

La nouvelle BMW M4 CS. Table des matières.



BMW M4 CS: résolument sportive et émotionnelle.

Les hautes performances redéfinies pour la route. 2

Six cylindres en ligne envoûtant.

Allure souveraine et performances routières impressionnantes. 4

Comportement dynamique magistral.

Performances mises à l'épreuve sur circuit. 7

Design M indéniable.

Prestance marquée grâce à un langage des formes hautement émotionnel. . 10

Dotation: le nec plus ultra.

Sportivité et agrément de conduite au diapason. 13

Une tradition qui dure: les éditions spéciales de la BMW M3.

Les versions affûtées de la M3 électrisent depuis bientôt 30 ans. 15

BMW M4 CS: résolument sportive et émotionnelle. Les hautes performances redéfinies pour la route.



La BMW M4 est un coupé hautes performances compact notamment en association avec le pack Compétition optionnel, alors que la M4 GTS est une voiture de sport intransigeante également conçue pour une exploitation sur circuit. Édition limitée, la nouvelle BMW M4 CS (consommation en cycle mixte: 8,4 l/100 km*; émissions de CO₂ en cycle mixte: 197 g/km*) comble désormais la lacune entre ces modèles signés BMW M GmbH. Habillée d'une livrée marquée qui ne manquera pas de susciter les émotions, elle aiguise en même temps le profil de la série M4 et donc de la marque BMW M.

Une nouvelle lame aérodynamique avant en carbone apparent qui lui est réservée marque le visage de la nouvelle BMW M4 CS qui se présente très dominante et dynamique avant même d'avoir démarré. Partant de cette lame, sa ligne athlétique file vers l'arrière en passant par le capot moteur en PRFC avec son dôme de puissance, le toit avec le léger retrait dans sa partie centrale et la nouvelle arête de décollement également en carbone sur le capot arrière pour se fondre enfin dans le diffuseur arrière qui intègre habilement les quatre embouts d'échappement. La M4 CS se présente avec une ligne dessinée comme d'un seul jet et souligne ainsi le style auquel doit aspirer un coupé sport moderne.

L'utilisation généreuse de matière plastique renforcée par fibres de carbone (PRFC) permet à la nouvelle BMW M4 CS de n'accuser que 1580 kilogrammes (poids à vide selon UE, sans conducteur) sur la balance et donc d'être un véritable poids plume. Outre le diffuseur arrière, de grandes pièces de carrosserie sont en PRFC, telles que le capot moteur qui pèse ainsi environ 25 pour cent de moins que le capot de la BMW M4. L'avantage de l'expérience acquise par la société BMW pendant de longues années dans la production de composants en fibres de carbone et de matières plastiques renforcées par fibres de carbone est payante sur la nouvelle BMW M4 CS. Ainsi, rien que le toit en PRFC gagne plus de 6 kilogrammes par rapport à un toit conventionnel en métal. Un autre atout du PRFC, matériau composite ultraléger mais néanmoins très robuste, réside dans l'abaissement du centre de gravité de la voiture, ce qui confère à la BMW M4 CS un comportement routier encore plus agile.

BMW a délibérément renoncé à focaliser la M4 CS sur l'exploitation sur circuit comme la BMW M4 GTS. Ainsi, la lame aérodynamique avant n'est pas

* Consommations et émissions de CO₂ provisoires, relevées selon le cycle de conduite européen, en fonction des dimensions de pneus choisis.

réglable et le capot arrière, au lieu d'un grand aileron arrière réglable, se pare d'un volet Gurney en carbone apparent. Il s'agit là d'une arête de décollement aérodynamique longeant le bord du capot arrière qui se traduit par une réduction sensible de la portance au niveau de l'essieu arrière par rapport à la M4 dotée du pack Compétition. Afin d'assurer une meilleure aptitude au quotidien, la M4 CS renonce aussi à la cage de sécurité qui distingue la M4 GTS.

