



Die neue BMW M3 Limousine und BMW M3 Competition Limousine. Das neue BMW M4 Coupé und BMW M4 Competition Coupé. Inhaltsverzeichnis.

Modellvarianten:

BMW M3 Limousine: 353 kW/480 PS, Beschleunigung [0 – 100 km/h]:
4,2 Sekunden.

BMW M3 Competition Limousine: 375 kW/510 PS, Beschleunigung
[0 – 100 km/h]: 3,9 Sekunden.

BMW M4 Coupé: 353 kW/480 PS, Beschleunigung [0 – 100 km/h]: 4,2
Sekunden.

BMW M4 Competition Coupé: 375 kW/510 PS, Beschleunigung
[0 – 100 km/h]: 3,9 Sekunden.

Antrieb.

Reihensechszylinder-Motor in zwei Leistungsstufen, Handschaltung oder
8-Gang M Steptronic Getriebe, optionales Allradsystem M xDrive.2

Fahrwerk.

M typische Präzision, maximale Individualisierung 10

Design.

Ausdrucksstark und emotional bewegend..... 16

Ausstattung.

Cockpit und Bedienkonzept mit Rennsport-Flair..... 21

BMW M Performance Parts.

Massgeschneiderte Dynamik auf Antrieb startbereit 29

Die neue BMW M 1000 RR.

M Feeling auf zwei Rädern 31



Antrieb.

Reihensechszylinder-Motor in zwei Leistungsstufen, Handschaltung oder 8-Gang M Steptronic Getriebe, optionales Allradsystem M xDrive.

Der Inbegriff für Rennsport-Feeling im Alltagsverkehr startet in eine neue Runde. 35 Jahre nach dem Debüt des ersten BMW M3 präsentiert die BMW M GmbH die jüngste Generation ihrer High-Performance-Automobile im Premium-Segment der Mittelklasse. Gemeinsam stehen die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M4 Coupé für eine von traditionellem Sportsgeist geprägte und mit modernster Technologie realisierte Interpretation extrem dynamischer Fahrfreude im Alltagsverkehr. Neben den jeweils eigenständigen Fahrzeugkonzepten einer Limousine mit Platz für fünf Insassen und eines viersitzigen Coupés bietet auch die Antriebstechnik bisher unerreichten Freiraum für Individualität. Beide Modelle werden von einem Reihensechszylinder-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie und Hochdrehzahl-Charakteristik angetrieben, der in zwei Leistungsstufen zur Auswahl steht. Einzigartig im Segment ist die Verfügbarkeit eines 6-Gang Handschaltgetriebes für die Hochleistungs-Sportwagen. Ausserdem im Angebot: ein 8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic sowie das intelligente Allradsystem M xDrive als Alternative zum klassischen Hinterradantrieb.

Die im Wettbewerbsumfeld unübertroffene Vielfalt im Antriebsportfolio bewirkt, dass die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M4 Coupé mit jeweils drei eigenständigen Fahrzeug-Charakteren auftreten werden. Ein besonders puristisches Performance-Erlebnis vermitteln die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M4 Coupé, bei denen der Reihensechszylinder-Motor seine Höchstleistung von 353 kW/480 PS über ein manuelles 6-Gang Getriebe an die Hinterräder überträgt. In der neuen BMW M3 Competition Limousine und im neuen BMW M4 Competition Coupé wird die 375 kW/510 PS starke Ausführung des Reihensechszylinder-Motors mit einem 8-Gang M Steptronic Getriebe kombiniert und bringt ihre Kraft serienmässig über die Hinterräder auf die Fahrbahn. Alternativ dazu sind die beiden Competition Modelle voraussichtlich von Sommer 2021 an auch mit M xDrive erhältlich und gewinnen dadurch zusätzlich an Fahrstabilität und souveräner Traktion, ohne dabei an Agilität einzubüssen.

Mit dieser Startaufstellung bauen die neuen High-Performance-Modelle der BMW M GmbH die führende Position in ihrem Wettbewerbsumfeld weiter aus. Produziert wird die neue BMW M3 Limousine im BMW Werk München.

Im Stammwerk des Unternehmens wird auch die neue BMW 3er Limousine gefertigt. Das neue BMW M4 Coupé entsteht im BMW Werk Dingolfing, wo unter anderem auch das neue BMW 4er Coupé sowie der BMW M5 und sämtliche Modellvarianten des BMW M8 vom Band laufen. Ihre weltweite Markteinführung beginnt im März 2021. Voraussichtlich im Sommer 2021 ergänzen die allradgetriebenen Competition Modelle das Angebot.

Reihensechszylinder-Motor mit M typischer Hochdrehzahl- Charakteristik für herausragende Performance.

Bezüglich Leistung und Drehmoment markiert der Antrieb der neuen High-Performance-Automobile Spitzenwerte für Reihensechszylinder-Ottomotoren von BMW. Bemerkenswert ist auch der Fortschritt gegenüber der vorigen Modellgeneration. Die Antriebseinheit der Competition Modelle übertrifft den Motor der Vorgängermodelle in der Höchstleistung um 44 kW/60 PS und beim maximalen Drehmoment um 100 Nm.

Die neuen Reihensechszylinder-Triebwerke vereinen die für Motoren der BMW M GmbH typische Hochdrehzahl-Charakteristik mit der aktuellsten Ausführung der M TwinPower Turbo Technologie. In beiden Leistungsstufen beeindruckt die 3,0 Liter grosse Antriebseinheit durch ihre spontane Kraftentfaltung und eine hohe Drehfreude, die bis in maximale Lastbereiche kontinuierlich anhält. Diese Eigenschaften führen zu jener unverwechselbaren, von linearer Kraftentfaltung geprägten Leistungscharakteristik, die das Performance-Erlebnis in einem BMW M Automobil seit jeher kennzeichnet. Der neue Reihensechszylinder-Motor bildet auch die Basis für das besonders kraftvolle Herzstück des neuen Langstreckenrennfahrzeugs BMW M4 GT3.

Die in der neuen BMW M3 Limousine und im neuen BMW M4 Coupé eingesetzte Variante des Motors mobilisiert ein maximales Drehmoment von 550 Nm, das im breiten Drehzahlbereich zwischen 2 650 und 6 130 min⁻¹ bereitgehalten wird. Bei einer Drehzahl von 6 250 min⁻¹ stellt der Motor seine Höchstleistung von 353 kW/480 PS zur Verfügung. Auch beim Antrieb der Competition Modelle setzt sich die Kraftentfaltung mit maximalem Drehmoment über einen weiten Lastbereich fort. Zwischen 2 750 und 5500 min⁻¹ stehen 650 Nm bereit, bei einer Drehzahl von 6 250 min⁻¹ erreicht der Motor seine Spitzenleistung von 375 kW/510 PS. Die Höchstdrehzahl beträgt 7200 min⁻¹.

Die Leistungscharakteristik erzeugt ein imposantes Beschleunigungserlebnis, das sich auch in den entsprechenden Messwerten widerspiegelt. Jeweils 4,2 Sekunden genügen der neuen BMW M3 Limousine und dem neuen BMW M4 Coupé für den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100. Bei der Beschleunigung von null auf 200 km/h vergehen 13,7 Sekunden, und

der Zwischenspur von 80 auf 120 km/h lässt sich in 4,1 Sekunden (4. Gang) beziehungsweise 5,6 Sekunden (5. Gang) absolvieren. Die Competition Modelle beschleunigen jeweils in 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h, beziehungsweise in 12,5 Sekunden von null auf 200 km/h und sprinten in 2,6 Sekunden (4. Gang) beziehungsweise 3,4 Sekunden (5. Gang) von 80 auf 120 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit aller Modellvarianten ist elektronisch auf 250 km/h limitiert und wird in Verbindung mit dem optionalen M Driver's Package auf 290 km/h angehoben.

Gewichtsoptimierte Bauweise, Technologie aus dem Rennsport.

Leistungsausbeute, Wirkungsgrad und Rennstreckentauglichkeit des Motors profitieren von einer auf der langjährigen Motorsport-Erfahrung der BMW M GmbH basierenden Konstruktionsweise und dem Einsatz von M spezifischen, für maximale Performance entwickelten Komponenten. Eine buchsenlose Closed-Deck-Bauweise verhilft dem Kurbelgehäuse zu einer extrem hohen Steifigkeit. Dadurch lässt sich ein besonders hoher Verbrennungsdruck realisieren, der die Leistungsausbeute optimiert. Mit einer im Lichtbogendrahtspritz-Verfahren (LDS) aufgetragenen Eisenbeschichtung für die Zylinderlaufbahnen werden sowohl die Reibleistungsverluste als auch das Gewicht reduziert. Der aussergewöhnlich torsionsfeste Kurbeltrieb begünstigt die herausragende Leistungsentfaltung und ermöglicht die Entwicklung eines besonders hohen Drehmoments. Die in den Antriebseinheiten der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé eingesetzte geschmiedete Leichtbau-Kurbelwelle verbessert aufgrund ihrer reduzierten rotierenden Massen auch das Hochdrehverhalten des Motors.

Der Zylinderkopf des Reihensechszylinder-Antriebs verfügt über einen im 3D-Druck-Verfahren gefertigten Kern. Der additive Fertigungsprozess ermöglicht es, geometrische Formen zu erzeugen, die mit konventionellen Metallgiessverfahren nicht realisierbar sind. Der Zylinderkopf-Kern weist dank 3D-Druck-Technik sowohl ein reduziertes Gewicht als auch einen hinsichtlich des Temperaturmanagements optimierten Verlauf der Kühlmittelkanäle auf.

Zwei Turbolader, optimierte Ansaugluftführung, auf höchste Leistung ausgelegte Benzin-Direkteinspritzung.

Die besonders sportliche Leistungscharakteristik des Motors wird auch durch die spezifische Ausführung der M TwinPower Turbo Technologie unterstützt. Sie umfasst zwei nach dem Mono-Scroll-Verfahren agierende Turbolader, die jeweils die Zylinder 1 bis 3 beziehungsweise 4 bis 6 mit komprimierter Luft versorgen. Eine indirekte, von einem Niedertemperatur-Kreislauf versorgte Ladeluftkühlung und spezifische Verdichter optimieren die Leistungsausbeute der Ladeeinheit. Ihr elektronisch gesteuertes Wastegate

trägt durch schnelles Schliessen zum spontanen Ansprechverhalten der Turbolader bei und optimiert durch eine weite Öffnung die Wirkung der motornah positionierten Katalysatoren. Mit einer strömungsoptimierten Auslegung werden die Druckverluste in der zweiflutigen Ansaugluftführung reduziert.

Auch die Qualitäten der Benzin-Direkteinspritzung kommen vor allem in Phasen hoher Lastanforderung beim Beschleunigen sowie bei hohen Drehzahlen zur Geltung. Die aktuelle Ausführung der High Precision Injection befördert den Kraftstoff mit einem Maximaldruck von 350 bar in die Brennräume. Dies ermöglicht kürzere Einspritzzeiten und bewirkt eine effiziente Gemischaufbereitung. Die feine Zerstäubung des Kraftstoffs sorgt ausserdem für eine saubere Verbrennung und reduziert die Emissionen des Motors. Zu den weiteren Bestandteilen der M TwinPower Turbo Technologie gehören die variable Ventilsteuerung VALVETRONIC und die stufenlose Nockenwellenverstellung Doppel-VANOS. Das Emissionsverhalten des Reihensechszylinder-Motors wird durch den Einsatz eines Otto-Partikelfilters optimiert. Alle Varianten der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé erfüllen die Bestimmungen der Abgasnorm Euro 6d.

