

新款 BMW M4 CS

目录



BMW M4 CS: 永远兼顾运动与感性设计

重新定义道路行驶的高性能概念 2

令人兴奋的 6 缸直列式发动机

独有的气质与超凡的驾驶性能 4

卓越的动态行驶性

在赛道上经过测试的性能 6

无可替代的 M 设计

高度感性的设计语言带来与众不同的气质 8

最高等级的装备

完美融合运动性与行驶舒适性 10

悠久的传统: BMW M3 特殊车型

M3 的顶尖车型在近 30 年里总是让我们充满期待 11

BMW M4 CS: 永远兼顾运动与感性设计 重新定义道路行驶的高性能概念



BMW M4 是一款特别结合了选装竞技 套件的紧凑型高性能双门轿跑车，而 M4 GTS 则还是一款不妥协于赛道应用进行设计的运动车。新款 BMW M4 CS (组合油耗: 8.4 升/100 公里*; 组合 CO2 排放量: 197 g/km*) 现在作为限量版特殊车型将 BMW M GmbH 的同类车型无缝对接在一起。凭借与众不同高度感性的风范，使其同时符合 M4 系列以及 BMW M 品牌的特点。

根据车型定制的新型可见碳纤维材料前唇代表了新款 BMW M4 CS 的特征，彰显了出类拔萃的动态性气质。通过带 Powerdome 的碳纤维材质发动机罩、从中部可轻易收起的车顶，以及尾板上同为碳纤维材质的新型扰流板唇，甚至包括视觉上感觉最佳的集成四个排气尾管的车尾扩压器，勾勒出运动型的线条。从形式上看，M4 CS 如同一件铸品，完全满足现代运动型轿跑车艺术上的要求。

大规模使用了碳纤维增强塑料 (CFRP) 使得 BMW M4 CS 使车重轻松达到 DIN 车辆全装备重量 1580 千克 (欧标不含驾驶员)。除了车尾扩压器，大面积的车身零件也由碳纤维增强塑料构成，比如发动机罩，比 BMW M4 轻了大约 25%。BMW 生产碳纤维部件，或者说是生产碳纤维增强塑料多年的经验在新款 BMW M4 CS 上体现得淋漓尽致。单单是碳纤维增强塑料车顶与传统的金属车顶相比，就减少了超过六千克的重量。极为轻便却超坚固的复合材料——碳纤维增强塑料的一大优点是降低了车辆的重心，为 BMW M4 CS 带来了更敏捷的行驶性能。

与 BMW M4 GTS 不同，BMW 针对 M4 CS 有意识地放弃着眼于赛道应用。所以前唇不可调整，并用 Gurney (可见碳纤维材料) 取代了后行李箱盖上可大幅调整的尾翼。这是从后行李箱盖末端上方横向穿过的空气动力学导流器边缘，与带竞技 套件的 M4 相比，更加显著降低了后桥上的上升力。为了 M4 CS 增加更多的日常实用性，还舍弃了 M4 GTS 上安装的防滚架。

新款 BMW M4 CS 除了针对不受限的日常实用性进行了设计，还针对特殊的动态行驶性加以设计，在世界上对于高性能跑车最难的测试赛道上进行的调校对此进行了验证：纽博格林的北圈。M4 CS 单圈用时为 7 分 38 秒，介于 BMW M4 和不妥协于赛道应用而设计的 M4 GTS 之间。

新款 BMW M4 CS 卓越的动态行驶性不仅体现在与带竞技 套件的不同之处，它在弹动减震器设置中重新调校一次的底盘，还体现在直列式 6 缸发动机适

度升高的功率上。在 M4 CS 上提供 460 马力的功率，比带竞技套件的 M4 高出 10 马力。最大扭矩甚至提高到了 50 Nm，达到 600 Nm。

通过大规模使用真皮和欧缔兰材料，BMW M GmbH 的研发人员和设计师将车厢内部打造得充满运动型特质。对于车门饰件和后侧部件，节省到极致从而明显减轻重量成为准则：由压制的天然纤维、可再生原料构成，配以特殊的碳纤维材质外观。在 BMW M4 CS 中使用轻质搭扣取代传统的车门把手，以便于拉门。虽然秉承了一贯的运动型设计，包括 M 跑车座椅的轻型结构，在 BMW M4 CS 中的乘客也不会失去舒适度，例如提供单区自动恒温空调或经过特殊校准的高级专业版高保真系统。

