Nowe BMW M4 CS.
Spis treści.

 **BMW M4 CS: konsekwentnie sportowe i emocjonujące.** Nowa definicja maksymalnych osiągów w wersji drogowej. 2

 **Fascynujący 6-cylindrowy silnik rzędowy.** Imponujące osiągi. 4

 **Niesamowita dynamika jazdy.** Sprawdzona na torze wyścigowym. 6

 **Niepowtarzalna stylistyka M.**Charakterystyczna prezencja dzięki stylistyce budzącej emocje. 9

 **Wyposażenie na najwyższym poziomie.** Perfekcyjne połączenie sportowego charakteru i komfortu jazdy. 11

 **Długie tradycje: modele specjalne BMW M3.** Drapieżne wersje M3 fascynują już od 30 lat. 12

BMW M4 CS: konsekwentnie sportowe i emocjonujące.
Nowa definicja maksymalnych osiągów w wersji drogowej.

BMW M4 szczególnie w połączeniu z opcjonalnym pakietem Competition to kompaktowe wyczynowe coupé, z kolei M4 GTS to bezkompromisowa sportowa maszyna przeznaczona również do jazdy na torach wyścigowych. Nowe BMW M4 CS (zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 8,4 l/100 km\*; emisja CO2 w cyklu mieszanym: 197 g/km\*) jako limitowany model specjalny wypełnia lukę pomiędzy tymi dwoma autami BMW M GmbH. Jego wyrazisty i niezwykle emocjonujący wygląd nadaje profilowi serii M4, a tym samym marce BMW M dodatkowy „pazur”.

\* Wartości zużycia paliwa i emisji CO2 są tymczasowe i ustalono na podstawie cyklu testowego ECE zależnie od rozmiaru opon.

Nowy, specyficzny dla tego modelu splitter przedni z karbonu o widocznej strukturze włókien nadaje charakter frontowi nowego BMW M4 CS, który nawet podczas postoju robi bardzo dominujące i dynamiczne wrażenie. Atletyczną sylwetkę tworzą dalej karbonowa maska silnika z wysklepieniem, dach obniżony nieco w środkowej części, nowa, również wykonana z karbonu lotka na pokrywie bagażnika oraz dyfuzor tylny z doskonale wpasowanymi czterema końcówkami rur wydechowych. M4 CS wygląda jak odlane w jednym kawałku, co podkreśla jego aspiracje do bycia wzorcem nowoczesnego sportowego coupé.

Szerokie zastosowanie tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem węglowym (CFRP) dało nowemu BMW M4 CS niską masę własną wynoszącą 1580 kg (wg UE, z kierowcą). Oprócz dyfuzora tylnego z CFRP wykonane są również elementy o dużej powierzchni, na przykład maska silnika, która jest dzięki temu o 25 procent lżejsza od maski w BMW M4. Wieloletnie doświadczenie firmy BMW w zakresie produkcji elementów z karbonu i tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknem węglowym przyniosło w nowym BMW M4 CS odczuwalne korzyści. Już sam dach z karbonu pozwolił obniżyć masę o ponad sześć kilogramów w stosunku do konwencjonalnego dachu z metalu. Kolejną zaletą zastosowania tego bardzo lekkiego a przy tym bardzo solidnego materiału jest niższy środek ciężkości pojazdu, co umożliwia BMW M4 CS jeszcze zwinniejszą jazdę.

Inaczej niż w BMW M4 GTS w modelu M4 CS świadomie zrezygnowano z tak konsekwentnego nastawienia na jazdę na torze wyścigowym. I tak przedni splitter nie jest regulowany, a zamiast dużego regulowanego skrzydła tylnego na pokrywie bagażnika znajduje się lotka z karbonu o widocznej strukturze włókien. Jest to krawędź aerodynamiczna umieszczona na krawędzi pokrywy bagażnika, która w porównaniu z M4 z pakietem Competition jeszcze bardziej redukuje wypór na tylnej osi.W M4 CS zrezygnowano także z rollbara występującego w M4 GTS, aby zwiększyć funkcjonalność auta w codziennej eksploatacji.