Kühlsystem und Ölversorgung auf Rennstreckenbetrieb ausgelegt.

Die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M4 Coupé verfügen über ein spezifisches Kühlsystem, das präzise auf die hohe Leistung, die Bauart und die technologischen Details ihrer Motoren abgestimmt wurde. Mit ihm wird sichergestellt, dass für alle Antriebskomponenten sowohl im Alltag bei Kurzstreckenfahrten und im Stadtverkehr als auch im Hochleistungsbetrieb auf der Rennstrecke jederzeit optimale Betriebstemperaturen herrschen.

Besonders grosse Eintrittsöffnungen an der Fahrzeugfront gewährleisten einen jederzeit bedarfsgerechten Kühlluftstrom. Im zentralen Bereich hinter der BMW Niere trifft er zunächst auf den Niedertemperatur- und in der zweiten Ebene auf den Hochtemperaturkühler. Im unteren Bereich wird die Luftströmung ausserdem durch den waagrecht angeordneten Motorölkühler und in den Competition Modellen zusätzlich durch einen separaten Getriebeölkühler geführt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten und erhöhtem Kühlbedarf wird sie durch einen elektrisch betriebenen Lüfter verstärkt.

Der optimale Volumenstrom für den Ladeluftkühler wird mithilfe einer elektrischen Kühlmittelpumpe im Niedertemperatur-System gewährleistet. Der Hochtemperatur-Kreislauf umfasst eine mechanische Wasserpumpe sowie neben dem Hauptmodul auch zwei seitlich in die Radhäuser ausgelagerte Kühler. Gemeinsam versorgen sie neben dem Motorblock auch die beiden Turbolader mit Kühlwasser. Mit einer zusätzlichen

elektrischen Wasserpumpe wird sichergestellt, dass die Kühlung der Lader auch nach dem Abstellen des Motors noch für einen bestimmten Zeitraum fortgesetzt werden kann.

Das Motorsport-Knowhow der BMW M GmbH kommt auch bei der Konzeption der auf dynamischen Rennstreckenbetrieb ausgelegten Ölversorgung zum Tragen. Die gewichtsoptimierte Ölwanne des Motors verfügt über zwei getrennte Kammern und einen integrierten Saugkanal. Eine zusätzliche Saugstufe ermöglicht es der kennfeldgeregelten Ölpumpe, Schmierstoff aus dem kleineren, als Volumenpuffer dienenden Ölsumpf zu fördern. Auf diese Weise ist auch bei extremen Längs- und Querschleunigungen jederzeit eine sichere Ölversorgung garantiert.

Modellspezifische Abgasanlage mit elektrisch gesteuerten Klappen für emotionsstarken Antriebssound.

Der High-Performance-Charakter der Reihensechszylinder-Motoren wird von einer modellspezifischen Abgasanlage unterstützt. Mit einem optimalen Rohrverlauf und grossen Querschnitten gewährleistet die zweiflutige Abgasanlage einen reduzierten Gegendruck und eine markante Soundentwicklung. Sie mündet in einen grossvolumigen Endschalldämpfer, aus dem die Abgase in der für BMW M Automobile typischen Form über vier Endrohre entweichen. Die aus der Heckschürze ragenden Doppelendrohrpaare sind bei der neuen BMW M3 Limousine und beim neuen BMW M4 Coupé in Chrom, bei den Competition Modellen in Schwarzchrom ausgeführt.

Die Abgasanlage erzeugt einen emotionsstarken Antriebssound, der die Drehfreude und die lineare Leistungsentfaltung des Motors akustisch unterstreicht und den Insassen dadurch eine intensive Rückmeldung vermittelt. Elektrisch gesteuerte, vollvariabel einstellbare Klappen unterdrücken als störend empfundene Frequenzbereiche des Antriebssounds und steigern so den Fahrkomfort. Das im Innenraum wahrnehmbare Klangbild wird ausserdem durch den gewählten Modus der Motorcharakteristik beeinflusst. In den über eine entsprechende Taste auf der Mittelkonsole wählbaren Modi SPORT und SPORT+ werden Klangfarbe und Soundintensität exakt auf die gesteigerte Antriebsdynamik abgestimmt. Unabhängig davon kann der Fahrer die akustische Präsenz des Motors durch Druck auf den M Sound Control Taster auf der Mittelkonsole reduzieren.

Einzigartig im Segment: 6-Gang Handschaltgetriebe.

Ein klassisches Performance-Erlebnis bietet die Motor-Getriebe-Kombination der Modelle BMW M3 Limousine und BMW M4 Coupé. Ihr manuelles 6-Gang Getriebe stellt ein im Wettbewerbsumfeld der neuen High-Performance-

Automobile einzigartiges Angebot dar. Traditionell ermöglicht die Handschaltung eine besonders intensive Interaktion zwischen Fahrer und Fahrzeug. Kurze und exakt definierte Schaltwege optimieren den Bedienkomfort und die Präzision bei der Auswahl der für die jeweilige Fahrsituation idealen Fahrstufe. Der Schaltassistent fördert Komfort und Fahrstabilität in besonders dynamischen Fahrsituationen. Mit einer Anschlussdrehzahlregelung stellt er schlupffreies Einkuppeln nach dem Herunterschalten beim Anbremsen vor Kurven sicher. Der Schaltassistent kann im iDrive Menü deaktiviert werden.

Die Spreizung und die Übersetzungsverhältnisse des 6-Gang Handschaltgetriebes sind perfekt auf die Leistungscharakteristik des Motors abgestimmt. Dadurch lassen sich extrem sportliche Beschleunigungsvorgänge mit der jeweils optimalen Anschlussdrehzahl und mit maximaler Dynamik vollziehen. Im Vergleich zum Schaltgetriebe der Vorgängermodelle wurde ausserdem die Kupplungsglocke neu konstruiert und durch eine gewichtsoptimierte Bauweise auf die Anforderungen des neuen, besonders leistungsstarken Motors abgestimmt. Das niedrige Gesamtgewicht ist ein weiteres Merkmal der Handschaltung. In der Summe aller Komponenten ergibt sich eine Gewichtseinsparung von rund 25 Kilogramm im Vergleich zum 8-Gang M Steptronic Getriebe für die Competition Modelle.

Serienmässig in den Competition Modellen: 8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic.

Die besonders kraftvolle Ausführung des Reihensechszylinder-Motors für die Competition Modelle überträgt ihr Antriebsmoment serienmässig an ein 8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic. Die speziell für die neue BMW M3 Competition Limousine und das neue BMW M4 Competition Coupé entwickelte Automatik zeichnet sich durch eine präzise auf die Motorcharakteristik abgestimmte Gangabstufung und eine besonders hohe Schaltdynamik aus. Die grosse Spreizung der Fahrstufen unterstützt effizienzoptimiertes Fahren bei niedrigen Motordrehzahlen und ermöglicht zugleich eine besonders vehemente Steigerung der Zugkraft aus niedrigen Geschwindigkeiten heraus. Eine weiterentwickelte Wandlertechnologie reduziert Drehungleichförmigkeiten und ermöglicht eine besonders direkte Anbindung an den Motor. Die Wandlerüberbrückungskupplung des Getriebes ist bereits unmittelbar nach dem Anfahren zu 100 Prozent geschlossen.

Das M Steptronic Getriebe ermöglicht vollautomatische Gangwechsel ebenso wie manuelles Schalten mit sequenzieller Fahrstufenwahl. Dafür stehen neben dem neugestalteten Gangwahlschalter serienmässig auch Schaltwippen

am Lenkrad zur Verfügung. Durch Betätigung einer der Schaltwippen kann der Fahrer auf spontane Weise temporär vom automatisierten in den manuellen Modus wechseln. Im manuellen Modus sind für spontanes Beschleunigen aus konstanter Fahrt auch Mehrfach-Rückschaltungen bis zum niedrigsten fahrbaren Gang möglich. Dazu muss der Fahrer gleichzeitig mit der Vollgas-Anforderung über das Fahrpedal die linke Schaltwippe ziehen. Beim Beschleunigen im manuellen Modus wird auch beim Ausdrehen des Motors keine Zwangshochschaltung ausgelöst. Im automatisierten Modus wird sportliches Anbremsen vor Kurven durch eine automatische Drehzahlانpassung während des Herunterschaltens unterstützt. Durch dieses Zwischengas wird das beim dynamischen Fahren unerwünschte Schleppmoment des Motors reduziert.

Die Schaltcharakteristik des Getriebes lässt sich mit dem in den Gangwahlschalter integrierten Drivelogic Taster variieren. Sowohl im automatisierten als auch im manuellen Modus stehen drei deutlich voneinander unterscheidbare Stufen zur Auswahl. Neben einer komfortorientierten und einer auf sportliches Fahren ausgelegten Abstimmung kann der Fahrer auch eine für den Rennstreckeneinsatz optimierte Ausprägung der Schaltcharakteristik aktivieren.

**Premiere in der BMW M3 Limousine und im BMW M4 Coupé:
Allradsystem M xDrive optimiert Traktion und Performance.**

Erstmals in der Geschichte der Modelle BMW M3 und BMW M4 steht voraussichtlich von Sommer 2021 an für die Hochleistungs-Sportwagen ein Allradsystem als Alternative zum traditionellen Hinterradantrieb zur Verfügung. Die Kraftübertragung auf alle vier Räder bietet neue Möglichkeiten, die überragende Kraft des Motors mit maximaler Wirkung in Fahrdynamik zu verwandeln. Der modellspezifisch weiterentwickelte Allradantrieb M xDrive verfügt über eine neue, besonders schnell und präzise agierende Regelung für die variable Verteilung des Antriebsmoments zwischen den Vorder- und den Hinterrädern. Das Fahrerlebnis, das dadurch entsteht, ist von begeisternder Agilität und einem auch in hochdynamischen Fahrsituationen beeindruckend souveränen Handling geprägt. Die aufgrund der variablen Kraftverteilung optimierte Traktion führt zu einem deutlich gesteigerten Spurtvermögen. Dank der M typischen hinterradbetonten Auslegung des Systems erreichen Fahrstabilität und Dynamik bei besonders sportlicher Kurvenfahrt ein zuvor unerreichtes Niveau.

Das System M xDrive wird mit ebenfalls modellspezifisch konstruierten Gelenk- und Abtriebswellen zur Übertragung des Antriebsmoments an die Räder sowie mit einem Aktiven M Differenzial im Hinterachsgetriebe kombiniert. Das Antriebsmoment wird von der elektronisch gesteuerten

Lamellenkupplung des Verteilergetriebes stufenlos und vollvariabel zwischen den Vorder- und den Hinterrädern sowie vom Aktiven M Differenzial ebenso bedarfsgerecht zwischen den beiden Hinterrädern verteilt. So ist gerade im sportlichen Einsatz oder auf unterschiedlich griffigen Fahrbahnen ein spürbares Plus an Traktion, Agilität und Fahrstabilität gewährleistet. Ein präzise aufeinander sowie auf die jeweilige Fahrsituation abgestimmtes Zusammenwirken beider Systeme wird durch die Vernetzung mit der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) gewährleistet. Für besonders schnelle Reaktionen auf veränderte Fahrsituationen verfügt das Verteilergetriebe ausserdem über eine integrierte Regulierung des Radschlupfs. Dadurch kann es gewisse Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse besonders schnell und auf direktem Wege ohne Rückkopplung mit der zentralen Steuerung ausgleichen.

