

# Nowe BMW M3 Limuzyna i BMW M3 Competition Limuzyna. Nowe BMW M4 Coupé i BMW M4 Competition Coupé.



## Warianty modelowe:

**BMW M3 Limuzyna:** 353 kW (480 KM), przyspieszenie [0-100 km/h]: 4,2 s, zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 10,8 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> w cyklu mieszanym: 248 g/km.

**BMW M3 Competition Limuzyna:** 375 kW (510 KM), przyspieszenie [0-100 km/h]: 3,9 s, zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 10,2 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> w cyklu mieszanym: 234 g/km.

**BMW M4 Coupé:** 353 kW / 480 KM, przyspieszenie [0-100 km/h]: 4,2 s, zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 10,8 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> w cyklu mieszanym: 248 g/km.

**BMW M4 Competition Coupé:** 375 kW (510 KM), przyspieszenie [0-100 km/h]: 3,9 s, zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 10,2 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> w cyklu mieszanym: 234 g/km.

## Napęd.

6-cylindrowy silnik rzędowy w dwóch wersjach mocy, skrzynia manualna lub 8-stopniowa skrzynia M Steptronic, opcjonalny napęd na wszystkie koła M xDrive.

## Układ jezdny.

Typowa dla M precyzja, maksymalna wszechstronność.

## Stylistyka.

Ekspresyjna i fascynująca.

## Wyposażenie.

Kokpit i obsługa w wyścigowym stylu.

## Akcesoria BMW M Performance Parts.

Dynamika w indywidualnym wydaniu.

## Dynamika w indywidualnym wydaniu.

Klimat M z napędem na jedną oś.

Wartości zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> ustalone są zgodnie z procedurą pomiarową określoną w rozporządzeniu (WE) 2007/715 w jego aktualnie obowiązującym brzmieniu. Podane wartości dotyczą samochodów z wyposażeniem standardowym oferowanym w Niemczech, a zakresy uwzględniają różnice wynikające z wybranego rozmiaru kół, opon oraz wyposażenia dodatkowego i mogą się zmienić w trakcie konfiguracji.

Wartości zostały już ustalone zgodnie z nowym cyklem testowym WLTP i przeliczone na NEDC, aby umożliwić ich porównanie. W tych pojazdach podatki i inne opłaty samochodowe uwzględniające (również) emisję CO<sub>2</sub> mogą być obliczane na podstawie innych wartości niż podane.

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa oraz oficjalnej emisji CO<sub>2</sub> nowych samochodów osobowych uzyskać można we wszystkich salonach sprzedaży BMW.



## **Napęd. 6-cylindrowy silnik rzędowy w dwóch wersjach mocy, skrzynia manualna lub 8-stopniowa skrzynia M Steptronic, opcjonalny napęd na wszystkie koła M xDrive.**

Synonim wyścigowego charakteru w codziennej jeździe pojawia się w nowej odsłonie. 35 lat po debiucie pierwszego BMW M3 koncern BMW M GmbH prezentuje najnowszą generację swojego bezkompromisowego sportowego samochodu w segmencie premium klasy średniej. Nowe BMW M3 Limuzyna i nowe BMW M4 Coupé są interpretacją niezwykle dynamicznej radości z jazdy w codziennym użytkowaniu, charakteryzującą się tradycyjnym sportowym zacięciem i najnowocześniejszymi technologiami. Oprócz oddzielnych koncepcji pięcioosobowej limuzyny i czteroosobowego coupé, również oferta napędów daje niespotykane dotąd możliwości indywidualizacji. Oba modele napędza wysokoobrotowy, 6-cylindrowy silnik rzędowy M TwinPower Turbo oferowany w dwóch klasach mocy. Niespotykana w tym segmencie sportowych samochodów o wysokich osiągnięciach jest 6-biegowa skrzynia manualna. W ofercie jest również 8-stopniowa skrzynia M Steptronic z układem Drivelogic oraz inteligentny napęd na wszystkie koła M xDrive, jako alternatywa dla klasycznego napędu na tył.

Bezkonkurencyjna różnorodność napędów oznacza, że nowe BMW M3 Limuzyna i nowe BMW M4 Coupé będą oferowane w trzech niezależnych odsłonach. Wyjątkowo purystyczne wrażenia z jazdy oferuje nowe BMW M3 Limuzyna i nowe BMW M4 Coupé, w których 6-cylindrowy silnik rzędowy o mocy 353 kW (480 KM) napędza tylne koła za pośrednictwem sześciobiegowej skrzyni manualnej. W nowym BMW M3 Competition Limuzyna i nowym BMW M4 Competition Coupé 6-cylindrowy silnik rzędowy o mocy 375 kW (510 KM) połączony z 8-stopniową skrzynią M Steptronic z układem Drivelogic standardowo napędza oś tylną. Latem 2021 r. oba modele Competition będą również oferowane z napędem M xDrive, co zapewni im dodatkową stabilność jazdy oraz doskonałą trakcję bez utraty zwinności.

Taka oferta sprawi, że nowe modele BMW M GmbH jeszcze bardziej umocnią swoją pozycję lidera na rynku. Nowe BMW M3 Limuzyna produkowane będzie w zakładach BMW w Monachium. W macierzystej fabryce koncernu produkowane jest też nowe BMW serii 3 Limuzyna. Nowe BMW M4 Coupé montowane będzie w zakładach BMW w Dingolfing, gdzie powstaje też nowe BMW serii 4 Coupé, BMW M5 oraz wszystkie warianty BMW M8. Wprowadzenie na rynki na całym świecie zaplanowano na marzec 2021 r. Modele Competition z napędem na wszystkie koła mają pojawić się latem 2021 roku.

## **6-cylindrowy silnik rzędowy o typowym dla M wysokoobrotowym charakterze i wybitnych osiągnięciach.**

Pod względem mocy i momentu obrotowego nowe jednostki napędowe BMW są absolutnym topem wśród sześciocylindrowych rzędowych silników benzynowych BMW. Niezwykły jest również postęp w stosunku do poprzedniej generacji. Jednostka napędowa modeli Competition przewyższa silnik poprzednich modeli o 44 kW (60 KM) i 100 Nm.

Nowe sześciocylindrowe silniki rzędowe łączą w sobie charakterystyczny dla BMW M GmbH wysokoobrotowy charakter z najnowszą wersją technologii M TwinPower Turbo. W obu poziomach mocy jednostki o pojemności 3 litrów wyróżniają się spontanicznym oddawaniem mocy i łatwością wchodzenia na obroty, które trwa nieprzerwanie aż do maksymalnego obciążenia. Cechy te dają niepowtarzalną charakterystykę o liniowym przyroście mocy, który od zawsze charakteryzował samochody BMW M. Nowy silnik stanowi również bazę dla bardzo mocnego napędu nowego BMW M4 GT3 do wyścigów długodystansowych.

Wariant zastosowany w nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé generuje maksymalny moment obrotowy 550 Nm w szerokim zakresie od 2650 do 6130 obr/min. Przy 6250 obr/min silnik ma maksymalną moc 353 kW (480 KM). Również silnik w modelach Competition oddaje moc przy maksymalnym momencie obrotowym w szerokim zakresie obciążeń. Od 2750 do 5500 obr/min oferuje 650 Nm, a przy 6250 obr/min osiąga maksymalną moc 375 kW (510 KM). Maksymalna prędkość obrotowa wynosi 7200 obr/min.

Charakterystyka mocy daje imponujące wrażenia z jazdy, co widać również w parametrach przyspieszenia. Nowe BMW M3 Limuzyna i nowe BMW M4 Coupé osiągają prędkość 100 km/h w czasie 4,2 s. Przyspieszenie od 0 do 200 km/h wynosi 13,7 s, a od 80 do 120 km/h 4,1 s (na 4. biegu) i 5,6 s (na 5. biegu). Modele Competition przyspieszają od 0 do 100 km/h w 3,9 s, od 0 do 200 km/h w 12,5 s, a od 80 do 120 km/h w 2,6 s (na 4. biegu) i w 3,4 s (na 5. biegu). Prędkość maksymalna we wszystkich modelach jest ograniczona elektronicznie do 250 km/h, a w połączeniu z opcjonalnym pakietem M Driver do 290 km/h.

## **Lekka konstrukcja, technologie z motorsportu.**

Moc, sprawność i przydatność silnika do użytku na torze wyścigowym to zasługa konstrukcji opartej na wieloletnim doświadczeniu BMW M GmbH w dziedzinie sportów motorowych oraz zastosowania specjalnych komponentów M, opracowanych z myślą o maksymalnej wydajności. Beztulejowy blok silnika w zamkniętej konstrukcji nadaje skrzyni korbowej bardzo wysoką sztywność. Pozwala to na uzyskanie niezwykle wysokiego ciśnienia spalania, co optymalizuje wydajność. Honowane gładzie cylindrów (LDS) zmniejszają zarówno straty ciepłe, jak i masę. Odporny na odkształcenia

skrętne zespoły korbowy sprzyja doskonałemu oddawaniu mocy i umożliwia uzyskanie bardzo wysokiego momentu obrotowego. Również kuty, lekki wał korbowy zastosowany w jednostkach napędowych nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé, dzięki mniejszej masie wirującej, ułatwia wchodzenie silnika na obroty.

Głowica cylindrów ma rdzeń wykonany w procesie druku 3D. Technologia addytywna umożliwia tworzenie kształtów, których nie dałoby się uzyskać w konwencjonalnym procesie odlewu metali. Dzięki technologii druku 3D rdzeń głowicy cylindrów charakteryzuje się zarówno niższą masą, jak i lepszym, pod kątem odprowadzania temperatury, układem kanałów chłodzących.

### **Dwie turbosprężarki, zoptymalizowany dołot powietrza, bezpośredni wtrysk benzyny zaprojektowany z myślą o maksymalnej wydajności.**

Szczególnie sportowa charakterystyka mocy silnika to również zasługa technologii M TwinPower Turbo. Obejmuje ona dwie turbosprężarki monoscroll, które tłoczą powietrze do cylindrów odpowiednio od 1. do 3. i od 4. do 6. Powietrze z intercoolera dostarczane przez obwód niskotemperaturowy oraz specjalne sprężarki maksymalizuje wydajność doładowania. Elektronicznie sterowany zawór obejściowy spalin, poprzez szybkie zamykanie, zapewnia błyskawiczną reakcję turbosprężarek, a szerokie otwarcie optymalizuje działanie katalizatorów umieszczonych blisko silnika. Taka konstrukcja ułatwiająca przepływ zmniejsza straty ciśnienia w podwójnym dolocie powietrza.