Le fait que la nouvelle BMW M4 CS a été mise au point sur l'un des circuits d'essai les plus éprouvants au monde pour voitures de sport hautes performances – la Boucle nord du Nürburgring – prouve qu'elle n'a pas seulement été conçue pour une aptitude au quotidien sans restriction mais aussi pour un comportement dynamique hors du commun. La M4 CS boucle un tour en 7 min 38 et atteint ainsi un chrono qui la place entre la BMW M4 et la M4 GTS rigoureusement vouée à l'exploitation sur circuit.

L'excellent dynamisme de la nouvelle BMW M4 CS ne repose pas seulement sur le tarage des ressorts et amortisseurs des liaisons au sol, revu par rapport à celui de la M4 dotée du pack Compétition, mais aussi sur une légère augmentation de la puissance du six cylindres en ligne. Sous le capot de la M4 CS, il délivre 460 ch, soit une hausse de 10 ch par rapport à la M4 dotée du pack Compétition. Le couple maximal a même progressé de 50 Newtons-mètres pour culminer à 600 Newtons-mètres.

Grâce à l'utilisation généreuse de cuir et d'alcantara, les concepteurs et les stylistes de la société BMW M GmbH ont créé un intérieur à l'aspect résolument sportif. La réduction à l'essentiel et, donc, un gain de poids sensible, ont présidé au choix des revêtements intérieurs des portes et des panneaux latéraux arrière : ces éléments sont en fibres naturelles comprimées, soit des matières premières renouvelables, dotées d'un look carbone spécifique. Pour fermer les portes, les poignées classiques sont remplacées par des dragonnes légères sur la BMW M4 CS. Malgré la conception rigoureusement sportive, qui inclut aussi des sièges M Sport de construction légère, les occupants de la BMW M4 CS n'ont pas besoin de renoncer à des agréments tels qu'une climatisation automatique monozone ou bien un système HiFi Professional haut de gamme spécialement adapté à la voiture.

Six cylindres en ligne envoûtant. Allure souveraine et performances routières impressionnantes.



Le six cylindres en ligne jouit d'une grande tradition chez BMW et assure aussi à la nouvelle BMW M4 CS des performances routières du plus haut niveau. La puissance maximale s'est accrue de 10 ch par rapport au moteur animant la M4 dotée du pack Compétition pour atteindre 460 ch, disponibles à 6 250 tr/min. Le couple maximal de 600 Newtons-mètres a même fait un bond de 10 pour cent (M4 dotée du pack Compétition: 550 Nm); il est disponible sur une plage de régimes très large, comprise entre 4 000 tr/min et 5 380 tr/min. Grâce à cette puissance extraordinaire, la nouvelle BMW M4 CS affiche des performances routières qui équivalent celle d'une supersportive: elle abat le sprint classique de 0 à 100 km/h en seulement 3,9 secondes. La vitesse maximale de la BMW M4 CS équipée en série du pack M Drivers est bridée à 280 km/h par voie électronique.

La puissance élevée du moteur de 3,0 litres de cylindrée est le fruit du concept de haut régime doublé par deux turbocompresseurs sur échappement et un système efficace de refroidissement de l'air de suralimentation. La technologie M TwinPower Turbo également mise en œuvre sur la BMW M4 CS fait appel à deux turbocompresseurs Mono Scroll (simple entrée) très réactifs. Associés à l'injection directe essence du type High Precision Injection, à la distribution variable VALVETRONIC et au système de calage variable en continu des arbres à cames, double VANOS, ces turbocompresseurs veillent à ce que le six cylindres puisse déployer sa puissance de manière optimale. La pression de suralimentation s'établit de manière continue, le régime de ralenti à peine dépassé. Les systèmes de levée des soupapes et de calage des arbres à cames entièrement variables garantissent un rendement des plus efficaces. Le moteur peut ainsi non seulement débiter sa puissance de manière continue, sur une plage de régimes très large, mais il fonctionne aussi avec une grande sobriété et maintient donc la consommation et les émissions de gaz d'échappement à un niveau très bas (consommation en cycle mixte: 8,4 l/100 km*; émissions de CO₂ en cycle mixte: 197 g/km*). La facilité à monter en régime de ce six cylindres particulièrement velouté profite également de la distribution VALVETRONIC et du double VANOS. Sur la nouvelle BMW M4 CS, le six cylindres en ligne autorise en effet un régime de coupure de 7 600 tr/min, très élevé pour un moteur biturbo.