To, że nowe BMW M4 CS oprócz nieograniczonej funkcjonalności na co dzień zostało też zaprojektowane pod kątem maksymalnej dynamiki jazdy, pokazuje fakt, iż dostrajane było na jednym z najtrudniejszych na świecie torów do testowania samochodów wyczynowych: na Pętli Północnej toru Nürburgring. M4 CS pokonało ją w ciągu 7:38 min, uzyskując czas, który plasuje się pomiędzy BMW M4 a nastawionym bezkompromisowo na jazdę torową M4 GTS.

Wyśmienita dynamika jazdy nowego BMW M4 CS to zasługa nie tylko zmienionej w stosunku do M4 z pakietem Competition konfiguracji sprężyn i amortyzatorów, ale też nieco wyższej mocy sześciocylindrowego silnika rzędowego. W M4 CS wynosi ona 460 KM, a więc o 10 KM więcej niż w M4 z pakietem Competition. Maksymalny moment obrotowy wzrósł o 50 Nm do 600 Nm.

Poprzez szerokie wykorzystanie alcantary i skóry projektanci BMW M GmbH uzyskali wnętrze o niezwykle sportowej atmosferze. Redukcja do tego, co najważniejsze, a tym samym znaczna oszczędność masy były celem na przykład przy projektowaniu boczków drzwi i tylnej części kabiny: wykonane są z wytłaczanych naturalnych włókien, a więc z surowców odnawialnych, i mają specjalny wzór imitujący karbon. Zamiast konwencjonalnych uchwytów do zamykania drzwi w BMW M4 CS służą lekkie pętle. Mimo konsekwentnie sportowego charakteru, który widać również w sportowych fotelach M o lekkiej konstrukcji, pasażerowie BMW M4 CS nie muszą rezygnować z komfortu, jakie daje jednostrefowa klimatyzacja automatyczna czy wysokiej jakości, specjalnie dostosowany system HiFi Professional.

Fascynujący 6-cylindrowy silnik rzędowy.
Imponujące osiągi.

Sześciocylindrowy silnik rzędowy ma w BMW długą tradycję i również w nowym BMW M4 CS zapewnia osiągi na najwyższym poziomie. W stosunku do M4 z pakietem Competition jego moc wzrosła o dziesięć koni do 460 KM przy 6250 obr/min. Maksymalny moment obrotowy zwiększył się o ponad dziesięć procent do 600 Nm (M4 z pakietem Competition 550 Nm) i jest dostępny w bardzo szerokim zakresie od 4000 do 5380 obr/min. Wyśmienita moc daje nowemu BMW M4 CS osiągi na poziomie samochodu supersportowego. Sprint od 0 do 100 km/h trwa tu zaledwie 3,9 s. Prędkość maksymalna BMW M4 CS wyposażonego standardowo w pakiet M Driver jest ograniczona elektronicznie do 280 km/h.

Wysoka moc silnika o pojemności 3,0 l to efekt jego wysokoobrotowego charakteru oraz dwóch turbosprężarek i efektywnego chłodzenia powietrza doładowującego. M TwinPower Turbo zastosowany również w BMW M4 CS oferuje dwie żwawe turbosprężarki mono scroll. W połączeniu z bezpośrednim wtryskiem benzyny High Precision Injection, adaptacyjnym rozrządem VALVETRONIC i płynną regulacją faz rozrządu Double VANOS dwie turbosprężarki umożliwiają sześciocylindrowej jednostce optymalny rozwój mocy. Turbodoładowanie zaczyna działać już nieco powyżej obrotów biegu jałowego. W pełni adaptacyjna regulacja skoku zaworów i wałków rozrządu zapewnia bardzo wysoką sprawność. Dzięki temu silnik może rozwijać swoją moc nie tylko w bardzo szerokim zakresie obrotów, ale też bardzo ekonomicznie, czego efektem są niskie parametry zużycia paliwa i emisji spalin (zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 8,4 l/100 km\*; emisja CO2 w cyklu mieszanym: 197 g/km\*). VALVETRONIC i Double VANOS dają temu sześciocylindrowemu silnikowi o wysokiej kulturze pracy żwawy charakter. Jednostka napędowa nowego BMW M4 CS ma odcięcie obrotów na bardzo wysokim poziomie dla silników z podwójnym doładowaniem: 7600 obr/min.

