

El nuevo BMW M3 Cabrio. Índice.



| | |
|--|----|
| 1. El nuevo BMW M3 Cabrio. | |
| Resumen de lo más importante. | 2 |
| 2. Experimentar la potencia, disfrutar la libertad: | |
| El nuevo BMW M3 Cabrio. | 5 |
| 3. Datos técnicos. | 26 |
| 4. Dimensiones exteriores e interiores. | 28 |
| 5. Diagramas de potencia y par motor. | 32 |

1. El nuevo BMW M3 Cabrio. Resumen de lo más importante.



- Tercera variante de la carrocería del nuevo BMW M3. Descapotable de altas prestaciones de BMW M GmbH, de diseño y tecnología exclusivos. Desarrollado sobre la base del BMW Serie 3 Cabrio. Carácter de altas prestaciones, típico de los modelos M, en concordancia con el BMW M3 Coupé y la berlina BMW M3. Concepto automovilístico de gran tradición: el BMW M3 Cabrio, al igual que el BMW M3 Coupé, constituye la cuarta generación de estos modelos.
- La combinación de extraordinario dinamismo, estética exclusiva, vivas sensaciones al conducir con la capota abierta y gran utilidad en el tráfico cotidiano, es característica de los modelos de BMW M. Gracias al techo duro escamoteable de accionamiento electrohidráulico, el BMW M3 Cabrio permite disfrutar de las altas prestaciones con el techo abierto.
- Diseño BMW M auténtico, como expresión de potencia superior. Capó de aluminio con marcados nervios. Parte frontal característica, con grandes entradas de aire. Pasos de rueda abombados. Interpretación de BMW M de las líneas clásicas de un descapotable de BMW, con silueta dinámicamente alargada, baja línea de la cintura y de la zaga. Branquias en las aletas delanteras. Estribos específicos de M, ensanchados en la parte posterior, acentuando la tracción trasera. Faldón posterior con difusor para optimizar el guiado del aire en los bajos. Salidas de escape dobles, típicas de M.
- Vivencias exclusivas: la excepcional entrega de la gran potencia de un BMW M3 se combina con la posibilidad de disfrutar de la brisa y el sol, como únicamente puede ofrecer un descapotable de BMW.
- El propulsor del BMW M3 Cabrio es un V8 completamente nuevo, de 4.000 cc y 309 kW/420 CV. Su par máximo es de 400 Nm a 3.900 rpm. Revoluciones máximas: 8.400 rpm. Capacidad de aceleración óptima desde cualquier régimen.
- Mariposas individuales, sistema de regulación de los árboles de levas Doble-VANOS, recuperación de la energía de frenado. Motor 15 kilogramos más ligero que el motor de seis cilindros del modelo antecesor.

- Aceleración de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos, velocidad punta de 250 km/h (limitada electrónicamente), consumo promedio según ciclo de pruebas UE: 12,9 litros a los 100 kilómetros.
- Caja de cambios manual de seis marchas con sistema de refrigeración por aceite de funcionamiento según la temperatura. Embrague de dos discos con optimización de la inercia de las masas.
- MDrive para el ajuste y la activación de una configuración personalizada de la programación del motor, del chasis y del ajuste del sistema DSC y, opcionalmente, de la programación del sistema Servotronic.
- Chasis completamente nuevo, con los refuerzos propios de un descapotable y de configuración típicamente M. Componentes de peso optimizado y cinemática de los ejes específica M, para ofrecer una conducción extremadamente dinámica. Utilización de brazos forjados de aluminio. Frenos compuestos y de alto rendimiento.
- Opcionalmente, sistema de control electrónico de la amortiguación (EDC) con tres programaciones seleccionables. Reglaje automático de la amortiguación en función de la calidad de la calzada y del estilo de conducción. El EDC garantiza siempre una adaptación óptima a situaciones dinámicas extremas, independientemente de la modalidad seleccionada por el conductor.
- Techo duro escamoteable de chapa de acero de construcción ligera. Techo de tres piezas, con mecanismo completamente automático para abrir y cerrar. Activación del mecanismo del techo mediante el mando a distancia por radiofrecuencia de serie. La operación de apertura del techo se completa en 22 segundos. Con el techo cerrado, visibilidad panorámica óptima gracias a las grandes superficies acristaladas.
- Carrocería extremadamente resistente a la torsión. Amplia protección para los ocupantes mediante airbags frontales y airbags para proteger los tórax y las cabezas, cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje en todos los asientos, tensores de los cinturones, limitadores de tensión y electrónica central de seguridad para el control de todos los sistemas de retención, incluyendo las barras antivuelco de accionamiento automático, situadas detrás de los asientos posteriores. Faros dobles bi-xenón de serie; opcionalmente, luz de adaptación automática en curvas.

- Habitáculo de exquisito acabado y de equipamiento muy completo, con múltiples posibilidades para personalizar el automóvil. Concepto innovador de colores y materiales. Asientos laterales posteriores de óptima y ergonómica capacidad de sujeción. Sistema de audio BMW Individual High End con amplificador de 9 canales y 16 altavoces de alto rendimiento como opción. Variantes de colores y equipamiento específicos de M.

2. Experimentar la potencia, disfrutar la libertad: El nuevo BMW M3 Cabrio.



La gama del BMW M3 se amplía agregando otro modelo de fascinante carácter. El nuevo BMW M3 Cabrio, la tercera variante de carrocería de este coche deportivo de altas prestaciones tras el coupé y la berlina, ofrece nuevas perspectivas para disfrutar un dinamismo radical. Debajo del capó se encuentra un motor V8 completamente nuevo, desarrollado para el BMW M3. Este propulsor tiene una cilindrada de 4.000 cc y gira a altas revoluciones. El techo duro escamoteable de accionamiento electrohidráulico se abre en tan sólo 22 segundos pulsando una tecla, desapareciendo completamente en la zaga del coche. El nuevo BMW Serie 3 Cabrio es un coche deportivo de pura sangre que no solamente brilla por sus extraordinarias prestaciones, sino también por el conjunto de sus cualidades y por su exquisita elegancia. Un automóvil para disfrutar relajadamente de los paseos al aire libre y, a la vez, un coche dispuesto en todo momento a rendir al máximo.

El excepcional potencial dinámico del BMW M3 Cabrio tiene sus raíces en el nuevo motor de ocho cilindros. Este propulsor de 4.000 cc tiene una potencia de 309 kW/420 CV, e impresiona tanto por su par motor máximo de 400 Nm como por sus revoluciones máximas de 8.400 rpm. Este motor, con su funcionamiento a altas revoluciones típico en los motores M, proviene del actual motor de Fórmula 1 de la escudería BMW Sauber F1. Este concepto logra que también el BMW M3 Cabrio disponga de una enorme capacidad de aceleración y recuperación cuando la gran potencia del motor se aplica en las ruedas posteriores a través del diferencial autoblocante variable M. Este descapotable es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 5,3 segundos, y continúa acelerando con una fascinante fuerza hasta que la electrónica limita la velocidad punta a 250 km/h.

La deslumbrante entrega de la potencia y el irresistible dinamismo impresionan desde la primera vez que uno se pone a los mandos del BMW M3 Cabrio. Este descapotable de dos puertas no solamente tiene el mismo conjunto propulsor que el BMW M3 Coupé y la berlina BMW M3; también se trata de un modelo que ha sido concebido desde cero para conferirle todos los atributos que distinguen a los modelos M de BMW. El BMW M3 Cabrio traslada la tecnología de la competición automovilística al tráfico cotidiano y cumple todos los criterios que caracterizan a un coche de altas prestaciones. Por su carácter es, antes que nada, un BMW M3. Y comparado con el coupé y la berlina, se distingue por su marcada identidad propia.

Tradición e innovación: el cuarto BMW M3 Cabrio, por primera vez con techo duro escamoteable.

En BMW M GmbH ya es tradicional la combinación de la fascinación que despierta un coche de altas prestaciones y el placer que depara la conducción de un coche con el techo abierto. Hace 20 años se lanzó al mercado el primer BMW M3 Cabrio. Y también en las generaciones posteriores se sumó un descapotable al coupé. Este concepto ya tiene tradición, pero la cuarta edición se diferencia de las anteriores en un detalle fundamental: es la primera vez que el BMW M3 Cabrio no tiene una capota textil, sino un techo duro escamoteable para proteger a los ocupantes de modo óptimo frente a las inclemencias del tiempo.

Este techo consta de tres piezas y permite conducir el coche sin limitación alguna en cualquier estación del año y, además, ofrece un excelente aislamiento acústico. Impresiona por su solidez, acentúa la calidad del coche y, además, ofrece una visibilidad panorámica ejemplar gracias a las grandes superficies acristaladas. Cuando el tiempo lo permite, no hay más que pulsar una tecla para que los tres elementos del techo duro se superpongan de modo completamente automático, accionados por un sistema electrohidráulico, y terminen desapareciendo en la zaga, ejecutando un movimiento muy fluido y ocupando un mínimo espacio en el maletero. La compacta construcción del techo favorece la estética del BMW M3 y, además, acrecienta las vivencias al volante. La silueta plana y elegante del BMW M3 Cabrio no solamente armoniza con el carácter típico de los descapotables M, sino que también permite disfrutar más intensamente de la brisa y del sol.

Genes de competición automovilística y carácter específico, también en el BMW M3 Cabrio.

Considerando toda la gama de automóviles de BMW M GmbH, el BMW M3 fue y sigue siendo el modelo que mejor saca a relucir sus genes de competición automovilística. Eso ya fue así en 1986, cuando se presentó el primer BMW M3, al que le siguió dos años después el BMW M3 Cabrio. Estas cualidades también se pusieron de manifiesto en las dos siguientes generaciones y el nuevo BMW M3 continúa con esa tradición. Incluso comparándolo con otros coches deportivos de alto nivel y concepto clásico, el BMW M3 siempre es un candidato para ocupar la pole.