In normalen Fahrsituationen leitet das System die Antriebskraft vollständig an die Hinterräder. Erst wenn diese an die Grenzen der Kraftübertragung gelangen, werden auch die Vorderräder einbezogen. Mit dieser eigenständigen Auslegung unterstützt das Allradsystem die klassische und für BMW M Automobile charakteristische Fahrfreude. Darüber hinaus kann der Fahrer über das Setup Menü die Kraftverteilung bedarfsgerecht konfigurieren. In der Grundeinstellung 4WD geht die hinterradbetonte Kraftübertragung mit souveräner Traktion und präzise kontrollierbaren Handlingeigenschaften einher. Für gesteigerte Agilität sorgt der Modus 4WD Sport, in dem ein höherer Anteil des Antriebsmoments an die Hinterräder geleitet wird. Auf diese Weise werden auch kontrollierte Drifts möglich, bei denen das Fahrzeug dank des M typischen linearen Querkraftaufbaus mühelos beherrschbar bleibt. Für maximale Dynamik auf der Rennstrecke wurde der Modus 4WD Sport präzise auf die Grip-Eigenschaften der optional verfügbaren Performance-Bereifung abgestimmt. Bei deaktiviertem DSC steht ausserdem der Modus 2WD zur Verfügung. Diese Einstellung verhilft routinierten Fahrer durch die ausschliessliche Übertragung des Antriebsmoments an die Hinterräder und den Verzicht auf stabilisierende Eingriffe der Regelsysteme zu einem besonders puristischen Fahrerlebnis.

Fahrwerk. M typische Präzision, maximale Individualisierung.



Die gegenüber den Vorgängermodellen deutlich gesteigerten Performance-Eigenschaften der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé sind das Resultat eines mit dem Rennsport-Knowhow der BMW M GmbH zusammengestellten Gesamtpakets, das neben dem Motor und den weiteren Bestandteilen der Antriebstechnik auch die hinsichtlich Steifigkeit und Aerodynamik optimierte Karosserie und eine modellspezifisch konfigurierte und abgestimmte Fahrwerkstechnik umfasst. Eine ideale Basis dafür bieten die Fahrzeugkonzepte von Limousine und Coupé. Ein langer Radstand und grosse Spurweiten, ein tiefer Fahrzeugschwerpunkt und eine harmonisch im Verhältnis von nahezu 50 : 50 ausgeglichene Achslastverteilung schaffen ideale Voraussetzungen für eine konsequent auf Fahrdynamik ausgelegte Charakteristik der beiden Hochleistungs-Sportwagen.

Karosserie und Fahrwerksanbindung weisen modellspezifische Massnahmen zur Steigerung der Torsionssteifigkeit auf. Auch die Kinematik und Elastokinematik der Fahrwerkskomponenten ist darauf ausgelegt, die für BMW M Automobile typische Einheit aus Dynamik, Agilität und Präzision im Fahrverhalten zu gewährleisten. Die ideale Kombination aus hochdynamischer Performance und ausgewogener Alltagstauglichkeit wurde mit intensiven Abstimmungsfahrten auf dem Erprobungsgelände der BMW Group im südfranzösischen Miramas, im Wintertestzentrum im schwedischen Arjeplog sowie auf der Nordschleife des Nürburgrings und weiteren Rennstrecken ermittelt. Dabei flossen wichtige Erkenntnisse aus dem Rennsport unmittelbar in die Entwicklung ein. Die Abstimmung der neuen High-Performance-Modelle für die Strasse erfolgte teilweise parallel zum Testprogramm des neuen BMW M4 GT3. Das auf der Basis des neuen BMW M4 Coupé entwickelte Wettbewerbsfahrzeug geht von der Saison 2022 an bei Langstrecken- und Sprintrennen an den Start.

Ein Adaptives M Fahrwerk mit elektronisch geregelten Stossdämpfern gehört zur Serienausstattung der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé. Erstmals verfügen die Hochleistungs-Sportwagen über ein integriertes Bremssystem, das in seiner M spezifischen Ausführung die Darstellung zweier unterschiedlicher Kennlinien für das Ansprechverhalten und das Pedalgefühl ermöglicht. Einen weiteren Beitrag zur Individualisierung des sportlichen Fahrerlebnisses leistet die neuartige Funktion M Traction

Control. Mit ihr lässt sich die neue integrierte Antriebsschlupfbegrenzung des Fahrstabilitätssystems DSC (Dynamische Stabilitäts Control) in zehn Stufen an die persönlichen Vorlieben und Bedürfnisse des Fahrers anpassen.

Extrem steife Karosseriestruktur, M spezifische Verstrebungen.

Ein umfangreiches Paket aus exakt aufeinander abgestimmten Fahrdynamikstreben steigert die Längs- und Torsionssteifigkeit der Karosseriestruktur. Im Bereich des Vorderwagens beinhaltet es spezifische Verbindungen der Federbeindome untereinander sowie mit dem Frontend und der Stirnwand zur Verstärkung. Vertikale Streben binden die Versteifungselemente des Motorraums an den Vorderachsträger an, dessen Abstützbasis ausserdem von einem spezifischen Anbindungspunkt im unteren Bereich der A-Säule erhöht wird. Zusätzlich wird der M spezifisch aus Aluminium gefertigte Vorderachsträger durch ein einteiliges Aluminium- Schubfeld mit integrierten Schwellerstreben versteift. Im mittleren und hinteren Bereich kommen modellspezifische Unterflurverstrebungen einschliesslich Querbrücke, eine Gepäckraumversteifung und ein eigenständiger, starr mit der Karosserie verbundener Hinterachsträger zum Einsatz.

Die M spezifische Ausführung der Doppelgelenk-Federbeinvorderachse umfasst neuentwickelte Aluminium-Querlenker mit Kugelgelenken, eine ebenfalls aus Aluminium bestehende Zugstrebe mit neu konzipierter Lagerung, ein geschmiedetes Schwenklager mit eigenständiger Federbeinklemmung und besonders sturzsteife Radlager in Leichtbauweise. Die eigenständige Achskinematik, besonders grosse Nachlauf- und Spreizungswerte und ein abgesenktes Rollzentrum ermöglichen eine M typische Kombination aus extremer Fahrdynamik und ausgewogenen Komforteigenschaften für Alltagsverkehr und Langstreckenfahrten. Mit modellspezifisch konstruierten Komponenten erfüllt auch die Fünflenker-Hinterachse die aussergewöhnlich hohen fahrdynamischen Anforderungen, die für Hochleistungs-Sportwagen gelten. Radträger und Querlenker wurden neu entwickelt, um das präzise Fahrverhalten auch in besonders dynamischen Situationen zu gewährleisten.

Darüber hinaus wird die Übertragung von Seitenführungskräften durch die im Vergleich zu den Vorgängermodellen deutlich grösseren Werte für die Spurweite vorn und die Reifenbreiten sowie durch spezifische Radsturzwerte optimiert. Insgesamt ist das in der neuen BMW M3 Limousine und im neuen BMW M4 Coupé erlebbare M Feeling von extrem präzisen Reaktionen auf jede Lenkradbewegung und einem bis in den Grenzbereich hinein neutralen Eigenlenkverhalten sowie von einem über den gesamten

Querbeschleunigungsbereich linearen Aufbau von Querkräften und maximaler Fahrstabilität auch in hochdynamischen Situationen gekennzeichnet.

M Servotronic Lenkung mit variabler Übersetzung.

Die hohe Torsionssteifigkeit des Vorderwagens ermöglicht ein aussergewöhnlich spontanes und präzises Ansprechen auf Lenkbefehle. Bei den Modellen mit M xDrive sorgt die M spezifische Vorderachs-Kinematik auch für eine massgebliche Reduzierung der Antriebseinflüsse auf die Lenkung. Alle Modellvarianten der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé sind mit einer M Servotronic Lenkung ausgestattet. Sie vereint die Funktionen einer geschwindigkeitsabhängigen Lenkkraftunterstützung und einer variablen Lenkübersetzung. Dadurch stellt die M spezifische Ausführung der elektromechanischen Zahnstangenlenkung in jeder Fahrsituation die passenden Lenkmomente bereit. Dynamische Kurvenfahrt wird mit präzisem Einlenken und einer feinfühligem Übertragung der Lenkradbewegungen unterstützt, während bei niedrigen Geschwindigkeiten ein komfortables Rangieren und Einparken ermöglicht wird.

Die variable, vom jeweiligen Lenkwinkel abhängige Übersetzung unterstützt den souveränen Geradeauslauf ebenso wie das spontane Einlenken und die hohe Zielgenauigkeit in Kurven. Sind die Räder bereits stark eingeschlagen, verengt sich die Verzahnung der Lenkübersetzung, sodass die anschliessend erforderlichen Lenkbewegungen geringer ausfallen. Auf kurvenreichen Strassen wirkt das Fahrzeug dadurch besonders handlich, Ein- und Ausparkmanöver werden mit deutlich geringerem Lenkaufwand absolviert. Im M Setup Menü kann der Fahrer zwei Lenkungs-Kennlinien aufrufen. Im Modus COMFORT steht ein leichtgängiges Lenkgefühl mit gleichzeitig präziser Rückmeldung im Vordergrund. In der Einstellung SPORT werden die Rückmeldungen ebenso wie die erforderlichen Lenkkräfte spürbar verstärkt, um maximale Präzision in dynamischen Fahrsituationen zu gewährleisten.

Adaptives M Fahrwerk mit elektronisch geregelten Dämpfern.

Für eine Optimierung des Fahrbahnkontakts und der Traktion in jeder Fahrsituation sorgen die elektronisch geregelten Stossdämpfer des Adaptiven M Fahrwerks, das zur Serienausstattung aller Modellvarianten der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé gehört. Die Steuerung des Systems ermittelt mithilfe von Sensoren permanent sowohl die Bewegungen der Karosserie als auch den Fahrbahnzustand und die Lenkbewegungen. Elektromagnetisch angesteuerte Ventile erzeugen innerhalb von wenigen Millisekunden stufenlos und radindividuell die jeweils passenden Dämpferkräfte. Dabei werden eine optimale Abstützung und

Anbindung des Aufbaus mit umfassend gedämpften Radschwingungen für hohen Langstreckenkomfort kombiniert.

Die Grundcharakteristik der Dämpfer kann über das M Setup Menü beeinflusst werden. Dabei stehen drei Modi mit einem jeweils eigenen Kennfeld zur Auswahl. Im Modus COMFORT wird ein für den Alltagsverkehr und Langstreckenfahrten optimierter harmonischer Ausgleich von Fahrbahnunebenheiten gewährleistet. Die spürbar straffere Dämpferabstimmung im Modus SPORT wurde bei intensiven Tests auf der Nordschleife des Nürburgrings abgestimmt. Für höchste Performance auf ebenen Rennstrecken wurde die Dämpferkraft-Regelung im Modus SPORT PLUS optimiert. Sie unterstützt hochdynamisches Fahren mit maximaler Längs- und Querschleunigung.

Integriertes Bremssystem mit zwei Kennlinien für das Pedalgefühl.