Korzyści niesie również bezpośredni wtrysk benzyny, szczególnie przy dużym obciążeniu – podczas przyspieszania i na wysokich obrotach. Obecna wersja układu High Precision Injection wtryskuje paliwo do komór spalania przy maksymalnym ciśnieniu 350 barów. Skracca to czasu wtrysku i zapewnia efektywne przygotowanie mieszanki. Drobne rozpylenie paliwa gwarantuje też czyste spalanie i zmniejsza emisję zanieczyszczeń z silnika. Inne komponenty technologii M TwinPower Turbo to układ regulacji zaworów VALVETRONIC oraz płynna regulacja faz rozrządu Double VANOS. Emisyjność sześciocylindrowego silnika rzędowego minimalizuje filtr GPF. Wszystkie warianty nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé spełniają wymogi normy emisji spalin Euro 6d.

### **Chłodzenie i smarowanie stworzone na tor wyścigowy.**

Nowe BMW M3 Limuzyna i nowe BMW M4 Coupé wyposażone są w specjalny układ chłodzenia, precyzyjnie dostosowany do wysokiej mocy, konstrukcji i technologii tych silników. Zapewnia utrzymanie optymalnych temperatur roboczych wszystkich komponentów napędu, zarówno w codziennej eksploatacji na krótkich odcinkach i w ruchu miejskim, jak również przy dużym obciążeniu na torze wyścigowym.

Szczególnie duże otwory wlotowe w przedniej części pojazdu gwarantują zawsze odpowiedni dopływ powietrza chłodzącego. W centralnej części

przodu, za atrapą chłodnicy, powietrze natrafia najpierw na chłodnicę niskotemperaturową, a potem na chłodnicę wysokotemperaturową. W dolnej części przepływ powietrza kierowany jest również na ułożoną poziomo chłodnicę oleju silnikowego, a w modelach Competition dodatkowo na oddzielną chłodnicę oleju skrzyni biegów. Przy niskich prędkościach i zwiększonym zapotrzebowaniu na chłodzenie elektryczny wentylator wzmacnia przepływ powietrza.

Elektryczna pompa płynu chłodzącego w układzie niskotemperaturowym zapewnia optymalny przepływ przez intercooler. Obwód wysokotemperaturowy zawiera mechaniczną pompę wody, moduł główny i dwie chłodnice w nadkolach. Razem zapewniają one chłodzenie bloku silnika i obu turbosprężarek. Dodatkowa elektryczna pompa wody pozwala na kontynuowanie chłodzenia sprężarek przez określony czas również po wyłączeniu silnika.

Również sposób smarowania, dostosowany do wymogów toru wyścigowego, bazuje na doświadczeniu BMW M GmbH w sportach motorowych. Lekka miska olejowa ma dwie oddzielne komory i zintegrowany kanał ssący. Dodatkowy stopień zasysania umożliwia mapowo sterowanej pompie olejowej na dostarczanie oleju z mniejszej miski olejowej służącej jako bufor. Gwarantuje to zawsze niezawodne smarowanie – nawet przy ekstremalnych przeciążeniach wzdłużnych i poprzecznych.

### **Specjalny układ wydechowy z elektrycznie sterowanymi klapami zapewniający emocjonujące brzmienie.**

Wysokowydajny charakter sześciocylindrowych silników rzędowych to również zasługa specyficznego dla tych modeli układu wydechowego. Dzięki optymalnemu prowadzeniu rur i dużemu przekrojowi, podwójny układ wydechowy zapewnia mniejsze przeciwcisnienie i charakterystyczny dźwięk. Układ zakończony jest dużym tłumikiem końcowym, z którego spaliny wydostają się przez typowe dla BMW M cztery końcówki rur wydechowych. Wystające z tylnego zderzaka dwie pary rur wydechowych są w nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé wykończone chromem, a w modelach Competition w czarnym chromem.

Układ wydechowy ma emocjonujące brzmienie podkreślające wysokoobrotowy charakter silnika i liniowe oddawanie mocy, zapewniając intensywny feedback w kabinie. Sterowane elektrycznie klapki tłumią uciążliwe zakresy częstotliwości, zwiększając tym samym komfort jazdy. Brzmienie słyszalne w kabinie zależy ponadto od wybranego trybu pracy silnika. W trybach SPORT i SPORT+ wybieranych przełącznikiem na konsoli środkowej barwa i natężenie dźwięku są dopasowane do zwiększonej dynamiki napędu. Niezależnie od tego kierowca może zmniejszyć intensywność dźwięku przyciskiem M Sound Control na konsoli środkowej.

### **Unikalna w tym segmencie: 6-biegowa skrzynia manualna.**

Zestawienie silnika i skrzyni w nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé oferuje klasyczne wrażenia z jazdy. 6-biegowa skrzynia manualna stanowi unikalną ofertę na rynku nowych samochodów o wysokich osiągnięciach. Skrzynia manualna umożliwia tradycyjną i niezwykle intensywną interakcję pomiędzy kierowcą i pojazdem. Krótki i precyzyjny skok dźwigni biegów optymalizuje komfort obsługi i precyzję wyboru biegów. Asystent zmiany biegów zwiększa komfort i stabilność jazdy w dynamicznych sytuacjach. Podbicie obrotów silnika zapewnia bezpośrednie zasprężenie przy redukcji biegów przed zakrętami. Asystenta zmiany biegów można wyłączyć w menu iDrive.

Rozpiętość przełożeń i ich dobór w 6-biegowej skrzyni manualnej są idealnie dopasowane do charakterystyki mocy silnika. Umożliwia to bardzo sportowe przyspieszanie, zawsze przy odpowiednich obrotach i maksymalnej dynamice. W porównaniu ze skrzynią manualną w poprzednich generacji, przeprojektowany został dzwon skrzyni, a dzięki lekkiej i sztywnej konstrukcji, całość jest dostosowana do wymagań nowego, mocnego silnika. Niska masa całkowita to kolejna cecha skrzyni manualnej. W sumie wszystkie komponenty pozwoliły na redukcję masy o około 25 kg w porównaniu z 8-stopniową skrzynią M Steptronic w modelach Competition.

### **Standard w modelach Competition: 8-stopniowa skrzynia Steptronic z układem Drivelogic.**

Szybka i utrzymująca się liniowo aż po wysokie obroty moc sześciocyndrowego silnika rzędowego przekazywana jest w modelach Competition za pośrednictwem 8-stopniowej skrzyni M Steptronic z układem Drivelogic. Skrzynia automatyczna opracowana specjalnie na potrzeby nowego BMW M3 Competition Limuzyna i nowego BMW M4 Competition Coupé ma przełożenia dokładnie dopasowane do charakterystyki silnika i oferuje bardzo wysoką dynamikę przełączania biegów. Szeroka rozpiętość przełożeń sprzyja wydajnej jeździe przy niskich obrotach silnika, a jednocześnie umożliwia bardzo dobre przyspieszenie z niskich prędkości obrotowych. Udoskonalony konwerter zmniejsza nieregularności obrotów i umożliwia bardzo bezpośrednie połączenie z silnikiem. Sprzęgło blokujące skrzyni dołącza się w pełni zaraz po ruszeniu z miejsca.

Skrzynia M Steptronic umożliwia w pełni automatyczną, jak również ręczną, sekwencyjną zmianę biegów. Oprócz nowo zaprojektowanej dźwigni biegów, wyposażenie standardowe obejmuje też łopatki do ręcznej zmiany biegów umieszczone przy kierownicy. Do tymczasowego przejścia na ręczny tryb zmiany biegów wystarczy poruszyć jedną z łopatek. W trybie ręcznym możliwa jest również redukcja o kilka biegów do najniższego możliwego przełożenia w celu szybkiego przyspieszenia ze stałej prędkości. W tym celu kierowca musi jednocześnie do oporu wcisnąć pedał gazu i pociągnąć lewą łopatkę przy kierownicy. Podczas przyspieszania w trybie manualnym wymuszone włączenie wyższego biegu nie następuje nawet przy osiągnięciu

maksymalnych obrotów silnika. W trybie zautomatyzowanym sportowe hamowanie przed zakrętami jest wspomagane przez automatyczne podbicie obrotów przy redukcji biegów. Taki międzygaz redukuje moment hamujący silnika niepożądany podczas dynamicznej jazdy.

Charakterystykę przełączania biegów można zmieniać przyciskiem Drivelogic w dźwigni. Zarówno w trybie automatycznym, jak i manualnym występują trzy wyraźnie różniące się od siebie charakterystyki. Poza komfortową i sportową konfiguracją kierowca może również wybrać charakterystykę zmiany biegów zoptymalizowaną do jazdy na torze wyścigowym.

### **Premiera BMW M3 Limuzyna i BMW M4 Coupé: napęd na wszystkie koła M xDrive optymalizuje trakcję i osiągi.**

Od lata 2021 r. ma być po raz pierwszy w historii modeli BMW M3 i BMW M4 dostępny napęd na wszystkie koła jako alternatywa dla tradycyjnego napędu na tylną oś. Przeniesienie napędu na wszystkie koła daje nowe możliwości maksymalnego przełożenia nieprzeciętnej mocy silnika na dynamikę jazdy. Napęd na wszystkie koła M xDrive przystosowany do tych modeli ma nowe, bardzo szybkie i precyzyjne sterowanie rozdziałem momentu napędowego na przednie i tylne koła. Uzyskane w ten sposób wrażenia z jazdy charakteryzują się porywającą zwinnością i imponującym prowadzeniem nawet w bardzo dynamicznych sytuacjach. Lepsza trakcja dzięki zmiennemu rozkładowi napędu daje znacznie większe możliwości przy starcie z miejsca. Typowa dla M większa transmisja mocy na tylną oś zapewnia niespotykaną dotąd stabilność i dynamikę jazdy podczas szybkiego pokonywania zakrętów.

