

Der neue BMW M3 CS. Inhaltsverzeichnis.



BMW M3 CS: Höchstleistung und Alltagstauglichkeit.

Konsequente Maßnahmen für einen geschärften Auftritt. 2

Hochdrehzahl-Konzept und Turbotechnik.

Sechszylinder-Reihenmotor mit weiter gesteigerter Leistung. 4

Auf der Rennstrecke optimierte Fahrdynamik

Höchste Präzision und überlegene Agilität. 6

Expressives Design.

Markante Formensprache und intelligenter Leichtbau. 8

Exklusive Ausstattung.

Konsequente Verbindung von Sportlichkeit und Komfort. 9

BMW M3 CS: Höchstleistung und Alltagstauglichkeit. Konsequente Maßnahmen für einen geschärften Auftritt.



Das neue Sondermodell BMW M3 CS (Verbrauch kombiniert: 8,5 l/100 km*; CO₂-Emissionen kombiniert: 198 g/km*) vereint High Performance und uneingeschränkte Alltagstauglichkeit in perfekter Balance. Die Ingenieure der BMW M GmbH haben dabei den dynamischen und hochemotionalen Charakter des BMW M3 durch konsequent aufeinander abgestimmte Maßnahmen weiter geschärft.

Beispielsweise ist der neue BMW M3 CS dank des großzügigen Einsatzes von kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) mit einem Leergewicht von 1 585 Kilogramm (nach EU ohne Fahrer) ausgesprochen leicht geraten. Auch großflächige Karosserieteile bestehen aus CFK, etwa die Motorhaube, die dadurch rund 25 Prozent leichter ist als die Haube des BMW M3. Die jahrelange Erfahrung von BMW mit der Produktion von Kohlenstofffaser-Bauteilen respektive mit kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen zahlt sich beim neuen BMW M3 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 M3 CS ein noch agileres Fahrverhalten beschert.

Auf der Heckklappe kommt beispielsweise ein neu gestalteter Gurney aus Sicht-Carbon zum Einsatz. Diese quer über den Kofferraumklappenabschluss verlaufende aerodynamische Abrisskante reduziert den Auftrieb an der Hinterachse deutlich. Auf einen Überrollkäfig wurde beim M3 CS im Sinne einer größeren Alltagstauglichkeit verzichtet.

Die exzellente Fahrdynamik des neuen BMW M3 CS beruht nicht nur auf einem gegenüber dem M3 mit Competition Paket noch einmal im Feder-Dämpfer-Setting neu abgestimmten Fahrwerk, sondern auch auf einer moderaten Leistungssteigerung des Reihensechszylinders. Er verfügt im M3 CS über 460 PS und leistet damit zehn PS mehr als im M3 mit Competition Paket. Das maximale Drehmoment stieg um 50 Nm auf 600 Nm. Für den charakteristischen Sound des M Triebwerks sorgt eine speziell für das CS Modell abgestimmte M Sportabgasanlage, deren vier Endrohre aus Edelstahl perfekt in den Heckdiffusor aus CFK integriert sind.

Durch den großzügigen Einsatz von Alcantara und Vollleder BiColor Silverstone/Schwarz haben die Entwickler und Designer der BMW M GmbH einen überaus sportlich anmutenden Innenraum geschaffen. Passend dazu wird der Motor des neuen BMW M3 CS durch Druck auf den neuen, roten Start-Stopp-Knopf gestartet. Reduzierung auf das Wesentliche und damit eine deutliche Gewichtseinsparung war die Maxime. Trotz der konsequent sportlichen Auslegung, zu der auch Leichtbau M Sportsitze gehören, müssen die Passagiere im BMW M3 CS nicht auf Annehmlichkeiten wie eine Klimaautomatik oder ein hochwertiges, speziell abgestimmtes Harman Kardon Surround Sound System verzichten.