\* Wartości zużycia paliwa i emisji CO2 są tymczasowe i ustalono na podstawie cyklu testowego ECE zależnie od rozmiaru opon.

Dzięki tzw. konstrukcji closed deck skrzynia korbowa w wyjątkowo sztywna, co umożliwia wyższe ciśnienie w cylindrach, a tym efektywny uzysk mocy. Beztulejowe gładzie cylindrów powlekane w technologii natryskiwania łukowego zmniejszają masę silnika. Do wysokich osiągów przystosowany jest kuty, lekki a przy tym wytrzymały na skręcanie wał korbowy, który zmniejsza masę wirującą, zapewniając jeszcze szybszą reakcję silnika biturbo.

Kolejnym ciekawym rozwiązaniem technicznym i przykładem szerokich kompetencji BMW M GmbH w sportach motorowych jest układ smarowania silnika. Przystosowany jest on do trudnych warunków pracy na torze wyścigowym i zapewnia smarowanie sześciocylindrowej jednostki przy przeciążeniach wzdłużnych i poprzecznych do 1,4 g. Lekka miska olejowa z magnezu ma dodatkową pokrywę zapobiegającą spiętrzaniu się oleju nawet przy bardzo gwałtownych zmianach kierunku jazdy na torze wyścigowym. Dodatkowa pompa olejowa w połączeniu z niezwykle skutecznym układem powrotu oleju gwarantują niezawodne smarowanie także przy ekstremalnym hamowaniu.

Silnik M musi mieć też odpowiednie brzmienie. W nowym M4 CS odpowiada za nie dwudrożny sportowy układ wydechowy z czterema końcówkami elegancko wpasowanymi w dyfuzor tylny. Układ ma możliwie niskie przeciwciśnienie spalin sprzyjające rozwojowi mocy i regulowany jest przez układ przepustnic. Przepustnice umieszczone bezpośrednio przed tłumikami końcowymi są sterowane elektrycznie, a ich zadaniem jest zapewnienie nie tylko wyczucia obciążenia silnika w całym zakresie obrotów, ale też typowo sportowego brzmienia M. Kierowca ma przy tym wpływ na działanie układu przepustnic poprzez wybór poszczególnych trybów jazdy.

W nowym BMW M4 CS napęd przekazywany jest na tylne koła za pośrednictwem sprawdzonej już w modelach M4 i M4 GTS 7-biegowej skrzyni dwusprzęgłowej M (M DKG) z układem Drivelogic. Zapewnia ona bardzo szybką zmianę przełożeń bez przerywania transmisji napędu. Funkcja M Launch Control umożliwia optymalne przyspieszenie ze startu zatrzymanego. Skrzynia M DKG pracuje całkowicie automatycznie, ale można ją też obsługiwać ręcznie łopatkami przy kierownicy. Aby sprostać najcięższym warunkom eksploatacji, skrzynia M DKG wyposażona jest we własną chłodnicę oleju.

Więcej informacji dotyczących oficjalnego zużycia paliwa, oficjalnej emisji CO2 i zużycia energii nowych samochodów osobowych można uzyskać we wszystkich salonach BMW.

Niesamowita dynamika jazdy.
Sprawdzona na torze wyścigowym.

Wszystkie modele BMW M GmbH zawsze wyróżniały się najwyższą zwinnością, precyzją prowadzenia i stabilnością jazdy. Nowe BMW M4 CS kontynuuje tę tradycję, dając kierowcom o sportowych ambicjach wiele możliwości ustawień układu jezdnego, elektromechanicznego układu kierowniczego M Servotronic, układu dynamicznej kontroli stabilności DSC 7-biegowej skrzyni dwusprzęgłowej M z układem Drivelogic.