System M xDrive ma również specyficzny dla tych modeli wał napędowy i półosie oraz oferowany jest z aktywnym mechanizmem różnicowym M tylnej osi. Moment napędowy jest płynnie i zmiennie rozdzielany przez elektronicznie sterowane sprzęgło wielotarczowe przekładni rozdzielczej na przednie i tylne koła oraz odpowiednio do zapotrzebowania dystrybuowany przez aktywny mechanizm różnicowy M na oba koła tylne. Zapewnia to wyraźnie lepszą trakcję, zwinność i stabilność kierunkową podczas sportowej jazdy na nawierzchniach o różnej przyczepności. Komunikacja z układem DSC (dynamiczna kontrola stabilności) zapewnia precyzyjnie skoordynowane działanie obu systemów ze sobą i z daną sytuacją na drodze. Przekładnia rozdzielcza ma również regulację poślizgu kół, co zapewnia bardzo szybką reakcję na zmianę sytuacji podczas jazdy. Umożliwia to szczególnie szybką i bezpośrednią kompensację określonych różnic obrotów pomiędzy przednią i tylną osią, bez sprzężenia zwrotnego z centralnym sterownikiem.

W normalnych warunkach jazdy system przenosi pełną moc na tylne koła. Dopiero gdy osiągną one granice przyczepności, dołączone są przednie koła. Dzięki takiej konfiguracji napęd na wszystkie koła zapewnia klasyczną radość z jazdy charakterystyczną dla samochodów BMW M. Ponadto kierowca może ustawić w menu rozkład napędu w zależności od swoich potrzeb. W podstawowym ustawieniu 4WD większemu przeniesieniu napędu na tył

towarzyszy doskonała trakcja i precyzyjnie kontrolowane właściwości jezdne. Tryb 4WD Sport, w którym na tylne koła przekazywana jest większa część momentu obrotowego, zapewnia większą zwinność. Umożliwia również jazdę w kontrolowanym poślizgu, podczas której pojazd pozostaje łatwy do opanowania dzięki typowej dla M liniowej charakterystyce przyrostu przeciążeń bocznych. Aby zapewnić maksymalną dynamikę na torze wyścigowym, tryb Sport 4WD został precyzyjnie dostosowany do przyczepności opcjonalnych opon wyczynowych. Oprócz tego przy wyłączonym układzie DSC działa tryb 2WD. To ustawienie pozwala doświadczonym kierowcom na czerpanie nieograniczonej radości z jazdy przez przekierowanie pełnej mocy silnika na tylne koła i wyłączenie stabilizacji jazdy.



# Układ jezdny.

## Typowa dla M precyzja, maksymalna wszechstronność.



Znacznie lepsze osiągi nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé w porównaniu z poprzednimi modelami są wynikiem całościowej koncepcji wynikającej z doświadczenia wyścigowego BMW M GmbH. Koncepcja ta obejmuje nie tylko silnik i inne elementy napędu, ale także karoserię zoptymalizowaną pod względem sztywności i aerodynamiki oraz układ jezdny dostosowany do konkretnego modelu. Koncepcje Limuzyny i Coupé tworzą idealną bazę dla tych rozwiązań. Duży rozstaw osi i kół, niski środek ciężkości i rozkład masy na osie w stosunku prawie 50:50 tworzą idealne warunki do budowy samochodów o wysokich osiąгах, zaprojektowanych konsekwentnie pod kątem dynamicznej jazdy.

Połączenie zawieszenia z karoserią wyróżnia charakterystyczna dla tych modeli sztywność skrętna. Kinematyka i elastokinematyka elementów układu jezdny zaprojektowano tak, aby zapewnić dynamikę, zwinność i precyzję prowadzenia typową dla samochodów BMW M. Takie idealne połączenie dynamiki, osiągow i funkcjonalności w codziennej eksploatacji zostało opracowane podczas intensywnych badań na torze testowym BMW Group w Miramas w południowej Francji, w zimowym centrum testowym w Arjeplog w Szwecji oraz na północnej pętli toru wyścigowego Nürburgring i innych torach wyścigowych. Przy projektowaniu samochodów wykorzystano doświadczenia zdobyte w motorsporcie. Strojenie nowych modeli na drodze było po części prowadzone równoległe z testami nowego BMW M4 GT3. Samochód wyścigowy opracowany na bazie nowego BMW M4 Coupé będzie startował w wyścigach długodystansowych i sprinterskich począwszy od sezonu 2022.

Nowe BMW M3 Limuzyna i nowe BMW M4 Coupé wyposażone są standardowo w adaptacyjny układ jezdny M z elektronicznie sterowanymi amortyzatorami. Po raz pierwszy te sportowe modele wyposażone są w zintegrowany układ hamulcowy, który w wersji charakterystycznej dla M, umożliwia dwie różne charakterystyki reakcji i wycucia pedału. Również nowa funkcja M Traction Control sprzyja indywidualizacji sportowych wrażeń z jazdy. Pozwala na dostosowanie nowego zintegrowanego systemu kontroli trakcji układu DSC (dynamiczna kontrola stabilności) w dziesięciu poziomach do indywidualnych preferencji i potrzeb kierowcy.

## **Niezwykłe sztywna struktura karoserii, wzmocnienia charakterystyczne dla M.**

Kompleksowy pakiet precyzyjnie dobranych wzmocnień zwiększa sztywność wzdłużną i skrętną karoserii. W przedniej części obejmuje specyficzne rozpórki pomiędzy kielichami amortyzatorów oraz pomiędzy kielichami a grodzią silnika. Pionowe wzmocnienia łączą elementy usztywniające komory silnika z ramą zawieszenia przedniego, której podstawa wzmocniona jest dodatkowo przez specjalne połączenie w dolnej części słupka A. Rama zawieszenia przedniego usztywniona jest dodatkowo jednoczęściową aluminiową płytą wzmacniającą ze zintegrowanymi wzmocnieniami progów. W środkowej i tylnej części pojazdu zastosowano charakterystyczne dla tych modeli usztywnienie wzmocnienia podłogi, obejmujące poprzecznice, usztywnienie bagażnika oraz specjalną ramę zawieszenia tylnego sztywno połączoną z karoserią.

Oś przednia z dwuprzegubowymi kolumnami resorującymi w specjalnej wersji M obejmuje nowe aluminiowe wahacze poprzeczne z przegubami kulowymi, aluminiowe drążki reakcyjne z nowo zaprojektowanym łożyskowaniem, kute łożyska wahliwe z niezależnym mocowaniem amortyzatora oraz szczególnie sztywne, lekkie łożyska kół. Specyficzna kinematyka osi, bardzo duże wyprzedzenie i pochylenie sworznia zwrotnicy oraz niski środek ciężkości dają typowe dla M połączenie ekstremalnej dynamiki jazdy i zrównoważonego komfortu w codziennej jeździe i na długich trasach. Dzięki komponentom specyficznym dla tych modeli modelu również pięciowahaczowa oś tylna spełnia wyjątkowo wysokie wymagania w zakresie dynamiki jazdy, jakie spełniać musi sportowy samochód o wysokich osiąгах. Mocowania kół i wahacze poprzeczne zostały opracowane na nowo w celu zapewnienia precyzyjnych właściwości jezdnych nawet przy bardzo dynamicznej jeździe.

Oprócz tego, znacznie większy rozstaw przednich kół i szerokość opon w porównaniu z poprzednimi modelami, a także zmieniony kąt pochylenia kół zapewniają lepsze przenoszenie sił bocznych. W sumie nowe BMW M3 Limuzyna i nowe BMW M4 Coupé charakteryzuje się niezwykle precyzyjną reakcją na każdy ruch kierownicy i doskonałą sterownością aż do limitu, a także liniowym narastaniem sił poprzecznych w całym zakresie przyspieszeń bocznych oraz maksymalną stabilnością jazdy nawet w bardzo dynamicznych sytuacjach.

## **Układ kierowniczy M Servotronic z adaptacyjnym przełożeniem.**

Duża sztywność skrętna przedniej części pojazdu skutkuje wyjątkowo szybką i precyzyjną reakcją na ruchy kierownicy. W modelach z napędem M xDrive specyficzna kinematyka przedniej osi M zapewnia też znaczną redukcję wpływu napędu na układ kierowniczy. Wszystkie warianty nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé wyposażone są w układ kierowniczy M Servotronic. Łączy on siłę wspomagania kierownicy zależną od prędkości jazdy oraz zmienne przełożenie układu kierowniczego. W ten sposób specyficzny dla M, elektromechaniczny zębatkowy układ kierowniczy zapewnia odpowiednią siłę wspomagania kierownicy w każdej sytuacji. Dynamicznemu pokonywaniu

zakrętów towarzyszy precyzyjna reakcja na ruchy kierownicy, a przy niskich prędkościach możliwe jest komfortowe manewrowanie i parkowanie.

Zmienne, zależne od kąta skrętu kierownicy przełożenie zapewnia zarówno doskonałą stabilność podczas jazdy na wprost, jak i szybką reakcję oraz wysoką precyzję na zakrętach. Jeśli koła są już mocno skręcone, uzębienie układu kierowniczego zacieśnia się, zmniejszając kolejne ruchy kierownicy. Dzięki temu samochód lepiej prowadzi się na krętych drogach, a parkowanie wymaga mniejszego nakładu siły. W menu M Setup kierowca ma do wyboru dwie charakterystyki układu kierowniczego. Tryb COMFORT zapewnia lekką pracę kierownicy z precyzyjnym wyczuciem. W trybie SPORT wyczucie i opór kierownicy są odczuwalnie większe, co zapewnia maksymalną precyzję przy dynamicznej jeździe.

### **Adaptacyjny układ jezdny M z elektronicznie sterowanymi amortyzatorami.**

Elektronicznie sterowane amortyzatory w adaptacyjnego układu jezdny M oferowanego standardowo we wszystkich wariantach nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé zapewniają optymalny kontakt kół z nawierzchnią i trakcję w każdej sytuacji. Za pośrednictwem czujników, sterownik systemu stale określa zarówno ruchy karoserii i kierownicy jak i stan nawierzchni. Elektromagnetycznie sterowane zawory w ciągu kilku milisekund generują odpowiednie siły tłumienia – płynnie i indywidualnie dla każdego koła. Zapewnia to optymalne podparcie pojazdu oraz kompleksowe tłumienie drgań kół, a tym samym wysoki komfort jazdy na długich dystansach.

Charakterystykę amortyzatorów można ustawić w menu M Setup. Do wyboru są trzy tryby, każdy o innej charakterystyce. Tryb COMFORT gwarantuje harmonijną kompensację nierówności na drodze przystosowaną do codziennej jazdy i podróży na długich dystansach. Tryb SPORT oferuje odczuwalnie sztywniejsze ustawienie amortyzatorów, dopracowane ramach intensywnych testów na Pętli Północnej toru Nürburgring. W trybie SPORT PLUS amortyzatory zapewniają maksymalne osiągi na równych torach wyścigowych. Sprzyja on bardzo dynamicznej jeździe przy maksymalnych przeciążeniach wzdłużnych i poprzecznych.

