

Das neue BMW M4 CSL. Inhaltsverzeichnis.



Modellvariante:

BMW M4 CSL: Reihensechszylinder-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie, 8-Gang M Steptronic Getriebe, Hinterradantrieb, 405 kW/550 PS bei 6 250 min⁻¹, 650 Nm bei 2 750 – 5 950 min⁻¹, Beschleunigung [0 – 100 km/h]: 3,7 Sekunden, [0 – 200 km/h]: 10,7 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit: 307 km/h (elektronisch abgeregelt), Rundenzeit Nürburgring-Nordschleife: 7:15,677 min (20,6 km) bzw. 7:20,207 min (20,8 km).

Fahrzeugkonzept und Design.

Intelligenter Leichtbau, puristische Ausstrahlung. 2

Antrieb.

Modifizierter Reihensechszylinder-Motor, 8-Gang M Steptronic Getriebe und Hinterradantrieb für ein maximales Performance-Erlebnis. 10

Fahrwerk.

M typische Präzision auf höchstem Niveau. 15

Ausstattung.

Racetrack Feeling für jeden Tag. 19

Bei allen Fahrleistungs-, Verbrauchs- und Emissionswerten handelt es sich um vorläufige Angaben.

Alle beschriebenen Modellvarianten, Ausstattungsumfänge, technischen Daten, Verbrauchs- und Emissionswerte entsprechen dem Angebot auf dem Automobilmarkt in Deutschland. Die Angaben zu den Abmessungen beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland, je nach gewählter Rad- und Reifengröße sowie ausgewählter Sonderausstattung können sich diese entsprechend der Konfiguration verändern.

*Zum Zeitpunkt der Publikation (18.05.2022) standen die für die Schweiz geltenden Emissions- und Verbrauchswerte nicht zur Verfügung.

Fahrzeugkonzept und Design. Intelligenter Leichtbau, puristische Ausstrahlung.

Neuaufgabe einer Legende: Zu ihrem 50-jährigen Bestehen präsentiert die BMW M GmbH ein Sondermodell auf der Basis ihres erfolgreichsten High-Performance-Automobils. Der neue BMW M4 CSL verbindet traditionelle Rennsport-Leidenschaft mit innovativer Technologie und sorgt damit für ein unnachahmliches Performance-Erlebnis. Seine einzigartige Charakteristik wird von zwei zentralen Merkmalen definiert: eine gegenüber dem aktuellen BMW M4 Competition Coupé um 30 kW/40 PS auf 405 kW/550 PS gesteigerte Motorleistung und ein zugleich um 100 Kilogramm reduziertes Gewicht.

Im neuen BMW M4 CSL kommen das Rennsport-Knowhow und die Entwicklungskompetenz der BMW M GmbH in den Bereichen Antrieb, Fahrwerk und Leichtbau in besonders konzentrierter Form zum Tragen. So verfügt das Unternehmen über langjährige Erfahrung in der Verarbeitung von carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) für Karosserie-, Fahrwerks- und Innenraum-Komponenten. Den M Ingenieuren gelang es, das DIN-Leergewicht des Sondermodells auf 1 625 Kilogramm zu begrenzen. Das herausragende Leistungsgewicht von 2,95 Kilogramm pro PS (4,01 kg/kW) bietet perfekte Voraussetzungen für ein hochdynamisches Fahrerlebnis. 3,7 Sekunden genügen für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit des neuen BMW M4 CSL wird elektronisch auf 307 km/h limitiert.

Mit herausragender Kraft und intelligentem Leichtbau, seiner Konfiguration als Zweisitzer sowie mit einer modellspezifisch verfeinerten Fahrwerkstechnik und individuellen Ausstattungsmerkmalen ist der neue BMW M4 CSL konsequent für den Einsatz auf der Rennstrecke konzipiert. Niemals zuvor lag ein Serienmodell mit seinem Gesamtfahrzeugkonzept näher am entsprechenden Rennfahrzeug der BMW M GmbH. Die gemeinsamen Gene, die der neue BMW M4 CSL mit seinem Motorsport-Pendant, dem BMW M4 GT3, teilt, spiegeln sich auch in seinen Performance-Eigenschaften wider. Bei Erprobungsfahrten auf der Nordschleife des Nürburgrings, die für alle BMW M Automobile der ultimative Gradmesser für markentypische Dynamik, Agilität und Präzision im Fahrverhalten sind, erzielte er auf der traditionell als Vergleichsmaßstab dienenden

Strecke mit einer Länge von 20,6 Kilometern (ohne die Gerade bei Streckenabschnitt T13) eine Rundenzeit von 7:15,677 Minuten. Die offizielle und notariell beglaubigte Messung für die 20,832 Kilometer lange Strecke (vollständige Runde) ergab mit einer Rundenzeit von 7:20,207 Minuten den besten jemals von einem Serienfahrzeug von BMW realisierten Wert.

Fortsetzung einer faszinierenden Tradition zum Jubiläum von BMW M.

Zugleich bietet der neue BMW M4 CSL die für High-Performance-Sportwagen der Marke BMW M typische Alltagstauglichkeit, die es ermöglicht, auch auf der Strasse ein intensives Racetrack Feeling zu genießen. Damit bewegt er sich auf den Spuren erfolgreicher Sondermodelle aus früheren Generationen der Baureihe BMW M3/M4. Ähnlich wie der legendäre BMW M3 CSL aus dem Jahr 2003 und der 2016 präsentierte BMW M4 GTS ermöglicht das neue Sondermodell der BMW M GmbH ein ebenso faszinierendes wie exklusives Fahrerlebnis.

Der neue BMW M4 CSL setzt die Tradition der Sondermodelle fort, die das Rennsport-Knowhow der BMW M GmbH in besonders konzentrierter Form zum Ausdruck bringen. Sein Debüt gehört zu den absoluten Highlights im Jubiläumsjahr des 1972 als BMW Motorsport GmbH gegründeten Tochterunternehmens der BMW Group. Im Rahmen des Concorso d'Eleganza Villa d'Este (20. – 22. Mai 2022) wird der neue BMW M4 CSL erstmals der Weltöffentlichkeit präsentiert. Seine Deutschland-Premiere absolviert er am 28. Mai 2022 anlässlich des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring, in Grossbritannien ist er erstmals beim Goodwood Festival of Speed vom 23. bis zum 26. Juni 2022 zu sehen.

Produziert wird der neue BMW M4 CSL von Juli 2022 bis Februar 2023 an in einer auf exakt 1 000 Einheiten (62 Einheiten für die Schweiz) limitierten Auflage im BMW Group Werk Dingolfing. Dort werden auch alle weiteren Modellvarianten des BMW M4 gefertigt. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Sondermodell sind die USA, Deutschland und Grossbritannien.