令人兴奋的直列式 6 缸发动机 独有的气质与超凡的驾驶性能



使用 6 缸直列式发动机是 BMW 的优良传统，在新款 BMW M4 CS 中仍旧使用该发动机，以便获得最高级别的驾驶性能。与带竞技套件的 M4 不同，最高功率提高了 10 马力而达到 460 马力，与之对应的是 6250 转每分钟的转速。最大扭矩为 600 牛顿米，足足高出了十多个百分点（带竞技套件的 M4: 550 Nm），并提供超大的转速范围，从 4000 rpm 直至 5380 rpm。突出的功率使新款 BMW M4 CS 具备最超级跑车级别的驾驶性能。仅需 3.9 秒即可从零冲刺加速至 100 km/h。配备 M Driver 套件的 BMW M4 CS 通过电子将最高车速限制在 280 km/h。

3.0 升大型驱动装置通过高转速设计以及两台废气涡轮增压器以及高效的增压空气冷却装置获得超高的功率。在 BMW M4 CS 中也使用了 M TwinPower Turbo 技术，通过两台自动响应的单涡轮涡轮增压器工作。结合汽油射流直接喷射系统、可调式电子气门控制系统和无级凸轮轴调整装置-双凸轮可变正时控制装置，两台废气涡轮增压器可使 6 缸发动机的功率发挥到极致。在高于怠速转速时即连续构建增压压力。完全可调的阀门和凸轮轴调整装置用于获得高效率。这样，发动机不仅通过超大的转速范围持续输出功率，还极为经济地运行，保持较低的油耗以及废气排放量（组合油耗：8.4 l/100 km*；组合 CO₂ 排放量：197 克/公里*）。通过电子气门控制系统和双凸轮，可变正时控制装置使这款运行特别平稳的 6 缸发动机运转更加主动。因此新款 BMW M4 CS 中双增压器的涡轮增压发动机可达到 7600 rpm 的超高调节转速。

凭借封闭式甲板结构，6 缸发动机的曲轴箱特别坚固，因此可保证较高的气缸压力和高效的功率收益。通过 LDS 技术（LDS：电弧喷涂）涂覆的气缸内表面使设备重量减轻。同样针对高功率设计了锻造的轻型高度抗扭转的曲轴，使旋转部件重量保持较低，用于双涡轮驱动装置自动响应。

BMW M GmbH 大量 M Sport 技能的另一技术亮点和优势是发动机的机油供应。面向赛道应用的高要求并确保为直列式 6 缸发动机针对纵向和横向力供应润滑材料达 1.4 g。质量优化的镁制油底壳配备了附加的盖板，在车辆极端曲折绕行时（如在赛道上突然变向时）也能将润滑剂波浪式运动保持在一定范围内。附加的机油抽吸泵结合高效的机油回流系统，在极端制动机动性条件下也能做到完美的机油供应。

M 驱动装置肯定会产生相应的声音，自行进行调节。为此在新款 M4 CS 中配备了带四条排气尾管的排气风门装置，外观别致地集成在车尾扩压器中。其提供尽可能低的功率扩展所需的排气背压，并通过阀门设备进行调节。直接装在后消音器前的阀门为电动控制，不仅用于优化整个转速范围的发动机负荷状况反馈，还优化为 M 典型运动型声音的反馈。此外，驾驶员通过预选驾驶模式影响阀门设备的工作原理。

在新款 BMW M4 CS 中通过已在车型 M4 和 M4 GTS 上，经过验证的含驾驶逻辑的 7 档 M 双离合变速箱（M DKG）将力传递到后轮。在极快速换挡时也不会中断牵引力工作。凭借 M Launch Control，确保从静止状态达到最佳的加速度。M DKG 全自动工作，但也可通过方向盘上的换挡拨片手动操作。为了与最严苛的使用条件相适应，7 档 M DKG 提供一台自用机油冷却器。

