

Nowe BMW M3 CS.

Spis treści.



BMW M3 CS: maksymalne osiągi i zdolność do codziennej jazdy.

Konsekwentnie wyostrzona prezencja. 2

Wysokoobrotowy silnik i turbodoładowanie.

6-cylindrowy silnik rzędowy o jeszcze większej mocy. 4

Dynamika jazdy zoptymalizowana na torze wyścigowym.

Maksymalna precyzja i nieprzeciętna zwinność. 6

Ekspresyjna stylistyka.

Charakterystyczny wygląd oraz inteligentna lekka konstrukcja. 8

Ekskluzywne wyposażenie.

Konsekwentne połączenie sportowego charakteru i komfortu. 9

BMW M3 CS: maksymalne osiągi i zdolność do codziennej jazdy.

Konsekwentnie wyostrzona prezencja.



Nowy model specjalny BMW M3 CS (zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 8,3 l/100 km*; emisja CO₂ w cyklu mieszanym: 194 g/km*) oferuje idealny balans pomiędzy maksymalnymi osiągnięciami i pełną zdolnością do codziennej jazdy. Konstruktorzy BMW M GmbH poprzez konsekwentnie dobrane modyfikacje jeszcze bardziej wyostrzyli dynamiczny i niezwykle emocjonujący charakter nowego BMW M3.

* Wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ są tymczasowe i ustalone na podstawie cyklu jezdni UE; mogą się różnić zależnie od rozmiaru opon.

Na przykład szerokie zastosowanie tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem węglowym (CFRP) dało nowemu BMW M3 CS bardzo niską masę własną wynoszącą 1585 kg (wg UE, z kierowcą). Z CFRP wykonane są również duże elementy karoseryjne, na przykład maska silnika o 25 procent lżejsza od maski w BMW M3. Wieloletnie doświadczenie firmy BMW w zakresie produkcji elementów z karbonu i tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknem węglowym przyniosło w nowym BMW M3 CS odczuwalne korzyści. Już sam dach z karbonu pozwolił obniżyć masę o ponad sześć kilogramów w stosunku do konwencjonalnego dachu ze stali. Kolejną zaletą zastosowania tego bardzo lekkiego a przy tym bardzo solidnego materiału jest niższy środek ciężkości pojazdu, co daje BMW M3 CS jeszcze większą zwinność.

Na pokrywie bagażnika zamontowana jest na przykład lotka o nowym kształcie wykonana z karbonu o widocznej strukturze włókien. Taka krawędź aerodynamiczna kończąca pokrywę bagażnika istotnie zmniejsza wypór na tylnej osi. W M3 CS zrezygnowano z rollbara, aby zwiększyć funkcjonalność auta w codziennej eksploatacji.

Wyśmienita dynamika jazdy nowego BMW M3 CS to zasługa nie tylko zmienionej w stosunku do M3 z pakietem Competition konfiguracji sprężyn i amortyzatorów, ale też nieco wyższej mocy sześciocylindrowego silnika rzędowego. W M3 CS wynosi ona 460 KM, a więc o 10 KM więcej niż w M3 z pakietem Competition. Maksymalny moment obrotowy wzrósł o 50 Nm do 600 Nm. Charakterystyczne brzmienie silnika M zapewnia zaprojektowany specjalnie do modelu CS sportowy układ wydechowy M z czterema końcówkami ze stali szlachetnej idealnie wkomponowanymi w tylny dyfuzor z karbonu.

Poprzez szerokie wykorzystanie alcantary i tapicerki skórzanej w kolorze srebrnym Silverstone i czarnym projektanci BMW M GmbH uzyskali wnętrze o bardzo sportowym wyglądzie. Doskonale pasuje do tego nowy czerwony przycisk start/stop. Celem konstruktorów była redukcja do tego, co niezbędne, a tym samym istotne zmniejszenie masy. Mimo konsekwentnie sportowego charakteru, który widać również w sportowych fotelach M o lekkiej konstrukcji, pasażerowie BMW M3 CS nie muszą rezygnować z komfortu, jaki zapewnia im klimatyzacja automatyczna czy wysokiej jakości, specjalnie dostrojony system Harman Kardon Surround Sound.