Optimierte Verzögerungsleistungen und ein herausragender Bedienkomfort mit exakter Dosierbarkeit und zwei individuell wählbaren Kennlinien für das Pedalgefühl und das Ansprechverhalten zeichnen die für die jüngste Generation der High-Performance-Modelle neuentwickelte M Compound Bremsanlage aus. Die serienmässige Ausführung umfasst Sechs-Kolben-Festsattel-Bremsen mit 380 Millimeter grossen Scheiben vorn und Ein-Kolben-Faustsattel-Bremsen einschliesslich Feststellbremse mit 370 Millimeter grossen Scheiben hinten. Ihre Bremssättel sind serienmässig in Blau metallic sowie auf Wunsch in Schwarz oder Rot lackiert und tragen das M Logo. Optional wird eine M Carbon-Keramik Bremsanlage angeboten, die eine nochmals gesteigerte Bremsleistung, eine noch höhere Fading- Stabilität und thermische Standfestigkeit sowie eine besonders hohe Verschleissfestigkeit aufweist. Ihre in der Farbe Gold metallic lackierten Bremssättel werden mit 400 Millimeter grossen Scheiben an den Vorder- und 380 Millimeter grossen Scheiben an den Hinterrädern kombiniert.

Gemeinsames Merkmal beider Varianten ist das integrierte Bremssystem. Mit dieser innovativen Technologie werden die Funktionen Bremsbetätigung, Bremskraftverstärkung und Bremsregelung in einem kompakten Modul vereint. Die Auslösung des jeweils erforderlichen Bremsdrucks erfolgt mithilfe eines elektrischen Aktuators. Dieses Prinzip steigert die Dynamik bei der Erzeugung von Bremsdruck und gewährleistet ausserdem deutlich schnellere und präzisere Eingriffe der Fahrstabilitätsregelung. Das integrierte Bremssystem passt die Verzögerungsleistung besonders präzise an den Fahrerwunsch an und liefert ihm eine Rückmeldung, die weder von Fahrbahnässe noch von starker Querschleunigung oder hohen Bremsentemperaturen beeinträchtigt wird. Dadurch wird dem Fahrer in jeder Situation ein souveränes Pedalgefühl vermittelt.

Die M spezifische Ausführung des integrierten Bremssystems ermöglicht ausserdem die Darstellung zweier Kennlinien für das Pedalgefühl. Im Modus COMFORT und im Modus SPORT werden jeweils unterschiedliche Verhältnisse zwischen der Fahrzeugverzögerung und der für den Fahrer spürbaren Pedalkraft erzeugt. Auf diese Weise kann sich der Fahrer beim Bremsvorgang zwischen einer komfortorientierten und einer besonders direkten und spontanen Rückmeldung entscheiden. Die Auswahl der Kennlinie erfolgt über das M Setup Menü.

M Leichtmetallräder mit grösserem Durchmesser an der Hinterachse.

Zur Serienausstattung der neuen BMW M3 Limousine, des neuen BMW M4 Coupé sowie der Competition Modelle mit Hinterradantrieb gehören neugestaltete, geschmiedete M Leichtmetallräder in der Grösse 18 Zoll an der Vorder- und 19 Zoll an der Hinterachse. Das Reifenformat beträgt 275/40 ZR18 vorn und 285/35 ZR19 hinten. Die mit dem Allradsystem M xDrive ausgestatteten Competition Modelle erhalten serienmässig geschmiedete M Leichtmetallräder im Format 19 Zoll vorn und 20 Zoll hinten mit Reifen in den Grössen 275/35 ZR19 und 285/30 ZR20. Glanzgedrehte Felgenränder betonen die Grösse der Leichtmetallräder. Rad- Reifen-Kombinationen in diesen Formaten werden optional auch für die Modelle mit Hinterradantrieb angeboten. Die Auswahl umfasst auch eine speziell für den Rennstrecken-Einsatz konzipierte Performance-Bereifung.

Die Verwendung besonders grosser Räder und Reifen an der Hinterachse bietet zusätzliche Möglichkeiten, das hohe fahrdynamische Potenzial des jeweiligen Fahrzeugs durch eine besonders umfassende Übertragung von Seitenführungskräften weiter auszuloten. Sie hat sich unter anderem bei den mit zahlreichen vom Rennsport inspirierten Technologie-Innovationen ausgestatteten Sondermodellen BMW M4 GTS und BMW M4 CS aus der Vorgängergeneration der Hochleistungs-Sportwagen bewährt.

DSC mit M Dynamic Mode und zehnstufiger Traktionskontrolle.

Mit dem Einsatz eines integrierten Bremssystems werden die Funktionen der Fahrstabilitätsregelung DSC in der neuen BMW M3 Limousine und im neuen BMW M4 Coupé weiter optimiert. Da auch die Bremsregelung in das zentrale Modul des Systems integriert ist, erfolgen ihre korrigierenden Eingriffe mit gesteigerter Dynamik und Präzision. Neben dem Antiblockiersystem (ABS) und der Kurvenbremsunterstützung Cornering Brake Control (CBC), deren M spezifische Abstimmung eine maximale Zielgenauigkeit bei extrem sportlicher Fahrweise begünstigt, werden auch die Stabilitätsregelung zur Vermeidung von Über- oder Untersteuern sowie die Funktionen Automatic Differential Brake (ADB-X), Bremsassistent, Trockenbremsen und

Anfahrassistent vom integrierten Bremssystem unterstützt. Bei den Competition Modellen kommt die Funktion Automatic Hold hinzu.

Auch die stabilisierenden Eingriffe in die Motorleistung können aufgrund der neukonzipierten Regelungssystematik noch präziser ausgeführt werden. Mit der Einführung einer integrierten Begrenzung des Antriebsschlupfs wird eine spürbar feinfühligere Regelung der Beschleunigung auf nassem, verschneitem oder vereistem Untergrund beziehungsweise auf Fahrbahnen mit uneinheitlichen Reibwerten bewirkt. Die Schlupfregelung wurde vom Steuergerät der Fahrstabilitätsregelung DSC in die Motorsteuerung verlagert. Dadurch erfolgt die Leistungsregelung mit einer bis zu 10-fach höheren Frequenz als bisher. Motorleistungsbegrenzende Eingriffe als Folge übermässig hoher und nicht in Vortrieb übertragbarer Drehzahl- und Drehmomentwerte können so bereits proaktiv vermieden werden. So lassen sich Beschleunigungsvorgänge auf widrigem Untergrund erheblich harmonischer und souveräner vollziehen. Da die Fahrstabilitätsregelung auch mit dem Aktiven M Differenzial und in den mit M xDrive ausgestatteten Modellen zusätzlich mit dem Allradsystem vernetzt ist, sind ihre stabilisierenden Eingriffe in das Bremssystem und die Motorleistung nur in extremen Situationen erforderlich.

Mit einer Taste auf der Mittelkonsole kann der Fahrer auch in der neuen BMW M3 Limousine und im neuen BMW M4 Coupé alternativ zur Grundeinstellung auch den M Dynamic Mode aktivieren. Dieser Modus lässt grösseren Radschlupf zu und ermöglicht dadurch ein besonders sportliches Fahrerlebnis einschliesslich kontrollierter Drifts bei dynamischer Kurvenfahrt. Ebenfalls per Tastendruck lässt sich der Modus DSC off auswählen.

Darüber hinaus steht in Verbindung mit der Option M Drive Professional die neue Funktion M Traction Control zur Verfügung. Diese in der neuen BMW M3 Limousine und im neuen BMW M4 Coupé erstmals präsentierte Form der Traktionskontrolle ermöglicht es dem Fahrer, die Eingriffsschwellen der Radschlupfbegrenzung individuell festzulegen. Dabei stehen im entsprechenden Menü des Bediensystems iDrive zehn Stufen zur Auswahl, in denen ein jeweils exakt definiertes Mass an Schlupf an den Antriebsrädern zugelassen wird. Die neue Konfigurationsmöglichkeit für die Traktionsregelung versetzt den Fahrer in die Lage, je nach Fahrsituation, Untergrundbeschaffenheit und persönlicher Präferenz die ideale Balance aus rennsportlicher Performance und Fahrstabilität zu erzeugen. So kann er sich beispielsweise beim Einsatz auf der Rennstrecke behutsam an den fahrphysikalischen Grenzbereich herantasten und durch eine stufenweise Reduzierung der Regeleingriffe das perfekte Setup für kontrollierte Driftmanöver bei dynamischer Kurvenfahrt festlegen.

Design. Ausdrucksstark und emotional bewegend.



Im Erscheinungsbild der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé spiegelt sich die vom Rennsport inspirierte Charakteristik der Fahrzeuge authentisch wider. Ihr Exterieurdesign unterscheidet sich deutlicher als in früheren Modellgenerationen von der BMW 3er Limousine und vom BMW 4er Coupé, die als Basis für die BMW M Automobile der Premium-Mittelklasse dienen. Mit ihrer ausdrucksstarken und emotional bewegendem Ästhetik setzen sie in ihrem Wettbewerbsumfeld ein klares Signal für überlegene Performance.

Die ebenso kraftvolle wie klare Flächengestaltung und die präzise, aerodynamisch optimierte Linienführung bringen das sportliche Potenzial der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé auf den ersten Blick zur Geltung. M spezifische Designmerkmale, die sich konsequent an den funktionalen Erfordernissen von Hochleistungs-Sportwagen orientieren, werden harmonisch in die moderne Formensprache integriert. „Das Design ist konsequent funktionsgetrieben, puristisch und kompromisslos reduziert“, sagt Adrian van Hooydonk, Leiter BMW Group Design. „Gleichzeitig macht es den jeweiligen Fahrzeugcharakter auf höchst emotionale Weise erlebbar.“

Exklusive Aussenlackierungen, die grossen M Leichtmetallräder und das optionale M Carbon Exterieur Paket setzen Akzente für ausdrucksstarke Sportlichkeit. Eine ergonomisch optimierte Gestaltung und das moderne Premium-Ambiente verhelfen auch dem Interieur der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé zu einer faszinierenden Ausstrahlung. Das fahrerorientierte Cockpit gewinnt durch M spezifische Akzente zusätzlich an Rennsport-Flair.

Mit ihren modellspezifischen Aussenabmessungen weisen die beiden BMW M Automobile die für Hochleistungssportwagen idealen Proportionen auf. Beide Modelle kommen auf eine gegenüber ihren Vorgängern um jeweils 122 auf 4 794 Millimeter gewachsene Länge und einen um 45 auf 2857 Millimeter erweiterten Radstand. Die neue BMW M3 Limousine weist ausserdem eine um 26 auf 1903 Millimeter gesteigerte Breite und eine Höhe von 1 433 Millimetern auf. Ihr Wachstum im Vergleich zur neuen BMW 3er Limousine beläuft sich auf 85 Millimeter in der Länge und 75 Millimeter in der Breite bei einer um 2 Millimeter geringeren Fahrzeughöhe.

Das neue BMW M4 Coupé legt gegenüber dem Vorgängermodell um 17 auf 1887 Millimeter in der Breite und um 5 auf 1 393 Millimeter in der Höhe zu. Es ist ausserdem 24 Millimeter länger, 40 Millimeter breiter und 10 Millimeter höher als das neue BMW 4er Coupé.