En comparación con el modelo antecesor, el nuevo BMW M3 Cabrio representa un claro progreso en términos de dinamismo, lo que también queda plasmado en las prestaciones que refleja el cronómetro. Un buen indicio de ello es la optimización del peso con respecto a la potencia, apenas 4,3 kilogramos por CV, una relación excepcional para un descapotable. Esta optimización del

peso se siente al volante. Adicionalmente, el nuevo V8 aporta lo suyo gracias a su gran potencia, a la facilidad con la que sube de revoluciones y a su respuesta inmediata. El nuevo BMW M3 Cabrio no sólo acelera más rápidamente que el modelo anterior. Comparado con otros los pocos descapotables de su segmento de similar potencia, es muy superior a la hora de conducir por trazados sinuosos o circuitos con curvas exigentes. Precisamente su agilidad y estabilidad demuestran la armonía del concepto, una cualidad que distingue a todos los modelos de BMW M y que también se pone de manifiesto en el nuevo BMW M3 Cabrio.

El BMW Serie 3 Cabrio más reciente, también de cuarta generación, sirvió de base para el nuevo BMW M3 Cabrio, aunque las diferencias ópticas y técnicas son considerables. Concretamente, la tecnología del BMW M3 Cabrio proviene del BMW M3 Coupé. Cuando los ingenieros de BMW M definieron el diseño, tuvo prioridad la creación de un diseño de identidad propia, emparejado con una tecnología del motor y del chasis concebida decididamente para altas prestaciones y una conducción con estabilidad muy precisa. El BMW M3 Cabrio comparte con el BMW Serie 3 Cabrio únicamente la estructura portante, las puertas, el techo duro, la tapa del maletero, los cristales y los grupos ópticos posteriores. Esto significa que la cantidad de componentes nuevos del BMW M3 Cabrio es más o menos igual que en el caso del BMW M3 Coupé comparado con el BMW Serie 3 Coupé.

Por su diseño y las cualidades dinámicas, inconfundiblemente un BMW M3.

A primera vista no cabe duda alguna que también este nuevo descapotable es un BMW M3. Además de distinguirse por su abombado capó de aluminio con marcados nervios, son inconfundibles las entradas de aire y el diseño de los faldones delantero y posterior, las branquias laterales, los estribos, los espejos retrovisores y las llantas de aleación ligera, con el típico diseño de BMW M.

Debajo de la parrilla hay tres grandes aberturas para alimentar de aire de admisión al motor y, además, para refrigerarlo. Estas aberturas están cruzadas por sólidas varillas verticales, que acentúan el característico diseño de la parte frontal del coche. Junto con la parrilla ovoide doble, típica de la marca, y los faros alargados bi-xenón de serie, el nuevo BMW M3 Cabrio tiene una expresión muy dinámica. La estructura de toda la parte frontal está determinada por el aire que necesita este motor de gran potencia. Gran parte del frontal está abierto para surtir con suficiente aire al motor, por lo que se renunció a los faros antiniebla que tienen los modelos convencionales de la serie 3 de BMW, tal como es normal en todos los modelos M. Los estribos son especialmente prominentes, como los del BMW M3 Coupé, y sus dos tensas

superficies reflejan la luz de modo definido. De esta manera, el coche parece más ligero y deportivo, ya que las aletas parecen ser más pequeñas.

La forma del estribo retoma la forma el marcado pliegue horizontal que tiene la carrocería a la altura de la manilla de la puerta.

También las proporciones de la zaga le confieren al BMW M3 Cabrio una imagen de gran potencia y superioridad. Las líneas de los estribos, ligeramente descendentes en la parte posterior, y del faldón posterior consiguen acentuar el aplomo del coche. Los perfiles de las cuidadas divisiones del difusor que se encuentran debajo del paragolpes, retoman las formas de las entradas de aire en la parte frontal. La acanaladura que guía el aire y las salidas de escape dobles, que se encuentran casi en el centro de la zaga, logran dirigir la vista hacia la zona inferior central, creando una tensión óptica frente a las líneas horizontales del paragolpes.

Aunque su carácter es muy similar, es imposible confundir el descapotable con el coupé. El BMW M3 Cabrio tiene un diseño propio principalmente gracias a la forma de su techo duro y, cuando se abre el techo, las diferencias son, por supuesto, evidentes. Cuando está abierto el techo, el BMW M3 Cabrio es la combinación perfecta de buen diseño y elegancia deportiva, esencialmente debido a la baja línea de su cintura. Además, el techo duro escamoteable, cuando está cerrado, tiene también un diseño muy propio. En comparación con el techo del coupé, que se une con suavidad a las formas de la zaga, el techo del BMW M3 Cabrio termina en la zaga de modo más marcado. Los marcos de las ventanas laterales y los recubrimientos son de serie de color aluminio de brillo mate; opcionalmente, estas piezas pueden tener un color brillante de la gama Shadow Line.

Colores M específicos de la carrocería, para subrayar el carácter exclusivo de este automóvil.

El exterior puede ser de cuatro colores metalizados específicos de M, con los que se acentúan de modo especialmente intenso los perfiles y las proporciones del descapotable. El color rojo Melbourne metalizado llama la atención por su brillo e intensidad. El negro Jerez tiene pigmentación de color azul, lo que le da matices sorprendentes. El fuerte color azul Interlagos lleva pigmentos de color rojo, de manera que la pintura tiende a ciertas tonalidades violetas. El color Silverstone, ya conocido por su uso en los modelos BMW M5 y BMW M6, es un color plata claro con un ligero matiz azul. Además, el nuevo BMW M3 Cabrio puede adquirirse en blanco Alpina, en negro y en Sparkling Graphite metalizado.

El habitáculo: cuatro asientos bajo techo o al aire libre.

El diseño del habitáculo consigue que los ocupantes disfruten al máximo de la conducción sentados en un ambiente que parece estar hecho a medida. Esta sensación es especialmente válida en el caso del conductor. Todos los elementos de mando que se necesitan para conducir han sido optimizados, para que estén a la altura de las excepcionales prestaciones del BMW M3 Cabrio.

Cuando se abre el techo duro escamoteable, el conductor y su acompañante pueden gozar de un ambiente incomparable al aire libre, gracias al bajo nivel de la línea de la cintura, a los asientos algo más desplazados hacia atrás y al parabrisas relativamente corto. La distancia entre el marco del parabrisas y las cabezas de los ocupantes de los asientos delanteros es relativamente grande, por lo que se puede disfrutar de la brisa y del sol sin obstáculos. Además, en estas condiciones es posible deleitarse más con el excepcional sonido del motor V8. A pesar de la postura relativamente baja y deportiva que se adopta al volante, la línea de la cintura de este coche también es llamativamente baja. Dado que se prolonga casi horizontalmente en la parte posterior, también los ocupantes de los dos envolventes y deportivos asientos traseros pueden disfrutar plenamente de la conducción al aire libre. Cuando el techo está abierto, se disfruta enteramente de una amplia visibilidad panorámica, y desde fuera también se puede apreciar la amplitud del habitáculo del nuevo BMW M3 Cabrio.

El primer BMW M3 Cabrio con motor de ocho cilindros.

Transcurridos quince años, el motor de seis cilindros en línea varias veces premiado como «Engine of the Year» y propulsor de las dos generaciones anteriores del BMW M3, ahora tiene un digno sucesor. Todas las variantes del nuevo BMW M3 tienen, por primera vez, un propulsor de ocho cilindros. Los datos técnicos de este motor de altas prestaciones completamente nuevo son expresión de la experiencia acumulada por los ingenieros de BMW M GmbH en el deporte de la competición automovilística. Este nuevo motor V8 de 3.999 cc tiene una potencia de 309 kW/420 CV. Su par máximo es de 400 Nm. Este par se alcanza a 3.900 r.p.m. Aproximadamente el 85 por ciento del par máximo está disponible en un margen muy amplio de revoluciones: 6.500 r.p.m.

Pero la característica más notable del motor de ocho cilindros consiste en sus altas revoluciones, una solución típica de BMW M. Gracias a su capacidad de girar a 8.400 vueltas, este motor brilla por su imponente capacidad de impulsión. La transmisión de la fuerza hacia las ruedas traseras está a cargo de una caja de cambios manual de seis marchas y de un diferencial

completamente nuevo. Esta combinación desemboca en una capacidad de aceleración que, por su inmediata respuesta y su duración, está perfectamente a la altura de lo que se exige de un coche de altas prestaciones.

Además de la potencia específica de 105 CV por cada 1.000 cc, el consumo de apenas 12,9 litros a los cien kilómetros es expresión de la pericia de los ingenieros de BMW M GmbH que estuvieron a cargo del desarrollo de este excepcional automóvil. Con este consumo, el nuevo BMW M3 Cabrio es excepcionalmente eficiente en comparación con otros descapotables de altas prestaciones.

El motor V8 del nuevo BMW M3 es especialmente ligero, ya que tan sólo pesa 202 kilogramos. En comparación con el motor de seis cilindros del modelo anterior, pesa unos 15 kilogramos menos.

Fabricación de componentes con los conocimientos adquiridos en la Fórmula 1.

El bloque del nuevo motor de ocho cilindros proviene de la sección de fundición de metales ligeros de la planta de BMW de Landshut, en la que también se producen los bloques de los motores de los coches de la escudería BMW Sauber F1 Team. El bloque de cilindros es de una aleación especial de aluminio y silicio, por lo que se ha podido prescindir de las camisas convencionales. Las superficies de los cilindros se fabrican exponiendo los duros cristales de silicio contenidos en la propia aleación. Los pistones, recubiertos de acero, se deslizan sobre esta superficie bruñida y sin recubrimiento.