Das auf 1 200 Einheiten limitierte Sondermodell BMW M3 CS kann von Kunden ab Januar 2018 bestellt werden. Die Produktion der Hochleistungs-Limousine im BMW Werk Regensburg startet im März 2018 und endet im Mai 2018 (Fahrzeuge für den europäischen Markt) beziehungsweise Oktober 2018 (Fahrzeuge für den außereuropäischen Markt).

Hochdrehzahl-Konzept und Turbotechnik. Sechszylinder-Reihenmotor mit weiter gesteigerter Leistung.



Der Sechszylinder-Reihenmotor hat bei BMW eine lange Tradition und sorgt auch im neuen BMW M3 CS für Fahrleistungen auf höchstem Niveau. Gegenüber dem M3 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 um rund zehn Prozent höher (M3 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 M3 CS Fahrleistungen auf dem Niveau eines Supersportwagens. Der Standardsprint von null auf 100 km/h dauert nur 3,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit des serienmäßig mit dem M Drivers Package ausgerüsteten BMW M3 CS ist 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 M3 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: 8,5 l/100 km*; CO₂-Emissionen kombiniert: 198 g/km*). Auch die Drehwilligkeit dieses außergewöhnlich laufruhigen Sechszylinders profitiert von der VALVETRONIC und dem Doppel-VANOS. So ermöglicht der Reihensechszylinder im neuen BMW M3 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 in Kombination 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 M3 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 Endrohre sind aus Edelstahl gefertigt und tragen das M Emblem.

Die Kraftübertragung an die Hinterräder erfolgt im neuen BMW M3 CS über das 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.

Auf der Rennstrecke optimierte Fahrodynamik. Höchste Präzision und überlegene Agilität.



Alle Modelle der BMW M GmbH zeichnen sich seit jeher durch ein Höchstmaß an Agilität, Lenkpräzision und Fahrstabilität aus. Der neue BMW M3 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 M3 CS mit dem Adaptiven M Fahrwerk ausgestattet. Hier kann der Fahrer zwischen den drei Modi Comfort, Sport und Sport+ wählen. Sie verändern jeweils die Dämpfungsabstimmung. Auch die besonders präzise arbeitende elektromechanische Lenkung des M3 CS lässt sich über drei verschiedene, per Tastendruck abrufbare Kennlinien beeinflussen.

Bestandteil des Hightech-Fahrwerks-Pakets für den neuen BMW M3 CS ist auch das Aktive M Differenzial, das die ohnehin hervorragende Traktion und die Fahrstabilität mittels einer elektronisch geregelten Lamellensperre weiter 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 M3 CS und passt sich mit höchster Präzision und Schnelligkeit der jeweiligen Fahrsituation an.

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 M3 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 M3 CS entspricht weitgehend dem des BMW M3 mit Competition Paket, welches aber speziell für das Sondermodell modifiziert und noch sportlicher ausgelegt wurde. 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.

Die doppelt-elastische Aufhängung des Hinterachsgetriebes und die starr mit der Karosseriestruktur verschraubten Hinterachsträger zeugen vom Einfluss reinrassiger Motorsporttechnologie.

Serienmäßig ist das limitierte Sondermodell BMW M3 CS mit einem geschmiedeten Leichtmetallrad in der Farbe Orbit Grey Matt ausgestattet. Das 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 M3 CS bei. Serienmäßig ist der M3 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 M3 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 M3 verfügt der neue M3 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 M3 CS die BMW M Carbon-Keramik Bremse mit Sechs-Kolben-Sätteln vorne und Vier-Kolben-Sätteln hinten erhältlich, die nochmals leichter ist, höchsten Belastungen wie etwa beim Rennstreckeneinsatz standhält und überdies auch noch langlebiger ist.

Expressives Design. Markante Formensprache und intelligenter Leichtbau.



