

# El nuevo BMW M4 CS. Índice.



<b>BMW M4 CS: Deportivo hasta las últimas consecuencias, para despertar fuertes emociones.</b>	
Nueva definición de altas prestaciones para el tráfico vial. ....	2
<b>Fascinante nuevo motor de seis cilindros en línea.</b>	
Imagen superior e impresionantes prestaciones. ....	4
<b>Dinamismo superior.</b>	
Rendimiento comprobado en circuitos. ....	6
<b>Característico diseño M.</b>	
Estética llamativa gracias a un diseño concebido para entusiasmar. ....	9
<b>Equipamiento al más alto nivel.</b>	
Perfecta armonía entre deportividad y confort. ....	12
<b>Larga tradición: modelos especiales del M3.</b>	
Las versiones más agresivas del M3 entusiasman desde hace cerca de 30 años. ....	14



# BMW M4 CS: Deportivo hasta las últimas consecuencias, para despertar fuertes emociones.

## Nueva definición de altas prestaciones para el tráfico vial.

El BMW M4 es un cupé compacto de altas prestaciones, especialmente en combinación con el kit de competición opcional. El M4 GTS, por su parte, es un deportivo radical concebido también para el uso en circuitos. El nuevo BMW M4 CS (consumo combinado: 8,4 l/100 km\*; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub>: 197 g/km\*), siendo un modelo especial de edición limitada, cierra la brecha entre estos dos modelos de BMW M GmbH. Gracias a su llamativa y fascinante expresión estética realza además el perfil de la serie M4 y, por tanto, la reputación integral de la marca BMW M.

El frente del nuevo BMW M4 CS está acuñado por un deflector de carbono visible, especialmente diseñado para este modelo, que confiere al coche un aspecto muy llamativo y dinámico aunque no se encuentre en movimiento. El trazado atlético de sus líneas nace en el capó de PRFC con llamativos nervios, se prolonga a lo largo de la parte central ligeramente rebajada del techo, sigue en el deflector, -también de carbono-, sobre la tapa del maletero, y continúa en el difusor posterior, con los cuatro tubos terminales del escape perfectamente integrados, redondeando un diseño especialmente bien logrado. Por sus formas, el M4 CS parece labrado de una sola pieza, subrayando la calidad estética de un cupé deportivo moderno.

Gracias al amplio uso de polímeros reforzados con fibra de carbono (PRFC), el nuevo BMW M4 CS es sumamente ligero, pues su peso en orden de marcha (según norma EU sin conductor) es de 1.580 kilogramos. Además del difusor trasero, también tiene otras piezas de la carrocería de gran superficie de PRFC, como, por ejemplo, el capó, que por ello pesa alrededor de 25 por ciento menos que el capó de un BMW M4. El nuevo BMW M4 CS se beneficia de la amplia experiencia que la empresa BMW pudo acumular en materia de fabricación de piezas de carbono o de polímeros reforzados con fibras de carbono. Por ejemplo, tan solo el techo de PRFC pesa seis kilogramos menos que un techo convencional de acero. Otra ventaja que ofrece el material compuesto PRFC, extremadamente ligero y, no obstante muy robusto, consiste en que contribuye a que el centro de gravedad del coche sea más bajo, por lo que el BMW M4 CS tiene un comportamiento dinámico aún más ágil.

A diferencia del BMW M4 GTS, en el caso del M4 CS BMW renunció intencionadamente a un reglaje propio para circuitos de carreras. Por lo tanto, el deflector delantero no es regulable, y en vez de un alerón regulable de

grandes dimensiones, el M4 CS tiene un deflector (“gurney”) de carbono visible en la parte superior del portón del maletero. Se trata de una pestaña aerodinámica que atraviesa toda la parte posterior a la altura del canto del portón, con la que se reducen considerablemente las fuerzas ascendentes que actúan sobre el eje trasero en comparación con el M4 provisto del kit de competición. Considerando su mayor utilidad cotidiana, en el M4 CS también se renunció a la barra antivuelco montada en el M4 GTS.