El bloque está expuesto a esfuerzos extremos debido a las altas revoluciones y a la presión que genera el proceso de combustión. Por esta razón se optó por un bloque abierto, con cárter superior, que garantiza un apoyo sumamente preciso del cigüeñal. Además, el cigüeñal forjado es muy resistente a la flexión y a la torsión. A pesar de ello, tan sólo pesa 20 kilogramos.

Control de las válvulas con sistema doble VANOS a la presión de aceite del motor.

El V8 del nuevo BMW M3 está equipado con el sistema doble VANOS de regulación variable de los árboles de levas. Gracias a sus tiempos de regulación extremadamente cortos, esta tecnología reduce las pérdidas producidas por los cambios de sollicitación, por lo que aumentan la potencia y el par motor y mejora su capacidad de respuesta. De este modo también resultan menores el consumo de combustible y la emisión de gases nocivos. Para el nuevo motor

de ocho cilindros se desarrolló especialmente una versión de doble VANOS de baja presión, con la que los tiempos de regulación son muy cortos con la presión normal del aceite del motor.

Una mariposa por cilindro es una solución insuperable que se utiliza en motores de coches de carreras, especialmente si se desea que el motor reaccione muy rápidamente. El nuevo motor tiene ocho mariposas individuales. En cada bancada hay un servomotor para el accionamiento de cuatro mariposas. De esta manera, la respuesta del motor es muy precisa a bajas revoluciones y, además, las reacciones son inmediatas cuando se acelera a fondo.

Una bomba rotativa de caudal variable abastece de aceite lubricante al motor de ocho cilindros. Esta bomba funciona de tal manera que origina exactamente el flujo de aceite que necesita el motor. La lubricación con cárter húmedo, de dinamismo optimizado, garantiza la lubricación también al frenar con fuerza. Este sistema tiene dos depósitos de aceite: uno pequeño delante del soporte del eje delantero y otro detrás, de mayor tamaño. Una bomba excéntrica adicional de retorno aspira el aceite del depósito delantero y lo transporta hacia el depósito posterior.

Nueva unidad de control del motor y sistema de recuperación de la energía de frenado.

También se ha mejorado la unidad electrónica de control del motor V8, encargada de la coordinación óptima de todas las funciones del propulsor. Además, la unidad de control también se hace cargo de las funciones específicas M del embrague, la caja de cambios, la dirección y los frenos. Adicionalmente, la unidad de control del motor se ocupa de las amplias funciones de diagnóstico de a bordo, así como de otras funciones de control de los grupos secundarios.

De esta manera también se controla de forma precisa el acceso a las diversas programaciones del motor. El motor tiene tres programaciones; dos de ellas pueden activarse mediante la tecla incluida de serie en la consola central. La tercera se activa mediante el sistema opcional MDrive. Estas programaciones inciden en la posición de las mariposas de admisión y, además, en otros parámetros que modifican perceptiblemente la respuesta del motor.

Una de las tecnologías destacadas de la unidad de control consiste en la tecnología de flujo iónico, para detectar la detonación y fallos de encendido y combustión. A diferencia de los métodos convencionales, este control se lleva a cabo directamente en el lugar de los hechos, es decir, en la cámara de

combustión. Los sensores detectan cualquier detonación en cada cilindro y activan la regulación necesaria para evitar esta situación. Al mismo tiempo, se controla el encendido para evitar posibles fallos. Esto significa que la bujía hace las veces de actuador del sistema de encendido y, además, de sensor para controlar el proceso de combustión. Por lo tanto, el sistema puede diferenciar entre fallos de combustión y fallos de encendido. Esta doble función de las bujías también simplifica la operación de diagnóstico antes de realizar trabajos de mantenimiento o reparación.

Un sistema inteligente de gestión de energía, con recuperación de la energía de frenado, consigue aumentar la eficiencia del motor V8 del nuevo BMW M3 Cabrio. La generación de electricidad para la red de a bordo se limita a las fases de deceleración y frenado. De esta manera se carga la batería del coche sin que sea necesario recurrir a la energía contenida en el combustible. Por regla general, el alternador está desacoplado durante las fases de aceleración. De esta manera, la generación de corriente eléctrica es especialmente eficiente y, además, al acelerar se dispone de más potencia.

Caja de cambios manual de seis marchas, en perfecta armonía con el motor V8.

El nuevo BMW M3 Cabrio lleva de serie una caja de cambios manual de seis marchas, con relaciones adaptadas óptimamente al motor de ocho cilindros que puede girar a altas revoluciones. Los cortos recorridos de la palanca, propios de un coche de carreras, y su preciso guiado, logran que el conductor pueda aprovechar al máximo la fuerza de impulsión del propulsor V8, poniendo la marcha apropiada en cualquier situación.

Con la refrigeración integrada de aceite, que funciona según la temperatura, el aceite de la caja siempre se mantiene dentro del margen adecuado, incluso si se somete a esfuerzos extremos, por ejemplo, en un circuito. El embrague, de dos discos con optimización de la inercia de las masas, ha sido adaptado al gran par motor del propulsor de ocho cilindros. Con la caja de cambios de seis marchas, específica de M, el BMW M3 Cabrio siempre puede aprovechar al máximo la potencia del motor cada vez que el conductor pisa el acelerador.

Chasis específico, en concordancia con las cualidades dinámicas de un BMW M3.

Al igual que el BMW M3 Coupé y la berlina BMW M3, también el nuevo BMW M3 Cabrio tiene tracción trasera. Considerando que las fuerzas de la dirección actúan sobre el eje delantero y las de propulsión sobre el posterior, se cumplen las condiciones ideales para disponer de cualidades dinámicas excepcionales, para que el coche se mantenga siempre fiel a su trayectoria y

para disfrutar de una extraordinaria estabilidad. Por su construcción, el nuevo BMW M3 Cabrio tiene la configuración ideal para un coche de altas prestaciones especialmente ágil.

El nuevo BMW M3 Cabrio tiene un chasis que ha sido concebido minuciosamente en función de las características de un coche descapotable. El chasis se basa en el del BMW M3 Coupé y tiene modificaciones específicas en relación con la repartición del peso y considerando la ausencia del techo. Tal como es usual en coches descapotables, se han adoptado medidas adicionales para optimizar la rigidez torsional. En comparación con el BMW M3 Cabrio de la generación anterior, la rigidez torsional del nuevo modelo es bastante superior también teniendo en cuenta la mayor potencia del motor, lo que redundará en un mayor nivel de seguridad y más dinamismo. Gracias a este sofisticado chasis, el nuevo BMW M3 Cabrio tiene propiedades dinámicas que se sitúan en el mismo nivel de las cualidades de los modelos coupé y berlina de la serie BMW M3.

Eje posterior con soporte reforzado y guiado modificado del aire.

Las barras en V, montadas a modo de refuerzo del eje posterior en el coupé y en la berlina, se han prolongado hasta la zona de los estribos en el modelo descapotable. Esta configuración aumenta la rigidez del chasis en la zona del eje posterior y, además, acrecenta el carácter deportivo del coche, gracias a una cinemática del eje especialmente adaptada a la gran potencia del motor y a las cualidades dinámicas del automóvil. Además, los ingenieros de BMW M GmbH han adaptado el guiado del aire en la zona del eje trasero a las modificaciones que experimentó el chasis, con el fin de garantizar una refrigeración óptima del diferencial.

Todo el eje posterior de cinco brazos ha sido concebido con el fin de optimizar el peso. Por ejemplo, la barra estabilizadora es tubular. A pesar del diámetro del tubo, ligeramente mayor en comparación con el diámetro del tubo utilizado en el coupé, también la solución aplicada en el BMW M3 Cabrio es una combinación ideal de eficiencia y bajo peso. Junto con los brazos de aluminio forjado y los amortiguadores de aluminio, la reducción del peso asciende a aproximadamente 2,5 kilogramos.

El eje delantero es igual al de los modelos coupé y berlina. Casi todos los componentes del eje delantero de doble articulación son de aluminio. La estructura de toda la parte delantera del coche, adaptada a la gran potencia del motor, se obtiene, entre otros elementos, mediante las rígidas columnas

telescópicas, cojinetes y soportes del eje específicos de M y un refuerzo adicional por debajo del motor. Al igual que en el eje posterior, también la estabilizadora del eje delantero es tubular y de peso y funcionamiento optimizados.

Frenos compuestos y llantas forjadas de aleación ligera.

El nuevo BMW M3 Cabrio cuenta con los mismos frenos de grandes dimensiones con discos compuestos que también llevan los modelos coupé y berlina. Estos discos de fundición gris autoventilados y perforados, de 360 y 350 milímetros de diámetro en las ruedas delanteras y posteriores respectivamente, están sujetos a la base de aluminio mediante soportes fundidos de acero inoxidable. Dado que esta configuración reduce considerablemente el esfuerzo térmico, la eficiencia y duración de los frenos son mucho mayores. Además, estos frenos de alto rendimiento tienen menores masas no amortiguadas.

El indicador continuo de desgaste permite estar siempre informado sobre el grado de desgaste de las pastillas. En el display que se encuentra en el tablero de instrumentos se indica el kilometraje restante. Así se aumenta el nivel de seguridad y, además, se evitan costes de mantenimiento innecesarios. El vacío necesario para el funcionamiento del servofreno se genera mediante una bomba eléctrica que funciona independientemente de las revoluciones del motor.

El BMW M3 Cabrio lleva de serie llantas de aleación ligera forjada de diseño M específico. Las llantas de las ruedas delanteras son de 8,5 x 18 pulgadas con neumáticos de perfil bajo de medidas 245/40. En el eje posterior, las llantas son de 9,5 x 18 pulgadas con neumáticos 265/40.