### **Zintegrowany układ hamulcowy o dwóch charakterystykach wyczucia pedału.**

Układ hamulcowy M z pływającymi tarczami opracowany na nowo dla nowej generacji modeli M charakteryzuje wysoka skuteczność hamowania i wyjątkowy komfort obsługi z precyzyjnym dozowaniem oraz dwie indywidualne charakterystyki wyczucia pedału i reakcji. Wersja standardowa obejmuje sześciotłoczkowe zaciski stałe i tarcze o średnicy 380 mm z przodu oraz jednotłoczkowe zaciski pływające z tarczami o średnicy 370 mm z tyłu. Zaciski hamulcowe są standardowo lakierowane w metalizowanym kolorze niebieskim lub opcjonalnie w kolorze czarnym lub czerwonym i mają logo M. Opcjonalne hamulce węglowo-ceramiczne M charakteryzują się jeszcze

wyższą skutecznością, jeszcze większą odpornością na zanik siły hamowania i wytrzymałością termiczną oraz bardzo wysoką odpornością na zużycie. Mają zaciski lakierowane w metalizowanym kolorze złotym i tarcze o średnicy 400 mm z przodu i 380 mm z tyłu.

Wspólną cechą obu wariantów jest zintegrowany układ hamulcowy. Łączy on funkcje uruchamiania hamulca, wzmacniania siły hamowania i regulacji hamulców w jednym kompaktowym module. Wymagane ciśnienie hamowania wytwarza siłownik elektryczny. Zwiększa to dynamikę wzrostu ciśnienia hamowania, a poza tym gwarantuje znacznie szybsze i bardziej precyzyjne ingerencje układu dynamicznej kontroli stabilności. Zintegrowany układ hamulcowy harmonijnie dostosowuje siłę hamowania do poleceń kierowcy i zapewnia wycucie niezależnie od stanu nawierzchni, przyspieszeń poprzecznych czy wysokich temperatur hamulców. Dzięki temu kierowca ma w każdej sytuacji doskonałe wycucie pedału hamulca.

Zintegrowany układ hamulcowy M oferuje także dwa ustawienia czułości pedału hamulca. Tryby COMFORT i SPORT mają różne relacje między hamowaniem pojazdu, a odczuwalną dla kierowcy siłą wciśnięcia pedału hamulca. Kierowca ma do wyboru ustawienie komfortowe lub niezwykle bezpośrednio i natychmiastowe. Charakterystykę można ustawić w menu M Setup.

### **Obręcze kół M ze stopów lekkich o większej średnicy na osi tylnej.**

Wyposażenie standardowe nowego BMW M3 Limuzyna, nowego BMW M4 Coupé oraz modeli Competition obejmuje nowe kute obręcze kół M ze stopów lekkich w rozmiarze 18 cali na osi przedniej i 19 cali na osi tylnej. Opony mają rozmiar 275/40 ZR18 z przodu i 285/35 ZR19 z tyłu. Modele Competition z napędem na wszystkie koła M xDrive są standardowo wyposażone w kute obręcze kół M ze stopów lekkich w rozmiarze 19 cali z przodu i 20 cali z tyłu z oponami w rozmiarach 275/35 ZR19 i 285/30 ZR20. Frezowane krawędzie podkreślają rozmiar obręczy kół. Obręcze kół i opony w tych rozmiarach są opcjonalnie dostępne również w modelach z napędem tylko na tylne koła. Opcja obejmuje także opony wyczynowe do użytku na torze wyścigowym.

Zastosowanie bardzo dużych kół i opon na osi tylnej daje dodatkowe możliwości wykorzystania potencjału dynamiki jazdy, poprzez lepsze przenoszenie sił bocznych. Sprawdziło się to na przykład w modelach specjalnych BMW M4 GTS i BMW M4 CS poprzedniej generacji modeli M, wyposażonych w liczne innowacje technologiczne zaczerpnięte z motorsportu.

### **DSC z trybem M Dynamic i dziesięciostopniową kontrolą trakcji.**

Zastosowanie zintegrowanego układu hamulcowego dodatkowo optymalizuje działanie układu kontroli stabilności jazdy DSC w nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé. Ponieważ sterowanie hamulcami jest również zintegrowane z centralnym modulem układu DSC, jego interwencje są bardziej

dynamiczne i precyzyjne. Oprócz układów ABS (układ zapobiegający blokowaniu kół) oraz CBC (układ kontroli hamowania na zakrętach), których charakterystyka M zapewnia maksymalną precyzję do wybitnie sportowej jazdy, zintegrowany układ hamulcowy wspomaga również układ kontroli stabilności w zapobieganiu nadsterowności i podsterowności, a także działanie automatycznej blokady mechanizmu różnicowego (ADB-X), asystenta hamowania i asystenta ruszania. W modelach Competition dochodzi również funkcja Auto Hold.

Nowe algorytmy sterownika umożliwiają jeszcze dokładniejsze ingerencje stabilizacyjne w zakresie mocy silnika. Wprowadzenie zintegrowanego ograniczenia poślizgu napędu dało bardziej czułą kontrolę przyspieszania na mokrych, zaśnieżonych czy oblodzonych nawierzchniach i na drogach o niejednorodnej przyczepności. Kontrola poślizgu została przeniesiona ze sterownika DSC do sterownika silnika. Dzięki temu regulacja mocy odbywa się z częstotliwością do 10 razy wyższą niż dotychczas. Pozwala to na proaktywne zapobieganie interwencjom ograniczającym moc silnika na skutek zbyt wysokich wartości obrotów i momentu obrotowego, niemożliwych do przeniesienia na drogę. Daje to znacznie bardziej harmonijne i pewne przyspieszanie na trudnej nawierzchni. Ponieważ układ kontroli stabilności jazdy jest również połączony z aktywnym mechanizmem różnicowym M, a w modelach z M xDrive dodatkowo z napędem na wszystkie koła, jego interwencje w hamowanie i moc silnika są konieczne tylko w ekstremalnych sytuacjach.

W nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé kierowca może również włączyć przyciskiem na konsoli środkowej tryb M Dynamic. Tryb ten dopuszcza większy poślizg kół, zapewniając bardzo sportowe wrażenia z jazdy, w tym kontrolowany poślizg podczas dynamicznego pokonywania zakrętów. Przyciskiem można również wyłączyć DSC.

Ponadto w połączeniu z opcją M Drive Professional dostępny jest nowy układ kontroli trakcji M. Jego wersja prezentowana po raz pierwszy w nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé pozwala kierowcy na indywidualne ustawienie progów ograniczenia poślizgu kół. W menu systemu obsługi iDrive do wyboru jest dziesięć poziomów, w których dopuszczony jest dokładnie określony poślizg kół napędowych. Nowa możliwość konfiguracji kontroli trakcji pozwala kierowcy na uzyskanie idealnej równowagi pomiędzy wyścigowymi osiąganiami a stabilnością jazdy w zależności od sytuacji, warunków nawierzchni i osobistych preferencji. Na przykład na torze wyścigowym można ostrożnie przybliżyć się do granic fizyki jazdy, a poprzez stopniową redukcję interwencji określić idealne ustawienie do jazdy w kontrolowanym poślizgu przy dynamicznym pokonywaniu zakrętów.

# Stylistyka. Ekspresyjna i fascynująca.



Wygląd nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé autentycznie odzwierciedla inspirowany motorsportem charakter tych samochodów. Ich wygląd zewnętrzny wyraźniej niż w poprzednich generacjach różni się od BMW serii 3 Limuzyna i BMW serii 4 Coupé, na których bazują modele BMW M. Wyrazista i emocjonująca estetyka wyraźnie sygnalizuje ich doskonałe osiągi.

Atletyczne, a przy tym klarownie uformowane powierzchnie oraz aerodynamiczne linie pozwalają już na pierwszy rzut oka dostrzec sportowy potencjał nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé. Cechy stylistyczne typowe dla M konsekwentnie dostosowane do wymogów funkcjonalnych sportowego samochodu o wysokich osiągnięciach są harmonijnie zintegrowane z nowoczesnym wzornictwem. „Design jest podporządkowany funkcjonalności, purystyczny i bezkompromisowo minimalistyczny” – mówi Adrian van Hooydonk, szef projektantów BMW Group. „Jednocześnie pozwala w niezwykle emocjonujący sposób poznać charakter danego modelu.”

Ekskluzywne lakierowanie karoserii, duże obręcze kół M ze stopów lekkich oraz opcjonalny pakiet karbonowych elementów zewnętrznych M tworzą mocne sportowe akcenty. Również wewnątrz ergonomiczna stylistyka i nowoczesna atmosfera premium nadają nowemu BMW M3 Limuzyna i nowemu BMW M4 Coupé fascynującą aurę. Dzięki specyficznym akcentom M kokpit zorientowany na kierowcę zyskuje jeszcze bardziej wyścigowy charakter.

Wymiary zewnętrzne dają obu modelom BMW M proporcje idealne dla sportowych samochodów o wysokich osiągnięciach. Obydwa modele są dłuższe o 122 mm (4794 mm) od swoich poprzedników oraz mają większy o 45 mm (2857 mm) rozstaw osi. Nowe BMW M3 Limuzyna jest również szersze o 26 mm (1903 mm), a jego wysokość wynosi 1433 mm. Różnica w stosunku do nowego BMW serii 3 Limuzyna to dodatkowe 85 mm na długości i 75 mm na szerokości, przy czym wysokość pojazdu jest mniejsza o 2 mm.

Nowe BMW M4 Coupé jest w porównaniu ze swoim poprzednikiem o 17 mm szersze (1887 mm) i o 5 mm wyższe (1393 mm). Poza tym jest o 24 mm dłuższe, o 40 mm szersze i 10 mm wyższe niż nowe BMW serii 4 Coupé.