关于新款轿车的官方油耗量、官方 CO₂排放量和耗电量的详细信息可以从“新款轿车手册中有关油耗量、CO₂排放量和耗电量”的部分中查取，该手册可以在所有的售车处、德国汽车信托有限公司（简称：DAT，地址：Hellmuth-Hirth 街 1 号，73760 Ostfildern-Scharnhausen）和网页<https://www.dat.de/en-int/offers/publications/guideline-for-fuel-consumption.html>中获取。

卓越的动态行驶性 经赛道测试的性能



BMW M GmbH 的所有车型历来在灵敏性、转向精度和行车稳定性上出类拔萃。新款 BMW M4 CS 秉承了这一传统，此外凭借大量的底盘调整方式、电动机械式转向系 M 伺服转向助力系统、DSC 行驶稳定控制系统和含驾驶逻辑的 7 档 M 双离合变速箱，为偏好运动型的驾驶员提供支持。

新款 BMW M4 CS 标配自适应 M 底盘。驾驶员可以在舒适型、Sport 和 Sport+ 模式间进行选择。其各自的减震调校均进行了改动。例如，在市区行驶时，设置舒适型模式以达到最佳的行驶舒适性，而在乡村公路上行驶时，设置 Sport 模式以获得特殊的动态推进力。在赛道上驾驶 M4 CS 时，选择 Sport+ 模式以进行最严苛的底盘调校，此时处于最低的结构运动和最高的动态行驶状态。

还可通过按动按钮调用三条不同的特征线来影响 M4 CS 极为精密工作的电动机械式转向系。在设置舒适型、Sport 或 Sport+ 下，工作极灵敏的转向系进行不同响应，改变转向助力，并根据各种使用目的和驾驶员的个人喜好进行调整。

新款 BMW M4 CS 高科技底盘总成的组成部分，还优化了主动 M 差速功能、本来已极佳的牵引力以及借助电动调节的叶片锁达到的行驶稳定性。为此，叶片锁的控制单元与 DSC（动态稳定控制系统）行驶稳定控制系统进行通讯。此外还考虑了 M4 CS 的加速踏板位置、车轮转速和漂移速率，并根据最高精度和各种行驶状况的高速性进行调整。主动 M 差速功能及时识别正面临的单侧牵引力丧失，相应地调节锁紧力矩，作用范围可为 0 至 100%。特别是在赛道上猛烈加速时，行驶稳定性组件可针对所有条件提供最佳的牵引力，比如在急转弯处或不同摩擦系数车道上强力加速时。

动态稳定控制系统（DSC）正常情况下通过有目的干预发动机和制动调节装置从而防止转向不足或过度转向。M4 CS 中允许在切换 M 动态模式（MDM）时多次车轮滑移，因此也允许轻微漂移。运动动态型驾驶员在赛道上驾驶时特别喜欢这种驾车方式。但是他本人也要对行驶状态的稳定负责。

新款 BMW M4 CS 的底盘基本与带竞技套件的 M4 相同。凭借铝制轻型结构较低的重量和特别高的车桥系统刚度使车型格外出众。前部配有双万向节支撑轴，后部配有一个五杆车桥。导杆和轮架全使用铝制锻造技术制造。无间隙工作的球形万向节和专为 M4 研发的弹性体轴承用于直接无间隙地在纵向和横向进行力传递，为此得到一个自动响应的特殊底盘，相应地获得更高的

行驶动态性。后桥差速器的复式弹性悬挂装置和固定与车身结构用螺栓连接的后桥架梁即证明了单纯的发动机运动技术也在 BMW M4 CS 上产生了影响。

专为新款 BMW M4 CS 研发了全新锻造的轨道灰色轻质合金轮辋。十轮辐设计面向德国房车大师赛 (DTM) 中所使用成功车型 M4 赛车的车轮。BMW M GmbH 的工程师在车轮上也采用了一贯的轻型结构。称重后，后部的 10 J x 20 英寸车轮仅重 10 千克，前部的 9 J x 19 英寸车轮更是只有 9 千克。非悬挂质量较低，使得 M4 CS 的行驶动态性极高。M4 CS 标配米其林 Pilot Sport Cup 2 型轮胎混装，前轮尺寸 265/35 R19，后轮尺寸 285/30 R20。Cup 轮胎用于极精确地将转向力传送到车道上，同时给予驾驶员尽可能大的反馈。这种轮胎特别适用于赛道，可提供最大的抓地力。但大多数情况下在日常使用 M4 CS 时，也可选择米其林 Pilot Super Sport 轮胎，比 Cup 轮胎在雨天湿滑的车道上能获得更高的抓地力。