BMW M3 CS produkowane w limitowanej serii obejmującej ok. 1200 egzemplarzy będzie można zamawiać od stycznia 2018 r. Produkcja tej wyczynowej limuzyny rozpocznie się w marcu 2018 r. w zakładach BMW w Ratyzbonie.



Wysokoobrotowy silnik i turbodoładowanie. 6-cylindrowy silnik rzędowy o jeszcze większej mocy.

Sześciocylindrowy silnik rzędowy ma w BMW długą tradycję i również w nowym BMW M3 CS zapewnia osiągi na najwyższym poziomie. W stosunku do M3 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 (M3 z pakietem Competition 550 Nm) i jest dostępny w bardzo szerokim zakresie od 4000 do 5380 obr/min.

Wyśmienita moc daje nowemu BMW M3 CS osiągi na poziomie samochodu supersportowego. Standardowy sprint od 0 do 100 km/h trwa tu zaledwie 3,9 s. Prędkość maksymalna BMW M3 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 M3 CS na dwie szybko reagujące 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 tej 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: 8,3 l/100 km*; emisja CO₂ w cyklu mieszanym: 194 g/km*). VALVETRONIC i Double VANOS dają temu sześciocylindrowemu silnikowi o wysokiej kulturze pracy żwawy charakter. Jednostka napędowa nowego BMW M3 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 ustalone na podstawie cyklu jezdnego UE; mogą się różnić zależnie od rozmiaru opon.

Dzięki tzw. konstrukcji closed deck skrzynia korbowa jest wyjątkowo sztywna, co umożliwia wyższe ciśnienie w cylindrach, a tym samym efektywny uzysk mocy. Beztulejowe gładzie cylindrów powlekane w technologii natryskiwania łukowego zmniejszają masę silnika. Do wysokich osiązków 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 sześciocyldrowej 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 M3 CS odpowiada za nie dwudrożny sportowy układ wydechowy z czterema końcówkami elegancko wpasowanymi w dyfuzor tylny. Układ ma możliwie niskie przeciwcisnienie 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 wycucia 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. Końcówki rur wydechowych wykonane są ze stali szlachetnej i noszą emblemat M.

Napęd przekazywany jest na tylne koła za pośrednictwem sprawdzonej 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.

Dynamika jazdy zoptymalizowana na torze wyścigowym.

Maksymalna precyzja i nieprzeciętna zwinność.



Wszystkie modele BMW M GmbH od zawsze wyróżniały się najwyższą zwinnością, precyzją prowadzenia i stabilnością jazdy. Nowe BMW M3 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 M3 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. Również bardzo precyzyjnie działający elektromechaniczny układ kierowniczy w M3 CS ma trzy różne charakterystyki wybierane naciśnięciem przycisku.

Elementem zaawansowanego układu jezdnego w nowym BMW M3 CS jest też aktywny mechanizm różnicowy M, który za pośrednictwem elektronicznie sterowanej szpery wielopłytkowej dodatkowo optymalizuje i tak już wyśmienitą trakcję i stabilność jazdy. Sterownik szpery wielopłytkowej komunikuje się przy tym z układem dynamicznej kontroli stabilności DSC. Uwzględnia również pozycję pedału gazu, obroty kół i prędkość kątową M3 CS, dostosowując się z maksymalną precyzją i szybkością do danej sytuacji.

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 M3 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 M3 CS odpowiada zasadniczo temu z M3 z pakietem Competition, został jednak specjalnie zmodyfikowany i ma jeszcze bardziej sportowy charakter. 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.

Podwójne elastyczne zamocowanie przekładni głównej oraz przykręcona na sztywno do karoserii rama zawieszenia tylnego to przykład przeniesienia rasowych rozwiązań rodem ze sportów motorowych.

Limitowane BMW M3 CS ma kute obręcze ze stopów lekkich w matowym kolorze Orbit Grey. Ich dziesięcioramienny wzór stanowi odniesienie do kół zwycięskich wyścigowych M4 z Niemieckich Mistrzostw Samochodów Turystycznych (DTM). Również w przypadku kół inżynierowie BMW M GmbH konsekwentnie postawili na lekkość. Tyłne 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 M3 CS. BMW M3 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 M3 CS głównie na co dzień, oferowane są opony Michelin Pilot Super Sport zapewniające większą przyczepność na mokrej nawierzchni niż opony wyścigowe.