Eigenständiger Auftritt von der M spezifischen Niere über die ausgestellten Schweller bis zum serienmässigen Carbon-Dach.

Der eigenständige Auftritt der BMW M Automobile ist aus jeder Perspektive sofort erkennbar. Bei der Gestaltung der Fahrzeugfront fällt die Differenzierung vor allem bei der neuen BMW M3 Limousine extrem deutlich aus. Sie verfügt ebenso wie das neue BMW M4 Coupé über eine grosse, vertikal ausgerichtete und weit nach unten reichende BMW Niere, die eindrucksvoll den hohen Kühlluftbedarf des dahinter angeordneten Motors signalisiert. Die BMW Niere ist rahmenlos und vollständig in Schwarz ausgeführt. Ihre horizontal angeordneten M typischen Doppellamellen tragen jeweils einen Modellschriftzug. Zu beiden Seiten der Niere wird die Kühlung von Antrieb und Bremsanlage mithilfe von weiteren grossformatigen Einlässen optimiert. Die zweigeteilten Öffnungen – Bremsluftschächte jeweils innen, Luftzufuhr für die ausgelagerten Wasserkühler aussen – sind serienmässig mit einem Wabenmustergitter abgedeckt. An den äusseren Rändern der Frontschürze betonen die vertikal gestalteten Einlässe für die Air Curtains mit integrierten, aerodynamisch wirksamen Flics die Breite des Fahrzeugs.

Sämtliche Linien der Frontschürze und der Motorhaube laufen auf die BMW Niere zu. Dies gilt auch für die Konturen der auffällig flachen Scheinwerfer. Die Serienausstattung der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé umfasst Voll-LED-Scheinwerfer mit U-förmigen Lichtleitern für das Tagfahrlicht. Optional stehen Adaptive LED-Scheinwerfer mit BMW Laserlicht einschliesslich blendfreiem Fernlichtassistenten BMW Selective Beam zur Verfügung. Sie sind an blauen Einlegern am oberen Rand der Scheinwerfereinheiten zu erkennen. Zu ihrem Funktionsumfang gehören das Abbieglicht und das adaptive Kurvenlicht mit einer variablen, für Stadtverkehrs- und Autobahnfahrten optimierten Fahrbahnausleuchtung. Bei Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h erhöht das BMW Laserlicht die Reichweite des Fernlichts auf bis zu 550 Meter und folgt dabei dynamisch dem Strassenverlauf. Als weitere Option werden BMW Individual Leuchten Shadow Line mit abgedunkelten Einlegern an den oberen Rändern angeboten.

Die elegante Silhouette des neuen BMW M4 Coupé wird ebenso wie die kraftvoll modellierte Seitenpartie der neuen BMW M3 Limousine von wenigen Linien strukturiert und mit M typischen Details kombiniert. Auffälligstes Designmerkmal neben den markant ausgeformten Radhäusern sind die

weit ausgestellten Seitenschweller. Sie bilden gemeinsam mit den ebenfalls weit nach aussen ragenden Aufsätzen von Front- und Heckschürze ein einheitlich in hochglänzendem Schwarz gehaltenes und das gesamte Fahrzeug umlaufendes Band. Das vom Rennsport inspirierte und einst schon beim BMW M3 der ersten Generation eingesetzte Karosserieelement fördert den Abtrieb im Bereich des Unterbodens und ergänzt damit wirkungsvoll die zahlreichen Details zur Optimierung der aerodynamischen Balance, zu denen unter anderem die Frontspoilerlippe, die Aero Flics für die Air Curtains und die Strebenabdeckungen gehören. Optisch unterstreichen die markanten Seitenschweller den Eindruck eines leicht und flach auf der Fahrbahn liegenden Fahrzeugs.

M spezifisch sind sowohl die vorderen Seitenwände als auch die hinteren Radhäuser beider Modelle besonders breit ausgeführt. So entsteht Raum für die grossen Spurweiten und die gross dimensionierten Räder, die zur faszinierenden Kurvendynamik beitragen. Die charakteristischen M Kiemen sind harmonisch in die markante Flächengestaltung der vorderen Seitenwände integriert. Die ebenfalls M spezifischen Aussenspiegel weisen eine aerodynamisch optimierte Kontur auf. Sie sind serienmässig in Wagenfarbe und bei den Competition Modellen in hochglänzendem Schwarz lackiert.

Serienmässig verfügen sowohl die neue BMW M3 Limousine als auch das neue BMW M4 Coupé über ein aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) gefertigtes Dach. Der Einsatz des besonders leichten Hightech-Werkstoffs führt zu einer Verlagerung des Fahrzeugschwerpunkts nach unten und fördert damit die Agilität beider Modelle. Zwei in Längsrichtung über das Carbon-Dach verlaufende Finnen optimieren die Luftströmung ebenso wie der Heckspoiler, der in Wagenfarbe beziehungsweise bei den Competition Modellen in hochglänzendem Schwarz lackiert ist und eine mittige Einkerbung aufweist. Ein bei allen Modellvarianten schwarzer Heckdiffusor fasst die charakteristischen, jeweils 100 Millimeter grossen Endrohrpaare der Abgasanlage ein. Die Endrohre sind bei den Competition Modellen serienmässig und bei den übrigen Varianten optional in Schwarzchrom gehalten. Markante Finnen, die exakt auf einer Linie mit den entsprechenden Luftführungselementen des Dachs liegen, und die mit dem Heckschürzenaufsatz verbundene Einfassung in hochglänzendem Schwarz runden die kraftvolle Ausstrahlung ab. Die flachen, mit L-förmigen Schlusslichtern ausgestatteten und stilvoll abgedunkelten Heckleuchten ragen weit in die Seitenpartien hinein und betonen damit zusätzlich die Breite der beiden Hochleistungs-Sportwagen. Sämtliche Lichtfunktionen sind serienmässig in LED-Technik ausgeführt. Mit der Kontur der vertikal

angeordneten Reflektoren am äusseren Rand der Schürze wird das Erscheinungsbild der vorderen Air Curtains aufgegriffen.

Exklusive Aussenfarben, optionales M Carbon Exterieur Paket.

Für die Karosserielackierung der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé werden die neuen, exklusiven Aussenfarben Sao Paulo Gelb uni, Torontorot metallic und Isle of Man Grün metallic angeboten, die das expressive Exterieurdesign zusätzlich unterstreichen. Ausserdem stehen die Varianten Alpinweiss uni, Saphirschwarz metallic, Skyscraper Grey metallic, Brooklyn Grey metallic und Portimaoblau metallic zur Verfügung. Für zusätzliche Vielfalt und besonders ausdrucksstarke Akzente sorgt die bereits zur Markteinführung verfügbare Auswahl an BMW Individual Lackierungen, die auch mehrere matt schimmernde Frozen Varianten umfasst. Mit der Option BMW Individual Hochglanz Shadow Line mit erweiterten Umfängen sind auch bei der neuen BMW M3 Limousine und beim neuen BMW M4 Coupé die Aussenspiegel, der Heckspoiler und die Endrohre in hochwertig dunkler Farbgebung gestaltet. Ebenso können die Competition Modelle auf Wunsch mit Aussenspiegeln und einem Heckspoiler in Wagenfarbe sowie mit Chrom-Endrohren ausgestattet werden.

Optional ist für die neuen High-Performance-Automobile auch ein jeweils modellspezifisches M Carbon Exterieur Paket erhältlich. Die besonders hochwertig gefertigten und gewichtsoptimierten Komponenten bringen den Rennsport-Charakter beider Modelle auch optisch noch intensiver zur Geltung. Das M Carbon Exterieur Paket umfasst Einleger für die neugestalteten, weit geöffneten vorderen Lufteinlässe und einen Heckdiffusor mit jeweils eigenständiger Geometrie sowie Aussenspiegelkappen und einen Heckspoiler aus CFK.

Interieur: Ergonomisch perfekt gestaltetes Ambiente für intensives M Feeling.

Die aktuelle, in der neuen BMW 3er Reihe und im neuen BMW 4er Coupé eingeführte Formensprache für die Interieurgestaltung findet in den beiden High-Performance-Modellen ihre sportlichste Ausprägung. Klar strukturierte Flächen und das ergonomisch perfekt gestaltete Cockpit lenken die Konzentration ganz auf das intensive Fahrerlebnis. M typisch finden sich rote Farbakzente an den M Tasten am M Lederlenkrad sowie am Start-/ Stop-Knopf auf der Mittelkonsole. Der Gangwahlschalter der Competition Modelle weist neben einer Lederoberfläche mit eingepprägtem M Logo und Nähten in den Farben der M GmbH sowie der Drivelogic Wippe auch einen markanten Durchbruch auf, der durch die integrierte Wasserfall-Beleuchtung zusätzlich hervorgehoben wird.

Zum puristischen Sportwagen-Flair tragen auch der anthrazitfarbene BMW Individual Dachhimmel und die Interieurleisten in der serienmässigen Ausführung Schwarz hochglänzend bei. Alternativ wird die Variante Aluminium Tetragon angeboten. In Verbindung mit den ebenfalls als Sonderausstattung erhältlichen Interieurleisten Carbon Fibre hochglänzend sind auch die Einleger des M Lederlenkrads und die Schaltwippen der Competition Modelle in Carbon-Ausführung gestaltet. Zusätzlich weisen die Carbon-Schaltwippen eine eigenständige, besonders dynamische Geometrie auf. Das besonders exklusive Angebot von BMW Individual umfasst Interieurleisten in den Varianten Pianolack Schwarz und Aluminiumgewebe hochglänzend sowie die Edelholzausführung Fineline Schwarz mit Silbereffekt offenporig.

Zur Serienausstattung der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé gehören neuentwickelte M Sportsitze und die Lederausstattung Merino Feinnarbe mit erweiterten Umfängen. Sie ist ebenso wie die optionale Volllederausstattung Merino Feinnarbe in den Farbkombinationen Schwarz mit Akzenten in Anthrazit, Silverstone/Schwarz mit Akzenten in Anthrazit, Kyalami Orange/Schwarz mit Akzenten in Schwarz und Yas Marina Blau/Schwarz mit Akzenten in Gelb erhältlich. Alternativ dazu werden auch eine BMW Individual Lederausstattung Merino mit erweiterten Umfängen und eine BMW Individual Volllederausstattung in den Varianten Fjordblau/Schwarz, Fionarot/Schwarz, Tartufo und Elfenbeinweiss angeboten. Die M Sportsitze verfügen über ausgeprägte Seitenwangen, integrierte Kopfstützen und einen beleuchteten Modellschriftzug. Mit einer feinen, M spezifischen Perforation, die die Wirkung der optionalen Sitzbelüftung unterstützt, und je nach gewählter Variante zusätzlich auch mit einer Kontrastfarbe für die Mittelbahn werden zusätzliche Akzente für exklusive Sportlichkeit gesetzt.

Im Fond des neuen BMW M4 Coupé stehen zwei Plätze mit klar betontem Einzelsitzcharakter zur Verfügung. Die äusseren Plätze im dreisitzigen Fond der neuen BMW M3 Limousine weisen ebenfalls besonders ausgeprägte Konturen und optisch abgesetzte Mittelbahnen auf.

Ausstattung. Cockpit und Bedienkonzept mit Rennsport-Flair.