Nowe BMW M4 CS wyposażone jest standardowo w adaptacyjny układ jezdny M. Kierowca ma przy tym do dyspozycji trzy tryby: Comfort, Sport i Sport+. Mają one wpływ na działanie amortyzatorów. Na przykład podczas jazdy w mieście ustawienie Comfort zapewnia najwyższą wygodę, a ustawienie Sport poza miastem wysoką dynamikę jazdy. Tryb Sport+ z najsztywniejszym ustawieniem układu jezdnego zapewniającym minimalne przechyły karoserii i maksymalną dynamikę jazdy najlepiej sprawdzi się na torze wyścigowym.

Również bardzo precyzyjnie działający elektromechaniczny układ kierowniczy w M4CS ma trzy różne charakterystyki wybierane naciśnięciem przycisku. Przy ustawieniach Comfort, Sport i Sport+ pracujący z wyczuciem układ kierowniczy reaguje w różny sposób, dostosowuje wspomaganie kierownicy, a jego pracę można dopasować do aktualnego wykorzystania auta i osobistych preferencji kierowcy.

Elementem zaawansowanego układu jezdnego w nowym BMW M4 CS jest też aktywny mechanizm różnicowy M, który za pośrednictwem elektronicznie sterowanej blokady wielopłytkowej dodatkowo optymalizuje i tak już wyśmienitą trakcję i stabilność jazdy. Sterownik blokady wielopłytkowej komunikuje się przy tym z układem dynamicznej kontroli stabilności DSC. Uwzględnia również pozycję pedału gazu, obroty kół i prędkość kątową M4 CS, dostosowując się z maksymalną precyzją j szybkością do danej sytuacji. I tak na przykład aktywny mechanizm różnicowy M odpowiednio wcześnie rozpoznaje zagrożenie jednostronnej utraty trakcji i odpowiednio do tego ustawia moment blokujący, który może wynosić od 0 do 100 procent. Szczególnie podczas ostrej jazdy na torze wyścigowym komponenty układu jezdnego zapewniają optymalną trakcję w każdych warunkach, na przykład przy mocnym przyspieszaniu na wyjściu z ciasnych zakrętów czy podczas jazdy na nawierzchni o różnych współczynnikach przyczepności.

Układ dynamicznej kontroli stabilności (DSC) przeciwdziała w normalnych sytuacjach podsterowności i nadsterowności poprzez odpowiednią ingerencję w sterowanie silnikiem i układem hamulcowym. W M4 CS tryb M Dynamic Mode (MDM) dopuszcza większy poślizg kół, umożliwiając lekki poślizg kontrolowany. Jest on szczególnie ceniony przez sportowych kierowców przede wszystkim podczas jazdy na torze wyścigowym. Odpowiedzialność za stabilizację pojazdu leży jednak całkowicie po stronie kierowcy.

Układ jezdny nowego BMW M4 CS odpowiada zasadniczo temu z M4 z pakietem Competition. Dzięki lekkiej aluminiowej konstrukcji wyróżnia się niską masą i bardzo wysoką sztywnością obu osi. Z przodu znajduje się lekka oś z podwójnymi przegubami i kolumnami resorującymi, z tyłu oś pięciowahaczowa. Wahacze i wsporniki kół wykonane są z kutego aluminium. A pozbawione luzów przeguby kulowe oraz zaprojektowane specjalnie dla M4 łożyska elastomerowe zapewniają bezpośrednie i wolne od luzów przenoszenie sił wzdłużnych i poprzecznych, a tym samym bardzo szybką reakcję układu jezdnego i adekwatnie wysoką dynamikę jazdy. Podwójnie elastyczne zamocowanie przekładni głównej oraz przykręcona na sztywno do karoserii rama zawieszenia tylnego to przykład przeniesienia rasowych rozwiązań rodem ze sportów motorowych do BMW M4 CS.