## **Niezależny wygląd: atrapa chłodnicy M, wydatne poszycia progów, karbonowy dach w standardzie.**

Niezależny wygląd samochodów BMW M jest natychmiast rozpoznawalny z każdej perspektywy. Stylistyka przodu różni się bardzo wyraźnie od zwykłych modeli, zwłaszcza w nowym BMW M3 Limuzyna. Podobnie jak nowe BMW M4 Coupé ma duże, pionowe nerki BMW sięgające daleko w dół, co w imponujący sposób sygnalizuje duże zapotrzebowanie silnika na chłodzenie. Atrapa chłodnicy BMW jest pozbawiona ramek i wykonana całkowicie w kolorze czarnym. Ułożone poziomo podwójne listwy M opatrzone są oznaczeniem modelu. Dwa dodatkowe duże wloty powietrza po obu stronach atrapy chłodnicy zapewniają lepsze chłodzenie układu napędowego i hamulcowego. Dwuczęściowe otwory – kanał chłodzenia hamulców wewnątrz i dopływ powietrza do wyniesionych chłodnic wody na zewnątrz – są standardowo pokryte siatką o strukturze plastra miodu. Pionowe wloty zasłon powietrznych na zewnętrznych krawędziach przedniego zderzaka z aerodynamicznymi lotkami podkreślają szerokość samochodu.

Wszystkie linie pasa przedniego i maski biegną w kierunku atrapy chłodnicy BMW. To samo dotyczy konturów niezwykle płaskich reflektorów. Standardowe wyposażenie nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé obejmuje w pełni diodowe reflektory z elementami świetlnymi w kształcie U pełniącymi funkcję świateł dziennych. Opcjonalnie dostępne są diodowe reflektory adaptacyjne ze światłami laserowymi BMW i asystentem świateł drogowych BMW Selective Beam. Można je rozpoznać po niebieskich wstawkach w górnej części reflektorów. Obejmują one światła zakrętowe i światła skrętne ze zmiennym oświetleniem jezdni zoptymalizowanym do jazdy w mieście i na autostradach. Przy prędkościach powyżej 60 km/h światła laserowe BMW zwiększają zasięg świateł drogowych do 550 m, dynamicznie podążając za przebiegiem drogi. Kolejną opcją są lampy BMW Individual Shadow Line z przyciemnionymi wstawkami w górnych krawędziach.

Elegancka sylwetka nowego BMW M4 Coupé, podobnie jak mocno wymodelowane boki nowego BMW M3 Limuzyna, podzielone są jedynie kilkoma liniami i mają typowe dla M detale. Oprócz wydatnie ukształtowanych nadkoli najbardziej uderzającą cechą stylistyczną są mocno wystające poszycia progów. Wraz z przednim i tylnym zderzakiem, również mocno wystającymi na zewnątrz, tworzą one jednolitą, opaskę w błyszczącym kolorze czarnym otaczającą cały pojazd. Inspirowany motorsportem i zastosowany już w BMW M3 pierwszej generacji element karoserii zwiększa docisk w obszarze podwozia, skutecznie uzupełniając liczne szczegóły mające na celu optymalizację aerodynamiki, w tym dokładkę przedniego zderzaka i lotki zasłon powietrznych. Wydatne progi podkreślają wrażenie lekkości i niskiego zawieszenia pojazdu.

Zarówno przednie, jak i tylne błotniki są w obu modelach szczególnie szerokie. Daje to miejsce dla dużego rozstawu i rozmiaru kół, które przyczyniają się do fascynującej dynamiki na zakrętach. W przednich błotnikach wkomponowane

są charakterystyczne skrzela M w błyszczącym kolorze czarnym. Lusterka zewnętrzne M mają również aerodynamicznie zoptymalizowane kształty. Standardowo wykonane są w kolorze karoserii, a w modelach Competition w błyszczącej czerni.

Zarówno nowe BMW M3 Limuzyna, jak i nowe BMW M4 Coupé wyposażone są standardowo w dach wykonany z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem węglowym (CFRP). Zastosowanie tego szczególnie lekkiego, zaawansowanego technologicznie materiału obniża środek ciężkości pojazdu, co sprzyja zwinności obu modeli. Dwie płetwy biegnące wzdłuż karbonowego dachu optymalizują przepływ powietrza, podobnie jak spojler tylny z wcięciem pośrodku wykonany w kolorze karoserii lub w błyszczącym kolorze czarnym w modelach Competition. Czarny dyfuzor tylny we wszystkich wariantach modeli mieści charakterystyczne dwie pary końcówek rur wydechowych o średnicy 100 mm. Końcówki wykonane są w modelach Competition standardowo, a w pozostałych modelach opcjonalnie w czarnym chromie. Mocny wygląd dopełniają charakterystyczne płetwy dopasowane do analogicznych elementów dachu, oraz obramowanie połączone z dyfuzorem zderzaka tylnego w błyszczącej czerni. Płaskie, stylowo przyciemniane lampy tylne w kształcie litery L zachodzą mocno na boki pojazdu, dodatkowo podkreślając szerokość obu sportowych modeli. Wszystkie funkcje świetlne oparte są na technologii diodowej. Kontury pionowych świateł odblaskowych na zewnętrznych krawędziach pasa tylnego podkreślają nawiązując do wyglądu przednich zasłon powietrznych.

### **Ekskluzywne lakiery, opcjonalny pakiet karbonowych elementów zewnętrznych M.**

Nowe BMW M3 Limuzyna i nowe BMW M4 Coupé oferowane są w nowych, ekskluzywnych lakierach w niemetalizowanym kolorze żółtym Sao Paulo, metalizowanym czerwonym Toronto i metalizowanym zielonym Isle of Man, które dodatkowo podkreślają ekspresyjny wygląd zewnętrzny. Oprócz tego oferowane są lakiery w niemetalizowanym kolorze bieli alpejskiej, metalizowanym szafirowoczarnym, metalizowanym szarym Skyscraper, metalizowanym szarym Brooklyn i metalizowanym niebieskim Portimao. Dodatkowe urozmaicenie i szczególnie mocne akcenty zapewnia wybór dostępnych już na rynku lakierów BMW Individual, w tym kilka wariantów z matowym „mroźnym” połyskiem. Opcjonalne błyszczące elementy BMW Individual Shadow Line o rozszerzonym zakresie w BMW M3 Limuzyna i BMW M4 Coupé, czyli lusterka zewnętrzne, spojler tylny i końcówki rur wydechowych, mają szlachetny ciemny kolor. Modele Competition mogą być również wyposażone w lusterka zewnętrzne i spojler tylny w kolorze karoserii oraz chromowane końcówki rur wydechowych.

Opcjonalnie oferowany jest pakiet karbonowych elementów zewnętrznych M. Wysokiej klasy lekkie komponenty jeszcze bardziej podkreślają wyścigowy charakter obu modeli. Pakiet karbonowych elementów zewnętrznych M obejmuje wstawki do nowych dużych wlotów powietrza i dyfuzor tylny



o specjalnym kształcie, a także obudowy lusterek zewnętrznych i spojler tylny z karbonu.

### **Wnętrze: ergonomia i doskonała atmosfera w intensywnym klimacie M.**

Oba nowe modele M mają wnętrze utrzymane w najbardziej sportowym wydaniu aktualnej stylistyki wprowadzonej w nowych BMW serii 3 i nowym BMW serii 4 Coupé. Klarownie uporządkowane powierzchnie oraz ergonomiczny kokpit kierują uwagę kierowcy całkowicie w stronę intensywnych wrażeń z jazdy. Typowe dla M są czerwone akcenty w postaci przycisków M na skórzanej kierownicy M oraz na przycisku start/stop na konsoli środkowej. Dźwignia biegów w modelach Competition oprócz skórzanej powierzchni z wytłoczonym logo M i stebnowaniem w kolorach M GmbH oraz przełącznikiem Drivelogic wyróżnia się wyrazistym wycięciem, które dodatkowo przyciąga wzrok dzięki oświetleniu ambientowemu.

Purystyczny klimat sportowego samochodu zapewnia też antracytowa podsufitka BMW Individual oraz standardowe listwy ozdobne w błyszczącym kolorze czarnym. Alternatywnie oferowane są aluminiowe listwy Tetragon. W połączeniu z opcjonalnymi błyszczącymi listwami z włókna węglowego, również wstawki kierownicy skórzanej M oraz łopatki zmiany biegów w modelach Competition są wykonane z włókna węglowego. Łopatki mają przy tym inny, bardzo dynamiczny kształt. Wyjątkowo ekskluzywna oferta BMW Individual obejmuje listwy ozdobne w kolorze Piano Black lub z polerowanego aluminium, a także z drewna szlachetnego Finline w kolorze czarnym ze srebrnym połyskiem.

Standardowe wyposażenie nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé zawiera nowe fotele sportowe M i rozszerzoną tapicerkę ze skóry Merino. Podobnie jak opcjonalna, pełna tapicerka BMW Individual ze skóry Merino oferowana ona jest w kombinacjach kolorystycznych: czarny z antracytowymi akcentami, srebrny Silverstone i czarny z antracytowymi akcentami, pomarańczowy Kyalami i czarny z czarnymi akcentami oraz niebieski Yas Marina i czarny z żółtymi akcentami. Alternatywnie dostępna jest rozszerzona tapicerka BMW Individual ze skóry Merino oraz pełna tapicerka skórzana BMW Individual w kolorze błękitu fiordów i czarnym, czerwieni Fiona i czarnym, truflowym oraz kości słoniowej. Fotele sportowe M mają wydatne podparcia boczne, zintegrowane zagłówki i podświetlane oznaczenie modelu. Charakterystyczna dla M drobna perforacja wspomagająca działanie opcjonalnej wentylacji foteli oraz w zależności od wybranego wariantu również kontrastujący kolor środkowej części stanowią dodatkowe akcenty sygnalizujące ekskluzywny sportowy charakter samochodu.

Nowe BMW M4 Coupé oferuje z tyłu dwa miejsca o wyraźnym charakterze pojedynczych foteli. W nowym BMW M3 Limuzyna zewnętrzne siedzenia trzyosobowej kanapy mają również bardzo wyraziste kontury i kontrastujące środkowe elementy.

# Wyposażenie.

## Kokpit i obsługa w wyścigowym stylu.



Połączenie fascynujących osiągnięć i nieograniczonej przydatności do codziennego użytku jest głównym elementem charakteru pojazdu od zawsze wyróżniającym samochody BMW M. Dzięki swojej koncepcji nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé spełniającej wszystkie wymagania aktualnych modeli premium klasy średniej pod względem przestrzeni, komfortu jazdy i wyposażenia; niepowtarzalnym klimatem M można cieszyć się bez żadnych kompromisów w ruchu miejskim i na długich trasach. Sportowemu charakterowi jeszcze bardziej wyraźnemu w najnowszej generacji towarzyszą innowacyjne systemy wspomagające kierowcę i technologie komunikacyjne. Liczne nowości w zakresie wyposażenia standardowego i opcjonalnego gwarantują, że oprócz wyścigowego klimatu samochody oferują także nowy poziom komfortu i funkcjonalności. W skład standardowego wyposażenia nowego BMW M3 Limuzyna oraz nowego BMW M4 Coupé wchodzi również BMW Live Cockpit Professional z w pełni cyfrowym zestawem ekranów, bazujący na chmurze system nawigacyjny BMW Maps oraz inteligentny asystent osobisty BMW.

