 gebauten Exemplaren ist der 2011 gebaute M3 CRT ein weiterer ganz spezieller M3, welcher wie alle M3 Sondermodelle das Zeug zum Klassiker hat. Der CRT baut auf der Technik des M3 GTS Coupé auf, ist aber eine viertürige Limousine mit zwei ausgeformten Einzelsitzen hinten. Mit ihm schließt sich ein Kreis, denn auch der erste BMW M3 der Baureihe E30 war eine (wenn auch zweitürige) Limousine.

2016: BMW M4 GTS (F82).

Der Ende 2015 vorgestellte und von 2016 an in einer limitierten Sonderserie gebaute M4 GTS setzt unter dem nun neuen Baureihen-Namen M4 die beeindruckende Reihe der kompromisslos auf Sportlichkeit und Fahrdynamik trainierten Athleten der M3/M4 Generationen fort. Zugleich feierte die BMW M GmbH 2016 mit dem M4 GTS das 30-jährige Bestehen der überaus erfolgreichen und dynamischen M3/M4 Familie.