Die Kombination aus faszinierender Performance und uneingeschränkter Alltagstauglichkeit ist ein zentraler Bestandteil des Fahrzeugcharakters, der BMW M Automobile traditionell auszeichnet. Aufgrund ihrer Fahrzeugkonzepte, die hinsichtlich Raumangebot, Fahrkomfort und Ausstattung alle Anforderungen an aktuelle Premium-Modelle der Mittelklasse erfüllen, lässt sich das unverwechselbare M Feeling in der neuen BMW M3 Limousine und im neuen BMW M4 Coupé auch im Stadtverkehr sowie auf Reisen kompromisslos geniessen. Ihre in der jüngsten Modellgeneration nochmals gesteigerte Sportlichkeit geht mit innovativer Technologie in den Bereichen Fahrerassistenz und Vernetzung einher. Zahlreiche Neuerungen im Angebot der serienmässigen beziehungsweise optionalen Ausstattungsmerkmale sorgen dafür, dass parallel zum Rennsport-Flair auch der Komfort und die Funktionalität ein neues Niveau erreichen. Auch das BMW Live Cockpit Professional mit einem vollen digitalen Anzeigenverbund, dem cloud-basierten Navigationssystem BMW Maps und dem BMW Intelligent Personal Assistant gehört zur Serienausstattung der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé.

Von der Freude an Langstreckentauglichkeit und souveräner Dynamik im Alltag bis zur Begeisterung für ein Sportgerät zum Einsatz auf abgesperrten Strassen – die Spannweite der Emotionen, die die neuen BMW M Automobile auslösen, ist grösser als jemals zuvor. Jederzeit bieten die M Sportsitze, das M Lederlenkrad mit Multifunktionstasten, die M spezifischen Anzeigen des Instrumentenkombis und die ergonomisch optimierte Anordnung aller Bedienelemente ideale Voraussetzungen für extrem sportliche Fahrfreude mit präziser Kontrolle über das Geschehen auf der Strasse. Darüber hinaus schafft die jüngste Generation des M spezifischen Bediensystems neue Möglichkeiten, das Setup der Hochleistungs-Sportwagen detailliert auf die persönlichen Vorlieben und die jeweilige Fahrsituation abzustimmen. Für hochdynamisches Fahren auf der Rennstrecke steht zudem die neue Option M Drive Professional zur Verfügung. Ihre innovativen Funktionen garantieren ein besonders intensives Performance-Erlebnis.

Perfekter Platz für Rennsport-Feeling: M Carbon Schalensitze.

Die serienmässigen M Sportsitze bieten vielfältige, elektrisch betriebene Einstellmöglichkeiten. Die ideale Position hinter dem Lenkrad kann per Memory-Funktion gespeichert werden. Eine Sitzheizung für Fahrer und

Beifahrer gehört ebenfalls zur Serienausstattung, optional ist erstmals in der BMW M3 Limousine und im BMW M4 Coupé auch eine Sitzbelüftung verfügbar. Ausserdem werden M Sicherheitsgurte mit einem eingewebten Streifenmuster in den Farben der BMW M GmbH angeboten.

Als Highlight im Programm der Sonderausstattungen beeindruckten die erstmals präsentierten M Carbon Schalensitze für Fahrer und Beifahrer mit einem neuartigen, strukturbasierten Design, das rennsportliche Funktionalität mit Leichtbau sowie mit Langstreckenkomfort und luxuriöser Verarbeitungsqualität vereint. Die neuentwickelten Sitze verfügen über integrierte Kopfstützen und einen beleuchteten Modellschriftzug. Der Einsatz von CFK in den Strukturelementen von Sitzfläche und Lehne sowie Durchbrüche im Bereich der Seitenwangen und unterhalb der Kopfstützen führen zu einer Gewichtsreduzierung um 9,6 Kilogramm im Vergleich zu den serienmässigen M Sportsitzen. Für Rennstreckeneinsätze, bei denen der Fahrer sowie gegebenenfalls auch der Beifahrer einen Helm tragen, können die Kopfstützen der M Carbon Schalensitze demontiert werden. Ausserdem ermöglicht die rennsport-orientierte Struktur optional den Einsatz von Mehrpunktgurten. Der stark ausgeprägte Schalensitzcharakter und die Alcantara-Oberflächen auf den Seitenwangen von Sitzfläche und Lehne optimieren den Halt bei dynamischer Kurvenfahrt. Zum Ausstattungsumfang gehört auch eine elektrisch betriebene Einstellmöglichkeit für Sitzhöhe, und -neigung sowie für Längsposition, Lehnenbreite und Lehnenneigung einschliesslich Memory-Funktion auf der Fahrerseite. Die Sitzposition kann dabei noch tiefer justiert werden als bei den serienmässigen M Sportsitzen. Ausserdem sorgen eine Sitzheizung und die Easy-Entry-Funktion für die Fond-Passagiere im neuen BMW M4 Coupé für zusätzlichen Komfort.

M Drive Professional: Maximale Performance auf der Rennstrecke.

Auch das Bediensystem der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé umfasst eine Vielzahl von Neuerungen, die zum intensiven Fahrerlebnis beitragen. Der erstmals präsentierte M Drive Professional wurde speziell für den Einsatz auf der Rennstrecke konzipiert. Die neue Option unterstützt den Fahrer dabei, auf der Suche nach der Ideallinie und der Jagd nach perfekten Rundenzeiten beständig neue Fortschritte zu erzielen. So werden seine Fähigkeiten, durch gezieltes Übersteuern und wohldosiertes Gegenlenken ein besonders dynamisches Kurvenfahrverhalten zu erzeugen, von der im iDrive Menü aktivierbaren M Drift Analyser dokumentiert. Festgehalten werden zeitliche Dauer, Strecke und Winkel des aktuellen Driftmanövers. Die auf dem Control Display dargestellte Auswertung umfasst eine Notenvergabe zwischen einem und fünf Sternen sowie einen Vergleich mit der bis dahin gelungensten Performance in der Disziplin Lenken mit dem Gaspedal. In einem Gesamtüberblick mit grafischer Inszenierung werden

ausserdem die Zahl der Diftmanöver, die dabei zurückgelegte Strecke sowie weitere Parameter für sportliche Performance angezeigt.

Zu den weiteren Funktionen des M Drive Professional gehört der M Laptimer, der ebenfalls über das iDrive Menü gestartet wird. Die umfassende Rennverlaufs-Analyse geht weit über die Aufzeichnung von Rundenzeiten hinaus und liefert bereits während der Fahrt eine Vielzahl von aktuellen Informationen, die sowohl im Instrumentenkombi als auch im BMW Head-Up Display dargestellt werden. Dem Fahrer wird neben der laufenden Rundenzeit permanent auch der Vorsprung beziehungsweise Rückstand im Vergleich zur bislang schnellsten von ihm absolvierten Runde auf dem aktuell befahrenen Kurs angezeigt. Auf dem Control Display lassen sich die bisherigen Rundenzahlen, die dabei zurückgelegte Strecke und die Dauer der Fahrt ablesen. Zusätzlich hat der Fahrer die Möglichkeit, die aufgezeichneten Daten über seinen Rennstreckeneinsatz mithilfe der BMW M Laptimer App auf seinem Apple iPhone präzise zu analysieren und ausgewählte Informationen mit der Community zu teilen. Abrufbar sind unter anderem eine Kartenansicht der befahrenen Rennstrecke aus der Vogelperspektive, ein Rundenzeitenvergleich, Messergebnisse der Fahrzeugsensoren über Faktoren wie Geschwindigkeit, Motordrehzahl und Gaspedalstellung sowie grafisch aufbereitete Angaben über die erreichten Längs- und Querbeschleunigungswerte.

Antrieb und Fahrwerk noch individueller konfigurierbar – mit direktem Zugriff über Setup Taste.

M spezifische Bedienelemente, mit denen sich die Antriebs- und Fahrwerkstechnik individuell konfigurieren lässt, tragen traditionell dazu bei, die enge Beziehung zwischen dem Fahrer und seinem BMW M Automobil weiter zu vertiefen. In der neuen BMW M3 Limousine und im neuen BMW M4 Coupé werden die Möglichkeiten, das Setup des Fahrzeugs exakt auf die jeweilige Fahrsituation und die persönlichen Vorlieben abzustimmen, nochmals erweitert. Wie in den Vorgängermodellen kann der Fahrer unabhängig voneinander verschiedene Einstellungen für Motor, Fahrwerk und Lenkung aktivieren. Zusätzlich ist jetzt auch das Bremssystem bedarfsgerecht konfigurierbar. In Verbindung mit der Option M Drive Professional steht ausserdem die neue Funktion M Traction Control zur Verfügung. Auch der Schaltassistent der mit Handschaltgetriebe ausgestatteten Modelle kann wahlweise aktiviert oder deaktiviert werden. In den allradgetriebenen Competition Modellen bekommt der Fahrer darüber hinaus die Möglichkeit, die Art der Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern zu beeinflussen.

Die neue Setup-Taste auf der Mittelkonsole bietet einen direkten Zugriff auf die Einstellungsoptionen dieser sieben Parameter für Antrieb und Fahrwerk.

Das Betätigen dieser Taste ruft im Control Display ein Setup Menü auf, das die aktuellen Fahrzeugeinstellungen auflistet. Per Touch-Bedienung oder mit dem iDrive Controller kann der Fahrer nun mit jeweils nur einem Bedienschritt den gewünschten Modus für Motorcharakteristik, Dämpferkennfeld, Lenkungskennlinie und Bremse sowie je nach Modellvariante und Ausstattung des Fahrzeugs auch Schaltassistent, M xDrive und Traktionskontrolle aktivieren.

Für die Motorcharakteristik stehen dabei die Einstellungen EFFICIENT, SPORT und SPORT PLUS zur Auswahl, mit den Fahrwerks-Einstellungen COMFORT, SPORT und SPORT PLUS lassen sich die drei Kennfelder der elektronisch geregelten Dämpfer aufrufen. Für die M spezifische elektromechanische Lenkung und für das neue Bremssystem kann der Fahrer jeweils zwischen den Kennlinien COMFORT und SPORT wählen. Der Schaltassistent kann über das Setup-Menü deaktiviert werden, die M Traction Control bietet eine zehnstufige Abstimmung der Antriebsschlupfregelung. In den allradgetriebenen Competition Modellen werden für das System M xDrive die drei Einstellungen 4WD, 4WD SPORT sowie 2WD für reinen Hinterradantrieb zur Verfügung gestellt.

Zwei individuell konfigurierte Varianten des M Setups können gemeinsam mit den bevorzugten Einstellungen für den Antriebssound, die Fahrstabilitätsregelung und die Auto Start Stop Funktion sowie bei den Competition Modellen auch für die Schaltcharakteristik des 8-Gang M Steptronic Getriebes dauerhaft abgespeichert werden. Die jeweilige Gesamtfahrzeug-Konfiguration ist dann per Druck auf eine der beiden M Tasten am Lenkrad jederzeit abrufbar.

Pure Fahrfreude auf Knopfdruck: Die M Mode Taste.

Serienmässig umfasst das Bedienfeld auf der Mittelkonsole der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé auch die M Mode Taste. Mit ihr lassen sich die Aktivitäten der Fahrerassistenzsysteme sowie die Anzeigen im Instrumentenkombi und im Head-Up Display beeinflussen, um ein jeweils situationsgerechtes und M typisches Fahrerlebnis zu erzeugen. Zur Auswahl stehen die Einstellungen ROAD und SPORT, in Verbindung mit dem M Drive Professional ist zusätzlich auch der Modus TRACK aktivierbar.