Auch das neue Sondermodell BMW M3 CS betont seine Leistungsfähigkeit schon mit seinem optischen Auftritt. Ganz gleich, aus welcher Perspektive man den M3 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 M3 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. Die dreigeteilte Frontschürze unterstreicht nicht nur die Dynamik des neuen BMW M3 CS, sondern erfüllt selbstverständlich auch technische Aufgaben: Die großen Lufteinlässe dienen einer besonders effizienten Kühlung des Sechszylinder-Biturbo-Motors und der leistungsfähigen Bremsanlage. Der aus leichtem Sicht-Carbon gefertigte Frontsplitter reduziert wirkungsvoll den Auftrieb an der Vorderachse. Ebenfalls aus kohlenstoffaserverstärktem Kunststoff (CFK) besteht der neu gestaltete Gurney am Heck. Dabei handelt es sich um eine aerodynamische Abrisskante, die nicht nur optisch einen sportlichen Akzent setzt, sondern den Auftrieb an der Hinterachse verringert. Der Heckdiffusor aus CFK wurde vom BMW M4 GTS übernommen. Er sorgt für einen sportlich-markanten Abschluss der Heckpartie und integriert optisch harmonisch die vier Edelstahl-Endrohre der doppelflutigen, CS spezifischen M Sportabgasanlage. Zudem optimiert der Diffusor zusammen mit dem Frontsplitter die Luftführung unter dem Fahrzeugboden und sorgt gemeinsam mit Frontsplitter und Gurney für eine weiter verbesserte Bodenhaftung. Durch den vermehrten Einsatz von Bauteilen aus CFK schreibt BMW das Konzept des intelligenten Leichtbaus beim neuen M3 CS konsequent fort.

Das Sondermodell BMW M3 CS wird mit der Ausstattungslinie BMW Individual Hochglanz Shadow Line ausgeliefert und verfügt über abgedunkelte Heckleuchten. Insgesamt fünf Außenfarben hat die BMW M GmbH für die Hochleistungs-Limousine im Angebot. Serienmäßig wird der M3 CS in Alpine Weiß lackiert, optional kann der Kunde zudem zwischen San Marino Blau Metallic, Lime Rock Grey Metallic, Frozen Dark Blue II Metallic und Black Sapphire Metallic wählen.

Exklusive Ausstattung. Konsequente Verbindung von Sportlichkeit und Komfort.



Im Innenraum des neuen BMW M3 CS dominieren Leder in exklusivem Bi-Color Silverstone/Schwarz und Alcantara. Fahrer und Beifahrer nehmen in den speziellen Leichtbau M Sportsitzen Platz, die auch im M3 mit Competition Paket installiert sind. Ebenso wie die Rücksitze verfügen sie über einen exklusiven, zweifarbigen Bezug aus Leder Merino in der Farbkombination Silverstone/Schwarz mit grauer Kontraststeppung. Die Sportsitze im neuen BMW M3 CS 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 M3 CS ist das M Sportlenkrad. Es ist optional gegen Aufpreis mit exklusivem, anthrazitfarbigem Alcantara und silberner 12-Uhr-Kennzeichnung zu haben und überzeugt durch maximale Griffigkeit in allen Fahrsituationen. Der Handbremshebelbalg ist in Alcantara mit grauer Kontraststeppung ausgeführt.

Passend zum sportlichen Charakter des neuen BMW M3 CS wird sein Sechszylinder-Reihenmotor per Druck auf den neuen, roten Start-Stopp-Knopf in Gang gesetzt.

Die exklusiven 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. Auf den Schwellern befinden sich spezielle Einstiegsleisten mit M3 CS Schriftzug.

Trotz konsequent sportlicher Auslegung muss man im neuen BMW M4 CS nicht auf Annehmlichkeiten wie eine Klimaautomatik verzichten. Für höchsten Hörgenuss sorgt ein Harman Kardon Surround Sound System. Das BMW Navigationssystem Professional rundet die umfangreiche Serienausstattung des neuen BMW M3 CS ab.