Servotronic con dos programaciones de asistencia a la dirección.

El nuevo BMW M3 Cabrio tiene una dirección de piñón y cremallera con el sistema de asistencia hidráulica Servotronic. Este sistema reduce las fuerzas que deben aplicarse en el volante. El grado de asistencia depende de la velocidad del coche. A baja velocidad la asistencia es mayor, por lo que debe aplicarse menos fuerza al girar el volante maniobrando, por ejemplo al aparcar. A velocidades mayores, la servoasistencia es menor. El conductor puede regular el efecto del sistema Servotronic utilizando el sistema de mando opcional iDrive. Puede elegir entre dos programaciones diferentes, seleccionando entre la modalidad «Normal» y «Sport».

En la modalidad «Sport» el conductor está informado sobre el estado de la calzada, con un tacto más directo. De esta manera es posible conducir por carreteras sinuosas con mayor precisión y a altas velocidades. Activando la modalidad «Normal», la asistencia es algo mayor a cualquier velocidad.

Diferencial autoblocante variable M: tracción óptima en las ruedas traseras.

El nuevo diferencial del BMW M3 Cabrio también está equipado con un sistema de deslizamiento limitado variable M, que genera un bloqueo de hasta un 100 por ciento de modo completamente variable para conseguir una capacidad de tracción óptima sobre cualquier superficie y cuando se fuerza la marcha en curvas. El diferencial autoblocante variable M reacciona a las diferencias de giro entre las dos ruedas traseras. Esta solución es ideal puesto que realza las cualidades positivas que, de por sí, tiene la tracción trasera.

Programas dinámicos con características específicas de M.

Los programas de control electrónico de la estabilidad ayudan al conductor de un BMW M3 Cabrio en situaciones en las que se alcanzan los límites que dicta la física. El control dinámico de la estabilidad (DSC) del nuevo BMW M3 Cabrio también incluye funciones adicionales que aumentan el nivel de seguridad. En caso necesario, el sistema DSC activa los frenos de las ruedas que correspondan y reduce el par motor, para mantener la estabilidad del coche. Otra función consiste en el acercamiento de las pastillas a los discos, anticipando la voluntad del conductor de frenar a tope, por lo que se gana tiempo y el tramo de frenado resulta más corto. Además, el DSC también junta ligeramente las pastillas en determinados intervalos al conducir en lluvia, con el fin de secar los discos. De esta manera, la eficacia de la operación de frenado no se merma por la película de agua que, de otro modo, se habría creado en la superficie de los discos.

El control dinámico de la estabilidad incluye otros varios sistemas: antibloqueo de los frenos (ABS), control automático antipatinamiento (ASC, que evita que las ruedas patinen sobre calzadas con poca adherencia), asistente para arrancar cuesta arriba (que evita que el coche retroceda involuntariamente al arrancar en una pendiente) y el sistema de control de frenado en curvas (CBC por Cornering Brake Control, que evita que el coche sobrevire al pisar el freno en plena curva). Adicionalmente, el sistema DSC evita la reducción del rendimiento de los frenos por calentamiento extremo, para lo que aumenta específicamente la presión en el sistema de frenos.

Las respuestas de los programas de control dinámico han sido adaptadas a las altas prestaciones del BMW M3 Cabrio. La activación de los sistemas controlados electrónicamente se produce considerando las excelentes propiedades dinámicas del coche. Además, el conductor puede configurar determinados parámetros según sus preferencias, para que el coche reaccione tal como él lo desee.

Por ejemplo, con una tecla que se encuentra en la consola central, es posible desconectar completamente el sistema de control dinámico de la estabilidad DSC. De este modo, los conductores que prefieren un estilo de conducción francamente deportivo, pueden aprovechar mejor el potencial dinámico de su coche. En un circuito, la desconexión del DSC permite acercarse más a los límites que dicta la física y disfrutar más de las curvas.

El sistema de control electrónico de la amortiguación reacciona inmediatamente a cualquier cambio dinámico.

El nuevo BMW M3 Cabrio puede llevar opcionalmente el sistema de control electrónico de la amortiguación (EDC). Este sistema optimiza la fuerza de la amortiguación mediante una regulación electrohidráulica. No solamente se regulan los efectos verticales al forzar la conducción en curvas, sino también se reduce perceptiblemente la tendencia al hundimiento que tiene el coche al frenar o acelerar. Así como puede seleccionarse la programación del motor, también el sistema de control electrónico de la amortiguación (EDC) puede modificarse según las preferencias individuales. El conductor puede seleccionar entre las modalidades «normal», «Confort» y «Sport», para lo que sólo tiene que pulsar una tecla que se encuentra en la consola central. El margen de regulación es mucho más amplio que en los sistemas convencionales de este tipo.

En términos generales se le concedió especial importancia a un amplio margen de regulación entre la modalidad francamente deportiva y la modalidad de confort. En «Sport», el sistema EDC activa un reglaje especialmente duro. En condiciones en las que no es necesario disponer de un reglaje tan deportivo de la amortiguación, puede optarse por la activación de las modalidades «Normal» o «Confort» para que el sistema reaccione a las irregularidades de la calzada de modo más sensible y con carreras de amortiguación más largas.

Además, el sistema tiene la cualidad de adaptarse automáticamente, sin importar la modalidad activada, ya que modifica de forma rápida y precisa las fuerzas de la amortiguación a cualquier cambio de las condiciones dinámicas. Si un mayor ángulo de giro del volante permite suponer que el conductor tiene la intención de tomar una curva a mayor velocidad, aumenta automáticamente la fuerza de la amortiguación. A partir de ese momento, el EDC cambia inmediatamente de regulación, activando una programación de amortiguación del nivel más duro posible, sin importar qué modalidad activó antes el conductor. Ello significa que el sistema EDC se adapta de inmediato al cambio del estilo de conducción si el conductor opta por conducir más deportivamente después de haber estado conduciendo de forma relajada.

De este modo, el sistema EDC garantiza una perfecta adaptación a cualquier condición dinámica que pueda surgir a los mandos de este descapotable de altas prestaciones. El sistema EDC del nuevo BMW M3 Cabrio logra que sea posible disfrutar en cualquier situación, tanto al conducir relajadamente a baja velocidad o al optar por una conducción francamente deportiva. Con el sistema MDrive opcional, es posible incluir el reglaje preferido del EDC en la configuración memorizada según las preferencias específicas del conductor.

Tecla MDrive en el volante:

acceder en cualquier momento al reglaje óptimo.

En el nuevo BMW M3 Cabrio, el sistema de mando iDrive puede ampliarse opcionalmente mediante una función adicional MDrive. Con MDrive pueden modificarse las programaciones del motor y de la Servotronic y, además, se accede a las modalidades del DSC y, opcionalmente, a los ajustes del EDC. De esta manera, el conductor tiene la posibilidad de predeterminar todos los sistemas de asistencia configurables con el fin de obtener un reglaje personalizado de su automóvil.

Esta configuración definida personalmente se memoriza y puede activarse sin retardo alguno, simplemente pulsando la tecla MDrive que se encuentra en el volante de funciones múltiples y sin importar los ajustes del sistema antes elegidos con las teclas de funciones. Así, el conductor del BMW M3 Cabrio tiene la posibilidad de disfrutar del carácter muy versátil de su coche, ya que la activación de los ajustes personales de su coche se obtiene pulsando únicamente una tecla. Con MDrive se puede activar la programación «Sport Plus», la modalidad DSC «M Dynamic Mode» y la programación «Sport» de la Servotronic.

Carrocería resistente a la torsión, una condición básica para la protección eficiente de los ocupantes.

La gran seguridad pasiva del nuevo BMW M3 Cabrio se debe a la rigidez torsional de la carrocería y al completísimo conjunto de sistemas de seguridad y retención que se activan electrónicamente en función de las características del impacto. Gracias a las sólidas estructuras portantes de acero especialmente resistente y a la configuración precisa de las zonas de deformación programada, las fuerzas que surgen a raíz de un choque se desvían o anulan de modo eficiente y específico. El espacio disponible para la deformación se aprovecha de modo óptimo, con el fin de evitar que la jaula del habitáculo sufra deformaciones o haciendo que éstas sean mínimas en caso de impactos muy fuertes.

Una unidad electrónica central de seguridad controla los airbags, los sensores y los limitadores de tensión de los cinturones en función del tipo y la fuerza del impacto. Los sensores montados en el habitáculo y en las puertas emiten las señales necesarias para que la electrónica de seguridad decida qué componentes ofrecen una protección óptima a los ocupantes, activándose así únicamente los sistemas de retención que efectivamente son necesarios.

Los ocupantes de los asientos delanteros son protegidos mediante airbags frontales y laterales, que se activan en dos fases, dependiendo de la fuerza del choque. Los airbags laterales, que protegen las cabezas y las zonas torácicas, están integrados en los respaldos de los asientos y, cuando se activan cubren una gran superficie, desde la parte inferior de los respaldos hasta el canto superior de los apoyacabezas. De esta manera se ofrece una protección óptima para el tórax y la cabeza, independientemente de la postura que adopten los ocupantes de los asientos en el momento del impacto. Por ello, los airbags laterales ofrecen una protección óptima al cuerpo y a la cabeza en caso de un choque lateral. El peligro de sufrir daños en las piernas en caso de un choque frontal se reduce en el lado del conductor mediante un apoyapié deformable de modo definido. Además, el BMW M3 Cabrio tiene sensores de vuelco que captan permanentemente los movimientos verticales y horizontales del coche. Adicionalmente, la centralita procesa todos los datos relacionados con las condiciones dinámicas del coche. Estando abierto el techo, si el sistema detecta que el coche tiende a volcar se activan las barras antivuelco situadas detrás de los apoyacabezas posteriores. Al mismo tiempo se activan los sensores de los cinturones delanteros y los airbags que protegen el tórax y la cabeza. Adicionalmente fueron reforzados los montantes A y el marco del parabrisas, a modo de medida preventiva de protección adicional en caso de que el coche vuelque.