Podobnie jak M3 również nowe M3 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 M3 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.

Ekspresyjna stylistyka.

Charakterystyczny wygląd oraz inteligentna lekka konstrukcja.



Nowy model specjalny BMW M3 CS już samym wyglądem sygnalizuje swój sportowy potencjał. Z każdej perspektywy M3 CS prezentuje się jak odlane w jednej części, dynamicznie i masywnie, nie pozostawiając żadnych wątpliwości co do swojego wyczynowego charakteru. Tym samym również M3 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. Podzielony na trzy części pas przedni nie tylko podkreśla dynamikę nowego BMW M3 CS, ale ma również swoją funkcję techniczną: duże wloty powietrza zapewniają skuteczne chłodzenie sześciocylindrowego silnika biturbo i mocnych hamulców. Przedni splitter wykonany z lekkiego karbonu o widocznej strukturze efektywnie zmniejsza wypór na osi przedniej. Z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem węglowym (CFRP) wykonana jest również nowa lotka na pokrywie bagażnika. Ta krawędź aerodynamiczna jest nie tylko sportowym elementem wizualnym, ale zmniejsza też wypór na osi tylnej. Tylne dyfuzory z karbonu 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 dwudrożnego sportowego układu wydechowego zaprojektowanego specjalnie dla modelu CS. Dyfuzor w połączeniu z przednim splitterem optymalizuje przepływ powietrza pod podłogą auta i razem z tylnym splitterem i lotką zapewnia lepszą przyczepność do podłoża. Szerokie zastosowanie elementów z karbonu w nowym BMW M3 CS demonstruje konsekwentny rozwój koncepcji inteligentnej konstrukcji.

BMW M3 CS ma błyszczące obramowania BMW Individual Shadow Line i przyciemnione lampy tylne. BMW M GmbH przygotowało dla tej wyczynowej limuzyny pięć lakierów. Standardowo M3 CS oferowane będzie w kolorze bieli alpejskiej, a opcjonalnie w kolorach metalizowanych: niebieskim San Marino, szarym Lime Rock, mroźnym granacie II i szafirowoczarnym.

Ekskluzywne wyposażenie. **Konsekwentne połączenie sportowego** **charakteru i komfortu.**



Wewnątrz nowego BMW M3 CS dominuje tapicerka skórzana w ekskluzywnym zestawieniu kolorów srebrnego Silverstone i czarnego oraz alcantara. Kierowca i pasażer z przodu mają do dyspozycji sportowe fotele M o lekkiej konstrukcji montowane również w M3 z pakietem Competition. Podobnie jak tylna kanapa mają one ekskluzywną dwukolorową tapicerkę ze skóry Merino w kolorze srebrnym Silverstone i czarnym z szarym stebnowaniem. Fotele sportowe w nowym BMW M3 CS gwarantują idealne trzymanie boczne nawet przy bardzo dynamicznej jeździe na torze wyścigowym, a ponadto gwarantują doskonały komfort jazdy na długich trasach. Przednie pasy bezpieczeństwa mają dyskretne paski M.

Najważniejszym akcesorium kierowcy nowego BMW M3 CS jest kierownica sportowa M. Za dopłatą dostępna jest wersja obita ekskluzywną antracytową alcantarą ze znacznikiem na godzinie 12:00 zapewniającą maksymalnie pewny chwyt w każdej sytuacji. Mieszek dźwigni hamulca wykonany jest z alcantary z szarymi szwami.

Do charakteru nowego BMW M3 CS doskonale pasuje nowy czerwony przycisk start/stop uruchamiający rzędową 6-cylindrowkę.

Ekskluzywne listwy ozdobne są obite alcantarą z nazwą modelu CS. Ten równie szlachetny co wytrzymały materiał można znaleźć również konsoli środkowej o lekkiej konstrukcji. Na progach umieszczono specjalne listwy z napisem M3 CS.

Mimo konsekwentnie sportowego charakteru w nowym BMW M3 CS nie trzeba rezygnować z komfortu, jaki daje na przykład klimatyzacja automatyczna. A doskonały odbiór dźwięku zapewnia system Harman Kardon Surround Sound. Bogate wyposażenie standardowe nowego BMW M3 CS uzupełnia system nawigacyjny BMW Professional.