Grâce à sa conception dite à tablature fermée (closed deck), le carter de vilebrequin du six cylindres est particulièrement rigide et autorise ainsi des pressions élevée dans les cylindres au profit d'un rendement efficace. Les cylindres non chemisés dont les surfaces de glissement sont dotées d'un revêtement appliqué par projection arc-fil (procédé LDS) contribuent à la baisse du poids. Le vilebrequin forgé léger, mais néanmoins ultrarésistant en torsion, qui minimise les masses en rotation avec, à la clé, une réaction encore plus spontanée du moteur biturbo, est également du type hautes performances.

L'alimentation en huile du moteur est une autre prouesse technique témoignant de la grande expertise de BMW M GmbH dans la compétition. Elle tient compte des exigences élevées sur circuit et assure l'alimentation en huile du six cylindres en ligne sous une accélération longitudinale et transversale pouvant atteindre 1,4 g. Le carter d'huile en magnésium au poids optimisé est pourvu d'un recouvrement supplémentaire limitant le ballonnement du lubrifiant lors de manœuvres dynamiques extrêmes, telles que des changements de direction abrupts sur circuit. Une pompe d'aspiration d'huile supplémentaire associée à un système de retour d'huile particulièrement efficace assure une alimentation en huile fiable même lors de manœuvres de freinage extrêmes.

Il va sans dire que tout moteur M se doit d'émettre une sonorité en phase avec ses ambitions. Une ligne d'échappement sport biflux à quatre embouts élégamment intégrés dans le diffuseur arrière se charge de cette mission sur la nouvelle M4 CS. Elle se distingue par une contre-pression minimale des gaz d'échappement, favorable au déploiement de la puissance, et est pilotée par un système de volets. Les volets disposés directement en amont des silencieux arrière sont à commande électrique et assurent, sur toute la plage des régimes, non seulement un retour d'information optimal sur l'état de charge du moteur, mais génèrent aussi une sonorité sportive typée M. Le conducteur peut par ailleurs moduler le fonctionnement du système de volets en sélectionnant un mode de conduite.

Sur la nouvelle BMW M4 CS, la transmission du couple aux roues arrière est gérée par la boîte M à double embrayage et sept rapports (M DKG) avec fonction Drivelogic qui a déjà fait ses preuves sur les modèles M4 et M4 GTS. Le passage des rapports extrêmement rapide se fait sans rupture de charge. La fonction de départ automatisé M Launch Control garantit une accélération optimale départ arrêté. Si la boîte M DKG fonctionne de manière entièrement automatique, elle dispose aussi d'un mode manuel autorisant le passage des rapports à la main via les palettes de commande au volant. La boîte M DKG à

sept rapports dispose de son propre radiateur d'huile pour répondre aussi aux conditions d'utilisation les plus rudes.

De plus amples informations sur la consommation de carburant officielle, les émissions de CO₂ spécifiques officielles et la consommation de courant de voitures particulières neuves figurent dans le « Guideline for fuel consumption, CO₂ emission and electric power consumption » (Guide de la consommation de carburant, des émissions de CO₂ et de la consommation de courant de voitures particulières neuves), disponible dans tous les points de vente, auprès de la Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, D 73760 Ostfildern-Scharnhausen et sur Internet sous : <http://www.dat.de/en/offers/publications/guideline-for-fuel-consumption.html>.

Comportement dynamique magistral. Performances mises à l'épreuve sur circuit.