El lugar en el que se hizo el reglaje del nuevo BMW M4 CS, considerando su utilidad en el tráfico vial normal, pero, también, su comportamiento dinámico, confirma la dureza de las pruebas. Concretamente, se trató de la variante norte y larga del circuito Nürburgring, denominada Nordschleife. La vuelta rápida del M4 CS fue de 7:38 minutos, logrando así un tiempo que se ubica entre el mejor del BMW M4 y la vuelta rápida del M4 GTS, un modelo concebido radicalmente para el uso en circuitos.

El excelente comportamiento dinámico del nuevo BMW M4 CS no solamente se debe al nuevo reglaje de la suspensión y amortiguación en comparación con el del M4 provisto del kit de competición, sino, también, al moderado aumento de la potencia del motor de seis cilindros en línea. El propulsor montado en el M4 CS tiene 460 CV, es decir, 10 CV más que el motor del M4 con kit de competición. El par máximo incluso es 50 Nm superior, llegando a 600 Nm.

Gracias al generoso uso de alcántara y piel, los ingenieros y diseñadores de BMW M GmbH lograron crear un habitáculo de estética francamente deportiva. En los revestimientos de las puertas y en las partes laterales de la parte posterior, por ejemplo, se aplicó el criterio de la reducción a lo absolutamente esencial, con el fin de disminuir el peso. Estas partes son de fibra natural prensada, lo que significa que son de materia prima regenerable. Además están cubiertas de un material especial de aparente fibra de carbono. En el BMW M CS, los asideros convencionales de las puertas fueron sustituidos por ligeras asas de piel de las que se tira para cerrar las puertas. A pesar de la consecuente configuración deportiva, incluyendo ligeras butacas deportivas M, los ocupantes de un BMW M4 CS no tienen que prescindir de diversas comodidades, tales como un climatizador de una zona o el equipo de música de alta definición Professional de primerísima calidad.



# Fascinante nuevo motor de seis cilindros en línea.

## Imagen superior e impresionantes prestaciones.

El motor de seis cilindros en línea tiene una gran tradición en BMW, y también consigue que las prestaciones del nuevo BMW M CS sean excepcionales. En comparación con el M4 con kit de competición, la potencia máxima es 10 CV mayor, lo que significa que asciende a 460 CV, que se entregan a 7.56.250 rpm. El par máximo de 600 Nm es incluso más de diez por ciento superior (M4 con kit de competición: 550 Nm), y está disponible en un margen de revoluciones muy amplio, entre 4.000 rpm y 5.380 rpm. Gracias a su extraordinaria potencia, el nuevo BMW M4 CS tiene prestaciones más bien propias de un coche superdeportivo. Concretamente, es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 3,9 segundos. La velocidad punta del BMW M4 CS, de serie con M Drivers Package, es de 280 km/h con corte electrónico.

La gran potencia del motor de 3.000 cc se explica por sus altas revoluciones y por las dos unidades turbo que comprimen los gases de escape, así como por el eficiente sistema de refrigeración con radiador de aire de admisión. La tecnología M TwinPower Turbo, también utilizada en el BMW M4 CS, funciona con dos unidades Mono-Scroll de reacciones extremadamente espontáneas. El sistema de inyección de gasolina High Precision Injection, el control variable de las válvulas VALVETRONIC, el sistema de control variable y continuo del árbol de levas y las dos unidades turbo consiguen, en su conjunto, que el motor de seis cilindros entregue su potencia de manera óptima. Muy poco por encima del régimen en ralentí se genera continuamente sobrepresión de la turboalimentación. Los sistemas de regulación plenamente variable de las válvulas y del árbol de levas redundan en un alto grado de eficiencia. De esta manera, el motor no solamente es capaz de entregar su potencia a lo largo de un margen muy amplio de revoluciones, sino que lo hace de manera muy económica, por lo que el consumo y la emisión de gases de escape son bajos (consumo combinado: 8,4 l/100 km\*; emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> de 197 g/km\*). Los sistemas VALVETRONIC y doble VANOS también consiguen que este motor de funcionamiento extraordinariamente sedoso suba rápidamente de revoluciones. En estas condiciones, las revoluciones del motor de seis cilindros en línea se cortan a un régimen sumamente alto de 7.600 rpm, algo extraordinario para un motor con doble turbo.