Grundlegend und detailliert: Intelligenter Leichtbau im BMW M4 CSL.

Die Modellbezeichnung des neuen BMW M4 CSL verweist auf das Prinzip, das massgeblich zu seinen herausragenden Performance-Eigenschaften beiträgt. Bereits seit der Gründung der BMW M GmbH spielt Leichtbau dabei eine zentrale Rolle. Der von der BMW Motorsport GmbH entwickelte BMW 3.0 CSL gewann 1973 auf Anhieb die Tourenwagen-Europameisterschaft – nicht zuletzt dank einer

konsequenter Gewichtsreduzierung gegenüber dem Serienmodell. Heute steht die Buchstabenkombination CSL für „Competition, Sport, Leichtbau“ und kennzeichnet High-Performance-Modelle mit besonders hoher Leistung, konsequent reduziertem Gewicht und einer gezielt auf den Rennstrecken-Einsatz ausgerichteten Charakteristik.

Bei der Entwicklung des neuen BMW M4 CSL wurde der intelligente Leichtbau als grundlegende Strategie betrachtet und bis ins Detail umgesetzt. Die Konzentration auf das für einen ultimativen Sportwagen Wesentliche ging dabei mit dem Einsatz von ausgewählten Materialien einher, die hinsichtlich Design, Funktionalität, Sicherheit und Langlebigkeit mindestens die gleichen Eigenschaften wie herkömmliche Werkstoffe aufweisen und sich zugleich durch ein signifikant geringeres Gewicht auszeichnen.

Auf diese Weise wurden im Exterieur und im Interieur, aber auch in den Bereichen Antrieb und Fahrwerk konventionelle Komponenten ersetzt und modellspezifische, besonders leichte Bauteile hinzugefügt. Allein mit dem Einsatz von M Carbon Vollschalensitzen wird eine Gewichtsreduzierung um rund 24 Kilogramm erzielt. Auf minus 21 Kilogramm beläuft sich die Gewichtsbilanz durch den Entfall der Rücksitze und ihrer Gurte, die Integration einer Trennwand und die damit verbundenen Anpassungen im Gepäckraum. Weitere rund 21 Kilogramm entfallen im Fahrwerksbereich unter anderem durch die besonders leichte M Carbon-Keramik Bremsanlage sowie spezifische Leichtmetallräder, Federn und Streben. Eine Reduzierung der Akustikdämmung und der Umstieg auf besonders leichte Schallisierungen bewirkt eine Einsparung von rund 15 Kilogramm. Der Einsatz von CFK-Komponenten im Exterieur und im Interieur verbessert die Gewichtsbilanz um rund 11 Kilogramm. Dank ihres Titan-Endschalldämpfers wird die Abgasanlage um mehr als 4 Kilogramm leichter. Weitere 4 Kilogramm Gewichtsreduzierung werden durch Detailmassnahmen unter anderem in den Bereichen BMW Niere, Heckleuchten, Fussmatten und Klimaautomatik erzielt.

Dach, Motorhaube und Gepäckraumklappe aus Carbon.

Serienmässig verfügt bereits das BMW M4 Competition Coupé über ein Dach aus CFK. Der Einsatz des leichten und zugleich extrem robusten High-Tech-Werkstoffs am obersten Punkt der Karosserie reduziert nicht nur das Gesamtgewicht, sondern bewirkt auch eine Verlagerung des Fahrzeugschwerpunktes nach unten, die sich positiv auf die Agilität und die Kurvendynamik auswirkt. Die modellspezifische Karosserie des

BMW M4 CSL umfasst darüber hinaus eine Motorhaube und eine Gepäckraumklappe in Carbon-Ausführung.

Die CFK-Motorhaube ist um etwa 1,2 Kilogramm leichter als das aus Aluminium bestehende Bauteil des BMW M4 Competition Coupé. Im Bereich zweier Einzüge, die auf der Höhe der BMW Nieren-Elemente bis zur Haubenkante vor der Frontscheibe reichen, tritt die Carbon-Struktur deutlich sichtbar in Erscheinung. Diese nicht in Wagenfarbe lackierten Oberflächen werden zudem mit einer in Rot gehaltenen Einfassung zusätzlich hervorgehoben. Mit roten Akzentlinien werden auch der Verlauf der beiden Finnen auf dem CFK-Dach des neuen BMW M4 CSL sowie die Konturen seiner kraftvoll ausgestellten Seitenschweller besonders betont.

Die roten Akzente und die sichtbaren Carbon-Oberflächen verbinden sich vor allem mit der Aussenlackierung in der exklusiven Variante Frozen Brooklyn Grey metallic zu einem ausdrucksstarken Erscheinungsbild. Alternativ dazu werden für den neuen BMW M4 CSL auch die Aussenfarben Alpinweiss uni und Saphirschwarz metallic angeboten. Anlässlich des 50-jährigen Bestehens der BMW M GmbH sind optional ausserdem klassische „BMW Motorsport“ Embleme für die Motorhaube, die Gepäckraumklappe und die Nabenabdeckungen der Räder erhältlich. In ihrer Gestaltung erinnern sie an das Logo in den Farben Blau, Violett und Rot, das 1973 erstmals auf den Rennwagen der BMW Motorsport GmbH zu sehen war.

Auch die zur Generierung von zusätzlichem Abtrieb eingesetzten Luftsplitter am unteren Abschluss der Frontschürze und die Einsätze der weit aussen platzierten Air Curtains bestehen aus CFK. Die Frontsplitter tragen ebenfalls einen roten Farbakzent und ausserdem den Schriftzug „CSL“. Auch die modellspezifische, gewichtsoptimierte und besonders puristisch gestaltete BMW Niere weist rote Konturlinien und den Modellschriftzug „M4 CSL“ auf. Sie ist ebenso wie die seitlichen Lufteinlässe weit geöffnet, um eine optimale Anströmung der dahinter angeordneten Kühler sowie der Bremsanlage zu gewährleisten. Neben dem Stossfängerelement unterteilen lediglich zwei horizontale Nierenstäbe den zentralen Lufteinlass des neuen BMW M4 CSL. Die individuelle Bauweise bewirkt eine Gewichtsreduzierung um 0,5 Kilogramm gegenüber der im BMW M4 Competition Coupé verbauten BMW Niere.