Agilité, précision directionnelle et stabilité dynamique du plus haut niveau sont des caractéristiques qui ont toujours distingué les modèles signés BMW M GmbH. La nouvelle BMW M4 CS perpétue cette tradition et aide le conducteur à la fibre sportive en mettant à sa disposition de nombreuses possibilités de réglage du châssis, de la direction électromécanique M Servotronic, du Contrôle dynamique de la stabilité DSC et de la boîte M à double embrayage et sept rapports avec fonction Drivelogic.

En dotation standard, la nouvelle BMW M4 CS fait appel au Châssis M adaptatif. Il permet au conducteur de choisir entre les trois modes Confort, Sport et Sport+ qui modulent la loi d'amortissement. Alors que, par exemple en ville, le mode Confort procure un agrément de conduite maximal, le réglage Sport autorise une allure particulièrement dynamique en dehors des agglomérations. Celui qui amène sa M4 CS sur circuit pourra activer le réglage le plus ferme du châssis via le mode Sport+, pour minimiser les mouvements de la carrosserie tout en maximisant le dynamisme de conduite.

La direction électromécanique particulièrement précise de la M4 CS peut également être variée par simple pression d'une touche activant une des trois lois d'assistance. La direction, hautement sensible, répond de manière différente en fonction du mode choisi Confort, Sport ou Sport+, elle module l'assistance et peut ainsi être adaptée à l'utilisation momentanée de la voiture et aux préférences personnelles du conducteur.

Autre composant du châssis de haute technicité de la nouvelle BMW M4 CS : le Différentiel M actif qui optimise encore la motricité et la stabilité dynamique déjà exceptionnelles à l'aide d'un blocage piloté à embrayage multidisques. Pour ce faire, le boîtier électronique du blocage à embrayage multidisques communique avec l'aide à la conduite DSC (Contrôle dynamique de la stabilité). Il tient aussi compte de la position de l'accélérateur, de la vitesse de rotation des roues et du taux de lacet de la M4 CS et adapte le système avec une précision et une rapidité phénoménales à la situation de conduite du moment. Ainsi par exemple, le Différentiel M actif identifie à temps le risque d'une perte de traction unilatérale et adapte le couple de blocage en conséquence, dans une plage de modulation allant de 0 à 100 pour cent. Les composants dédiés à la stabilité dynamique assurent ainsi une traction optimale de tous les instants, notamment lorsque la voiture tourne sur circuit à

un rythme soutenu, par exemple lorsqu'elle accélère puissamment en sortie de virages serrés ou sur des revêtements dont l'adhérence n'est pas homogène.

Dans le cas normal, le Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) contrebalance le sous-virage ou le survirage par des interventions ciblées dans la gestion du moteur et des freins. Sur la M4 CS, le passage au mode M Dynamic (MDM) autorise un certain patinage des roues et permet ainsi de légers dérapages contrôlés. Cette possibilité est particulièrement appréciée par les pilotes sportifs et dynamiques lorsqu'ils tournent sur circuit. Toutefois, il incombera alors à eux seuls de stabiliser leur voiture.

Les liaisons au sol de la nouvelle BMW M4 CS correspondent dans une large mesure à celles de la BMW M4 dotée du pack Compétition. Construction légère en aluminium, elles se distinguent par leur poids réduit et la rigidité particulière des essieux. Un essieu léger à jambes de suspension à double articulation est mis en œuvre à l'avant et un essieu à cinq bras à l'arrière. Les bras de suspension et les porte-moyeu sont tous en aluminium forgé. Les rotules sans jeu et les paliers à élastomère spécialement développés pour la M4 assurent une transmission idéale et directe des efforts agissant dans le sens longitudinal et transversal, d'où la réponse ultrasponnée du châssis et le comportement dynamique supérieur. La suspension bi-élastique du couple conique arrière et le support d'essieu arrière vissé de manière rigide sur la carrosserie témoignent aussi de l'influence de la technologie racing pur sang lors du développement de la BMW M4 CS.