Cieszyć można się tu zarówno przydatnością do pokonywania długich dystansów, doskonałą dynamiką na co dzień, jak i osiągnięciami na torach wyścigowych – zakres emocji, jakie budzą nowe samochody BMW M, jest większy niż kiedykolwiek dotąd. Fotele sportowe M, kierownica skórzana M z przyciskami wielofunkcyjnymi, specyficzne dla M wskazania na zestawie wskaźników oraz ergonomiczne rozmieszczenie wszystkich elementów obsługi zapewniają idealne warunki do niezwykle sportowej jazdy z kontrolą wszystkiego, co dzieje się na drodze. Ponadto najnowsza generacja systemu operacyjnego M daje nowe możliwości szczegółowego dopasowania ustawień samochodów do osobistych preferencji i sytuacji na drodze. Do dynamicznej jazdy na torze wyścigowym służy ponadto nowa opcja M Drive Professional. Jej innowacyjne funkcje gwarantują niezwykle intensywne wrażenia z jazdy.

### **Idealne miejsce dla wyścigowych emocji: karbonowe fotele kubałkowe M.**

Standardowe fotele sportowe M oferują szeroki zakres elektrycznej regulacji. Funkcja pamięci umożliwi zapisanie idealnej pozycji za kierownicą. Wyposażenie standardowe obejmuje ogrzewanie foteli przednich, natomiast w BMW M3 Limuzyna i BMW M4 Coupé po raz pierwszy w dostępna jest opcjonalnie również wentylacja foteli. Pasy bezpieczeństwa M mają wpleciony wzór w kolorach BMW M GmbH.

Prezentowane po raz pierwszy karbonowe fotele kubełkowe M dla kierowcy i pasażera wyróżniają się stylistyką, która łączy funkcjonalność na torze wyścigowym z lekką konstrukcją, a także komfort jazdy na długich trasach i luksusowe wykonanie. Nowe fotele mają zintegrowane zagłówki i podświetlane oznaczenia modelu. Użycie karbonu w elementach konstrukcyjnych siedzisk i oparć oraz otwory w obszarze podparć bocznych i pod zagłówkami daje redukcję masy o 9,6 kg w porównaniu ze standardowymi fotelami sportowymi M. Na torze wyścigowym, gdzie kierowca i ewentualnie również pasażer noszą kask, można zdjąć zagłówki karbonowych foteli kubełkowych M. Ich wyścigowa konstrukcja umożliwia też stosowanie pasów wielopunktowych. Wyraźnie kubełkowy charakter foteli i boczne podparcia siedziska i oparcia obite ałcantarą optymalizują trzymanie podczas dynamicznego pokonywania zakrętów. Wyposażenie obejmuje również elektryczną regulację wysokości i pochylecia siedziska oraz pozycji wzdłużnej fotela, szerokości i kąta nachylenia oparcia z funkcją pamięci po stronie kierowcy. Pozycję siedzenia można przy tym ustawić jeszcze niżej niż w przypadku standardowych foteli sportowych M. W nowym BMW M4 Coupé dodatkowy komfort zapewnia również ogrzewanie foteli i funkcja komfortowego wsiadania dla pasażerów z tyłu.

### **M Drive Professional: maksymalne osiągi na torze wyścigowym.**

Również system obsługi w nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé obejmuje szeroki zakres innowacji, które dają jeszcze bardziej intensywne wrażenia z jazdy. Prezentowana po raz pierwszy funkcja M Drive Professional została zaprojektowana specjalnie do użytku na torze wyścigowym. Nowa opcja pomaga kierowcy robić stale nowe postępy w poszukiwaniu idealnej linii i poprawianiu swoich czasów okrążeń. M Drift Analyser aktywowany w menu iDrive dokumentuje zdolność kierowcy do szczególnie dynamicznego pokonywania zakrętów poprzez celowe wywoływanie nadsterowności i odpowiednią kontrolę kierownicą. Rejestrowany jest czas trwania, odległość i kąt danej jazdy w kontrolowanym poślizgu. Analiza wskazywania na monitorze pokładowym zawiera ocenę od jednej do pięciu gwiazdek oraz porównanie z najlepszymi dotychczasowymi osiągnięciami. W pełnym przegładzie, z graficzną prezentacją, wyświetlana jest również liczba wykonanych driftów, pokonany dystans i inne sportowe parametry.

Inną funkcją M Drive Professional jest M Laptimer, również aktywowany w menu iDrive. Wszechstronna analiza przebiegu wyścigu wykracza daleko poza rejestrację czasów okrążeń i dostarcza już podczas jazdy wielu aktualnych informacji wyświetlanych zarówno na zestawie wskaźników, jak i na wyświetlaczu BMW Head-Up. Oprócz aktualnego czasu okrążenia kierowca na bieżąco otrzymuje informację o poprawie lub stracie czasu w stosunku do najszybszego okrążenia wykonanego przez niego na danym torze. Monitor pokładowy pokazuje liczbę wykonanych okrążeń, pokonany dystans i czas trwania jazdy. Ponadto kierowca ma możliwość dokładnego przeanalizowania zarejestrowanych na torze danych w aplikacji BMW M Laptimer na swoim

iPhonie i udostępnienia wybranych informacji społeczności. Między innymi można wyświetlać widok mapy toru wyścigowego, porównywać czasy okrążeń, przeglądać parametry z czujników pojazdu – prędkość, obroty silnika i pozycję pedału gazu – a także graficzne informacje o przeciążeniach wzdłużnych i poprzecznych.

### **Jeszcze większe możliwości konfiguracji układu napędowego i jezdnego – z bezpośrednim dostępem poprzez przycisk Setup.**

Charakterystyczne dla M elementy obsługi umożliwiające indywidualną konfigurację układu napędowego i jezdnego umożliwiają jeszcze ściślejszą integrację pomiędzy kierowcą a samochodem. W nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé zwiększono możliwości precyzyjnego dostosowania ustawień pojazdu do danej sytuacji na drodze i osobistych preferencji. Podobnie jak w poprzednich modelach kierowca może aktywować niezależnie od siebie różne ustawienia silnika, układu jezdnego oraz kierowniczego. Dodatkowo może też indywidualnie konfigurować układ hamulcowy. W połączeniu z opcją M Drive Professional dostępna jest też nowa funkcja M Traction Control. W modelach wyposażonych w skrzynię manualną można też aktywować asystenta zmiany biegów. Z kolei w modelach Competition wyposażonych w napęd na cztery koła M xDrive można dodatkowo wpływać na rozdział momentu napędowego na koła przednie i tylne.

Nowy przycisk Setup na konsoli środkowej zapewnia bezpośredni dostęp do ustawień dla tych siedmiu parametrów układu napędowego i jezdnego. Naciśnięcie tego przycisku powoduje wyświetlenie na monitorze pokładowym menu konfiguracyjnego z zestawieniem aktualnych ustawień pojazdu. Poprzez obsługę dotykową lub za pomocą kontrolera iDrive kierowca może teraz w jednym kroku aktywować żądaną charakterystykę silnika, amortyzacji, układu kierowniczego i hamulcowego, a w zależności od modelu i wyposażenia pojazdu również asystenta zmiany biegów, układ M xDrive i układ kontroli trakcji.

W przypadku charakterystyki silnika do wyboru są przy tym ustawienia EFFICIENT, SPORT i SPORT PLUS, natomiast poprzez ustawienia układu jezdnego COMFORT, SPORT i SPORT PLUS można ustawić trzy różne charakterystyki pracy elektronicznie regulowanych amortyzatorów. W przypadku specjalnego elektromechanicznego układu kierowniczego M oraz nowego układu hamulcowego kierowca ma do wyboru dwie charakterystyki: COMFORT i SPORT. Asystenta zmiany biegów można wyłączyć w menu ustawień, a funkcja M Traction Control oferuje dziesięciostopniową regulację kontroli trakcji. W modelach Competition z napędem na wszystkie koła dostępne są trzy różne ustawienia układu M xDrive: 4WD, 4WD SPORT oraz 2WD z samym napędem tylnym.

Dwa indywidualnie skonfigurowane warianty ustawień M Setup można zapisać wraz z preferowanymi ustawieniami brzmienia silnika, stabilizacji jazdy i działania auto start/stop, a w modelach Competition również charakterystykę

8-stopniowej skrzyni M Steptronic. Utworzoną w ten sposób pełną konfigurację pojazdu można następnie w każdej chwili aktywować naciśnięciem jednego z dwóch przycisków M na kierownicy.

### **Czysta radości z jazdy za naciśnięciem przycisku: M Mode.**

Panel obsługi na konsoli środkowej nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé zawiera standardowo przycisk M Mode. Umożliwia zmianę działania systemów wspomagających kierowcę, jak również wskazań na zestawie wskaźników oraz wyświetlaczu Head-Up. Do wyboru są ustawienia ROAD i SPORT, a w połączeniu z funkcją M Drive Professional również tryb TRACK.

Przy podstawowym ustawieniu ROAD wszystkie standardowe i opcjonalne systemy wspomagające kierowcę są w pełni aktywne. Jedno naciśnięcie przycisku M Mode powoduje wywołanie ustawienia SPORT, w którym uaktywnione zgodnie z indywidualną konfiguracją kierowcy systemy wspomagające kierowcę przekazują tylko komunikaty ostrzegawcze, np. o ograniczeniach prędkości i zakazach wyprzedzania. Z wyjątkiem systemu ostrzegania przed kolizją z funkcją hamowania i asystenta omijania wszelkie ingerencje w systemy hamowania i kierowania są w tym trybie wyłączone.