El habitáculo: experimentar la libertad y el dinamismo en cualquiera de los cuatro asientos.

En el nuevo BMW M3 Cabrio, cuatro personas pueden disfrutar la libertad que significa conducir con el techo abierto y experimentar las excepcionales vivencias que depara una conducción muy dinámica. Los asientos delanteros están equipados con cinturones de seguridad integrados. La consola central, que se prolonga en la parte posterior, divide la banqueta posterior, obteniéndose así dos asientos individuales muy ergonómicos.

Entre las cabezas de los ocupantes de estos asientos y el techo hay un holgado espacio. En comparación con el modelo antecesor, el ancho a la altura de los hombros es 9 centímetros mayor y a la altura de los codos se dispone de 11 centímetros más. Para acceder más fácilmente a los

asientos posteriores, los asientos delanteros tienen una función de acceso de confort. La palanca de desbloqueo de los asientos delanteros se encuentra en la parte superior lateral de los respaldos, es decir, en el lugar óptimo en términos ergonómicos.

El nuevo BMW M3 Cabrio es un automóvil apropiado para realizar viajes largos, una cualidad que confirma el espacio disponible en el maletero. Si el techo está abierto, el volumen del maletero es de 210 litros, un espacio suficiente para llevar maletas duras de gran tamaño o hasta dos bolsas de golf. Además, la parte posterior del habitáculo de este descapotable también puede aprovecharse para llevar objetos, ya que al plegar el respaldo de la banqueta, que es de una sola pieza, es posible llevar objetos de gran tamaño colocándolos sobre la superficie plana del dorso de los respaldos, sin ensuciar los asientos y sin dañar la tapicería. La abertura opcional de 40 centímetros de anchura entre los respaldos de los dos asientos traseros y el maletero es una solución sin parangón en los descapotables del segmento. Aprovechando esta abertura entre el maletero y el habitáculo, pueden transportarse objetos largos como, por ejemplo, esquís, snowboards o bolsas de golf. De esta manera, si viajan dos personas, el nuevo BMW M3 Cabrio es sumamente versátil. Se sobreentiende que, aunque estén ocupados los dos asientos traseros, puede aprovecharse esa abertura entre el habitáculo y el maletero.

El mecanismo de bloqueo y desbloqueo del techo duro escamoteable se activa mediante un interruptor que se encuentra en la consola central. Además, el techo también se puede abrir utilizando el mando a distancia por radiofrecuencia del sistema de cierre centralizado. Opcionalmente se puede adquirir un mando a distancia con función de acceso de confort, con el que el motor se puede poner en marcha sin llave de encendido y que, además, incluye la función de cerrar el techo duro a distancia. Para evitar una activación involuntaria, la señal para cerrar el techo únicamente tiene un alcance máximo de cuatro metros. Con la función de acceso de confort también es posible cargar y descargar el maletero de modo más sencillo si el techo está abierto. Para facilitar el acceso al maletero, el mando a distancia activa el mecanismo del techo para que pase a una posición intermedia, con lo que es mucho más fácil colocar o retirar objetos grandes del maletero, como, por ejemplo, bolsas de golf.

Además, la carga también resulta más sencilla gracias a la tapa variable que separa el maletero del vano que acoge el techo. Si el techo está cerrado, esta tapa puede elevarse eléctricamente para que el volumen del maletero aumente a 350 litros. La tapa se activa mediante un interruptor que se encuentra en la consola central. Cuando se encuentra en su posición inferior, puede empezar la metamorfosis

del coche, con la que se convierte en un descapotable abierto. La tapa del maletero tiene una función de cierre suave («soft-close») para que la tapa termine de cerrarse y quede bloqueada automáticamente.

Habitáculo concebido para experimentar activamente la conducción.

Gracias al diseño atlético de su carrocería, el nuevo BMW M3 Cabrio pone de manifiesto sus cualidades deportivas, sin importar si el techo duro está abierto o cerrado. Su habitáculo confirma esas cualidades, con el fin de permitir que el piloto experimente al máximo las vivencias que depara este deportivo coche y para que sus acompañantes disfruten de un ambiente que parece estar hecho a su medida. Los cuatro asientos están rodeados de líneas claras y fluidas, acentuadas por superficies cóncavas y convexas. Las líneas horizontales que predominan en el salpicadero armonizan con las superficies de los revestimientos laterales, creando un ambiente especialmente dinámico en el habitáculo.

La zona de los mandos del piloto se prolonga a lo largo de la consola central, entre los dos asientos delanteros. Su geometría está ligeramente orientada hacia el conductor. La consola está recubierta de piel de color negro, prolongando el color y las formas del tablero de instrumentos y la zona de los mandos en el salpicadero. En el lado dirigido hacia el conductor se encuentran tres teclas funcionales (Power, DSC Off y, opcionalmente, EDC) para activar o desactivar los correspondientes programas de asistencia al conductor.

Además de la clara y ergonómica configuración de todos los elementos de mando e instrumentos, también los colores del habitáculo consiguen que el conductor se concentre en la conducción de su nuevo BMW M3 Cabrio. Independientemente del color elegido para el equipamiento interior, la zona de los pies y la parte superior del tablero de instrumentos siempre son de color antracita. Además, el oscuro guarnecido del techo duro y el revestimiento de los montantes A del mismo color, contribuyen a no distraer al conductor, de acuerdo con la filosofía automovilística de M. Gracias a los colores oscuros de todas las superficies cercanas al parabrisas, el conductor puede concentrarse plenamente en el tráfico. Pero los colores que circundan al acompañante y a los pasajeros del fondo también refuerzan esa sensación de estar en un coche deportivo de pura sangre. Los revestimientos de piel de color negro de las puertas y de los laterales posteriores consiguen que estas partes parezcan menos altas. Una costura doble, que acentúa el carácter exclusivo de los materiales, separa tanto en los revestimientos de las puertas como en los laterales posteriores la zona superior de la parte inferior, que lleva el color general seleccionado para el habitáculo.

Típico en M: cuentarrevoluciones con zona de advertencia variable.

Basta abrir las puertas y apreciar el logotipo de M en las molduras embellecedoras de los umbrales de las puertas, para entender que también el BMW M3 Cabrio tiene un carácter muy exclusivo. Los instrumentos dobles redondos, típicos de BMW (velocímetro que incluye el indicador del depósito de gasolina y cuentarrevoluciones con indicador de la temperatura del aceite), tienen un diseño específico de M, reflejando con toda claridad la gran potencia del motor de ocho cilindros. Las esferas son de color negro, por lo que las cifras y escalas de color blanco resaltan mucho más. Las manecillas claramente visibles son de color rojo, toda una tradición en los modelos de BMW M GmbH.

Una solución típica en los modelos de M es el cuentarrevoluciones con zona variable advertencia. Esta zona advierte al conductor del margen de revoluciones recomendado durante la fase de calentamiento del aceite del motor. El límite entre la zona amarilla de la escala y la zona roja se desplaza a medida que se calienta el aceite del motor, abarcando un margen de hasta 8.400 rpm cuando el aceite alcanza su temperatura óptima de funcionamiento. Entre los dos instrumentos redondos se encuentran los indicadores digitales para la hora, la temperatura exterior y el cuentakilómetros, además de varios testigos luminosos.

El volante M, forrado de piel, es la interface perfecta entre el hombre y la máquina. Su aro deportivo y ergonómico tiene apoyos para los dedos pulgares, para que los movimientos del volante puedan ejecutarse con máxima precisión. En los radios horizontales se encuentran las teclas de los mandos del sistema de audio y del teléfono móvil y, además, opcionalmente la tecla MDrive para la activación del reglaje memorizado. Otra tecla puede programarse libremente, mediante el sistema de mando iDrive.

Amplias posibilidades para personalizar el habitáculo.

Los asientos delanteros son típicos de un descapotable, ya que llevan integrado el sistema de los cinturones de seguridad, aunque con una modificación específica de M para que ofrezcan una sujeción lateral óptima al trazar curvas a alta velocidad. Los asientos delanteros pueden estar equipados opcionalmente con el sistema de ampliación del ancho del respaldo. El nuevo BMW M3 Cabrio lleva de serie tapicería de piel de alta calidad en los cuatro asientos. La nueva piel Novillo, teñida en toda su estructura, tiene una superficie lista y sedosa de carácter deportivo y puede adquirirse en color negro clásico o, también, en los colores plata paladio,

beige bambú o rojo alazán. Otra opción consiste en adquirir el equipamiento completo de piel Novillo, que también incluye la zona inferior del tablero de instrumentos, la tapa de la guantera y las superficies laterales de la consola central.

La tecnología Sun Reflective, aplicada en las pieles del nuevo BMW M3 Cabrio, permite disfrutar mejor de la conducción con el techo abierto durante el verano, cuando el coche está expuesto al sol. Los pigmentos fríos, incluidos en la piel, reducen el calentamiento de las superficies en hasta 20° C, aunque el coche esté expuesto a los rayos solares durante bastante tiempo. En la práctica, esto significa que aunque la temperatura de la piel aumenta, no llega a calentarse tanto que resulte desagradable.

Las cuatro molduras embellecedoras exclusivas, que se pueden montar debajo de la pantalla Control Display y del tablero de instrumentos y que se prolongan a lo largo de todo el salpicadero, constituyen otra posibilidad más para personalizar el habitáculo. En la versión básica, esta moldura es de la variante Titan Shadow. Opcionalmente se ofrecen versiones de Aluminio Shadow, de piel con estructura tipo carbono, de madera de plátano noble de finas vetas, teñida de color antracita. Cada una de estas molduras embellecedoras le confiere al habitáculo de este descapotable un toque especial, ya sea de carácter más técnico o de distinguida elegancia.