Une nouvelle jante en alliage léger forgé de couleur Orbit Grey a été développée en exclusivité pour la nouvelle BMW M4 CS. Son look à dix branches s'inspire des jantes de la M4 alignée avec succès au Championnat d'Allemagne de voitures de tourisme (DTM). Les ingénieurs de la société BMW M GmbH ont aussi misé sur la construction légère rigoureuse pour les roues. C'est ainsi que les jantes arrière de 10 J x 20 pouces n'affichent qu'environ 10 kilogrammes, les jantes avant de 9 J x 19 pouces ne pesant qu'un peu plus de 9 kilogrammes. Les masses non suspendues s'en trouvent réduites, ce qui bénéficie au comportement dynamique exceptionnel de la M4 CS. En dotation standard, la M4 CS est équipée d'une monte pneumatique mixte du type Michelin Pilot Sport Cup 2 de dimensions 265/35 R 19 à l'avant et 285/30 R 20 à l'arrière. Les pneus Cup sont le gage d'une transmission particulièrement précise des impulsions imprimées au volant sur la route tout en fournissant un retour d'information maximal au conducteur. Ils se prêtent à merveille à l'utilisation sur circuit et offrent une accroche maximale. Celui qui conduit la M4 CS surtout dans la circulation

quotidienne peut cependant aussi choisir des pneus Michelin Pilot Super Sport qui adhèrent mieux sur route mouillée que les pneus Cup.

Comme la M4, la nouvelle M4 CS est dotée en série du système de freinage BMW M Compound. Il fait appel à des étriers à quatre pistons à l'avant et à deux pistons à l'arrière et séduit par des décélérations remarquables, une grande résistance au fading et un excellent dosage. Comparé à un système de freinage conventionnel, le système compound se distingue par son poids nettement inférieur et contribue donc à son tour à la baisse des masses non suspendues et au renforcement du dynamisme. Sur demande, la BMW M4 CS est disponible avec les freins BMW M carbone-céramique dotés d'étriers à six pistons à l'avant et à quatre pistons à l'arrière. Ce système est encore plus léger, résiste aux sollicitations extrêmes du circuit de course et présente qui plus est une durée de vie encore plus longue.

Qu'il s'agisse du DSC, de l'ABS, du Châssis M adaptatif, du Différentiel M actif, de la boîte M à double embrayage et sept rapports ou de la direction M Servotronic, pour la nouvelle BMW M4 CS tous les tarages ont été modifiés et adaptés aux spécificités de cette voiture hautes performances compacte.

Design M indéniable. Prestance marquée grâce à un langage des formes hautement émotionnel.



La nouvelle édition BMW M4 CS souligne son potentiel de puissance rien que par son look. Quel que soit l'angle sous lequel on l'observe, la M4 CS se présente avec une ligne dessinée comme d'un seul jet, affiche un air dynamique et musclé et, même à l'arrêt, elle fait comprendre à qui la regarde qu'elle est bien une voiture de sport hautes performances. La M4 CS est ainsi, elle aussi, une représentante intransigeante du langage de style BMW M. Elle est appelée à communiquer d'emblée ses performances souveraines et à afficher son tempérament – hautement émotionnel et très dynamique.

La partie avant aux formes sculptées dégage une sportivité intraitable. Les phares doubles à technologie LED ultramoderne et les naseaux bas avec leurs lames peintes en noir sont un trait caractéristique. Le bouclier avant en trois parties ne souligne pas seulement le dynamisme de la nouvelle BMW M4 CS, mais répond bien évidemment aussi à des fonctions techniques : les grandes prises d'air servent à refroidir le six cylindres biturbo et les freins performants avec une efficacité infaillible.

La nouvelle lame aérodynamique avant a été spécialement dessinée pour l'édition BMW M4 CS. Elle est réalisée en carbone apparent léger et augmente efficacement l'appui au sol au niveau de l'essieu avant. Le dôme de puissance typé sur le capot moteur, également en matière plastique renforcée par fibres de carbone (PRFC) et donc léger, est non seulement un élément de design marquant, mais remplit lui aussi une fonction : il dégage de la place pour le refroidisseur d'air de suralimentation du moteur hautes performances et, doté d'une ouverture, il veille en même temps à une évacuation efficace de la chaleur. En même temps, le dôme de puissance est un élément de style dont la ligne se poursuit jusque dans la partie arrière saillante de la voiture, en passant par la partie centrale du toit aux contours prononcés et le capot du coffre.