Gracias a los conductos de refrigeración de los cilindros tipo “closed-deck”, el cárter del cigüeñal es especialmente rígido, por lo que admite elevados niveles de presión en los cilindros y se alcanza un óptimo aprovechamiento de

la potencia. Los cilindros sin camisas están dotados de un revestimiento aplicado por proyección de arco voltaico (tecnología LDS: arco voltaico chispeante) y contribuyen a reducir el peso. El cigüeñal, forjado, ligero y altamente resistente a la torsión, también ha sido concebido para altas prestaciones, ya que se logró disminuir sus masas rotativas, por lo que el motor biturbo responde más rápidamente.

Otra guinda tecnológica y prueba fehaciente de la amplia experiencia que tiene BMW M GmbH en el deporte de competición automovilística, consiste en la alimentación de aceite del motor. El sistema tiene en cuenta las grandes exigencias que plantea dicha competición en circuitos, y garantiza la alimentación de aceite lubricante al motor de seis cilindros en línea en presencia de fuerzas longitudinales y transversales de hasta 1,4 g. El cárter de aceite de magnesio, de peso optimizado, está provisto de una tapa adicional, que limita los movimientos del aceite por salpicadura incluso en maniobras de conducción extremas, por ejemplo, cuando se hacen maniobras abruptas al volante en un circuito. Una bomba de aspiración de aceite adicional y un sistema de circuitos de conductos de aceite especialmente eficiente consiguen juntos una alimentación óptima de aceite, incluso al frenar con vehemencia.

Se sobreentiende que un motor M debe disponer de un sonido especial. El nuevo M4 CS tiene un escape deportivo doble con cuatro tubos terminales, integrados con elegancia en el difusor posterior. El sistema ofrece la menor resistencia posible de los gases de escape, lo que beneficia la entrega de potencia del motor. La regulación está a cargo de un sistema de aletas. Las aletas, instaladas inmediatamente delante de los silenciadores secundarios, se controlan eléctricamente y no solamente mantienen informadas sobre el estado de carga del motor a cualquier nivel de revoluciones, sino que, además, generan el típico sonido deportivo de un propulsor M. Dicho sea de paso, que el conductor puede variar el funcionamiento de las aletas eligiendo el modo de conducción.

En el nuevo BMW M4 CS, al igual que con anterioridad en los modelos M4 y M4 GTS, la transmisión de la potencia está a cargo de una caja M de siete marchas de doble embrague (M DKG) con Drivelogic. Esta caja cambia de marchas muy rápidamente, sin que se produzca una interrupción de la fuerza de tracción. Gracias al sistema de lanzamiento en partida M Launch Control, se garantiza una aceleración óptima con salida parada. La caja de cambios M DKG funciona de manera plenamente automática, aunque también es posible cambiar de marchas utilizando las levas del volante. La caja de cambios DKG de siete marchas dispone de un radiador de aceite propio, para funcionar óptimamente bajo las condiciones más difíciles.

# Dinamismo superior. Rendimiento comprobado en circuitos.



Todos los modelos de BMW M GmbH siempre se han distinguido por su máxima agilidad, la gran precisión de su sistema de dirección y su ejemplar estabilidad dinámica. El nuevo BMW 4 CS se suma a esa tradición. Además, apoya al conductor experimentado con una gran cantidad de reglajes posibles para la suspensión, la dirección M Servotronic electromecánica, el sistema de regulación de la estabilidad de la conducción DSC, y la caja de siete marchas M de doble embrague con Drivelogic.

El nuevo BMW M4 CS está equipado de serie con la suspensión M de adaptación automática. El conductor puede elegir entre tres modos: Confort, Sport y Sport+. Cada uno de estos modos modifica el reglaje de la amortiguación. Mientras se puede conducir muy confortablemente en la ciudad eligiendo el modo Confort, activando el modo Sport se puede optar por un estilo de conducción muy dinámico en carreteras. El conductor que entre con su M4 CS en un circuito, podrá optar por el modo Sport+, el reglaje más duro de la suspensión, con el que el coche genera movimientos de pandeo mínimos de la carrocería y ofrece un máximo comportamiento dinámico.