Rund 6,7 Kilogramm beträgt die Gewichtsersparnis gegenüber dem BMW M4 Competition Coupé, die mit dem Einsatz einer CFK-

Gepäckraumklappe erzielt wird. Auf ihrer nur mit Klarlack versiegelten Innenseite ist die Carbon-Struktur deutlich sichtbar. Die Heckklappe des neuen BMW M4 CSL weist darüber hinaus einen integrierten, besonders stark ausgeprägten Spoiler auf. Die markante Luftabrisskante zitiert das entsprechende Designmerkmal des BMW M3 CSL und bewirkt auch beim Leichtbau-Sportwagen der jüngsten Generation ein in hochdynamischen Fahrsituationen deutlich spürbares Plus an Abtrieb auf der Hinterachse. Aus CFK bestehen darüber hinaus auch der in die Heckschürze integrierte Diffusor und die Aussenspiegelkappen des neuen BMW M4 CSL.

BMW Laserlicht: Gelbe Scheinwerfer optional, innovative Heckleuchten serienmässig.

Einen besonders markanten, vom Rennsport inspirierten Akzent an der Front des neuen BMW M4 CSL setzen die als Sonderausstattung verfügbaren BMW Laserlicht Scheinwerfer. Sie strahlen sowohl bei der Welcome-Inszenierung nach dem Entriegeln der Türen als auch bei aktiviertem Abblend- und Fernlicht nicht in Weiss, sondern in Gelb und nehmen damit Bezug auf erfolgreiche GT-Rennfahrzeuge.

Serienmässig sind die Heckleuchten des neuen BMW M4 CSL in einer innovativen und erstmals in einem Serienfahrzeug präsentierten Technologie ausgeführt. Sämtliche Lichtfunktionen werden durch LED-Einheiten dargestellt. Zusätzlich werden die Deckgläser von filigranen Lichtfäden durchzogen, die mittels Lasertechnologie zum Strahlen gebracht werden und dadurch eine lebhaftere Struktur an der Oberfläche der Heckleuchten erzeugen. Sie verleihen den Heckleuchten des Sondermodells eine unverwechselbare und im Nachtdesign schon von weitem erkennbare Signatur. Durch den Verlauf der drei im Inneren parallel angeordneten und im äusseren Bereich einander überlagernden Lichtstreifen entsteht eine besonders markante Interpretation der markentypischen L-förmigen Schlusslicht-Kontur. Zusätzlich weist der beleuchtete Schriftzug „BMW Laser“ auf den Deckgläsern auf die innovative Lichttechnologie hin.

In einem neuen Design sind auch die Modellschriftzüge am Heck sowie auf den vorderen Seitenwänden und auf der BMW Niere gehalten. Mit ihren schwarzen Oberflächen und einer roten Einfassung setzen sie dezente Signale für Sportlichkeit.

Dynamik und Leichtbau perfekt kombiniert: Präzisionsstreben im Motorraum, Titan-Endschalldämpfer.

Im Motorraum des neuen BMW M4 CSL wird die Karosseriesteifigkeit mithilfe eines vollständig neuentwickelten Präzisionsstreben-Pakets gesteigert. Das aus Aluminiumguss gefertigte Element verbindet die Federbeindome miteinander sowie mit dem Frontend. Die einzelnen Streben verfügen über eine Geometrie, die mithilfe von numerischen Modellen exakt auf die in unterschiedlichen Fahrsituationen einwirkenden Kräfte abgestimmt wurde. Dadurch wird bei einem minimalem Materialeinsatz und Gewicht die maximale Wirkung hinsichtlich einer Optimierung von Agilität und Lenkpräzision erzielt.

Die Abgasanlage des neuen BMW M4 CSL verfügt über einen Endschalldämpfer aus Titan, der zu einer Gewichtsreduzierung um 4,3 Kilogramm im Vergleich zu einem herkömmlichen Stahl-Bauteil führt. Die Blenden der M typischen Doppelendrohrpaar sind in mattem Schwarz gehalten und weisen im Inneren eine Perforierung in einem Streifenmuster auf. Die modellspezifische Abgasanlage verfügt über elektronisch gesteuerte Klappen und sorgt mit einer hochemotionalen Soundentfaltung im charakteristischen Stil der High-Performance-Modelle der BMW M GmbH sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Fahrzeugs für intensives Rennsport-Flair.

Modellspezifische Leichtmetallräder und M Carbon-Keramik Bremsanlage serienmässig.

Exklusiv für den neuen BMW M4 CSL wurden geschmiedete M Leichtmetallräder im Kreuzspeichendesign entwickelt, die sich sowohl durch ein optimiertes Gewicht als auch durch ein individuelles Erscheinungsbild auszeichnen. Die extrem schlanken Speichen der vorn 19 Zoll und hinten 20 Zoll grossen, in mattem Schwarz gehaltenen Räder sorgen durch ihre präzise Anordnung für eine aussergewöhnlich hohe Steifigkeit. Ihr gewichtsoptimiertes Design trägt ausserdem zur Reduzierung der ungefederten Massen bei und fördert auch auf diese Weise das agile Fahrverhalten des Sondermodells.

Serienmässig ist der neue BMW M4 CSL mit einer M Carbon-Keramik Bremsanlage ausgestattet. Ihre in der Farbe Rot lackierten Bremssättel werden mit 400 Millimeter grossen und 38 Millimeter starken Scheiben an den Vorder- sowie mit 380 Millimeter grossen und 28 Millimeter starken Scheiben an den Hinterrädern kombiniert. Für ein zusätzliches Plus an Agilität und Dynamik sorgen die deutlich reduzierten ungefederten Massen der M Carbon-Keramik Bremsanlage. Ihr Gewicht fällt um rund 14,3 Kilogramm niedriger aus als das der im BMW M4

Competition Coupé serienmässig eingesetzten M Compound Bremsanlage.

Zwei Sitzplätze der besonderen Art.

Der neue BMW M4 CSL ist auch im Innenraum konsequent auf maximale Performance und ein emotionsstarkes Fahrerlebnis ausgerichtet. Das Leichtbau-Coupé bietet nur für den Fahrer und den Beifahrer Platz – und dies auf aussergewöhnlichen Sitzen. Die exklusiv für den BMW M4 CSL entwickelten M Carbon Vollschalensitze wurden gezielt für den Einsatz auf abgesperrten Strecken konzipiert. Ihre selbsttragende Carbon-Struktur und der bewusste Verzicht auf Komfortmerkmale wie Sitzheizung oder Lordosenstütze für den Alltags- oder Reiseverkehr ermöglicht eine Gewichtsreduzierung um 24 Kilogramm im Vergleich zu den im BMW M4 Competition Coupé serienmässigen Sitzen.