Único: climatizador con modalidad de funcionamiento especial para descapotable.

El nuevo BMW M3 Cabrio lleva de serie un climatizador. El sistema de regulación de la temperatura incluye una modalidad especial para coches descapotables, que puede activarse cuando el techo está abierto. En ese caso, la regulación de la ventilación depende menos de la temperatura que impera en el habitáculo y más de la temperatura exterior y de la incidencia de rayos solares.

Además de la climatización, también la circulación de aire fresco puede acomodarse a la conducción con el techo abierto. Para ello se utiliza el deflector que se ofrece de serie y que evita que se formen remolinos de aire en el habitáculo si se conduce a altas velocidades. Este deflector se monta recurriendo a los mecanismos de fijación que se encuentran en las partes laterales traseras del habitáculo. Una vez fijado en esos soportes, puede abatirse para que quede en posición vertical. Como los pomos giratorios del mecanismo de fijación del anclaje del deflector se encuentran en ambos lados, basta utilizar uno solo de ellos, en cualquiera de los dos lados. La parte inferior del deflector, que se encuentran en posición horizontal y que cubre los asientos posteriores, puede abatirse fácilmente para acceder a los objetos que se guardan en la parte trasera.

Visibilidad perfecta: faros bi-xenón de serie, luz de adaptación automática en curvas y asistente de luces largas opcional.

Los dobles faros bi-xenón del BMW M3 Cabrio iluminan óptimamente la calzada. Los faros tienen los anillos luminosos típicos de BMW, que hacen las veces de luces diurnas. Estos anillos, que aumentan la percepción del coche al conducir de día, le confieren al coche un aspecto inconfundible, por lo que de inmediato se sabe que se trata de un modelo de la marca alemana.

El nuevo BMW M3 Cabrio también puede llevar opcionalmente el sistema de adaptación automática de la luz en curvas. Con este sistema, el haz de luz ilumina el trazado de la carretera en curvas. El giro de los faros depende del giro del volante, del giro que el coche da alrededor de su eje vertical y de la velocidad de conducción. Esta opción también incluye el sistema de luces para doblar esquinas, que se activa a velocidades inferiores a 40 km/h, cuando se pone la luz intermitente o si se gira mucho el volante. Este sistema ilumina de modo óptimo la calzada al efectuar maniobras o, también, al conducir en carreteras muy sinuosas, con curvas muy cerradas.

El asistente de las luces largas, también opcional, aumenta el confort al conducir de noche. El sistema desconecta automáticamente las luces largas para no deslumbrar a los conductores de los coches que vienen de frente o a los que circulan delante, si la distancia hasta ellos es inferior a una determinada.

Sistema de mando iDrive con ocho teclas libremente programables.

Para controlar el climatizador, los sistemas de comunicación y navegación y las funciones de entretenimiento, se utiliza el sistema de mando iDrive, cuyo botón de control se encuentra en la consola central. En la pantalla Control Display, montada en el centro del salpicadero a la altura de los ojos del conductor, se muestran el estado de activación de las funciones seleccionadas, otras opciones incluidas en el menú correspondiente y, también, el mapa del sistema de navegación. Con el sistema iDrive también se configuran los ajustes del sistema MDrive opcional. Para simplificar aun más el control de diversas funciones, hay ocho teclas libremente programables. Así, simplemente pulsando una sola tecla es posible llamar a números telefónicos que se usan con frecuencia, programar destinos de viaje frecuentes o sintonizar la emisora de radio preferida.

Opcionalmente se ofrecen diversos sistemas de navegación, el portal Internet móvil BMW Online y el sistema de telemática BMW Assist. Desde los coches equipados con un sistema de navegación, kit de preparación para teléfono móvil e interfaz Bluetooth, puede accederse gratuitamente a los

BMW TeleServices. Las funciones de estos servicios incluyen la llamada automática Teleservice Call, la llamada manual Teleservice Call, el Teleservice Diagnóstico y la Ayuda Teleservice. Para efectuar la llamada automática Teleservice Call, el sistema de diagnóstico de a bordo (CBS) determina cuándo deberá hacerse el siguiente servicio de mantenimiento y qué trabajos deberán realizarse. Para informar al taller del concesionario de BMW, pueden enviarse datos sobre el estado del aceite del motor, el nivel del líquido de frenos, el desgaste de los discos y pastillas y otros datos de componentes sujetos a desgaste, para lo que se utiliza la línea telefónica. En caso de un fallo electrónico, el Diagnóstico Teleservice permite transmitir posibles códigos de error al servicio de BMW de asistencia en carretera. Si la causa del fallo puede eliminarse con una reinicialización (reset) de la unidad de mando respectiva, es posible ejecutar esa función desde la central de asistencia de BMW.

Sistema de audio BMW Individual High End, para disfrutar de un sonido perfecto.

El nuevo BMW M3 Cabrio está equipado de serie con un sistema de audio de gran calidad. La unidad CD también es apropiada para la lectura de archivos de música en formato MP3. Además de la conexión AUX-In, puede incluirse opcionalmente un puerto USB para conectar diversas unidades MP3 y otros soportes de datos como, por ejemplo, una unidad convencional de memoria USB, para integrarlos en el sistema de audio del coche.

Si lo desea el cliente, el nuevo BMW M3 Cabrio también puede equiparse con el sistema audio BMW Individual High End, desarrollado exclusivamente para este automóvil. La gran calidad del sonido está garantizada con 16 altavoces de alto rendimiento con imanes de neodimio y membranas Hexacone extremadamente rígidas, amplificador de 9 canales, una potencia máxima de 825 vatios y filtro divisor de frecuencias de alta precisión. La tecnología Dirac Live de procesamiento de señales es única en el sector automovilístico. Este sistema corrige la respuesta de los impulsos de los altavoces, generando una reproducción del sonido lineal y en tiempo real dentro del habitáculo. Con esta fidelidad de los impulsos de reproducción de sonido, todas las personas que se encuentran en el habitáculo del nuevo BMW M3 Cabrio pueden disfrutar de una viva calidad de sonido, llena de matices. Con el sistema de regulación del volumen en función de la velocidad y con el ecualizador, que también funciona según la velocidad, puede disfrutarse del sistema de audio en cualquier situación. El sistema audio BMW Individual High End se controla mediante el botón del sistema de mando iDrive. Las funciones básicas pueden controlarse con los elementos de mando que se encuentran en la consola central.

Optar por el BMW M3 Cabrio es tomar una decisión determinada por las altas prestaciones e influenciada por el placer de conducir.

Con el BMW M3 Cabrio se experimentan nuevas sensaciones al disfrutar de las altas prestaciones y la libertad de estar al mando de un coche descapotable. En última instancia, el conductor siempre decide qué faceta del BMW M3 Cabrio desea aprovechar. El BMW M3 Cabrio de todos modos cuenta con reservas de potencia más que suficientes, que pocas veces se llegan a aprovechar, tal como sucede también con las otras dos variantes del BMW M3. La gran cantidad de configuraciones posibles y los numerosos sistemas de asistencia al conductor, que también tiene la versión descapotable, consiguen que el conductor pueda disfrutar del coche según sus preferencias personales muy específicas. Gracias al techo duro escamoteable del BMW M3 Cabrio, esta variante ofrece una alternativa más a las otras dos versiones de la serie. Y cuando la capota está cerrada, el confort es perfectamente comparable al del coupé. Con la capota abierta, se disfruta de una sensación de libertad sin límites, gozando de la brisa y del sol. Con el BMW M3 Cabrio no hay soluciones intermedias, sin importar si la capota está abierta o cerrada.

Al igual que en el caso del coupé y la berlina, el BMW M3 Cabrio tiene su propio marcado carácter. Esta tercera variante de la serie cuenta con cualidades que lo transforman en un coche de fascinante personalidad propia, aunque mantiene las propiedades básicas de todos los modelos BMW M3. La tecnología, proveniente de la competición automovilística, permite contar con prestaciones excepcionales para experimentar vivencias sin igual sobre el asfalto. También este descapotable es, antes que nada, un BMW M3, es decir, un coche de altas prestaciones con el que el conductor puede disfrutar de un dinamismo espectacular día a día.

Aunque cierto es que la potencia de un BMW M3 sólo se puede aprovechar plenamente en un circuito, su imponente y fascinante dinamismo también puede disfrutarse en el tráfico cotidiano, especialmente circulando por carreteras. Si ya con el BMW M3 de techo fijo es un gran placer conducir por determinados tramos de carreteras sinuosas, ese placer adquiere un encanto muy especial estando a los mandos de la versión descapotable. Quien exige altas prestaciones y sabe apreciar las cualidades dinámicas de un coche, siempre estará fascinado al volante del BMW M3 Cabrio.