También el funcionamiento de la dirección electromecánica, especialmente precisa, puede modificarse activando con una tecla tres líneas características diferentes. Dependiendo del modo que se elija, ya sea Confort, Sport o Sport+, la dirección extremadamente precisa reacciona de maneras diferentes y varía el efecto servo, por lo que su comportamiento puede adaptarse al uso que se le da al coche en todo momento, pero del mismo modo a las preferencias personales del conductor.

El diferencial M activo también es parte del chasis de avanzada tecnología del nuevo BMW M4 CS. Este diferencial, dotado de un bloqueo multidiscos regulado electrónicamente, optimiza la capacidad de tracción y la estabilidad dinámica, de por sí excelentes en este modelo. La unidad de control del bloqueo multidiscos intercambia datos con el sistema de control dinámico de la estabilidad (DSC). Adicionalmente considera la posición del acelerador, el giro de las ruedas y el giro del M 4 CS alrededor de su propio eje vertical, y se adapta con gran precisión y rapidez a la situación dinámica del coche en cada caso. Por ejemplo, el diferencial M activo detecta a tiempo una posible pérdida unilateral de tracción, y procede a regular correspondientemente el momento de bloqueo. El efecto de esta regulación puede variar entre 0 y

100 por ciento. En estas condiciones y especialmente al conducir en circuitos, los componentes de estabilización dinámica permiten que la capacidad de tracción sea óptima en cualquier circunstancia, por ejemplo, al acelerar con vehemencia al salir de curvas cerradas o al conducir sobre calzadas con coeficientes de tracción variables.

El sistema de control dinámico de la estabilidad (DSC) contrarresta las tendencias del coche a subvirar o sobrevirar interviniendo con el motor o los frenos. Activando el M Dynamic Mode (MDM) del M4 CS, el sistema admite un mayor resbalamiento de las ruedas, por lo que posible hacer derrapar ligeramente el coche. Los conductores experimentados que optan por un estilo deportivo y dinámico saben apreciar ese comportamiento del coche, especialmente en circuitos. Sin embargo, en esas circunstancias los conductores asumen plenamente la responsabilidad de mantener la estabilidad del coche.

La suspensión del nuevo BMW M4 CS corresponde casi totalmente a la del BMW M4 con kit de competición. Gracias a su construcción ligera con piezas de aluminio, se distingue por su bajo peso y por sus ejes especialmente rígidos. El ligero eje delantero es de doble articulación y montantes telescópicos, mientras que el trasero es de cinco brazos. Los brazos y los elementos portaruedas son todos de aluminio forjado. Las rótulas exentas de holguras y los apoyos de elastómero, especialmente desarrollados para el M4 CS, logran que la transmisión de las fuerzas en sentido longitudinal y transversal sea directa y sin holguras, por lo que el chasis reacciona muy espontáneamente y admite una conducción muy dinámica. El alojamiento doblemente elástico del diferencial posterior y los soportes del eje trasero, rígidamente atornillados a la estructura de la carrocería, son expresión de la tecnología de competición de pura sangre, aplicada también en el BMW M4 CS.

Para el nuevo BMW M4 CS se desarrolló especialmente una nueva llanta forjada de metal ligero, de color gris Orbit Grey. Su diseño de diez radios se asemeja al de las llantas del exitoso coche de carreras M4 que participa en la DTM (Deutsche Tourenwagen-Masters). Los ingenieros de BMW M GmbH también fueron consecuentes al optar por materiales ligeros para las llantas. Concretamente, las de atrás, de 10 J x 20 pulgadas, apenas pesan unos diez kilogramos cada una, mientras que las delanteras, de 9 x 19 pulgadas, superan por muy poco los nueve kilos. De este modo las masas no amortiguadas son pocas, lo que contribuye al comportamiento extraordinariamente dinámico del M4 CS. El M4 CS lleva de serie neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 de dimensiones mixtas: adelante de 265/35 R19, atrás de 285/30 R20. Los neumáticos Cup consiguen transmitir de manera especialmente precisa las fuerzas de la dirección sobre la calzada y, además,