In der Grundeinstellung ROAD sind alle serienmässigen und optionalen Fahrerassistenzsysteme vollständig aktiviert. Durch einfachen Druck auf die M Mode Taste wird die Einstellung SPORT aufgerufen, in der die entsprechend der individuellen Konfiguration des Fahrers aktiven Fahrerassistenzsysteme nur noch Warnhinweise beispielsweise über Tempolimits und Überholverbote übermitteln. Mit Ausnahme der

Auffahrwarnung mit Bremsfunktion und der Ausweichhilfe sind in diesem Modus sämtliche Eingriffe in die Verzögerungs- und Lenksysteme ausser Kraft gesetzt.

Im Instrumentenkombi sowie im Head-Up Display wird dem Fahrer im Modus SPORT die M View Ansicht präsentiert, die ausschliesslich die für sportliches Fahren relevanten Informationen beinhaltet. Die Darstellung im Cockpit umfasst in diesem Modus eine M spezifische Motordrehzahl-Skala und die Shift Lights sowie eine digitale Geschwindigkeitsanzeige und die Angabe über den gewählten Gang. Im rechten und im linken Bereich der Instrumentenkombi lassen sich auf Wunsch verschiedene Angaben wie etwa Kühlmitteltemperatur, Ladedruck, Reifenzustand sowie Längs- und Querschleunigungswerte anzeigen. Im Head-Up Display sind neben der Motordrehzahl, den Shift Lights, der Fahrgeschwindigkeit und dem gewählten Gang lediglich Navigationshinweise, die Warnungen der Abstandsinformation sowie die vom System Speed Limit Information registrierten Tempobegrenzungen und Überholverbote zu sehen. Ein erneuter Druck auf die M Mode Taste oder die Aktivierung eines Assistenzsystems lösen die Rückkehr in den Standardmodus ROAD aus.

Der in Verbindung mit dem M Drive Professional verfügbare und ausschliesslich für den Einsatz auf der Rennstrecke konzipierte Modus TRACK wird durch einen langen Druck auf die M Mode Taste in Kraft gesetzt. Seine Aktivierung muss anschliessend mit dem iDrive Controller bestätigt werden. In dieser Einstellung sind alle Komfort- und Sicherheitsfunktionen der Fahrerassistenzsysteme vollumfänglich deaktiviert. Zusätzlich erfolgt auch die Abschaltung des Control Displays, um die Aufmerksamkeit des Fahrers noch mehr auf die Streckenführung zu lenken. Instrumentenkombi und Head-Up Display zeigen ebenfalls den M View Modus, wobei in der Einstellung TRACK auch die Angaben der Verkehrszeichenerkennung und der Abstandsinformation ausgeblendet bleiben. Mit einem erneuten Druck auf die M Mode Taste wird die Einstellung TRACK wieder verlassen und der Modus ROAD aktiviert.

Fahrerassistenzsysteme: Komfort und Sicherheit nach Mass.

Für eine gezielte Steigerung des Komforts auf Langstreckenfahrten und optimierte Sicherheit in unübersichtlichen Verkehrssituationen sorgt die im Vergleich zur Vorgängergeneration der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé umfassend erweiterte Auswahl an modernen Fahrerassistenzsystemen. Zur Serienausstattung beider Modelle gehören die Park Distance Control mit Sensoren an Front und Heck, die Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion sowie die Frontkollisionswarnung mit Bremseingriff, die Spurverlassenswarnung

einschliesslich Fahrbahnrückführung mit Lenkunterstützung, der Aufmerksamkeitsassistent und das System Speed Limit Info.

Mit dem optionalen Driving Assistant kommen die Funktionen Spurwechselwarnung, Querverkehrswarnung hinten und Prävention Heckkollision hinzu. Ausserdem wird als Sonderausstattung der Driving Assistant Professional angeboten, der unter anderem den Lenk- und Spurführungsassistenten umfasst. Ausserdem führt der neue Rettungsgassenassistent das Fahrzeug in Stausituationen auf Autobahnen automatisch an den idealen Rand seiner Fahrspur. Zum Funktionsumfang des ebenfalls optional verfügbaren Parking Assistant gehört unter anderem der Rückfahrassistent. Im Parking Assistant Plus sind zusätzlich die Funktionen Surround View und Remote 3D View enthalten.

Einen Beitrag zum konzentrierten Fahren leistet das optionale BMW Head-Up Display, das relevante Informationen auf die Windschutzscheibe und damit direkt ins Sichtfeld des Fahrers projiziert. Die jüngste Generation des Systems bietet eine um 70 Prozent vergrösserte Projektionsfläche, auf der unter anderem M spezifische Anzeigen wie das mehrfarbige Drehzahlband, die Shift Lights und die M View Ansicht dargestellt werden. Der ebenfalls optional verfügbare BMW Drive Recorder nutzt die Kameras der Fahrerassistenzsysteme zur Aufnahme von bis zu 40 Sekunden langen Videosequenzen rund um das Fahrzeug. So lassen sich beispielsweise sehenswerte Fahraufnahmen festhalten und teilen.

BMW Live Cockpit Professional: Volldigitaler Anzeigeverbund mit M spezifischen Inhalten und Darstellungen.

Der vollständig digitale Anzeigeverbund aus einem hochauflösenden Instrumentenkombi mit einer Bildschirmdiagonale von 12,3 Zoll hinter dem Lenkrad und einem 10,25 Zoll grosses Control Display ist Bestandteil des in der neuen BMW M3 Limousine und im neuen BMW M4 Coupé serienmässigen BMW Live Cockpit Professional. Seine Anzeigehalte sind individuell konfigurierbar, das volldigitale Instrumentendisplay bietet Platz für einen Navigationskartenausschnitt, Statusanzeigen der Fahrerassistenzsysteme oder die 3D-Umgebungsvisualisierung, mit der sowohl die Verkehrslage als auch die durch aktivierte Assistenzsysteme bestehenden Handlungsoptionen grafisch dargestellt werden. Die intuitive und multimodale Interaktion zwischen Fahrer und Fahrzeug kann je nach Situation mit der Touchbedienung am Control Display, dem bewährten iDrive Controller, den Multifunktionstasten am Lenkrad sowie der Sprach- und der optionalen BMW Gestiksteuerung erfolgen.

Fahrer und Passagiere profitieren zudem von den Möglichkeiten, die mit dem Einsatz des BMW Operating System 7 verbunden sind. So steht in der neuen BMW M3 Limousine und im neuen BMW M4 Coupé auch der BMW Intelligent Personal Assistant zur Verfügung. Der per Sprachbedienung („Hey BMW“) aktivierbare digitale Begleiter unterstützt den Fahrer bei der Bedienung von Fahrzeugfunktionen und gewinnt durch nahtlos übertragene Updates mittels Remote Software Upgrade permanent an zusätzlichen Fähigkeiten.

BMW Maps, optimierte Smartphone Integration.

Ausserdem umfasst das BMW Live Cockpit Professional ein Multimedia- und ein Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse zur Datenübertragung und eine WLAN-Schnittstelle sowie eine festverbaute SIM Karte mit 4G LTE Connectivity. Sie ermöglicht die Nutzung zahlreicher weiterer digitaler Services, darunter die BMW TeleServices und der Intelligente Notruf, die Real Time Traffic Information einschliesslich Gefahrenwarnung, die Remote Services und die Concierge Services. Auch die Telefonie mit Wireless Charging zum induktiven Aufladen geeigneter Smartphones ist serienmässig an Bord.

Das cloud-basierte Navigationssystem BMW Maps bietet eine besonders schnelle und präzise Berechnung von Routen und Ankunftszeiten, die Aktualisierung von Echtzeit-Verkehrsdaten in kurzen Intervallen und eine freie Texteingabe zur Auswahl von Navigationszielen. Ein weiterer Bestandteil der Serienausstattung ist die optimierte Smartphone-Integration. Zusätzlich zu Apple CarPlay kann nun auch Android Auto mit dem Bediensystem des Fahrzeugs genutzt werden. Die Funktion Remote Software Upgrade ermöglicht es, verbesserte Fahrzeugfunktionen und zusätzliche digitale Services „over-the-air“ ins Fahrzeug zu laden.

Vielfältige Optionen für Komfort und Individualität.

Auch der individuelle Fahr- und Reisekomfort wird mit einer gegenüber den Vorgängermodellen deutlich erweiterten Serienausstattung und mit attraktiven Optionen gesteigert. Serienmässig verfügen die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M4 Coupé über eine 3-Zonen-Klimaautomatik mit individueller Regelung von Temperatur und Belüftungsintensität für die Fahrer- und die Beifahrerseite sowie für den Fond. Eine LED-Innenraumbeleuchtung einschliesslich Ambiente Licht gehört ebenfalls zur Serienausstattung. Lichtverteilung, Helligkeit und Farbgebung der Beleuchtung können über das iDrive Menü konfiguriert werden.

Ein HiFi Lautsprechersystem mit 10 Klangquellen und einer Verstärkerleistung von 205 Watt sorgt serienmässig für musikalische

Unterhaltung auf hohem Niveau. Steigern lässt sich die Klangqualität aus der Audioanlage mit dem optionalen Harman Kardon Surround Sound System, das 16 Lautsprecher und einen digitalen 7-Kanal-Verstärker mit einer Leistung von 464 Watt umfasst. Eine weitere Option ist der BMW Display Schlüssel, auf dem Angaben über den Tankfüllstand und servicerelevante Informationen angezeigt werden und der ausserdem zur Steuerung von Remote Services genutzt werden kann.

Serienmässig umfassen die gewichtsoptimierten Karosserien der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé ein aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) gefertigtes Dach. Auf Wunsch und aufpreisfrei ist für beide Modelle auch ein Stahldach mit integriertem Glas-Schiebe-Hebedach erhältlich. Die Durchsichtsflächen der elektrisch betriebenen Schiebedächer wurden im Vergleich zu den Vorgängermodellen um 100 (BMW M3 Limousine) beziehungsweise 24 Millimeter (BMW M4 Coupé) verlängert.

M Race Track Package: Reduziertes Gewicht, gesteigerte Performance.

Eine gezielte Reduzierung des Fahrzeuggewichts lässt sich dagegen mit dem erstmals für die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M4 Coupé angebotenen M Race Track Package herbeiführen. Inhalt des Pakets sind neben der M Carbon-Keramik Bremsanlage und gewichtsoptimierten M Leichtmetallrädern, die auf Wunsch mit Semi-Slick-Reifen ausgestattet werden, auch die M Carbon Schalensitze für Fahrer und Beifahrer sowie die Interieurleisten in der Ausführung Carbon Fibre hochglänzend.

Ein weiterer Bestandteil der besonders performance-orientierten Sonderausstattung ist das M Driver's Package, mit dem die Höchstgeschwindigkeit der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé auf 290 km/h angehoben wird. Ausserdem stehen sämtliche Funktionen des M Drive Professional sowie das BMW Head-Up Display zur Verfügung. Insgesamt wird mit dem M Race Track Package eine Gewichtsreduzierung um rund 25 Kilogramm im Vergleich zur Serienausstattung erzielt.

BMW M Performance Parts. Massgeschneiderte Dynamik auf Antrieb startbereit.