Specjalnie do nowego BMW M4 CS zaprojektowano nowe kute obręcze ze stopów lekkich w kolorze Orbit Grey. Ich dziesięcioramienny wzór stanowi odniesienie do kół zwycięskich wyścigowych M4 z Mistrzostw DTM. Również w przypadku kół inżynierowie BMW M GmbH konsekwentnie postawili na lekkość. Tylne koła w rozmiarze 10 J x 20 cali ważą po około 10 kg, a przednie w rozmiarze 9 J x 19 cali tylko po 9 kg. Pozwala to utrzymać niewielkie masy nieresorowane, co sprzyja dynamice jazdy M4 CS. BMW M4 CS wyposażone jest standardowo w opony Michelin Pilot Sport Cup 2 w rozmiarach 265/35 R 19 z przodu i 285/30 R 20 z tyłu. Opony wyścigowe zapewniają bardzo precyzyjne kierowanie oraz maksymalne wyczucie drogi. Doskonale nadają się do użytku na torze wyścigowym i oferują maksymalną przyczepność. Dla tych, którzy będą korzystać z M4 CS głównie na co dzień, oferowane są opony Michelin Pilot Super Sport zapewniające większą przyczepność na mokrej nawierzchni niż opony wyścigowe.

Podobnie jak M4 również nowe M4 CS ma standardowo hamulce BMW M z pływającymi tarczami. Układ hamulcowy wyposażony z przodu w zaciski czterotłoczkowe, a z tyłu w dwutłoczkowe zapewnia doskonałe opóźnienie, wysoką odporność na przegrzewanie i precyzyjne dozowanie siły hamowania. W porównaniu z konwencjonalnym układem hamulcowym hamulce te są znacznie lżejsze, co zmniejsza masy nieresorowane i zwiększa dynamikę jazdy. Na życzenie dostępne są w BMW M4 CS hamulce węglowo-ceramiczne BMW M z zaciskami sześciotłoczkowymi z przodu i czterotłoczkowymi z tyłu – jeszcze lżejsze, jeszcze bardziej wytrzymałe na obciążenia np. na torze wyścigowym, a przy tym jeszcze trwalsze.

W nowym BMW M4 CS wszystkie ustawienia DSC, ABS, adaptacyjnego układu jezdnego M, aktywnego mechanizmu różnicowego M, 7-biegowej skrzyni dwusprzęgłowej M i układu kierowniczego M Servotronic zostały zmodyfikowane i specjalnie dostosowane do wymogów tego kompaktowego wyczynowego samochodu sportowego.

Niepowtarzalna stylistyka M.
Charakterystyczna prezencja dzięki stylistyce budzącej emocje.

Nowy model specjalny BMW M4 CS już samym wyglądem sygnalizuje swój sportowy potencjał. Z każdej perspektywy M4 CS prezentuje się jak odlane w jednej części, dynamicznie i muskularnie, nie pozostawiając żadnych wątpliwości co do swojego wyczynowego charakteru. Tym samym również M4 CS jest przykładem bezkompromisowej stylistyki BMW M. Już na pierwszy rzut oka ma demonstrować swoje nieprzeciętne osiągi i swój charakter – w emocjonujący i bardzo dynamiczny sposób.

Bardzo „trójwymiarowo” wymodelowany przód wyraża bezkompromisowo sportowy sznyt. Charakterystyczne są podwójne reflektory w najnowocześniejszej technologii diodowej i płaska atrapa chłodnicy z czarnym grillem. Podzielony na trzy części pas przedni nie tylko podkreśla dynamikę nowego BMW M4 CS, ale ma również swoją funkcję techniczną: duże wloty powietrza zapewniają skuteczne chłodzenie sześciocylindrowego silnika biturbo i mocnych hamulców.

Specjalnie dla BMW M4 CS przygotowano nowy splitter przedni. Wykonany z lekkiego karbonu o widocznej strukturze efektywnie zmniejsza wypór na osi przedniej. Również charakterystyczne wysklepienie na lekkiej masce z karbonu (CFRP) to nie tylko element stylistyczny; tworzy ono miejsce na intercooler, a znajdujący się za nim otwór zapewnia skuteczne odprowadzanie ciepła. Wysklepienie maski jest też elementem, którego kształt ciągnie się również przez linię dachu i pokrywę bagażnika aż po wyrazisty tył auta.