Die M Carbon Vollschalensitze bieten mit ihren ausgeprägten Konturen einen extrem hohen Seitenhalt bei dynamischer Kurvenfahrt und einen integrierten Seitenairbag. Durchbrüche an den Seitenwangen, im Rückenbereich und unterhalb der Kopfstützen ermöglichen die Nutzung und die individuelle Einstellung einer Sechspunkt-Gurtanlage. Die Sitze verfügen über eine feste Lehnenneigung. Die Sitzhöhe kann ausschliesslich über ein dreistufiges Schraubgestänge bei einem Werkstattaufenthalt verstellt werden. Die Längsposition lässt sich manuell mithilfe eines Hebels am vorderen Rand der Sitzfläche variieren. Die Kopfstützen können für Rennstreckeneinsätze, bei denen der Fahrer sowie gegebenenfalls auch der Beifahrer einen Helm tragen, demontiert werden.

Sitzflächen und Rückenlehnen der M Carbon Vollschalensitze sind mit schwarzem Leder bezogen. Auf den äusseren Flächen weisen die Rückenlehnen und die Kopfstützen rote Alcantara-Einsätze auf. Kontrastnähte in den Farben der BMW M GmbH zieren sowohl die Sitzwangen als auch die Sicherheitsgurte.

Als aufpreisfreie Option sind für den neuen BMW M4 CSL auch die M Carbon Schalensitze verfügbar, die sich durch ihre erweiterten Komforteigenschaften auszeichnen. Ihr Gewichtsvorteil gegenüber den serienmässigen Sitzen im BMW M4 Competition Coupé beläuft sich auf 9,6 Kilogramm. Auch die M Carbon Schalensitze ermöglichen eine Demontage ihrer Kopfstützen für besonders schnelle Runden auf der Rennstrecke. Darüber hinaus kombinieren die als Sonderausstattung angebotenen Sitze rennsportliche Funktionalität und Leichtbau mit einem spürbar höheren Langstreckenkomfort, der sich unter anderem

durch elektrisch betriebene Einstellmöglichkeiten, eine Sitzheizung und eine Easy-Entry-Funktion zur bequemen Nutzung der Fondablage bemerkbar macht.

Der Stauraum hinter den Sitzplätzen von Fahrer und Beifahrer bietet unter anderem Platz für zwei Helm-Ablagefächer. Der Verzicht auf die Rücksitzanlage führt zu einer Gewichtsersparnis von rund 21 Kilogramm.

Carbon-Mittelkonsole: Reduziertes Gewicht, uneingeschränkte Funktionalität.

Das Prinzip des intelligenten Leichtbaus kommt auch in einem weiteren Bereich des Cockpits konsequent zum Tragen. Die Mittelkonsole des neuen BMW M4 CSL ist vollständig aus CFK gefertigt. Die charakteristische Struktur des Werkstoffs ist auf den Oberflächen deutlich zu erkennen, die auf dem Bedienfeld unter anderem den Gangwahlschalter, den iDrive Controller sowie die Tasten zur Aktivierung verschiedener Fahrzeugeinstellungen und -funktionen umgeben. Durch die Verwendung von Carbon wird das Gewicht der Mittelkonsole im Vergleich zur herkömmlichen Ausführung mehr als halbiert, was einer Reduzierung um rund 4 Kilogramm entspricht. Zugleich bietet sie die bewährte Funktionalität, unter anderem mit einer Armauflage mit Lederoberfläche und einer Smartphone-Ablage, die das kabellose Aufladen geeigneter Mobiltelefone ermöglicht.

Darüber hinaus verfügt das neue Sondermodell über die auch für das BMW M4 Competition Coupé charakteristische, konsequent auf ein konzentriertes Performance-Erlebnis ausgerichtete Interieurgestaltung. M spezifische Anzeigen, ergonomisch optimierte Bedienelemente mit roten Farbakzenten, der M spezifische Gangwahlschalter und der anthrazitfarbene Dachhimmel erzeugen bereits vor dem Start ein intensives Rennsport-Flair. Das passende Ambiente im Cockpit des neuen BMW M4 CSL wird von der ebenfalls serienmässigen Interieurleiste in der Ausführung Carbon Fibre sowie von „CSL“ Schriftzügen unterhalb der Kopfstützen, auf der Mittelkonsole und auf der Rückwand im Fond komplettiert. Verstärkt wird die Vorfreude auf hochdynamische Fahrmanöver beim ersten Kontakt mit dem M Alcantara Lenkrad, das die Serienausstattung des neuen BMW M4 CSL ergänzt. Die griffsichere Oberfläche des Lenkradkranzes, eine rote Mittenmarkierung in der 12-Uhr-Position, Carbon-Einlagen auf den drei Speichen und Schaltwippen aus CFK garantieren sowohl optisch als auch funktional ein unverfälschtes Racetrack Feeling.

Antrieb.

Modifizierter Reihensechszylinder-Motor, 8-Gang M Steptronic Getriebe und Hinterradantrieb für ein maximales Performance-Erlebnis.

Ein mit Rennsport-Knowhow konzipierter Grundmotor, Hochdrehzahl-Charakteristik und M TwinPower Turbo Technologie der jüngsten Generation sorgen dafür, dass der Reihensechszylinder-Antrieb des BMW M4 Competition Coupé die perfekte Basis für das Hochleistungsaggregat in der stärksten jemals für die Strasse zugelassenen Variante der Baureihe bildet. Das für den neuen BMW M4 CSL detailliert modifizierte Triebwerk erreicht bei einer Drehzahl von $6\,250\text{ min}^{-1}$ seine Höchstleistung von $405\text{ kW}/550\text{ PS}$. Damit übertrifft er den Motor des BMW M4 Competition Coupé um $30\text{ kW}/40\text{ PS}$. Bereits zwischen $2\,750$ und $5\,950\text{ min}^{-1}$ steht das maximale Drehmoment von 650 Nm zur Verfügung. Damit entwickelt sich die BMW M Automobile typische Leistungscharakteristik, die von spontanen Reaktionen auf jede Gaspedalbewegung, einer faszinierenden Drehfreude und einer bis in hohe Lastbereiche hinein konstant anhaltenden Kraftentfaltung gekennzeichnet ist, auf einem nochmals gesteigerten Niveau. Eine modellspezifische Motorlagerung und das beim neuen BMW M4 CSL besonders konsequent umgesetzte Leichtbau-Prinzip sorgen dafür, dass dieses Plus an M Power sogar überproportional zu einem Gewinn an Fahrdynamik führt und so in einem maximalen Performance-Erlebnis mündet.