与 M4 相同，新款 M4 CS 标配 BMW M Compound 制动器。其前部配有四活塞制动钳，后部配有双活塞设备，极佳减速值、较高的衰减稳定性和出色的微量调节为人所折服。与传统制动设备相比，复合制动器因明显降低的重量而与众不同，因此也降低了非悬挂质量并提高了行驶动态性。可根据需要为 BMW M4 CS 提供 BMW M 碳纤维陶瓷制动器，带有前部六活塞制动钳和后部四活塞制动钳，更为轻便，在赛道应用时能经受住最高负荷的考验，此外使用寿命也更长。

针对新款 BMW M4 CS，DSC、ABS、自适应 M 底盘、主动 M 差速功能、7 档 M 双离合器变速箱和 M 伺服转向助力系统均做了改变，符合紧凑型高性能跑车的特殊要求。

无可替代的 M 设计

高度感性的设计语言带来与众不同的气质



新款特殊车型 BMW M4 CS 通过性能凸显其外观气质。从任何视角看去，M4 CS 给人的感觉都是相同的：M4 CS 如同一件铸品，动态性强劲的气质，让观察者清楚知道眼前的是一款高性能跑车。因此 M4 CS 从不妥协于 BMW M 的设计语言。第一眼望去，即让人联想到其优越的性能并展示其个性——高度感性和极度动态。

凭借三维设计感十足的前部区域，传达了从不妥协的运动性。具备最先进 LED 技术的双大灯和带黑色喷漆肾状腹板的扁平双肾隔栅，极具个性。三部件的前挡板不仅突出了新款 BMW M4 CS 的动态性，还完全符合技术要求：大空气入口用于极高效冷却 6 缸双涡轮增压发动机和高性能制动设备。

专为特殊车型 BMW M4 CS 设计了前唇。由轻质可见碳纤维材料制造，有效降低了前桥上的上升力。同样由轻质碳纤维增强塑料（CFRP）构成的发动机罩上个性化的 Powerdome，不仅是独有的设计特征，还具备一项功能：为高性能发动机的增压空气冷却器开辟空间，同时通过出风口高效散热。此外，Powerdome 还是装饰品，通过流线型车顶中间件和行李箱盖甚至独有的尾部勾勒出线条。

新款 BMW M4 CS 的侧面线条也彰显出从不妥协的运动性。长型发动机罩、较大的轴距以及较短的前悬属于展现个性的风格元素。M 外后视镜的空气动力学设计尤为出众，含蓄的双底座设计，既体现了运动型的特征、又不失优雅。流线型车顶再次凸显 M4 CS 的双门轿跑车特质。特别是后部坚固型轮罩同样精准地展现了 M4 CS 的运动型特质，其宽度也强调了其动态行驶潜力。

尾部设计的可见碳纤维材料 Gurney 格外引人注目。上面配有空气动力学导流器边缘，不仅从视觉上强调了运动型特质，同时还满足一项重要的功能：降低后桥上的上升力，优化行车稳定性和牵引力。Gurney 的上部边缘类似于流线车顶可轻易收起。为 BMW M4 CS 设计了独有的后灯，如 BMW M4 GTS 上面面向未来的 OLED 技术，3D 效果格外吸引人（OLED: Organic Light Emitting Diode，有机发光二极管）。

车尾扩压器采用 BMW M4 GTS 同款。用于采用运动型独有的方式锁上尾部，视觉上将双流阀门排气装置的四个不锈钢排气尾管融合在一起。此外，排气尾管还带有 M 标志。为满足 BMW M GmbH 的发动机运动型要求，扩散器与前唇一起专门优化了车辆底部的空气导管，以便获得更佳的抓地力。