Również sylwetka nowego BMW M4 CS w widoku bocznym wyraża bezkompromisowo sportowy charakter. Najbardziej wyrazistymi elementami jest to długa maska silnika, duży rozstaw osi i krótki przedni zwis karoserii. Niezwykły jest też aerodynamiczny kształt lusterek zewnętrznych M w stylistyce imitującej podwójne nóżki lusterek, co tworzy bardzo sportowy, ale też lekki i elegancki efekt. Z kolei łagodna linia dachu podkreśla charakter coupé M4 CS. Muskularne i przede wszystkim z tyłu mocno zaakcentowane nadkola również skutecznie podkreślają sportowy wygląd M4 CS.

Z tyłu uwagę zwraca nowa lotka z karbonu o widocznej strukturze włókien. Jest to krawędź aerodynamiczna, która jest nie tylko sportowym elementem wizualnym, ale pełnie również ważną funkcję; zmniejsza wypór na osi tylnej, poprawiając prowadzenie i trakcję. Górna krawędź lotki ma analogicznie do kształtu dachu lekkie wcięcie. Lampy tylne w BMW M4 CS są podobnie jak w BMW M4 GTS wykonane ekskluzywnie w nowoczesnej technologii OLED (Organic Light Emitting Diode) i fascynują efektem 3D.

Tylny dyfuzor przejęto z BMW M4 GTS. Stanowi on efektowne, sportowe zakończenie tylnej części auta i harmonijnie komponuje się z czterema końcówkami rur wydechowych ze stali szlachetnej podwójnego układu wydechowego z układem przepustnic. Końcówki rur wydechowych mają logo M. Adekwatnie do sportowych ambicji BMW M GmbH dyfuzor wspólnie z przednim splitterem poprawia prowadzenie powietrza pod autem, dając mu jeszcze lepszą przyczepność.

Również nowe BMW M4 CS oferowane jest ze znanymi z M4 pakietem Competition błyszczącymi obramowaniami BMW Individual Shadow Line o rozszerzonym zakresie. Obejmują one m.in. listwy ozdobne oraz kołnierze wpustowe bocznych szyb w błyszczącym kolorze czarnym oraz atrapę chłodnicy BMW z charakterystyczne skrzela M w przednich błotnikach BMW M4 CS. Nazwa modelu z tyłu jest z kolei w kolorze srebrnego chromu.

Ekskluzywnie dla nowego modelu specjalnego BMW M4 CS firma BMW M GmbH przedstawiła dwa nowe kolory karoserii: metalizowany niebieski San Marino i metalizowany szary Lime Rock. Dla tych, którzy lubią ekskluzywny wygląd przyciągający uwagę, w ofercie jest mroźny granat II, matowy odcień niebieskiego opracowany przez specjalistów BMW Individual. Ze względu na skomplikowany proces lakierniczy kolor mroźny granat II (który ma być dostępny do listopada 2017 r.) oferowany będzie w limitowanej serii.

Również obręcze kół ze stopów lekkich w kolorze Orbit Grey zaprojektowano specjalnie do nowego modelu M. Bardzo sztywne, a przy tym bardzo lekkie koła mają dziesięcioramienny wzór odsłaniający widok na zaciski lakierowane w kolorze niebieskim (hamulce BMW M z pływającymi tarczami) lub złotym (hamulce węglowo-ceramiczne M). Stylistyka tych kół wzorowana jest na kołach zwycięskich BMW M4 z wyścigów DTM.

Wyposażenie na najwyższym poziomie.
Perfekcyjne połączenie sportowego charakteru i komfortu jazdy.