siempre mantienen muy bien informado al conductor sobre el comportamiento dinámico de su coche. Se trata de neumáticos excelentes para el uso en circuitos y ofrecen un agarre óptimo. Sin embargo, el conductor que utilice su M4 CS preferentemente en el tráfico vial cotidiano, puede optar por neumáticos Michelin Pilot Super Sport, que tienen más agarre que los neumáticos Cup sobre asfalto mojado.

Al igual que el M4, también el nuevo M4 CS tiene de serie frenos de material compuesto BMW M. El sistema dispone adelante de mordazas de cuatro bombines, muy resistentes a la pérdida de eficiencia a causa del “fading”. Además, la dosificación es excelente. En comparación con un sistema de frenos convencional, el freno de material compuesto se distingue por su mucho menor peso, contribuyendo así también a la reducción de las masas no amortiguadas y, por tanto, al comportamiento más dinámico del coche. Si lo desea el cliente, puede adquirir su BMW M4 CS con frenos de carbono y cerámica adelante y con mordazas de cuatro bombines atrás, más ligeros, apropiados para resistir esfuerzos máximos como los que se producen en circuitos. Además, estos frenos también son más duraderos.

El reglaje de los sistemas DSC, ABS, de la suspensión adaptativa M, del diferencial activo M, de la caja de cambios M de doble embrague y siete marchas, de la dirección Servotronic fue modificado, para adaptarlo al comportamiento de este compacto coche deportivo de altas prestaciones.

## **Característico diseño M. Estética llamativa gracias a un diseño concebido para entusiasmar.**



También el nuevo modelo especial BMW M4 CS muestra su elevado rendimiento a través de su expresión estética. Indistintamente desde qué perspectiva se mire al M4 CS: da la impresión de haber sido labrado de una sola pieza, tiene una apariencia dinámica y atlética, por lo que incluso estando detenido, no deja lugar a dudas de que se trata de un deportivo de altas prestaciones. Ello significa que también el M4 CS se mantiene fiel a la expresión estética que distingue a los modelos de BMW M. El diseño tiene la finalidad de expresar a primera vista que se trata de un vehículo de prestaciones excepcionales y, además, de demostrar su carácter, capaz de despertar fuertes emociones y de manifestar que se trata de un coche de comportamiento muy dinámico.

La parte frontal, de marcado diseño tridimensional, expresa deportividad radical. Parte característica del diseño son los faros dobles dotados de la más moderna tecnología LED, así como la parrilla ovoide doble plana con varillas pintadas de color negro. El faldón delantero, partido en tres partes, no solamente realza el carácter dinámico del nuevo BMW M4 CS, sino que también cumple funciones técnicas: las entradas de aire de grandes dimensiones logran refrigerar de modo eficiente al motor biturbo de seis cilindros y a los frenos de alto rendimiento.

El nuevo deflector divisor del flujo de aire delantero fue diseñado específicamente para el modelo de edición especial BMW M4 CS. Este deflector es de ligera fibra de carbono visible y logra reducir de manera eficiente las fuerzas ascendentes que actúan sobre el eje delantero. Los característicos nervios sobre el capó, igualmente de ligero polímero reforzado con fibra de carbono (PRFC), más allá de un propósito estético, tienen una intención funcional. La elevación del capó entre los nervios crea espacio suficiente para el intercooler del motor de gran potencia. La abertura en su parte posterior sirve al mismo tiempo para una eficiente derivación térmica. Adicionalmente, los nervios del capó son un elemento estilístico que marca el inicio de unas líneas que se prolongan a lo largo del techo ligeramente rebajado en el centro, atraviesan el portón del maletero y llegan hasta la zaga de llamativo diseño.