Bei der gezielt auf den Rennstrecken-Einsatz ausgerichteten Weiterentwicklung des Reihensechszylinder-Motors konnten die Ingenieure der BMW M GmbH auf aktuellstes Motorsport-Knowhow zurückgreifen. Schliesslich basiert auch die Antriebseinheit des neuen Langstreckenrennfahrzeugs BMW M4 GT3 unmittelbar auf dem Motor der bisherigen Serienmodelle. Sein grosses Potenzial ermöglichte eine konsequente Leistungssteigerung in Verbindung mit uneingeschränkten Qualitäten hinsichtlich Standfestigkeit und Dauerhaltbarkeit. Erzielt wurde sie durch eine Erhöhung des Ladedrucks in Verbindung mit einer modellspezifischen Abstimmung der Motorsteuerung. Obendrein weist auch die besonders kraftvolle Ausführung des $3,0$ Liter grossen Motors einen günstigen Wirkungsgrad auf. Die daraus resultierende Effizienz macht sich auf der Rennstrecke durch zusätzliche Runden zwischen den Tankstopps bemerkbar.

Auf Höchstleistung ausgerichtetes Konstruktionsprinzip.

Das aus dem Rennsport adaptierte Konstruktionsprinzip für den Reihensechszylinder-Motor ist konsequent auf hohe Drehzahlen und maximale Kraftentfaltung ausgerichtet. Dies schafft die Voraussetzungen für die weitreichenden Gemeinsamkeiten zwischen Serien- und Rennfahrzeug-Triebwerk und für die gesteigerte Leistung unter der Motorhaube des neuen BMW M4 CSL. Eine buchsenlose Closed-Deck-Bauweise verhilft seinem Kurbelgehäuse zu einer extrem hohen Steifigkeit. Dadurch lässt sich ein besonders hoher Verbrennungsdruck realisieren, der die Leistungsausbeute optimiert. Die Drehfreude des Motors profitiert von einer im Lichtbogendrahtspritz-Verfahren (LDS) aufgetragenen Eisenbeschichtung für die Zylinderlaufbahnen. Auch die geschmiedete Leichtbau-Kurbelwelle begünstigt das Hochdrehverhalten des Motors. Ihre Torsionsfestigkeit ermöglicht zudem die Entwicklung eines besonders hohen Drehmoments.

Zu den M spezifischen Komponenten gehört auch der Zylinderkopf mit seinem im 3D-Druck-Verfahren gefertigten Kern. Der additive Fertigungsprozess ermöglicht es, geometrische Formen zu erzeugen, die mit konventionellen Metallgiessverfahren nicht realisierbar sind. Dadurch lässt sich ein optimaler Verlauf der Kühlmittelkanäle mit einem reduzierten Gewicht kombinieren.

Zwei nach dem Mono-Scroll-Verfahren agierende Turbolader versorgen jeweils die Zylinder 1 bis 3 beziehungsweise 4 bis 6 mit komprimierter Luft. Die Leistungsausbeute der Ladeeinheit wird durch eine indirekte, von einem Niedertemperatur-Kreislauf versorgte Ladeluftkühlung und spezifische Verdichter optimiert. Unter der Motorhaube des neuen BMW M4 CSL agiert das System mit einem gezielt erhöhten Ladedruck. Das Leistungsplus im Vergleich zum BMW M4 Competition Coupé wird durch eine Steigerung des Maximalwerts von 1,7 bar auf 2,1 bar realisiert. Eine entsprechende Modifikation der Motorsteuerung gewährleistet dabei die für BMW M Automobile charakteristische konstante Leistungsentfaltung bis in höchste Drehzahlbereiche hinein.

Die mit einem Maximaldruck von 350 bar agierende Benzin-Direkteinspritzung High Precision Injection bewirkt eine effiziente Gemischaufbereitung und eine saubere Verbrennung. 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.

Abgasanlage mit Titan-Endschalldämpfer und individueller Soundentfaltung innerhalb und ausserhalb des Fahrzeugs.

Die zweiflutige Abgasanlage gewährleistet durch einen optimalen Rohrverlauf und grosse Querschnitte einen reduzierten Gegendruck. Mit zwei elektrisch gesteuerten Klappen und dem spezifischen Titan-Endschalldämpfer sorgt sie ausserdem für einen individuellen, speziell für den neuen BMW M4 CSL konzipierten Antriebssound.

Dabei wird die besonders temperamentvolle Leistungsentfaltung des Motors von einer emotionsstarken, vom Rennsport inspirierten und extrem kraftvoll ausgeprägten Akustik begleitet. Der zugunsten der Gewichtsoptimierung reduzierte Einsatz von Dämmmaterialien und die spezifischen Resonanzeigenschaften des Titan-Endschalldämpfers sorgen dafür, dass der voluminöse, von tiefen Frequenzen dominierte Antriebssound auch im Innenraum intensiv wahrnehmbar ist und dem Fahrer eine präzise akustische Rückmeldung auf die Gaspedalbewegungen und die Leistungscharakteristik des Motors vermittelt. Gangwechsel werden von exakt definierten Drehzahlüberschwingern begleitet, in Schubphasen treten markante, tieffrequente Klangsequenzen auf. Die M Sound Control Taste auf der Mittelkonsole ermöglicht es dem Fahrer, etwa zum Durchfahren eines Wohngebiets eine zurückhaltende Soundentfaltung zu aktivieren.

Das Kühlsystem des neuen BMW M4 CSL umfasst einen Hoch- und einen Niedertemperaturkreislauf. Die indirekte Ladeluftkühlung erfolgt über eine elektrische Kühlmittelpumpe im Niedertemperatur-System. Das Hauptmodul des Hochtemperaturkreislaufs und zwei in die Radhäuser ausgelagerte Kühler versorgen den Motorblock und die Turbolader mithilfe einer mechanischen Wasserpumpe. Bei entsprechendem Bedarf werden eine elektrische Wasserpumpe und ein elektrischer Lüfter aktiv. Durch die grossen Öffnungen in der Frontschürze gelangt die Luftströmung ausserdem zu einem separaten Motoröl- und einem Getriebeölkühler. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass für alle Antriebskomponenten sowohl im Alltag als auch im Hochleistungsbetrieb auf der Rennstrecke jederzeit optimale Betriebstemperaturen herrschen.

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 im Rennstreckenbetrieb jederzeit eine sichere Ölversorgung garantiert.

Spontane Dynamik dank spezifischer Motor- und Getriebelagerung.

Eine modellspezifische Antriebslagerung sorgt dafür, dass die gesteigerte Motorleistung des neuen BMW M4 CSL besonders spontan und direkt über die Hinterräder auf die Fahrbahn übertragen wird. Vor allem in hochdynamischen Fahrsituationen ist die straffere Anbindung des Motors und des Getriebes an die Fahrzeugstruktur deutlich spürbar.