Wewnątrz nowego BMW M4 CS dominuje sportowo-szlachetne zestawienie alcantary . Kierowca i pasażer z przodu mają do dyspozycji sportowe fotele M o lekkiej konstrukcji montowane również w M4 z pakietem Competition. Obite są skórą Merino i alcantarą i gwarantują idealne trzymanie boczne nawet przy bardzo ostrej jeździe na torze wyścigowym. Oferują też bardzo wysoki komfort na długich trasach. Przednie pasy bezpieczeństwa mają dyskretne paski M.

Najważniejszym akcesorium kierowcy nowego BMW M4 CS jest oczywiście kierownica sportowa M. Dostępna za dopłatą kierownica M z ekskluzywną antracytową alcantarą, niebiesko-czerwonymi szwami i znacznikiem na godzinie 12:00 zapewnia maksymalnie pewny chwyt w każdej sytuacji.

Listwy ozdobne są obite alcantarą z nazwą modelu CS. Ten równie szlachetny co wytrzymały materiał można znaleźć również konsoli środkowej o lekkiej konstrukcji i podłokietnikach w drzwiach. W boczkach drzwi i boczkach w tylnej części BMW M GmbH sięgnęło podobnie jak w M4 GTS po nową metodę: boczki wykonane są z tłoczonych naturalnych włókien, a więc z surowca odnawialnego, i są znacznie lżejsze od konwencjonalnych. Projektantom udało się przy tym nadać powierzchni boczków szlachetny wzór karbonu. Nazwę nowego modelu specjalnego BMW M4 CS można znaleźć w różnych miejscach. W oparciach sportowych foteli M wbudowane jest podświetlane logo M4, a na progach znajdują się specjalne listwy z napisem M4 CS.

Mimo konsekwentnie sportowego charakteru nowego BMW M4 CS nie trzeba w nim rezygnować z komfortu, jaki daje na przykład jednostrefowa klimatyzacja automatyczna. A doskonały odbiór dźwięku zapewnia udoskonalony wariant systemu BMW HiFi Professional. Standardowe wyposażenie komfortowe nowego BMW M4 CS uzupełnia system nawigacyjny BMW Professional. W wyposażeniu dodatkowym oferowane są diodowe reflektory adaptacyjne z BMW Selective Beam (nieoślepiającym asystentem świateł drogowych). Opcjonalnie dostępne są też usługi BMW ConnectedDrive oraz aplikacja BMW M Laptimer umożliwiająca na przykład precyzyjną rejestrację parametrów okrążeń na torze wyścigowym. Oprócz tego w ofercie są niemal wszystkie elementy wyposażenia dodatkowego do BMW M4.

Długie tradycje: modele specjalne BMW M3.
Drapieżne wersje M3 fascynują już od 30 lat.

Modele specjalne BMW M3 mają długą tradycję i były zawsze synonimem rasowych samochodów sportowych o pełnej funkcjonalności na co dzień. Ten atrybut należy się oczywiście także BMW M4 zaprezentowanemu po raz pierwszy w roku 2013 i będącemu sportowym reprezentantem BMW serii 4. BMW serii 4 zastąpiły w roku 2013 BMW serii 3 Coupé i BMW serii 3 Cabrio jako samodzielna seria, wyróżniając się wyjątkowo dynamicznym i eleganckim wyglądem.

1988: BMW M3 Evolution (E30).

Najstarszym przedstawicielem fascynującej rodziny BMW M3/M4 jest BMW M3 z serii E30, który w roku 1986 stał się wzorcem kompaktowych samochodów wyczynowych sprawdzających się również w codziennej eksploatacji. Już w roku 1988 pojawił się pierwszy model specjalny: BMW M3 Evolution. Jego czterocylindrowy silnik o pojemności 2,3 l miał moc 162 kW / 220 KM – o w 25 KM więcej niż M3. M3 Evolution limitowane do 500 egzemplarzy można było rozpoznać po większym spojlerze przednim i regulowanym spojlerze tylnym. Topowym autem serii E30 było zaprezentowane w roku 1990 BMW M3 Sport Evolution z czterocylindrowym silnikiem o pojemności 2,5 l i mocy 175 kW / 238 KM. Dzisiaj M3 Sport Evo to rzadki, poszukiwany i drogi sportowy klasyk.