3. Datos técnicos.



| BMW M3 Cabrio | | |
|---|---|---------------------------------------|
| Carrocería | | |
| Número de puertas/asientos | | 2/4 |
| Largo/Ancho/Alto (vacío UE) | mm | 4.615/1.804/1.392 |
| Batalla | mm | 2.761 |
| Vía delantera/trasera | mm | 1.540/1.539 |
| Diámetro de giro | m | 11,7 |
| Capacidad del depósito | Aprox. l | 63 |
| Sistema de refr. incl. calef. | l | 11,4 |
| Aceite del motor | l | 8,8 |
| Aceite caja de cambios | l | 2,5 |
| Aceite del diferencial | l | 1,2 |
| Peso en orden de marcha DIN ¹⁾ | kg | 1.810 |
| Peso en orden de marcha UE ²⁾ | kg | 1.885 |
| Carga útil según DIN | kg | 470 |
| Peso máx. admisible DIN | kg | 2.280 |
| Carga máx. ejes del./post. | kg | 1.060/1.270 |
| Carga máx. Remolque ³⁾ | | |
| con freno (12%)/sin freno | kg | – |
| Carga techo/carga apoyo | kg | –/– |
| Capacidad del maletero DIN | l | 210–350 |
| Resistencia aerodinámica | c _x x A | 0,688 |
| Motor | | |
| Tipo/número de cilindros/válvulas | | V/8/4 |
| Unidad de control del motor | | MS S60 |
| Cilindrada | cc | 3.999 |
| Diámetro/Carrera | mm | 92,0/75,2 |
| Compresión | :1 | 12,0 : 1 |
| Combustible | RON | 98 (95) |
| Potencia | kW/CV | 309/420 |
| a revoluciones | r.p.m. | 8.300 |
| Par motor | Nm | 400 |
| a revoluciones | r.p.m. | 3.900 |
| Sistema eléctrico | | |
| Batería / Lugar de montaje | Ah/– | 90/Maletero |
| Alternador | AW | 180/2.520 |
| Chasis | | |
| Suspensión delantera | Eje de doble articulación con columnas telescópicas y barra estabilizadora; ligera compensación positiva de fuerzas transversales y reducción del hundimiento al frenar | |
| Suspensión trasera | Eje de cinco brazos. Compensación del hundimiento al arrancar y frenar | |
| Frenos delanteros | Pinzas flotantes de un bombín, discos compuestos | |
| Diámetro | mm | 360 x 30, autoventilados y perforados |
| Frenos traseros | Pinzas flotantes de un bombín, discos compuestos | |
| Diámetro | mm | 350 x 24, autoventilados y perforados |
| Sistemas de estabilización | ABS, CBC, DSC; diferencial autoblocante variable M | |
| Dirección | De piñón y cremallera, servohidráulica y con Servotronic | |
| Relación total de la dirección | :1 | 12,5 |
| Tipo de caja de cambios | | SG 6 |
| Desarrollos de la caja I | :1 | 4,055 |
| II | :1 | 2,369 |
| III | :1 | 1,582 |
| IV | :1 | 1,192 |
| V | :1 | 1,000 |
| VI | :1 | 0,872 |
| VII | :1 | – |
| R | :1 | 3,678 |

| BMW M3 Cabrio | | |
|-------------------------------|--|-------------------|
| Relación del diferencial | :1 | 3,846 |
| Neumáticos delante/detrás | 245/40 ZR19/265/40 ZR19 | |
| Neumáticos delante/detrás | 8,5J x 18 EH2 + IS 29 aluminio fund./9,5J x 18 EH2 + IS 23 aluminio. fund. | |
| Prestaciones | | |
| Relación peso/potencia DIN | kg/kW | 5.9 |
| Relación peso/potencia DIN | kg/CV | 4,3 |
| Relación potencia/cilindrada | kW/l | 77,3 |
| Relación potencia/cilindrada | CV/l | 105,0 |
| Aceleración 0–100 km/h | s | 5,3 |
| Velocidad máxima | km/h | 250 ⁴⁾ |
| Consumo según ciclo UE | | |
| Ciclo urbano | l/100 km | 18,7 |
| Ciclo interurbano | l/100 km | 9,6 |
| Total | l/100 km | 12,9 |
| CO ₂ total | g/km | 309 |
| Otros | | |
| Clasificación según emisiones | UE4 | |

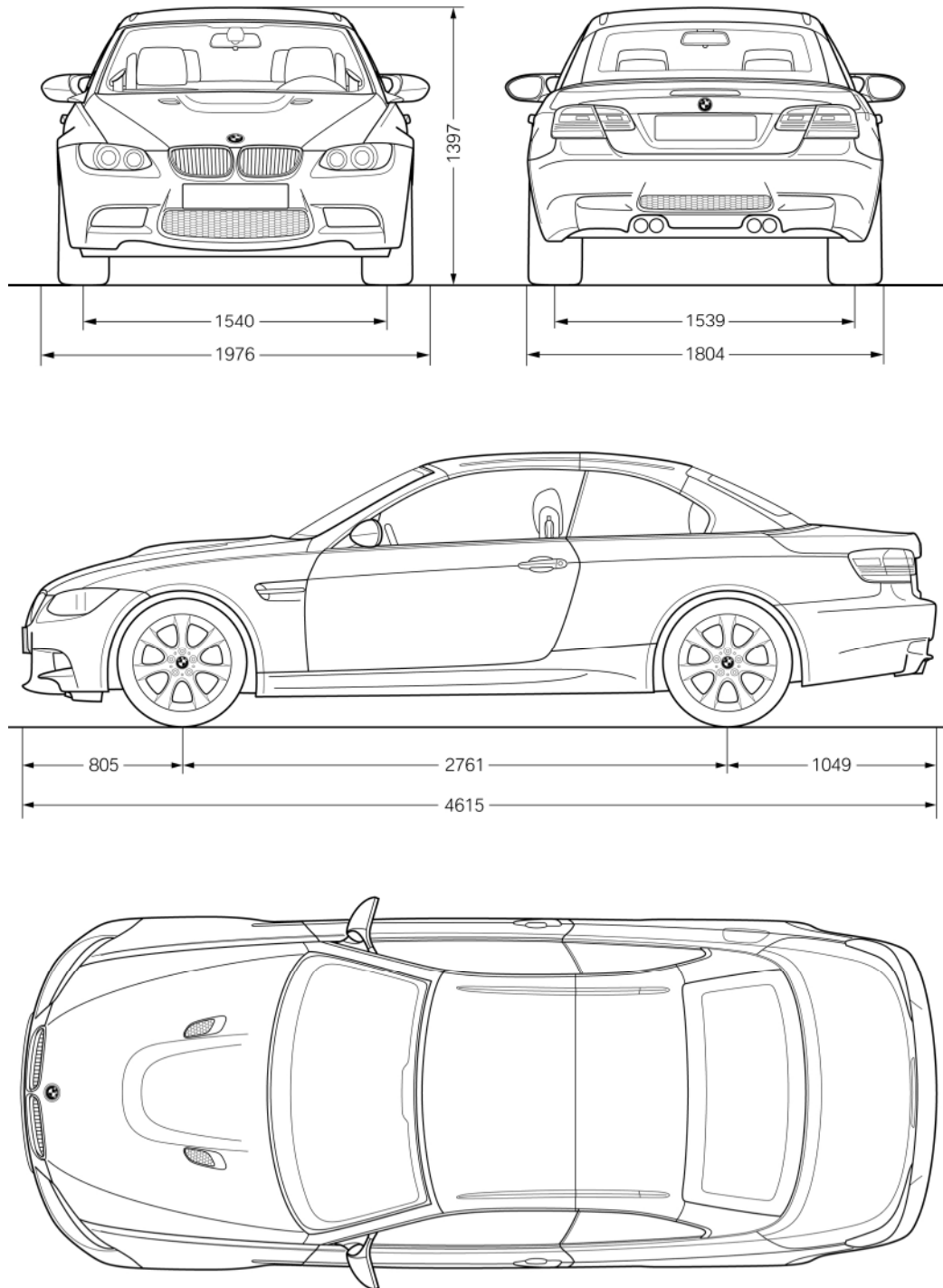
¹⁾ Peso del coche en orden de marcha según DIN
³⁾ Mayor cumpliéndose determinadas condiciones

²⁾ Peso del coche en orden de marcha (DIN) más 75 kg del conductor y equipaje
⁴⁾ Con corte electrónico

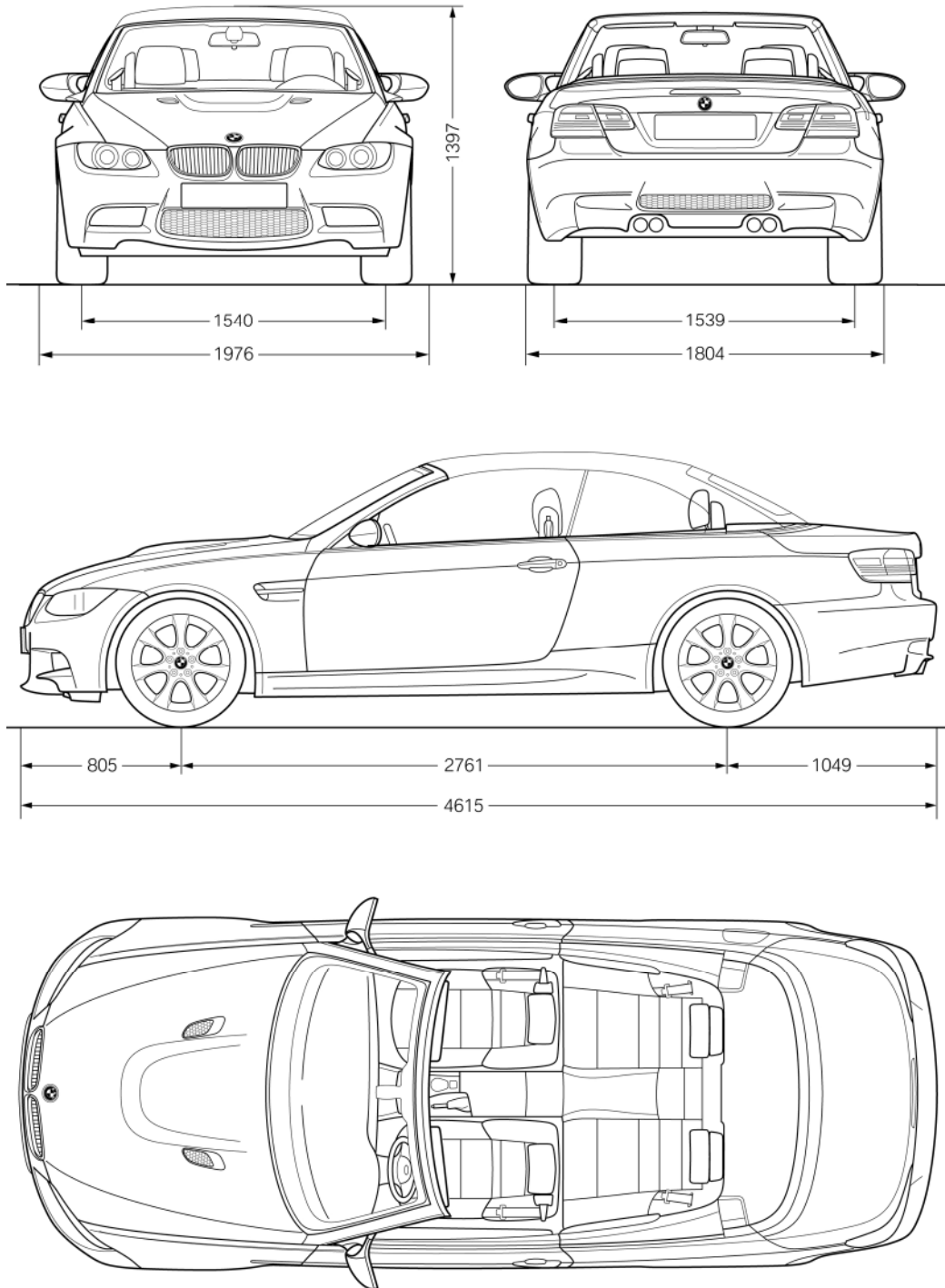
Dimensiones exteriores e interiores.