La nouvelle BMW M4 CS exprime aussi sa sportivité intransigeante en vue de profil. Parmi les éléments de style dominants, citons le long capot moteur, le grand empattement et le porte-à-faux avant réduit. À signaler la forme aérodynamique des rétroviseurs M extérieurs esquissant le look double embase qui leur donne un air sportif et élégamment aérien. La ligne de toit coulé souligne quant à elle le typage coupé de la M4 CS. Les passages de

roues musclés et bien mis en relief surtout à l'arrière ajoutent à l'allure très sportive de la M4 CS et leur largeur souligne son potentiel dynamique.

À l'arrière, le volet Gurney redessiné en carbone apparent attire le regard. Il s'agit là d'une arête de décollement aérodynamique qui, au-delà de sa fonction esthétique accentuant l'allure sportive, remplit une mission importante: il augmente l'appui au niveau de l'essieu arrière et aide ainsi à optimiser la tenue de route et la traction. Le bord supérieur de l'arête de décollement présente un léger retrait en analogie avec celui qui parcourt le toit. Sur la BMW M4 CS comme sur la BMW M4 GTS, les ensembles optiques marquants font appel à la technique avant-gardiste des OLEDs et fascinent par un effet 3D (OLED = Organic Light Emitting Diode ou diode électroluminescente organique).

Le diffuseur arrière est emprunté à la BMW M4 GTS. Il parachève la partie arrière par son look sportif marquant et intègre harmonieusement les quatre embouts en acier spécial de la ligne d'échappement biflux à volets acoustiques. Les embouts d'échappement arborent aussi le logo M. Trait typique des ambitions de BMW M GmbH en course, le diffuseur se joint à la lame aérodynamique avant pour optimiser la canalisation de l'air s'écoulant sous la voiture et améliore ainsi encore l'appui au sol.

La nouvelle BMW M4 CS est elle aussi livrée avec la finition Shadow Line BMW Individual brillant étendue, connue de la M4 dotée du pack Compétition, sur laquelle les baguettes décoratives des cadres et les caches des puits de vitres arborent un noir brillant, tout comme les naseaux BMW et les ouïes M expressives sur les ailes avant de la BMW M4 CS. La signature du modèle sur l'arrière est en chrome argenté.

BMW M GmbH a composé deux nouvelles teintes réservées en exclusivité à la nouvelle édition BMW M4 CS: le San Marino blue metallic et le Lime Rock grey metallic. Celui qui veut se distinguer par une exclusivité qui ne passera pas inaperçue, peut aussi opter pour le Frozen dark blue II, un bleu mat développé par les spécialistes de BMW Individual. En raison de la méthode de peinture sophistiquée, le Frozen dark blue II (disponibilité prévisionnelle novembre 2017) est une teinte limitée.

Les jantes en alliage léger de couleur Orbit grey dessinées par les stylistes sont également l'apanage de la nouvelle édition M. Ces jantes qui séduisent tant par leur rigidité que par leur légèreté sont à dix branches qui dégagent la vue sur les grands disques de frein et les étriers de frein peints en bleu (freins BMW M Compound) ou anodisés or (freins M carbone-céramique). Leur

design s'inspire fortement de celui des jantes des BMW M4 alignées avec succès au Championnat d'Allemagne de voitures de tourisme (DTM).

Dotation: le nec plus ultra. **Sportivité et agrément de conduite au diapason.**



L'intérieur de la nouvelle BMW M4 CS est le règne du cuir souple et de l'alcantara raffiné. Le conducteur et son passager avant s'installent dans les sièges M Sport spécifiques de construction légère qui équipent aussi la M4 dotée du pack Compétition. Ils sont habillés de cuir Merino et d'alcantara et assurent un maintien latéral parfait même sous un rythme soutenu sur circuit. Mais ils s'avèrent aussi très confortables lorsqu'on parcourt de longues distances. Les ceintures de sécurité avant se parent de bandes aux couleurs BMW M.