1994: BMW M3 GT (E36).

W roku 1992 w BMW M3 drugiej generacji serii 3 (E36) wprowadzony został legendarny sześciocylindrowy silnik rzędowy, najpierw o pojemności 3,0 l, a potem 3,2 l. Również w serii E36 pojawiła się pod koniec 1994 r. wersja limitowana do 350 egzemplarzy: M3 GT. Oferowała moc 217 kW / 295 KM, cztery zawory na cylinder, regulację faz rozrządu VANOS po stronie dolotu oraz fenomenalne osiągi. Na przykład przyspieszenie od 0 do 100 km/h to 5,9 s. Drzwi M3 GT wykonane były z aluminium. Silnik miał już kilka detali technicznych następnej jednostki sześciocylindrowej o pojemności 3,2 l.

2003: BMW M3 CSL (E46).

W roku 2003 w kolejnej generacji M3 serii E46 pojawił się następny hit: M3 CSL. Trzy dodatkowe litery w nazwie tego modelu specjalnego nawiązywały do legendarnego BMW 3.0 CSL z wczesnych lat 70. Lekka pokrywa bagażnika z krawędzią aerodynamiczną, tylna szyby z cienkiego szkła oraz części konsoli środkowej, boczki drzwi i lusterko wsteczne z karbonu (CFRP) obniżyły masę M3 CSL o 165 kg w stosunku do M3 Coupé serii E46. Przyrost uzyskano za to w mocy silnika: 265 kW / 360 KM wysokoobrotowej jednostki rzędowej o pojemności 3,2 l dały M3 CSL przyspieszenie do setki w 4,8 s. Swego czasu model ten ustanowił rekord Pętli Północnej toru Nürburgring w swojej klasie mocy wynoszący 7:50 min. Model specjalny M3 CSL wyprodukowany został w liczbie niespełna 1400 egzemplarzy.

2010: BMW M3 GTS (E92).

Już w roku 2001 BMW M GmbH pokazała na przykładzie M3 GTR kierunek, w jakim podążać będzie nowa generacja tych legendarnych samochodów sportowych: V8. M3 GTR zaprojektowano jako model bazowy do wyścigów GT American Le Mans Series (ALMS), potem jednak poskromiono jego możliwości na skutek zmian w regulaminie serii. Silnik V8 o pojemności czterech litrów wszedł na dobre w czwartej generacji M3 serii E90/E92 w roku 2007. W roku 2010 pojawił się kolejny hit: M3 GTS jako następca M3 CSL. Dzięki pojemności zwiększonej do 4,4 l jego jednostka V8 oferowała imponującą moc 331 kW / 450 KM, która powalała M3 GTS przyspieszać do setki w 4,4 s. Prędkość maksymalna tego samochodu produkowanego przez BMW M GmbH wyłącznie na zamówienie wynosiła 305 km/h.

2011: BMW M3 CRT (E92).

Liczba 67 egzemplarzy sprawia, że produkowane w roku 2011 M3 CRT to kolejne bardzo wyjątkowe M3, które podobnie jak wszystkie modele specjalne M3 ma potencjał, aby stać się klasykiem. CRT bazuje na konstrukcji M3 GTS Coupé, jest jednak czterodrzwiową limuzyną z dwoma indywidualnymi siedzeniami z tyłu. Samochód zamyka pewien krąg, ponieważ również pierwsze BMW M3 serii E30 było (dwudrzwiową) limuzyną.

2016: BMW M4 GTS (F82).

Przedstawione pod koniec 2015 r. i oferowane od roku 2016 w limitowanej serii M4 GTS kontynuuje pod nowym szyldem M4 imponującą serię aut M3/M4 nastawionych bezkompromisowo na sportową, dynamiczną jazdę. W roku 2016 BMW M GmbH zaprezentowało na 30-lecie cieszącej się popularnością dynamicznej rodziny M3/M4 model M4 GTS.