W trybie SPORT na zestawie wskaźników oraz wyświetlaczu Head-Up wyświetlany jest widok M zawierający tylko informacje istotne podczas sportowej jazdy. W tym trybie na kokpicie widoczna jest tylko specyficzna dla M skala obrotomierza oraz wskaźnik zmiany biegów, a także cyfrowe wskazanie prędkości i informacje o wybranym biegu. W prawej oraz lewej części zestawu wskaźników można wyświetlić informacje o temperaturze płynu chłodzącego, ciśnieniu doładowania, stanie opon oraz wartościach przyspieszenia podłużnego i poprzecznego. Wskazania na wyświetlaczu Head-Up obejmują prędkość obrotową silnika, wskaźnik zmiany biegu, wskazówki nawigacyjne i ostrzeżenia o odstępnie, a także zarejestrowane ograniczenia prędkości i zakazy wyprzedzania. Ponowne naciśnięcie przycisku M Mode albo włączenie jednego z systemów wspomagających kierowcę powoduje powrót do standardowego trybu ROAD.

W połączeniu z funkcją M Drive Professional długie naciśnięcie przycisku M Mode powoduje włączenie trybu TRACK przeznaczonego wyłącznie na tor wyścigowy. Jego aktywację należy następnie potwierdzić za pomocą kontrolera iDrive. W tym trybie wszystkie zaimplementowane w systemach wspomagających kierowcę funkcje komfortu i bezpieczeństwa są wyłączone. Dodatkowo wyłączany jest również monitor pokładowy, tak aby jeszcze skuteczniej skierować całą uwagę kierowcy na tor. Zestaw wskaźników i wyświetlacz Head-Up również pokazują widok M View, przy czym w przypadku ustawienia TRACK niewidoczne pozostają informacje z systemu rozpoznawania znaków drogowych oraz dane o odstępnie. Ponowne naciśnięcie przycisku M Mode powoduje wyjście z trybu TRACK i powrót do standardowego trybu ROAD.

## **Systemy wspomagające kierowcę: indywidualny komfort i bezpieczeństwo.**

W porównaniu z poprzednią generacją, nowe BMW M3 Limuzyna i nowe BMW M4 Coupé oferują rozszerzony wybór nowoczesnych systemów wspomagających kierowcę, zapewniających wyższy komfort podczas podróży na długich dystansach i podnoszących bezpieczeństwo we wszystkich sytuacjach na drodze. Standardowe wyposażenie obu modeli obejmuje system Park Distance Control z czujnikami z przodu i z tyłu, regulator prędkości z funkcją hamowania oraz ostrzeżenie przed kolizją czołową z uruchomieniem hamulców, ostrzeżenie przed zjechaniem z pasa ruchu z naprowadzaniem na pas z asystą kierowania, asystenta skupienia oraz wskazanie ograniczeń prędkości.

Z opcjonalnym systemem asystującym kierowcy dochodzą funkcje ostrzegania przy zmianie pasa ruchu, ostrzegania przed ruchem poprzecznym z tyłu oraz zapobieganie zderzeniom tylnym. Oprócz tego w wyposażeniu dodatkowym oferowany jest system asystujący kierowcy Professional obejmujący m.in. asystenta kierowania i prowadzenia po pasie ruchu z nową funkcją aktywnej nawigacji. System rozpoznaje niezbędne zmiany pasa ruchu na podstawie danych nawigacyjnych. Ponadto w korkach na autostradach nowy asystent korytarza ratunkowego automatycznie prowadzi pojazd do idealnej krawędzi pasa. Zakres funkcji opcjonalnego asystenta parkowania zawiera też asystenta cofania. Asystent parkowania plus feruje dodatkowo funkcje Surround View i zdalną funkcję 3D View.

Opcjonalny wyświetlacz BMW Head-Up ułatwia skupienie na jeździe, wyświetlając istotne informacje na przedniej szybie, a tym samym bezpośrednio w polu widzenia kierowcy. Najnowsza generacja systemu oferuje o 70 procent większą powierzchnię projekcyjną, na której wyświetlane są m.in. wskazania specyficzne dla M, takie jak wielokolorowy zakres prędkości, wskaźnik zmiany biegów i widok M. Rejestrator jazdy BMW, dostępny również jako wyposażenie dodatkowe, wykorzystuje kamery systemów wspomagających kierowcę do nagrywania sekwencji wideo o długości do 40 s wokół pojazdu. W ten sposób można na przykład nagrywać i dzielić się ciekawymi ujęciami z jazdy.

## **BMW Live Cockpit Professional: w pełni cyfrowy zestaw ekranów z zawartością i wskazaniami charakterystycznymi dla modeli M.**

BMW Live Cockpit Professional oferowany standardowo w nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé obejmuje w pełni cyfrowy zespół ekranów z wysokiej rozdzielczości zestawem wskaźników o przekątnej 12,3 cala za kierownicą i monitorem pokładowym o przekątnej 10,25 cala. Wskazania można indywidualnie konfigurować, a w pełni cyfrowy wyświetlacz wskaźników mieści również fragment mapy nawigacyjnej, wskazania stanu systemów wspomagających kierowcę lub trójwymiarową wizualizację otoczenia, która przedstawia zarówno sytuację na drodze, jak i możliwości działania dostępne dzięki aktywnym systemom wspomagającym kierowcę.

Intuicyjną i multimodalną interakcję z pojazdem umożliwia, w zależności od sytuacji, obsługa dotykowa na monitorze pokładowym, sprawdzony kontroler iDrive, przyciski wielofunkcyjne na kierownicy oraz opcjonalne sterowanie BMW za pomocą głosu i gestów.

Kierowca i pasażerowie mogą ponadto korzystać z możliwości, jakie daje system operacyjny BMW 7. W nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé dostępny jest na przykład inteligentny asystent osobisty BMW. Cyfrowy „pilot” aktywowany za pomocą sterowania głosowego (komenda „Hej BMW”) wspiera kierowcę w obsłudze samochodu i będzie stale zwiększać swoje możliwości poprzez zdalną aktualizację oprogramowania.

### **BMW Maps, zoptymalizowana integracja smartfonów.**

BMW Live Cockpit Professional zawiera również system multimedialny i nawigacyjny, dwa gniazda USB do przesyłania danych oraz interfejs Wi-Fi, a także zainstalowaną na stałe kartę SIM 4G LTE. Umożliwia ona korzystanie z wielu innych usług cyfrowych, m.in. BMW TeleServices i inteligentnego połączenia alarmowego, Real Time Traffic Information z ostrzeganiem przed zagrożeniami, usług zdalnych i usług Concierge. Standardowym wyposażeniem jest również system telefoniczny z ładowaniem indukcyjnym odpowiednich smartfonów.

System nawigacyjny Mapy BMW oparty na chmurze oferuje bardzo szybką i precyzyjną kalkulację tras i godziny przyjazdu, aktualizację danych o ruchu drogowym w czasie rzeczywistym w krótkich odstępach czasu, wprowadzanie dowolnego tekstu przy wyborze miejsc docelowych w nawigacji. Kolejnym elementem wyposażenia standardowego jest zoptymalizowana integracja smartfonów. Oprócz Apple CarPlay, system obsługi będzie teraz obejmował funkcję Android Auto. Funkcja zdalnej aktualizacji oprogramowania umożliwia zdalne pobieranie do pojazdu ulepszonych funkcji i dodatkowych usług cyfrowych.

### **Liczne opcje komfortu i indywidualizacji.**

Znacznie rozszerzona w stosunku do poprzednich modeli oferta wyposażenia standardowego i atrakcyjne opcje podnoszą indywidualny komfort jazdy. Nowe BMW M3 Limuzyna i nowe BMW M4 Coupé wyposażone są standardowo w 3-strefową klimatyzację automatyczną z indywidualną regulacją temperatury i intensywności nawiewu po stronie kierowcy i pasażera oraz w tylnej części kabiny. W standardzie jest również oświetlenie wewnętrzne z oświetleniem ambientowym. Rozkład, jasność i kolor oświetlenia można skonfigurować w menu iDrive.

Rozrywkę na wysokim poziomie zapewnia standardowo zestaw głośnikowy Hi-Fi z 10 źródłami dźwięku i wzmacniaczem o mocy 205 W. Jeszcze wyższą jakość dźwięku zapewnia system nagłośnienia Surround marki Harman Kardon z 16 głośnikami i 7-kanalowym wzmacniaczem cyfrowym o mocy 464 W. Kolejną opcją jest kluczyk BMW z wyświetlaczem, który wskazuje

poziom paliwa i informacje dotyczące serwisowania, a także może być stosowany do obsługi usług zdalnych.

Lekkie karoserie nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé mają w standardzie dach wykonany z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem węglowym (CFRP). Na życzenie i bez dodatkowych opłat oba modele można zamówić również ze szklanym, panoramicznym dachem przesuwno-uchylnym. W porównaniu z poprzednimi modelami przezroczyste powierzchnie elektrycznie sterowanych szyberdachów zostały wydłużone o 100 (BMW M3 Limuzyna) i 24 mm (BMW M4 Coupé).

**Pakiet M Race Track: mniejsza masa, większe osiągi.**

Oferowany po raz pierwszy w nowym BMW M3 Limuzyna i nowym BMW M4 Coupé pakiet M Race Track umożliwia redukcję masy pojazdu. Obejmuje on m.in. węglowo-ceramiczne hamulce M, obręcze kół M ze stopów lekkich, opcjonalnie z oponami semi-slick, oraz karbonowe fotele kubełkowe M z przodu i błyszczące listwy ozdobne Carbon Fibre.

Kolejnym elementem wyposażenia dodatkowego stworzonego pod kątem maksymalnych osiągnięć jest pakiet M Driver, który zwiększa prędkość maksymalną nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé do 290 km/h. Oprócz tego dostępne są również wszystkie funkcje M Drive Professional oraz wyświetlacz BMW Head-Up. Łącznie pakiet M Race Track Package zmniejsza masę samochodu o około 25 kg w porównaniu z wyposażeniem standardowym.



# Akcesoria BMW M Performance Parts. Dynamika w indywidualnym wydaniu.



Wszystkie warianty nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé wyróżnia wybitnie sportowy charakter. Paleta napędów i wyposażenia bardziej niż kiedykolwiek dotąd daje możliwość indywidualnego podkreślenia ich osiągnięć i wyrazistego wyglądu. Dodatkowe możliwości dopasowania intensywnej wrażeń z jazdy i dynamicznej charyzmy nowych samochodów do osobistego stylu kierowcy oferują dedykowane do poszczególnych modeli akcesoria BMW M Performance Parts, które dostępne będą już w momencie wejścia samochodów na rynek. Opcje wyposażenia z programu oryginalnych akcesoriów BMW jeszcze bardziej optymalizują dynamiczne właściwości jezdne i podkreślają drapieżny wygląd modeli wewnątrz i na zewnątrz. Produkty opracowane w oparciu o wyścigowe doświadczenie BMW M GmbH charakteryzują się wysokiej klasy wzornictwem, ekskluzywnymi materiałami i najwyższą jakością.