Le volant M Sport est bien évidemment l'accessoire le plus important pour le conducteur de la nouvelle BMW M4 CS. La version M gainée alcantara est disponible en option contre un supplément de prix: ce volant gainé d'alcantara exclusif de couleur anthracite à surpiqûres M bleu-rouge et repère « milieu » séduit par une prise maximale de tous les instants.

Les inserts décoratifs intérieurs sont habillés d'alcantara et incorporent le monogramme CS du modèle. L'alcantara, cet habillage à la fois raffiné et robuste, se retrouve aussi sur la console centrale de construction légère et les accoudoirs dans les revêtements de portes. Quant aux revêtements des portes et aux panneaux latéraux arrière, la société BMW M GmbH s'est engagée dans de nouvelles voies, comme déjà avec la M4 GTS: ils sont en fibres naturelles comprimées et donc, en matière première renouvelable, et nettement plus légers que les panneaux conventionnels. En outre, les ingénieurs d'étude ont réussi à conférer un look carbone prestigieux aux surfaces de ces panneaux. Différentes signatures de modèle soulignent par ailleurs l'importance de la nouvelle édition BMW M4 CS. Ainsi, un logo M4 éclairé est intégré dans les dossiers des sièges M Sport et les caches de marchepieds spécifiques se parent de la signature M4 CS.

Malgré la conception rigoureusement sportive, les occupants de la BMW M4 CS n'ont pas besoin de renoncer à des agréments tels qu'une climatisation automatique monozone. Une variante évoluée du système HiFi BMW Professional garantit un plaisir d'écoute sublime. Le système de navigation BMW Professional parachève la dotation standard complète dédiée au confort de la nouvelle BMW M4 CS. Les phares à LEDs adaptatifs incluant la fonction BMW Selective Beam (Assistant pleins phares anti-éblouissement) sont proposés en option. Les services BMW ConnectedDrive avec leurs

prestations intelligentes sont également disponibles en option, comme l'application laptimer BMW M qui permet d'enregistrer par exemple tous les détails des tours bouclés sur circuit. Enfin, le client peut choisir presque toutes les autres options proposées pour la BMW M4.

Une tradition qui dure: les éditions spéciales de la BMW M3. Les versions affûtées de la M3 électrisent depuis bientôt 30 ans.



Les éditions BMW M3 ont une longue tradition et sont depuis toujours synonymes de voitures de sport pur sang tout en étant entièrement aptes au quotidien. Cette qualité s'applique bien évidemment aussi à la BMW M4 présentée en 2013 et qui est l'ambassadrice sportive de la BMW Série 4. Début 2013, les BMW Série 4 sont en effet entrées sur scène comme gamme de modèles à part, succédant aux BMW Série 3 Coupé et BMW Série 3 Cabriolet. Elles se distinguent par une allure particulièrement dynamique et élégante.

1988 : BMW M3 Evolution (E30).

La BMW M3 de la gamme E30, qui s'impose en 1986 en référence du segment des voitures hautes performances compactes séduisant aussi au quotidien, est l'ancêtre de la famille fougueuse des BMW M3/M4. La première édition est sortie dès 1988: la BMW M3 Evolution. Son quatre cylindres en ligne de 2,3 litres, avide de monter en régime, délivre 162 kW (220 ch), soit 25 ch de plus que la M3. Édition limitée à 500 unités, la M3 Evolution se trahit par son spoiler avant plus grand et l'aileron arrière réglable. En 1990, la BMW M3 Sport Evolution animée par un quatre cylindres de 2,5 litres d'une puissance de 175 kW (238 ch) porte la gamme E30 à son paroxysme. Aujourd'hui, la M3 Sport Evo est une classique rare parmi les voitures de sport, ce qui explique qu'elle est recherchée et chère.