Überragende Sportlichkeit kennzeichnet den Charakter aller Modellvarianten der neuen BMW M3 Limousine und des neuen BMW M4 Coupé. Mehr denn je bieten Antriebsportfolio und Ausstattungsprogramm Spielraum für eine individuelle Ausprägung ihrer Performance-Eigenschaften und ihres ausdrucksstarken Auftritts. Zusätzliche Möglichkeiten, das intensive Fahrerlebnis und die dynamische Ausstrahlung der neuen Hochleistungs-Sportwagen auf den persönlichen Stil des Fahrers abzustimmen, bieten die unmittelbar zur Markteinführung in jeweils modellspezifischer Ausführung verfügbaren BMW M Performance Parts. Die Nachrüst-Optionen aus dem Original BMW Zubehör Programm sorgen für eine weitere Optimierung der dynamischen Fahreigenschaften und unterstreichen das markante Erscheinungsbild der High-Performance-Modelle im Exterieur und im Interieur. Die mit Rennsport-Knowhow der BMW M GmbH entwickelten Produkte zeichnen sich durch hochwertiges Design, exklusive Materialien und erstklassige Qualität aus.

Zur Markteinführung verfügbare BMW M Performance Parts für die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M4 Coupé:

- M Performance Frontziergitter Carbon
- M Performance Aero Flics Carbon links/rechts
- M Performance Kiemen Carbon links/rechts
- M Performance Aussenspiegelkappe Carbon links/rechts
- M Performance Seitenschwelleraufsätze Carbon links/rechts
- M Performance Heckflügel Carbon
- M Performance Heckspoiler Carbon
- M Performance Heckdiffusor Carbon
- M Performance Heckschürzenaufsätze Carbon links/rechts
- M Performance Carbon-Keramik Bremsanlage
- M Performance Tankverschluss-Kappe Carbon
- 20"/21" M Performance Schmiederad Kreuzspeiche 1000 M Frozen Gold, Sommer-Komplettradsatz
- 20"/21" M Performance Schmiederad Kreuzspeiche 1000 M Jet Black matt, Sommer-Komplettradsatz
- 19"/20" M Performance Schmiederad Y-Speiche 963 M Frozen Gunmetal Grey, Sommer-Komplettradsatz
- 19" M Performance Leichtmetallrad Doppelspeiche 829 M Jet Black matt, Winter-Komplettradsatz
- M Performance Reifentaschen

- M Performance Lenkrad
- M Performance Lenkradblende Carbon/Alcantara
- M Performance Lenkradblende Carbon/Leder
- M Performance Schaltwippen Carbon
- M Performance Interieurleisten Carbon/Alcantara
- M Performance Einstiegsleisten
- M Performance Fussmatten
- M Performance Logos für LED-Türprojektoren
- M Performance Schlüsseletui Alcantara/Carbon

Die neue BMW M 1000 RR. M Feeling auf zwei Rädern.



Parallel zur Weltpremiere für die neue BMW M3 Limousine, das neue BMW M4 Coupé und die jeweiligen Competition Modelle absolviert auch das erste M Modell im Angebot von BMW Motorrad sein offizielles Debüt. Die neue BMW M 1000 RR bietet reinrassige Motorsport-Technologie für ein ultimatives Performance-Erlebnis auf der Rennstrecke und auf der Strasse. Das auf der Basis des Supersportlers BMW S 1000 RR entwickelte Modell verfügt über ein in zahlreichen Details modifiziertes und mit umfassendem Rennsport-Knowhow zusammengestelltes Gesamtpaket aus Antrieb, Fahrwerk und Design. Mit einer Motorleistung von 156 kW/212 PS und einem DIN-Leergewicht von 192 Kilogramm (fahrfertig und vollgetankt) sowie mit einer gezielten Verfeinerung von Fahrwerkstechnik und Aerodynamik-Eigenschaften bringt die neue BMW M 1000 RR alle Voraussetzungen mit, um das bislang nur von Hochleistungs-Automobilen bekannte M Feeling erstmals auch auf zwei Rädern erlebbar zu machen.

Fahrzeugkonzept und Technologie des ersten M Modells von BMW Motorrad haben ihren Ursprung auf der Rennstrecke und wurden auf ein zuvor unerreichtes Performance-Niveau hin optimiert. Dabei flossen auch die Erfahrungen aus dem erfolgreichen Renneinsatz der BMW S 1000 RR in der World Superbike Championship Serie ein. Die neue BMW M 1000 RR wird damit zum stärksten und schnellsten Modell von BMW Motorrad, das jemals eine Strassenzulassung erhalten hat. Dynamik, Agilität und Präzision werden in M typischer Weise mit uneingeschränkter Alltagstauglichkeit kombiniert, sodass die neue BMW M 1000 RR ihren faszinierenden Charakter auch auf der Landstrasse zur Geltung bringen kann. Zugleich ist sie im Rahmen des Kundensportkonzepts von BMW Motorrad bereits für die Superstock Klasse und für die Superbike-Weltmeisterschaft gemäss FIM-Reglement homologiert.

Die neue BMW M 1000 RR ist die konsequente Erweiterung des Produktangebots von BMW Motorrad für besonders rennsport-affine Zielgruppen. Bereits seit Ende 2018 haben sie die Möglichkeit, mit modellspezifischen BMW M Sonderausstattungen und BMW M Performance Parts den unverwechselbaren Auftritt und die dynamischen Fahreigenschaften ihres Bikes weiter zu optimieren. Das erste M Modell von BMW Motorrad erfüllt die Ansprüche der Kunden hinsichtlich Performance, Exklusivität und Individualität nun in einer besonders konzentrierten Form.

Vierzylinder-Reihenmotor konsequent für den Rennsport optimiert.

Die Kraft für die herausragenden Performance-Eigenschaften der neuen BMW M 1000 RR erzeugt ein wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor. Umfassende Modifikationen im Vergleich zum Basis-Triebwerk der BMW S 1000 RR verhelfen ihm zu einer authentischen Rennsport-Charakteristik. Unter anderem sorgen neue 2-Ring-Schmiedekolben von Mahle, angepasste Brennräume, eine auf den Wert von 13,5 : 1 gesteigerte Verdichtung, längere und leichtere Titan-Pleuel von Pankl, schmalere und leichtere Schleppebel, voll bearbeitete Einlasskanäle mit neuer Kanalgeometrie sowie Optimierungen an Nockenwellen und Ansaugtrakt dafür, dass der Motor in dem auf der Rennstrecke besonders relevanten Bereich zwischen 6000 min⁻¹ und der um 500 auf 15100 min⁻¹ erhöhten Maximaldrehzahl seine Leistung noch druckvoller entfaltet.

Seine gegenüber dem Antrieb der BMW S 1000 RR um 4 kW/5 PS auf 156 kW/212 gesteigerte Spitzenleistung erreicht der Vierzylinder bei einer Drehzahl von 14500 min⁻¹. Bei 11 000 min⁻¹ steht das maximale Drehmoment von 113 Nm zur Verfügung. Damit beschleunigt die neue BMW M 1000 RR in 3,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beläuft sich auf 306 km/h. Eine weitere Besonderheit der neuen BMW M 1000 RR ist die modellspezifische, fast 3,7 Kilogramm leichtere Abgasanlage aus Titan.

Modellspezifische Fahrwerksauslegung, M Carbon Räder und die erste M Bremsanlage für ein Motorrad.

Herzstück der Fahrwerkskonstruktion ist der aus Aluminium gefertigte Brückenrahmen der BMW S 1000 RR. Er wird mit einer optimierten Upside-down-Gabel sowie mit einem überarbeiteten Zentralfederbein mit blauer Feder und Full Floater Pro Kinematik kombiniert. Die Auslegung des Fahrwerks orientiert sich primär am Rennstrecken-Einsatz, das präzise Fahrverhalten der neuen BMW M 1000 RR überzeugt aber auch auf der Landstrasse.

Zu den weiteren Hightech-Komponenten der neuen BMW M 1000 RR gehören M Carbon Räder. Ausserdem kommt erstmals bei einem BMW Motorrad eine M Bremsanlage zum Einsatz. Sie wurde unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit den Rennbremsen der BMW Motorrad Werksrennmaschinen in der Superbike-Weltmeisterschaft weiterentwickelt und bietet ein Maximum an Fading-Stabilität und Dosierbarkeit. Zur herausragenden Performance und zum vom Fahrer individuell konfigurierbaren Fahrverhalten tragen ausserdem die neueste Generation der Dynamischen Traktionskontrolle DTC einschliesslich DTC Wheelie-Funktion mit 6-Achsen-Sensorbox, zwei einstellbare Gasgriffkennlinien für optimales Ansprechverhalten, die in drei Stufen einstellbare Engine Brake Funktion,

der Schaltassistent Pro sowie die Funktionen Launch Control und Pit-Lane-Limiter bei.

M Winglets erhöhen den aerodynamischen Abtrieb.

Mit gezielt optimierten Aerodynamik-Eigenschaften werden insbesondere der Fahrbahnkontakt der Räder beim Beschleunigen und die Fahrstabilität in Kurven gesteigert. Den dazu notwendigen aerodynamischen Abtrieb erzeugen die neuen M Winglets an der Verkleidungsfront. Sie sind aus Sichtcarbon gefertigt und wurden bei intensiven Testfahrten auf der Rennstrecke sowie im Windkanal der BMW Group entwickelt. Zum Ausgleich der geringfügig höheren Stirnfläche der M Winglets verfügt die neue BMW M 1000 RR über ein modellspezifisches Windschild, das die Umströmung des Fahrerhelms optimiert.

Optisch unterstreicht die neue BMW M 1000 RR ihre Rennsport-Gene mit der modellspezifischen Kombination ihrer Lackierung in Lightwhite uni mit den asymmetrisch angeordneten M Motorsport Farben Hellblau, Dunkelblau und Rot. Weitere charakteristische Design-Merkmale sind die Motordeckel in Granitgrau sowie der schwarz lackierte Tankdeckel.

Option für gesteigertes Rennsport-Feeling und individuelle Ästhetik: Das M Competition Paket.

Analog zu den BMW M Automobilen kann auch das erste M Modell auf zwei Rädern ab Werk mit präzise aufeinander abgestimmten Optionen ausgestattet werden, die sowohl das Rennsport-Feeling als auch die individuelle Ästhetik der neuen BMW M 1000 RR noch weiter steigern. Das für das neue Superbike konzipierte M Competition Paket beinhaltet eine silberfarbene eloxierte und rund 220 Gramm leichtere Schwinge und ein M Carbon Paket mit Abdeckungen für das Vorder- und das Hinterrad einschliesslich Antriebsritzel, einem Kettenschutz sowie Seiten- und Tankverkleidungen aus dem besonders leichten Hightech-Werkstoff.

Hinzu kommt ein M Frästeilepaket, das aus hochfestem Aluminium gefräste und eloxierte Brems- und Kupplungshebel, Fahrer-Fussrasten, einen Brake- Lever-Guard und Motor-Protektoren umfasst. Ausserdem gehören die neue DLC-beschichtete M Endurance Kette sowie das Soziuspaket inklusive Höckerabdeckung zum Ausstattungsumfang des M Competition Pakets für die neue BMW M 1000 RR.

Zum Zeitpunkt der Publikation (23.09.2020) standen die für die Schweiz geltenden Emissions- und Verbrauchswerte nicht zur Verfügung.

Alle Angaben sind vorläufig.