Mit einer härteren und auf beiden Fahrzeugseiten gleichmässig abgestimmten Motorlagerung wird im neuen BMW M4 CSL für ein emotionsstarkes und präzises Fahrgefühl im Stil eines Rennsportfahrzeugs gesorgt. Dazu wurden die Federraten der Lager, die im BMW M4 Competition Coupé 580 N/mm auf der linken und 900 N/mm auf der rechten Seite betragen, auf jeweils 1 000 N/mm erhöht. Modifiziert wurde auch die Getriebelagerung des Sondermodells. Sie weist einen von 49 auf 55 gesteigerten Shore-Wert für den Härtegrad des Lagers auf.

Kraftübertragung über 8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic auf die Hinterräder.

Das Antriebsmoment des Reihensechszylinder-Motors wird im neuen BMW M4 CSL über ein 8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic an die Hinterräder übertragen. Die M spezifische Ausführung der Automatik zeichnet sich durch eine präzise auf die Motorcharakteristik abgestimmte Gangabstufung und eine besonders hohe Schaltdynamik aus. Sie wurde speziell auf die Leistungscharakteristik des Motors abgestimmt und ermöglicht nochmals schnellere Gangwechsel als das Getriebe im BMW M4 Competition Coupé. Auch im automatisierten Modus liefert das Getriebe bei jedem Gangwechsel eine deutlich spürbare Rückmeldung an den Fahrer. Für manuelles Schalten mit sequenzieller Fahrstufenwahl stehen neben dem Gangwahlschalter Carbon-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 Drehzahlanpassung während des Herunterschaltens unterstützt. Durch dieses Zwischengas wird das beim dynamischen Fahren unerwünschte Schleppmoment des Motors reduziert.

Mit dem in den Gangwahlschalter integrierten Drivelogic Taster kann der Fahrer die Schaltcharakteristik beeinflussen. Die Drivelogic stellt drei deutlich voneinander unterscheidbare Modi zur Auswahl, darunter eine speziell für den Rennstreckeneinsatz optimierte Ausprägung.

Die Kombination aus einem besonders kraftvollen Reihensechszylinder-Motor, dem 8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic, extrem straffer Anbindung der Antriebstechnik und Hinterradantrieb sorgt im neuen BMW M4 CSL für ein gleichermassen emotionsstarkes wie puristisches Performance-Erlebnis mit faszinierenden Beschleunigungswerten. Aus dem Stand erreicht das Sondermodell innerhalb von 3,7 Sekunden die Tempo-100-Marke. Nur 10,7 Sekunden – 1,8 Sekunden weniger als das BMW M4 Competition Coupé – benötigt es für die Beschleunigung von null auf 200 km/h.

Fahrwerk.

M typische Präzision auf höchstem Niveau.

Parallel zu seinem Motor und in enger Abstimmung mit dessen individueller Leistungscharakteristik wurde auch die Fahrwerkstechnik des neuen BMW M4 CSL in zahlreichen Details weiterentwickelt. Dabei wurden auch das erheblich reduzierte Fahrzeuggewicht und die modellspezifisch optimierte Karosseriesteifigkeit berücksichtigt, um die für BMW M Automobile charakteristische Kombination aus Agilität, Dynamik und Präzision im Fahrverhalten auf ein neues Niveau zu heben. Im Mittelpunkt steht die enge Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug, die auch in hochdynamischen Situationen auf der Rennstrecke zu einem souveränen Performance-Erlebnis führt. Die modellspezifische Fahrwerkstechnik verschiebt den fahrphysikalischen Grenzbereich und sorgt dabei insbesondere durch den M typischen linearen Aufbau von Querbeschleunigungskräften auch beim anspruchsvollen Einsatz auf der Rennstrecke für exakt kontrollierbare Handlingeigenschaften.

Eine ideale Basis findet die Fahrwerkstechnik des neuen BMW M4 CSL in dem für die High-Performance-Sportwagen der Baureihe entwickelten Konstruktionsprinzip, das eine Doppelgelenk-Federbein Vorderachse und eine Fünflenker-Hinterachse in M spezifischer Ausführung miteinander kombiniert. Darüber hinaus gehören ein Adaptives M Fahrwerk mit elektronisch geregelten Stossdämpfern, die elektromechanische M Servotronic Lenkung mit variabler Übersetzung und eine M spezifische Ausführung des integrierten Bremssystems zur Serienausstattung des Sondermodells.

Eine eigenständige Achskinematik sowie modellspezifische Radsturzwerte, Stossdämpfer, Zusatzfedern und Stabilisatoren optimieren die Lenkpräzision, die Übertragung von Seitenführungskräften, das Ansprechen von Federung und Dämpfung sowie die Radführung. Die detaillierten Modifikationen und eine integrierte Applikation sämtlicher Antriebs- und Fahrwerksysteme im Rahmen eines intensiven Testprogramms auf der Nordschleife des Nürburgrings gewährleisten maximale Dynamik und eine feinfühlig beherrschbare des neuen BMW M4 CSL beim forcierten Einsatz auf der Rennstrecke.

Fahrzeughöhenverstellung um 8 Millimeter, Zusatzfedern und modellspezifische Stossdämpfer.

Die modellspezifische Radaufhängung ist mit einer Fahrzeughöhenverstellung um 8 Millimeter gegenüber dem BMW M4 Competition Coupé verbunden. Die damit einhergehende Absenkung des Fahrzeugschwerpunkts fördert die Agilität und die Kurvendynamik des neuen BMW M4 CSL. Sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse werden ausserdem Zusatzfedern eingesetzt, die in besonders dynamischen Fahrsituationen den Fahrbahnkontakt optimieren. Speziell für das Sondermodell konzipiert wurden auch die Stabilisatoren an beiden Achsen und ihre Anbindung.

Das geschmiedete Schwenklager der Vorderachse weist höhere Sturzwerte auf. Damit wird das Potenzial der Kraftübertragung bei hohen Kurvengeschwindigkeiten deutlich gesteigert. An der Hinterachse wurden die Gummilager für die Querlenker auf Seiten der Achsträger und der Radträger durch vier zusätzliche spielfreie Kugelgelenke ersetzt. Sie sorgen für eine Reduzierung der sekundären Federraten. Dadurch werden sowohl die Radführung als auch die Sturzsteifigkeit und darüber hinaus auch das Ansprechen der Stossdämpfer optimiert. Der Hinterachsträger ist, wie auch bei Rennfahrzeugen üblich, ohne elastische Gummielemente starr mit der Karosserie verschraubt, was Radführung und Spurstabilität weiter optimiert.