新款 BMW M4 CS 供货时还会提供结合多项扩展的高亮 Shadow Line 外装组件，其出自带竞技套件 M4 的知名 BMW 个性化装配线。此外，侧柱装饰条和窗槽盖板为黑色高亮规格，与 BMW M4 CS 前挡泥板上的 BMW 散热器格栅和独有的 M 型凹槽相同。尾部的车型名称仍保持银色镀铬设计。

BMW M GmbH 专为新款特殊车型 BMW M4 CS 提供两种新颜色。一种是圣马力诺金属蓝，另一种是石灰岩金属灰。如果想要追求独有气质与个性，还可选择深冰蓝 II，一种淡蓝色调，是由 BMW 的专家定制研发。因为喷漆方式成本较高，深冰蓝 II 采取限量供应（预计 2017 年 11 月开始提供）。

同时设计师还专为新款 M 车型打造了轨道灰色轻质合金轮辋。无论是特硬车轮还是轻质车轮，均配备了十轮辐布局，允许敞开式看到大制动盘和喷蓝色漆（BMW M Compound 制动器）或者金色漆的阳极氧化制动钳（M 碳纤维陶瓷制动器）。此车的车轮设计紧密切合成功车型 BMW M4 DTM 赛车的款型。

最高等级的装备 完美融合运动性与行驶舒适性



新款 BMW M4 CS 的车厢内部主要采用优质真皮和分高贵的欧缔兰材料。为驾驶员和前排乘客提供特殊轻型结构的 M 跑车座椅，带竞技套件的 M4 中同样装有该座椅。罩有美利奴细毛羊皮和欧缔兰材料，确保在赛道上强力加速行驶时提供完美的侧面支持。此外还会提供极佳的长途旅行舒适度。前部安全带中加入了 BMW M 型皮带。

新款 BMW M4 CS 驾驶员的重要附件当然是 M 跑车方向盘。可选择无附加费用的 M 欧缔兰方向盘，带独有的煤黑色欧缔兰与蓝红 M 装饰缝和 12 点标记，在任何行驶状况下最佳的抓握手感为人所折服。

内部装饰条罩有欧缔兰，上面清晰地地标有车型名称 CS。轻型结构中央控制台和车门饰件的手肘托上也配有高贵耐脏的包覆材料欧缔兰。在车门饰件和后侧部件上，BMW M GmbH 像设计 M4 GTS 一样不走寻常路：由压制的天然纤维、可再生原料构成，远远轻于传统门板。此外，研发人员还成功地赋予车门饰件表面以别致的碳纤维外观。大量车型字符行还彰显了新款特殊车型 BMW M4 CS 的存在价值。M 跑车座椅的靠背集成了发光的 M4 标志，承梁上有带 M4 CS 字标的特殊车门槛板嵌条。

虽然秉承了一贯的运动型设计，在新款 BMW M4 CS 中的乘客也不会失去舒适度，例如提供单区域自动恒温空调。后续研发的 BMW 专业版高保真系统型号将提供最佳的听觉享受。BMW 专业版导航系统为新款 BMW M4 CS 大量标配的舒适型装备提供补充。自适应 LED 大灯与 BMW 选择性大灯（防眩目远光灯辅助系统）是选装件。还可选择提供 BMW 互联驾驶服务和其智能服务，以及 BMW M Laptimer App，例如通过该应用可详细描绘出赛道的单圈。此外，还可选择提供 BMW M4 所有其他的选装配置。



悠久的传统: BMW M3 特殊车型

M3 的顶尖车型在近 30 年里 总是让我们充满期待

BMW M3 特殊车型有着悠久的历史，始终属于适合日常使用的纯粹的跑车。这种特质自然也属于 2013 年面世的 BMW M4，是 BMW 4 系车型系列运动型的招牌。BMW 4 系自 2013 年初起从 BMW 3 系双门轿跑车和 3 系敞篷车中分离出来自成车型系列，因其极强的动态性和优雅的气质而备受瞩目。

1988: BMW M3 Evolution (E30)