También el trazado de las líneas laterales del nuevo BMW M4 CS manifiesta deportividad radical. Entre los elementos de expresión estética más llamativos están el largo capó, la gran distancia entre ejes y el pequeño voladizo en el

frente del coche. Asimismo, es extraordinaria la forma aerodinámica de los espejos M exteriores con doble base insinuada, que tienen una apariencia deportiva y parecen estar suspendidos en el aire. La fluidez de la línea del techo, por su parte, subraya el diseño cupé del M4 CS. Los pasos de rueda de formas atléticas y los de atrás especialmente marcados, contribuyen a la imagen muy deportiva del M4 CS, y acentuando el ancho del coche, expresan su potencial dinámico.

En la zaga llama la atención el “gurney”, el deflector aerodinámico de nuevo diseño, de fibra de carbono visible. Se trata de una pestaña aerodinámica, que no sólo realza ópticamente el carácter deportivo del coche, sino que también cumple una función importante: concretamente, reduce las fuerzas aerodinámicas ascendentes en el eje posterior y, por tanto, contribuye a optimizar la estabilidad del coche y a mejorar su capacidad de tracción. El canto superior de la pestaña aerodinámica está ligeramente rebajado en la parte central, adaptándose a la forma del techo. Al igual que en el caso del BMW M4 GTS, los llamativos pilotos del BMW M4 CS son de la futurista tecnología de diodos luminosos OLED de efecto tridimensional (OLED: Organic Light Emitting Diode).

El difusor posterior es el mismo del BMW M4 GTS. Con él, la zaga tiene un aspecto deportivo y llamativo en la parte final, y acoge armoniosamente los cuatro tubos terminales de acero inoxidable del sistema de escape de dos tubos, dotados de aletas. Los tubos terminales están provistos del logotipo de M. Tal como era de esperarse, considerando las ambiciones que BMW M GmbH tiene en el deporte del motor, el difusor y la aleta divisoria delantera optimizan el flujo de aire por debajo del coche, contribuyendo así a un agarre aún mayor a la pista.

El nuevo BMW M4 CS también se entrega con el kit de competición M4 provisto de elementos adicionales, proveniente de la línea de diseño BMW Individual Shadow Line brillante. Entre otros, los listones embellecedores de los marcos laterales y el recubrimiento del alojamiento de la ventanilla son de color negro brillante. La parrilla ovoide doble, distintiva de la marca, y las grandes branquias en los pasos de rueda delanteros del BMW M4 CS también son del mismo color. Por su parte, el nombre del modelo, que se aprecia en la zaga, luce de color plata cromada.

La oferta de BMW M GmbH incluye dos nuevos colores, ofrecidos exclusivamente para el nuevo modelo especial BMW M4 CS. Se trata del color azul San Marino Blau metalizado y del color gris Lime Rock Grey metalizado. El cliente que prefiera un color exclusivo y llamativo puede escoger su coche de color Frozen Dark Blue II, un color azul mate desarrollado por los especialistas de BMW Individual. Considerando el

complicado proceso de la aplicación de la pintura Frozen Dark Blue II (disponible previsiblemente a partir de noviembre de 2017), está limitada la cantidad de unidades que se entregarán en ese color.

Los diseñadores también crearon las llantas de aleación ligera de color gris Orbit Grey especialmente para el modelo M de edición limitada. Estas llantas particularmente rígidas y, a la vez, ligeras, tienen diez radios, por lo que quedan bien visibles los grandes discos y las mordazas (frenos M carbono-cerámicos; frenos M de material compuesto) pintadas de azul o anodizadas de color oro. El diseño de las llantas es muy similar al de las que usa el exitoso BMW M4 que participa en la DTM.

# **Equipamiento al más alto nivel.**

## **Perfecta armonía entre deportividad y confort.**



En el habitáculo del nuevo BMW M4 predominan acabados de exclusiva piel y fina alcántara. El conductor y su acompañante toman asiento en butacas deportivas M especialmente ligeras, las mismas que también están instaladas en el M4 con kit de competición. Están tapizadas con piel Merino y alcántara, y garantizan una sujeción lateral perfecta, también al conducir rápidamente en un circuito. Pero al mismo tiempo son confortables y, por lo tanto, apropiadas para hacer viajes largos. Los cinturones de seguridad delanteros llevan las franjas distintivas de BMW M.