Die Stossdämpferkräfte orientieren sich adaptiv am jeweiligen Fahrbahnzustand und der Fahrsituation. Die Anpassung erfolgt mithilfe von elektromagnetisch angesteuerten Ventilen innerhalb von wenigen Millisekunden stufenlos und radindividuell. Für die Grundcharakteristik der Stossdämpfer stehen im M Setup Menü drei Modi zur Auswahl. Die Abstimmung für den Modus SPORT wurde bei intensiven Tests auf der Nordschleife des Nürburgrings verfeinert. Für höchste Performance auf ebenen Rennstrecken wurde die Dämpferkraft-Regelung im Modus SPORT PLUS konzipiert. Im Alltag sorgt dagegen der Modus COMFORT für einen harmonischen Ausgleich von Fahrbahnunebenheiten.

Serienmässige M Carbon-Keramik Bremsanlage und individuell einstellbares Pedalgefühl.

Extrem kraftvolle und zugleich präzise dosierbare Verzögerungsmanöver ermöglicht die Kombination der im neuen BMW M4 CSL serienmässigen M Carbon-Keramik Bremsanlage mit dem integrierten Bremssystem. Sechs-Kolben Festsattel-Bremsen an der Vorderachse und Ein-Kolben-Faustsattel-Bremsen an der Hinterachse sorgen für besonders intensive Verzögerung sowie für eine optimierte Fading-Stabilität und thermische

Standfestigkeit. Ausserdem zeichnet sich die M Carbon-Keramik-Bremsanlage durch eine extrem hohe Verschleissfestigkeit aus.

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 die Darstellung zweier Kennlinien für das Pedalgefühl, die sich im M Setup Menü auswählen lassen. Das innovative System vereint die Funktionen Bremsbetätigung, Bremskraftverstärkung und Bremsregelung in einem kompakten Modul. Die Auslösung des jeweils erforderlichen Bremsdrucks erfolgt mithilfe eines elektrischen Aktuators.

M Traction Control für die Rennstrecke optimiert.

Dank des integrierten Bremssystems erfolgen die Eingriffe der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) schneller und präziser denn je. Da ausserdem die Schlupfregelung vom Steuergerät der Fahrstabilitätsregelung DSC in die Motorsteuerung verlagert wurde, fällt auch die Regulierung der Motorleistung beim Beschleunigen auf rutschigem Untergrund besonders feinfühlig aus. Darüber hinaus hat der Fahrer im neuen BMW M4 CSL die Möglichkeit, die Eingriffsschwellen der Radschlupfbegrenzung individuell festzulegen. Die serienmässige Funktion M Traction Control stellt dafür zehn Stufen zur Auswahl, zusätzlich ist auch eine vollständige Deaktivierung der Fahrstabilitätsregelung über den M Dynamic Mode möglich.

Für den neuen BMW M4 CSL wurde die Funktion M Traction Control gezielt auf den Rennstreckeneinsatz abgestimmt. In den Stufen 1 bis 5 erfolgt die Schlupfregelung analog zum BMW M4 Competition Coupé. Dabei wird in Stufe 5 der geringste und in Stufe 1 der stärkste Schlupf an den Antriebsrädern zugelassen. Der Fahrer hat so die Möglichkeit, auf trockenen Fahrbahnen eine seinen individuellen Vorlieben entsprechende Balance zwischen rennsportlicher Performance und Fahrstabilität zu erzeugen, um sich behutsam an den fahrphysikalischen Grenzbereich heranzutasten und kontrollierte Driftmanöver bei dynamischer Kurvenfahrt zu absolvieren.

Die Stufen 6 bis 10 der M Traction Control sind dagegen für die spezifischen Bedingungen auf der Rennstrecke konfiguriert. Sie orientieren sich an der für Wettbewerbsfahrzeuge im Tourenwagen-Rennsport entwickelten Applikation und berücksichtigen neben der

Fahrbahnbeschaffenheit auch die Reifentemperaturen. Im Fokus steht dabei anstelle der Unterstützung von kontrollierten Drifts allein eine unter allen Umständen optimierte Traktion zugunsten von kurzen Rundenzeiten. So werden in den für das Fahren auf trockener Fahrbahn und mit einer optimalen Reifentemperatur vorgesehenen Stufen 6 und 7 die Eingriffsschwellen für die Schlupfregelung besonders hoch angesetzt. Bei kalten oder auch überhitzten Reifen sowie bei feuchter oder sogar nasser Fahrbahn stehen die Stufen 8 bis 10 zur Verfügung, in denen die Eingriffsschwellen schrittweise herabgesetzt werden, um auch unter besonders anspruchsvollen Bedingungen die maximale Performance des neuen BMW M4 CSL zu gewährleisten.

Exklusive M Leichtmetallräder und modellspezifische High-Performance-Bereifung.

Geschmiedete M Leichtmetallräder im exklusiven Kreuzspeichendesign gehören zur Serienausstattung des neuen BMW M4 CSL. Die gewichtsoptimierten M Leichtmetallräder sind serienmässig mit speziell für das Sondermodell entwickelten High-Performance-Reifen in den Grössen 275/35 ZR19 an der Vorderachse und 285/30 ZR20 an der Hinterachse bestückt. Die Bereifung ist auf maximale Längs- und Querdynamik beim Fahren auf der Rennstrecke ausgerichtet und ermöglicht eine besonders umfassende Übertragung von Beschleunigungs- und Seitenführungskräften.

Als aufpreisfreie Option werden für den neuen BMW M4 CSL Sport-Reifen im gleichen Format angeboten. Auch sie unterstützen einen betont sportlichen Fahrstil, verbunden mit einem optimierten Alltags- und Langstreckenkomfort.

Ausstattung. Racetrack Feeling für jeden Tag.

Zum konsequent auf rennsportliche Performance ausgerichteten Fahrzeugkonzept des neuen BMW M4 CSL gehört auch die modellspezifisch zusammengestellte Auswahl an serienmässigen und optionalen Ausstattungsmerkmalen. Die Balance zwischen einer puristischen Sportwagen-Charakteristik, uneingeschränkter Alltagstauglichkeit und exklusiver Premium-Substanz wurde für das Sondermodell völlig neu definiert.