## **Akcesoria BMW M Performance Parts oferowane w chwili wejścia na rynek nowego BMW M3 Limuzyna i nowego BMW M4 Coupé:**

- Karbonowa atrapa chłodnicy M Performance
- Karbonowe lotki M Performance, lewe i prawe
- Karbonowe skrzela M Performance, lewe i prawe
- Karbonowe lusterka M Performance, lewe i prawe
- Karbonowe dokładki progów M Performance, lewe i prawe
- Karbonowe skrzydło tylne M Performance
- Karbonowy spojler tylny BMW M Performance
- Karbonowy dyfuzor tylny M Performance
- Karbonowe dokładki pasa tylnego M Performance, lewe i prawe
- Hamulce węglowo-ceramiczne M Performance
- Karbonowy korek wlewu paliwa M Performance
- 20/21-calowe kute obręcze kół M Performance Cross Spoke 1000 M, Frozen Gold, zestaw kompletnych kół letnich
- 20-/21-calowe kute obręcze kół M Performance Cross Spoke 1000 M Jet Black, matowe, zestaw kompletnych kół letnich
- 19-/20-calowe kute obręcze kół M Performance Y Spoke 963 M, Frozen Gunmetal Grey, zestaw kompletnych kół letnich
- 19-calowe obręcze kół M Performance ze stopów lekkich Double Spoke 829 M Jet Black, matowe, zestaw kół kompletnych zimowych

- Pokrowce na opony M Performance
- Kierownica M Performance
- Nakładka dekoracyjna na kierownicę M Performance z karbonu i alcantary
- Nakładka dekoracyjna na kierownicę M Performance z karbonu i skóry
- Karbonowe łopatki zmiany biegów M Performance
- Listwy ozdobne M Performance z karbonu i alcantary
- Listwy progowe M Performance
- Dywaniki M Performance
- Logo M Performance do diodowych projektorów drzwiowych
- Etui na kluczyk M Performance z alcantary i karbonu

# Nowe BMW M 1000 RR. Klimat M z napędem na jedną oś.



Równoległe do światowej premiery nowego BMW M3 Limuzyna, nowego BMW M4 Coupé i ich wersji Competition zadebiutuje oficjalnie pierwszy model M w ofercie BMW Motorrad. Nowe BMW M 1000 RR oferuje rasowe technologie zaczerpnięte ze sportów motorowych i zapewnia doskonałe osiągi na torze wyścigowym i na drodze. Model opracowany na bazie supersportowego BMW S 1000 RR zawiera zmodyfikowany w wielu szczegółach i bazujący na obszernym doświadczeniu BMW w wyścigach kompletny pakiet obejmujący układ napędowy, jezdny i stylistykę. Dzięki mocy silnika 156 kW / 212 KM i masie własnej 192 kg wg DIN (gotowy do jazdy i z pełnym zbiornikiem paliwa), a także odpowiednio udoskonalonym właściwościom układu jezdnego i aerodynamiki nowe BMW M 1000 RR spełnia wszystkie warunki do tego, aby cieszyć się klimatem M znanym dotychczas tylko z samochodów.

Koncepcja i technologie pierwszego modelu M BMW Motorrad wywodzą się z toru wyścigowego i oferują niespotykane dotychczas osiągi. Wykorzystano przy tym również doświadczenie zdobyte podczas udanych występów BMW S 1000 RR w serii World Superbike Championship. Tym samym nowe BMW M 1000 RR jest najmocniejszym i najszybszym modelem BMW Motorrad, jaki kiedykolwiek otrzymał homologację drogową. Dynamika, zwinność i precyzja łączą się w typowy dla M sposób z nieograniczoną przydatnością do codziennego użytku, dzięki czemu nowe BMW M 1000 RR może pokazać swój fascynujący charakter również na drogach. Jednocześnie w ramach koncepcji sportów klienckich BMW Motorrad jest on już homologowany do klasy Superstock i do Mistrzostw Świata Superbike zgodnie z regulaminem FIM.

Nowe BMW M 1000 RR jest konsekwentnym rozszerzeniem asortymentu produktów BMW Motorrad dla wielbicieli sportów motorowych. Od końca 2018 r. mają oni możliwość dalszej optymalizacji niepowtarzalnego wyglądu i dynamicznych właściwości jezdnych swoich motocykli dzięki wyposażeniu dodatkowemu BMW M oraz akcesoriom BMW M Performance Parts. Pierwszy model M firmy BMW Motorrad spełnia teraz wymagania klientów dotyczące osiągnięć, ekskluzywności i indywidualności w szczególnie skoncentrowanej formie.

## **Czterocylindrowy silnik rzędowy konsekwentnie zoptymalizowany do wyścigów.**

Zapewniająca doskonałe osiągi moc nowego BMW M 1000 RR jest generowana przez chłodzony wodą czterocylindrowy silnik rzędowy. Obszerne

modyfikacje w porównaniu z podstawowym silnikiem BMW S 1000 RR nadają mu autentyczny, wyścigowy charakter. Między innymi nowe 2-pierścieniowe kute tłoki Mahle, zmodyfikowane komory spalania, stopień sprężania zwiększony do 13,5:1, dłuższe i lżejsze tytanowe korbowody Pankl, węższe i lżejsze dźwigienki zaworowe, porting kanałów dolotowych z nową geometrią, a także optymalizacja wałków rozrządu i układu dolotowego dają silnikowi jeszcze lepsze osiągi w zakresie od 6000 obr/min, tak istotnym na torze wyścigowym, oraz maksymalną prędkość obrotową zwiększoną o 500 obr/min (15 100 obr/min).

W porównaniu z silnikiem BMW S 1000 RR, czterocyldrowa jednostka osiąga swoją szczytową moc zwiększoną o 4 kW (5 KM) do 156 kW (212 KM) przy 14 500 obr/min. Maksymalny moment obrotowy wynoszący 113 Nm dostępny jest przy 11 000 obr/min. Nowe BMW M 1000 RR przyspiesza od 0 do 100 km/h w ciągu 3,1 s. Prędkość maksymalna wynosi 306 km/h. Kolejną cechą szczególną nowego BMW M 1000 RR jest zaprojektowany specjalnie do tego modelu tytanowy układ wydechowy o wadze 3,7 kg.

### **Charakterystyczny układ jezdny, karbonowe koła M i pierwszy układ hamulcowy M do motocykla.**

Sercem układu jezdnyego BMW S 1000 RR jest aluminiowa rama portalowa. Jest ona połączona z unowocześnionym widelcem odwróconym oraz zmodyfikowanym centralnym amortyzatorem z niebieską sprężyną i kinematyką Full Floater Pro. Konstrukcja układu jezdnyego jest ukierunkowana przede wszystkim na tor wyścigowy, ale precyzyjne właściwości jezdne nowego BMW M 1000 RR przekonują również na drogach.

Inne zaawansowane technologicznie komponenty nowego BMW M 1000 RR to karbonowe obręcze kół M. Ponadto po raz pierwszy w motocyklu BMW zastosowano układ hamulcowy M. Został on opracowany z uwzględnieniem doświadczeń z hamulcami wyścigowymi fabrycznych motocykli wyścigowych BMW Motorrad w Mistrzostwach Świata Superbike i oferuje maksymalną odporność na zanik siły hamowania i doskonale dozowanie siły hamowania. Wybitne osiągi i indywidualnie konfigurowalne przez kierowcę właściwości jezdne to również zasługa układu dynamicznej kontroli trakcji DTC najnowszej generacji z funkcją DTC Wheelie z 6-kierunkową skrzynką czujników, dwóch regulowanych charakterystyk przepustnicy zapewniających optymalną reakcję, trzystopniowej funkcji hamowania silnikiem, asystenta zmiany biegów Pro oraz funkcji Launch Control i Pit-Lane Limiter.

### **Lotki M zwiększające aerodynamiczną siłę docisku.**

Specjalnie zoptymalizowane właściwości aerodynamiczne poprawiają kontakt kół z nawierzchnią podczas przyspieszania i stabilność jazdy na zakrętach. Nowe lotki M na przedniej owiewce generują niezbędną aerodynamiczną siłę docisku. Są one wykonane z karbonu o widocznej strukturze włókien i zostały opracowane w ramach intensywnych jazd testowych na torze wyścigowym i w tunelu aerodynamicznym BMW Group. Aby zrekompensować nieco większą

powierzchnię czołową lotek M, nowe BMW M 1000 RR jest wyposażone w specjalną szybę, która optymalizuje przepływ wokół kasku kierowcy.

Wizualnie nowe BMW M 1000 RR podkreśla swój wyścigowy rodowód poprzez specyficzne połączenie niemetalizowanego lakieru w kolorze białym z asymetrycznie rozmieszczonymi kolorami M Motorsport: jasnoniebieskim, granatowym i czerwonym. Inne cechy stylistyczne to pokrywa silnika w kolorze szarego granitu i lakierowany na czarno korek zbiornika paliwa.

**Opcja podkreślająca wyścigowy charakter i indywidualną estetyka: pakiet M Competition.**

Podobnie jak w przypadku samochodów BMW M również pierwszy motocykl M można wyposażyć fabrycznie w precyzyjnie dobrane opcje dodatkowo podnoszące zarówno wyścigowy charakter, jak i indywidualną estetykę nowego BMW M 1000 RR. Pakiet M Competition zaprojektowany do nowego superbike'a obejmuje anodowany na srebrno i lżejszy o około 220 g wahacz, oraz pakiet M Carbon z błotnikami przedniego i tylnego koła oraz zębatkę, osłonę łańcucha oraz owiewki boczne i zbiornika paliwa wykonane z wyjątkowo lekkiego materiału.

Dostępny jest również pakiet frezowanych części M obejmujący frezowane i anodowane dźwignie hamulca i sprzęgła wykonane z wysokowytrzymałego aluminium, podnóżki kierowcy, osłonę pedału hamulca i protektory silnika. Pakiet M Competition do nowego BMW M 1000 RR zawiera również nowy łańcuch M Endurance z powłoką DLC oraz pakiet dla pasażera z osłoną siedziska.