种类繁多的 BMW M3/M4 系列车型始于 E30 系列的 BMW M3，1986 年这款车成为紧凑型高性能车辆的标准，此外日常适用性也为其增色不少。1988 年随之出现了第一款特殊车型：BMW M3 Evolution。其转速极佳的 2.3 升直列式 4 缸发动机输出 162 千瓦/220 马力的功率，因此比 M3 多了至少 25 马力。为了进行检验，针对更大的空气导流板和可调整的后部空气导流板提供了 500 辆限量版 M3 Evolution 样车。E30 车型系列发展的顶峰是 1990 的 BMW M3 Sport Evolution，配有 2.5 升功率为 175 千瓦/238 马力强劲的 4 缸发动机。现如今，M3 Sport Evo 成为人们稀世罕有、渴望收藏的昂贵跑车经典。

1994: BMW M3 GT (E36)

在 1992 年的第二款 3 系 BMW M3 E36 中引入了传奇的 6 缸直列式发动机，开始使用 3.0 升排量之后达到 3.2 升排量。在 E36 车型系列中，1994 年底推出的一款仅限量生产 350 辆的特殊车型轰动一时：M3 GT。其输出功率为 217 千瓦/295 马力，在进气侧提供四气门技术和 VANOS 凸轮轴调整装置，带来不可思议的驾驶性能。从静止状态加速至 100 km/h 仅需 5.9 秒。M3 GT 的车门采用铝制轻型结构制造。其发动机已经具备后续 3.2 升直列式 6 缸发动机的一些技术细节。

2003: BMW M3 CSL (E46)

下一代 M3 系列的 E46 在 2003 年重磅出击：M3 CSL。该款特殊车型的名称后缀是为了纪念 70 年代早期的传奇 BMW 3.0 CSL。重量减轻的行李箱盖与集成的扰流板边缘、超薄后窗玻璃以及由碳纤维增强塑料 (CFRP) 制成的零件，例如中央控制台、车门饰件和车内后视镜，使 M3 CSL 比 M3 E46 系列双门轿跑车轻了 165 千克。相反针对发动机功率，M 工程师却进行了提升：凭借 265 千瓦/360 马力的输出功率，根据高转速理念设计的 3.2 升直列式 6 缸发动机创造了辉煌，M3 CSL 突破 100 km/h 大关仅需 4.8 秒。这款车还在纽博格林北圈上创造出该功率级别的单圈最快时间 7 分 50 秒。特殊车型 M3 CSL 生产了约 1400 辆。

2010: BMW M3 GTS (E92)

早在 2001 年 M GmbH 就勾勒出 M3 GTR 的草图，向下一代跑车至尊的位置发起冲击：V8 气缸方向。M3 GTR 是作为美国勒芒系列赛 (ALMS) 的 GT 赛事基本车型而研发，不过因为规则的改变而被叫停。通过第四代 M3 系列 E90/E92，V8 发动机在 2007 年终于将四升排量引入到敏捷的高性能跑车中。2010 敲响下一击：M3 GTS 顺理成章地成为 M3 CSL 的替代者。凭借提升至 4.4 升的排量，其 V8 发动机输出令人震撼的 331 千瓦/450 马力，M3 GTS 在 4.4 秒钟内即可飞驰至 100 km/h。只有 BMW M GmbH 生产的跑车最高车速才能锁定到 305 km/h。

2011: BMW M3 CRT (E92)

2011 仅生产了 67 辆样车的 M3 CRT 是另一款极为特殊的 M3，与所有 M3 特殊车型一样拥有成为经典的潜质。CRT 基于 M3 GTS 双门轿跑车的技术制造，但这是一款四门车，后部带两个成形的独立座椅。通过这款车结束了 M3 系列的一个周期，BMW M3 系列的第一款 E30 也是四门车（尽管也有双门的）。

2016: BMW M4 GTS (F82)

2015 年底推出，从 2016 年起生产限量版特殊系列的 M4 GTS 以 M4 作为新系列名称继续着 M3/M4 代在不妥协运动型和行驶动态性方面的追求。同时在 2016 年 BMW M GmbH 借助 M4 GTS 来庆祝大获成功、极具动力的 M3/M4 系列诞生 30 周年。