1994 : BMW M3 GT (E36).

En 1992, la BMW M3 déclinée de la BMW Série 3 de la deuxième génération (E36) inaugure le légendaire six cylindres en ligne dont la cylindrée de 3,0 litres est portée plus tard à 3,2 litres. Fin 1994, une édition de la gamme E36 limitée à 350 unités seulement fait fureur: la M3 GT. Son moteur débite 217 kW (295 ch), il affiche quatre soupapes par cylindre et le système de calage variable des arbres à cames VANOS côté admission, et confère à la voiture des performances routières époustouflantes lui permettant d'abattre le zéro à 100 km/h en seulement 5,9 secondes. Les portes de la M3 GT sont une construction légère en aluminium. Son moteur anticipe déjà sur certains détails techniques du six cylindres en ligne de 3,2 litres qui lui succédera.

2003 : BMW M3 CSL (E46).

La génération suivante de la M3 (E46) enchaîne en 2003 par un nouveau coup d'éclat: la M3 CSL. L'acronyme de cette édition est une réminiscence

de la légendaire BMW 3.0 CSL du début des années 1970. Le capot de coffre allégé à béquet intégré, la lunette arrière en verre mince ainsi que des composants en matière plastique renforcée par fibres de carbone (PRFC), tels que la console centrale, les revêtements de portes et le rétroviseur intérieur, contribuent à alléger la M3 CSL de 165 kilogrammes par rapport à la M3 Coupé de la gamme E46. Quant à la puissance moteur, la tendance est par contre à la hausse : les motoristes M arrachent 265 kW (360 ch) au six cylindres en ligne de 3,2 litres conçu selon le principe du haut régime qui est tellement fougueux que la M3 CSL fait grimper l'aiguille de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes tout juste. En plus, 7 min 50 lui suffisent pour boucler la Boucle nord du Nürburgring, soit le meilleur chrono de sa catégorie de puissance. L'édition M3 CSL a été construite à près de 1 400 unités.

2010 : BMW M3 GTS (E92).

Dès 2001, la société M GmbH a laissé entrevoir avec la M3 GTR vers quoi s'orientait la génération suivante de l'icône des voitures de sport : le V8. La M3 GTR a été développée comme modèle de base pour les courses GT dans le cadre de l'American Le Mans Series (ALMS), puis évincée par un changement du règlement. Mais avec la M3 de la quatrième génération déclinée de la gamme E90/E92, le V8 fort de 4 litres de cylindrée fait, en 2007, définitivement son entrée sur la voiture de sport hautes performances agile. Nouveau coup d'éclat en 2010 : la M3 GTS se présente comme le successeur légitime de la M3 CSL. Sa cylindrée étant portée à 4,4 litres, le V8 débite d'impressionnants 331 kW (450 ch) qui catapultent la M3 GTS en 4,4 secondes de 0 à 100 km/h. La vitesse maximale de cette voiture de sport que la société BMW M GmbH ne construit que sur commande, est de 305 km/h.

2011 : BMW M3 CRT (E92).

Construite à seulement 67 exemplaires, la M3 CRT de 2011 est une autre M3 tout à fait particulière qui a l'étoffe d'une classique à l'instar de toutes les éditions M3. La CRT repose sur la technique de la M3 GTS Coupé sous la silhouette d'une berline à quatre portes avec deux sièges individuels à l'arrière. Avec cette voiture, la boucle est bouclée, car la toute première BMW M3 de la gamme E30 était, elle aussi, une berline (quoique à deux portes).

2016 : BMW M4 GTS (F82).

C'est sous le nouveau nom générique M4 que la M4 GTS, dévoilée fin 2015 et construite en série limitée depuis 2016, perpétue la lignée impressionnante des athlètes à la sportivité et au dynamisme affûtés sans compromis des générations M3/M4. La BMW M4 GTS de 2016 marque aussi les 30 ans de la famille des M3/M4 construites par la société BMW M GmbH, des voitures dynamiques dont le succès ne se dément pas.