Der neue BMW M4 CSL bietet serienmässig eine Vielzahl von Innovationen, die aus der Innovationskraft und Motorsport-Kompetenz der BMW M GmbH resultieren und gezielt auf ein einzigartiges Performance-Erlebnis ausgerichtet sind. Darüber hinaus beeindruckt er mit einer Gesamtfahrzeugharmonie, die fortschrittliche Digitalisierung in den Bereichen Bedienung und Vernetzung ebenso umfasst wie eine hochwertige Verarbeitungsqualität und ein ausgewogenes Komfortniveau beim Fahren auf der Strasse. Damit erweist er sich als exklusives Sportgerät für Performance-Enthusiasten, die schnelle Runden auf ihrer Lieblings-Rennstrecke absolvieren und schon bei der Anreise auf eigener Achse intensives Racetrack Feeling geniessen wollen.

Zweisitzer mit exklusivem Sportwagen-Cockpit.

Im Interieur des neuen BMW M4 CSL wird die Faszination eines kompromisslosen Hochleistungssportwagens zu zweit erlebbar. Die M Carbon Vollschalensitze für den Fahrer und seinen Co-Piloten, das M Alcantara Lenkrad und das M spezifische Bedienfeld auf der aus CFK gefertigten Mittelkonsole bilden das perfekte Ambiente für konzentrierte Fahrfreude. Zur Serienausstattung gehören auch die Lederausstattung Merino mit erweiterten Umfängen und M Sicherheitsgurte mit Kontrastnähten in den Farben der BMW M GmbH.

Im Information Display des serienmässigen BMW Live Cockpits Professional wird der Modellschriftzug CSL angezeigt. Der volldigitale Anzeigenverbund umfasst ein Instrumentenkombi mit einer Bildschirmdiagonale von 12,3 Zoll hinter dem Lenkrad und ein 10,25 Zoll grosses Control Display. 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 per Sprachbedienung erfolgen. Zum Funktionsumfang des BMW Live Cockpit Professional gehören ausserdem unter anderem der BMW Intelligent Personal Assistant, das cloudbasierte Navigationssystem BMW Maps, die Telefonie mit Wireless Charging, eine Smartphone-Integration, die die Nutzung von Apple CarPlay und Android Auto ermöglicht, zwei USB-Anschlüsse zur Datenübertragung und eine WLAN-Schnittstelle sowie zahlreiche fortschrittliche digitale Services. Bestandteil der Serienausstattung ist ausserdem ein HiFi Lautsprechersystem mit 10 Klangquellen und einer Verstärkerleistung von 205 Watt.

Einen Beitrag zum konzentrierten Fahren leistet das optional für den neuen BMW M4 CSL erhältliche BMW Head-Up Display, das relevante Informationen auf die Windschutzscheibe und damit direkt ins Sichtfeld des Fahrers projiziert. Dort werden unter anderem M spezifische Anzeigen wie das mehrfarbige Drehzahlband, die Shift Lights und die M View Ansicht dargestellt. Der ebenfalls optional verfügbare BMW Drive Recorder nutzt eine in die Windschutzscheibe integrierte Kamera zur Aufnahme von bis zu 40 Sekunden langen Videosequenzen rund um das Fahrzeug. So lassen sich beispielsweise sehenswerte Fahraufnahmen festhalten und teilen.

Komfortmerkmale und Assistenzsysteme auf das Wesentliche konzentriert.

Zugunsten des intelligenten Leichtbaus und im Rahmen des puristischen Fahrzeugkonzepts, das den neuen BMW M4 CSL kennzeichnet, bietet er ein auf das Wesentliche konzentriertes Angebot an Komfortmerkmalen und Fahrerassistenzsystemen. Seine Serienausstattung umfasst eine 1-Zonen-Klimaautomatik. Optional wird eine Klimaautomatik mit 2-Zonen-Regelung für eine separate Einstellung von Temperatur und Belüftung auf der Fahrer- und der Beifahrerseite angeboten. Auch der Komfortzugang und eine Alarmanlage sind als Sonderausstattung erhältlich.

Der neue BMW M4 CSL ist kompromisslos für das aktive, selbstbestimmte und konzentrierte Fahrerlebnis konzipiert. Über die serienmässige Ausstattung hinaus, die eine Park Distance Control (PDC) mit Sensoren an der Front und am Heck des Fahrzeugs, die Spurverlassenswarnung, die Verkehrszeichenerkennung Speed Limit Info einschliesslich Überholverbotsanzeige und die Frontkollisionswarnung mit Bremsengriff umfasst, wird daher für das Sondermodell nur eine begrenzte Auswahl an Fahrerassistenzsystemen

angeboten. Optional sind die Systeme Driving Assistant und Parking Assistant verfügbar. Absolutes Highlight auf der kurzen Liste der Sonderausstattungen ist das BMW Laserlicht mit seinen von Langstrecken-Rennwagen inspirierten gelben Lichtquellen.

Fahrzeugeinstellungen individuell konfigurierbar.

M spezifische Bedienelemente, mit denen sich die Antriebs- und Fahrwerkstechnik individuell konfigurieren lässt, tragen auch im neuen BMW M4 CSL dazu bei, die enge Beziehung zwischen dem Fahrer und seinem Automobil zu vertiefen. Die Setup-Taste auf der Mittelkonsole bietet einen direkten Zugriff auf die Einstellungsoptionen für Motor, Stossdämpfer, Lenkung und Bremssystem.

Zwei individuell konfigurierte Varianten des M Setups können gemeinsam mit den bevorzugten Einstellungen für den Antriebssound, die M Traction Control, die Auto Start Stop Funktion und 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.

Für das maximale Performance-Erlebnis auf der Rennstrecke: M Drive Professional und M Mode Taste.

Mit seinen speziell für den Rennstreckeneinsatz entwickelten Funktionen ist das ebenfalls serienmäßige System M Drive Professional ein weiterer wichtiger Bestandteil des Bedienkonzepts im neuen BMW M4 CSL. Es 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 Funktion 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 Driftmanöver, die dabei zurückgelegte Strecke und weitere Fakten angezeigt.

Zu den weiteren Funktionen des M Drive Professional gehört der M Laptimer. 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.

Mit der auf dem Bedienfeld der Mittelkonsole angeordneten M Mode Taste 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. Neben der Grundeinstellung ROAD und dem Modus SPORT steht im neuen BMW M4 CSL auch der Modus TRACK zur Auswahl.

Im Modus SPORT wird dem Fahrer im Instrumentenkombi sowie im Head-Up Display 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 Querbeschleunigungswerte anzeigen. Im Head-Up Display sind neben der Motordrehzahl, den Shift Lights, der Fahrgeschwindigkeit und dem gewählten Gang lediglich Navigationshinweise sowie die vom System Speed Limit Information registrierten Tempobegrenzungen und Überholverbote zu sehen.

Der 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 die M View Ansicht, wobei in der Einstellung TRACK auch die Angaben der Verkehrszeichenerkennung ausgeblendet bleiben.