El accesorio más importante para el conductor del nuevo BMW M4 CS es, por supuesto, el volante deportivo M. Se trata de un volante M opcional de precio adicional, forrado de exclusiva alcántara de color antracita con costuras embellecedoras de color azul y rojo, con una marca en la parte central superior. Este volante convence por sus cualidades ergonómicas en cualquier situación.

Los listones embellecedores inferiores están forrados de alcántara, y están provistos llamativamente de la denominación CS del modelo. El material de recubrimiento alcántara, fino pero resistente a la vez, también cubre la consola central de material ligero, así como los apoyabrazos de las puertas. En el caso del recubrimiento de las puertas y de las partes laterales posteriores del habitáculo, BMW M GmbH optó por una nueva solución, como ya lo había hecho con el M4 GTS: estos recubrimientos son de fibras naturales prensadas, es decir, de materia prima regenerable, y considerablemente más ligeros que los recubrimientos convencionales de las puertas. Además, los expertos encargados del desarrollo del automóvil lograron darle un fino aspecto de fibra de carbono a las superficies de los recubrimientos de las puertas. Numerosos emblemas subrayan la trascendencia del nuevo modelo BMW M4 CS de edición especial. Lo respaldos de los asientos deportivos M incluyen un logotipo M4 iluminado, y en los umbrales de las puertas hay listones embellecedores con el emblema M4 CS.

Si bien su configuración es francamente deportiva, no es necesario prescindir en el nuevo BMW M4 CS de comodidades como un climatizador de una zona. Para disfrutar de un sonido perfecto, el coche está equipado con una variante mejorada del sistema BMW HiFi Professional. El navegador Professional completa el amplio equipamiento de confort incluido de serie en el nuevo BMW M4 CS. Los faros LED de adaptación automática con

BMW Selective Beam (asistente de las luces altas, para evitar cegar a los que circulan en sentido contrario), se ofrecen como equipo opcional. También los servicios de BMW ConnectedDrive con sus funciones inteligentes se ofrecen opcionalmente. Lo mismo sucede con la aplicación BMW M Laptimer App, con la que se puede registrar detalladamente vueltas rápidas en un circuito. Por lo demás, están disponibles casi todos los numerosos equipos opcionales disponibles para el BMW M4.



# Larga tradición: Modelos especiales de BMW M3 . Las versiones más agresivas del M3 entusiasman desde hace cerca de 30 años.

Los modelos BMW M3 de edición especial tienen una larga tradición y siempre fueron sinónimo de coches deportivos de pura sangre y, a la vez, plenamente útiles en el tráfico cotidiano. Se sobreentiende que este atributo también es válido en el caso del BMW M4, que se lanzó al mercado en el año 2013, y que es el ejemplar más deportivo de la serie 4 de BMW. Los BMW Serie 4 crearon una serie propia, sustituyendo al BMW Serie 3 Coupé y al descapotable BMW Serie 3 Cabriolet, y se distinguen por su diseño especialmente dinámico y elegante.

## **1988: BMW M3 Evolution (E30).**

El BMW M3 de la serie de fabricación E30 marca el origen de la dinámica familia BMW M3/M4. Este modelo se transformó en 1986 en la primera referencia en materia de coches compactos de altas prestaciones que, además, brillaban por su incuestionable utilidad cotidiana. Poco después, en el año 1988, apareció el primer modelo especial: el BMW M3 Evolution. Su motor de altas revoluciones de cuatro cilindros en línea de 2.300 cc tiene 262 kW/220 CV, notorios 25 CV más que el M3. El M3 Evolution, de una edición limitada a 500 ejemplares, se distingue a primera vista por el deflector delantero de mayor tamaño y por el alerón trasero regulable. La guinda de la serie E30 fue el BMW M3 Sport Evolution con motor de cuatro cilindros de 2.500 cc y 175 kW/238 CV. Hoy en día, el M3 Sport Evo es un clásico muy escaso, muy buscado y sumamente costoso.