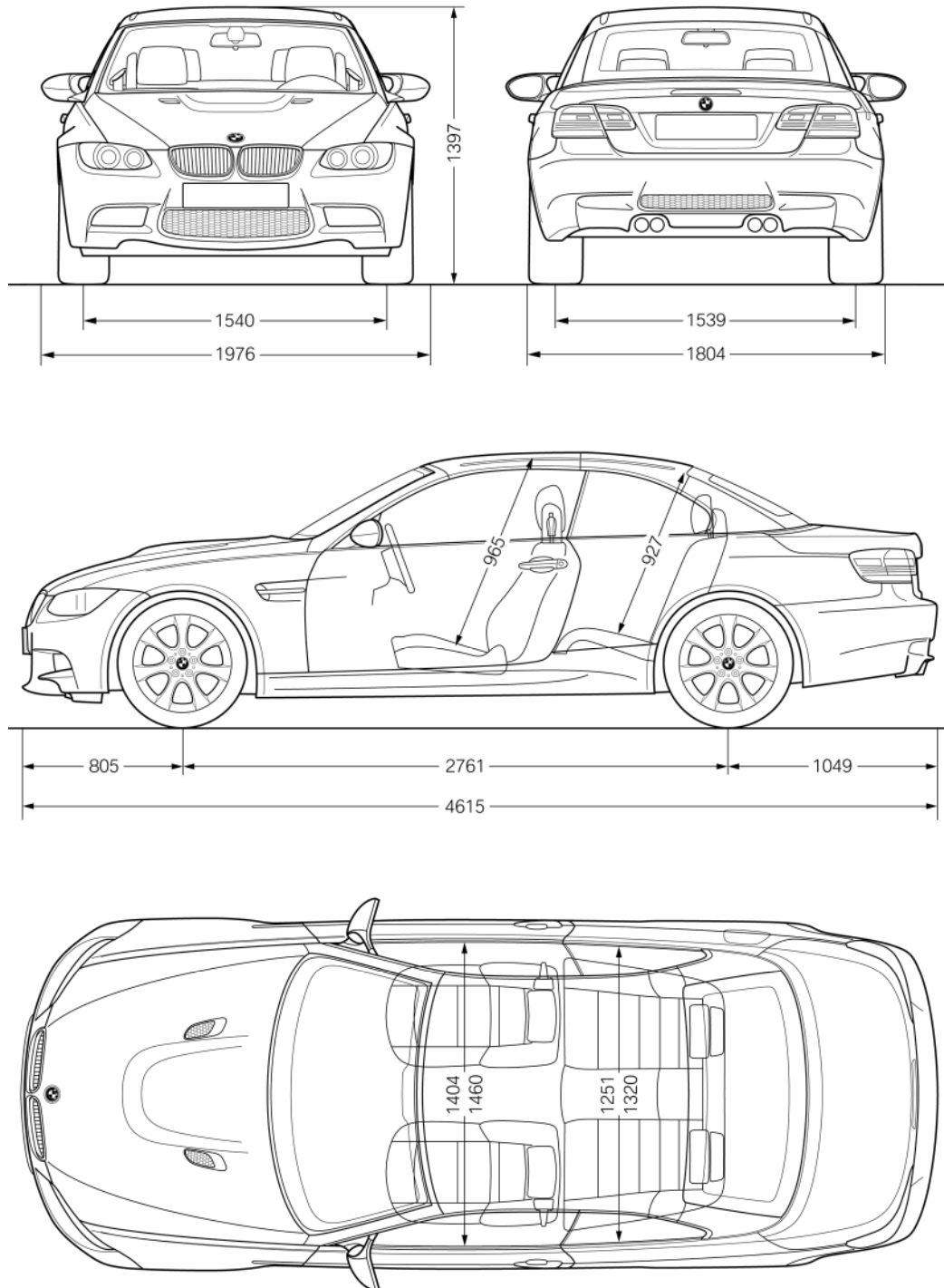
Dimensiones exteriores con el techo cerrado.



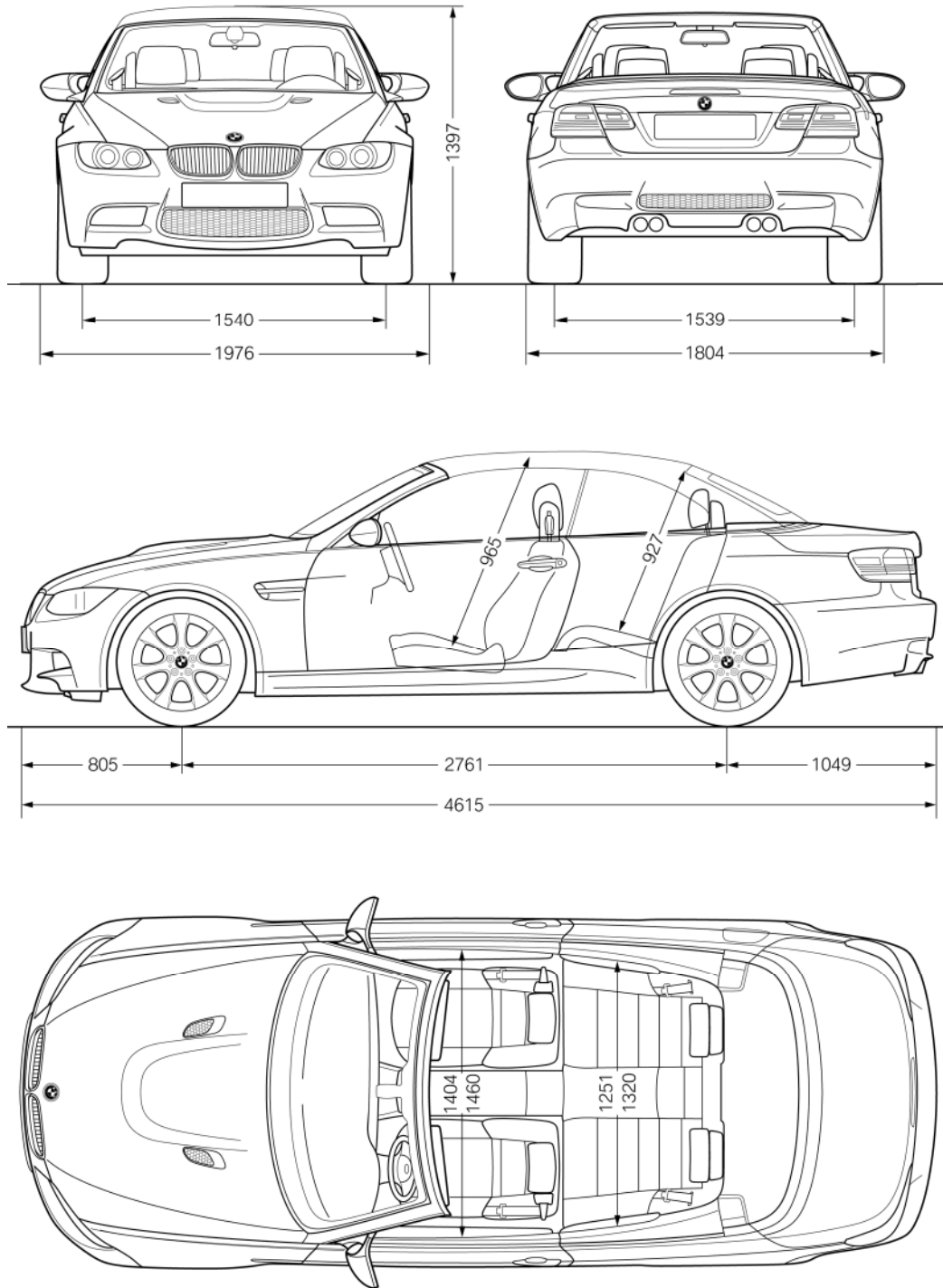
Dimensiones exteriores con el tocho abierto.



Dimensiones interiores con el tocho cerrado.



Dimensiones interiores con el tocho abierto.



5. Diagrama de potencia y par motor.