## **1994: BMW M3 GT (E36).**

El BMW M3 de la segunda serie de fabricación E36 fue el primero en obtener el legendario motor de seis cilindros en línea, que al principio tuvo 3.000 cc y posteriormente 3.200 cc. También la serie de fabricación E36 causó furor a finales de 1994 con un modelo especial limitado a apenas 350 unidades: el M3 GT. Su potencia es de 217 kW/295 CV, dispone de cuatro válvulas por cilindro, y tiene el sistema VANOS de control variable del árbol de levas en el lado de admisión. Sus prestaciones son impresionantes. Para acelerar de 0 a 200 km/h apenas necesita 5,9 segundos. Las puertas del M3 GT son de aluminio y, por tanto, sumamente ligeras. Su motor ya incluye diversos detalles técnicos del posterior motor de seis cilindros en línea de 3.200 cc.

## **2003: BMW M3 CSL (E46).**

En la siguiente generación del M3, serie de fabricación E46, vuelve a aparecer un modelo que marca las pautas: el M3 CSL. La denominación de este

modelo especial recuerda al legendario BMW 3.0 CSL de principios de la década de los años setenta. El M3 CSL pesa 165 kilogramos menos que un M3 Coupé de la serie de fabricación E46 gracias al portón del maletero más ligero y provisto de una pestaña aerodinámica, y debido a la presencia de diversas partes de polímeros reforzados con fibra de carbono (PRFC), tales como la consola central, los recubrimientos de las puertas y el espejo retrovisor interior. Los ingenieros de M se esforzaron más en relación con la potencia del coche. La entrega de la potencia de 265 kW/360 CV del motor de seis cilindros en línea de altas revoluciones de 3.200 cc es fulminante, de tal manera que el M3 CSL para el crono en 4,8 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h. Además, necesitó 7:50 minutos en la variante norte Nordschleife del circuito Nürburgring, marcando el mejor tiempo de coches de su categoría. Del modelo especial M3 CSL se fabricaron poco menos de 1.400 ejemplares.

### **2010: BMW M3 GTS (E92).**

BMW M GmbH ya había dejado entrever en el año 2001 con el M3 GTR cuál sería el futuro del ícono de coches deportivos en su siguiente generación: se montaría un motor V8. El M3 GTR había sido desarrollado como modelo básico para carreras GT de la American Le Mans Series (ALMS), pero no llegó a correr debido a un cambio del reglamento. La cuarta generación del M3 de la serie de fabricación E90/E92 por fin obtuvo el motor V8 de 4.000 cc en el año 2007, especialmente apropiado para el ágil coche deportivo de altas prestaciones. En el año 2010 se marca otro hito: el M3 GTS se transforma en el sucesor legítimo del M3 CSL. Gracias a su cilindrada aumentada a 4.400 cc, el V8 tiene impresionantes 331 kW/450 CV. Con ese propulsor, la aceleración de 0 a 200 km/h es de 4,4 segundos. La velocidad punta del coche deportivo, fabricado solamente a pedido especial por BMW M GmbH, es de 305 km/h.

### **2011: BMW M3 CRT (E92).**

El M3 CRT, del que únicamente se fabricaron 67 unidades en el año 2011, es otro M3 muy especial que promete transformarse en un codiciado clásico, como todos los demás modelos especiales del M3. La tecnología de CRT se basa en la del M3 GTS Coupé, pero se trata de una berlina de cuatro puertas con dos butacas individuales como asientos traseros. Con este modelo concluye un ciclo, ya que también el primer BMW M3 de la serie de fabricación E30 fue una berlina (aunque de dos puertas).

### **2016: BMW M4 GTS (F82).**

El M4 GTS, presentado a finales del año 2015 y fabricado en una serie limitada de edición especial en 2016, continúa con la impresionante tradición de coches atléticos radicalmente deportivos y dinámicos de las generaciones M3/M4. BMW M GmbH festejó en 2016 con el M4 GTS los 30 años de existencia de la gama M3/M4, extraordinariamente exitosa y especialmente dinámica.