

La nouvelle BMW M4 CS.

Comportement dynamique magistral.

Résumé.



La nouvelle BMW M4 CS (consommation en cycle mixte: 8,4 l/100 km* ; émissions de CO₂ en cycle mixte: 197 g/km*) est une nouvelle édition limitée exclusive signée BMW M GmbH. La M4 CS comble la lacune entre la M4 Coupé dotée du pack Compétition et la BMW M4 GTS conçue pour le circuit sans faire le moindre compromis. Arborant une allure résolument sportive, la nouvelle BMW M4 CS perpétue la longue tradition des éditions M entamée en 1988 par la BMW M3 Evolution de la gamme E30. La nouvelle BMW M4 CS est construite à l'usine principale de BMW à Munich.

Avec la M4 CS, la société BMW M GmbH introduit une nouvelle nomenclature pour ses modèles. Les versions de base M sont ainsi coiffées par les versions Compétition, modèles hautes performances au dynamisme sportif encore plus affûté. Les éditions CS qui se distinguent par des composants particulièrement innovants sont classées encore un cran au-dessus. Les éditions spéciales conçues pour des performances maximales serviront de modèles dits « brand shaper » qui façonnent l'identité de la marque: elles affichent un typage racing ou clubsport indubitable tout en étant homologables pour la route sans la moindre restriction.

La puissance du moteur hautes performances de 3,0 litres de cylindrée a été portée à 460 ch, soit un gain de 10 ch par rapport au groupe animant la M4 dotée du pack Compétition. Pour ce qui est du zéro à 100 km/h, la BMW M4 CS, forte de la technologie M TwinPower Turbo ultramoderne, reste en dessous du cap magique des 4 secondes en réalisant un chrono de 3,9 secondes seulement. La vitesse maximale de la M4 CS équipée en série du pack M Drivers est bridée à 280 km/h par voie électronique. Le six cylindres dopé par deux turbocompresseurs du type Mono Scroll (simple entrée) se targue d'un système de refroidissement de l'air de suralimentation, de l'injection directe essence du type High Precision Injection, de la distribution variable VALVETRONIC et du système de calage variable en continu des arbres à cames, double VANOS. Il est donc entièrement conçu pour débiter une puissance de pointe élevée, mais aussi un couple corsé dès les bas régimes, sans oublier une efficacité à toute épreuve (consommation en cycle mixte: 8,4 l/100 km* ; émissions en cycle mixte: 197 g/km*).

En dotation standard, la nouvelle BMW M4 CS est dotée de la boîte M à double embrayage et sept rapports (M DKG) avec fonction Drivelogic. Cette

boîte ultramoderne qui comprend un radiateur d'huile séparé permet tant le passage automatisé des rapports que les changements de vitesses manuels via les palettes de commande au volant. Elle passe les rapports en quelques fractions de seconde et sans rupture de charge ; grâce au septième rapport long, elle veille cependant à maintenir le régime à un niveau peu élevé et à une consommation réduite lors d'étapes prolongées sur autoroute.

Les liaisons au sol de la BMW M4 CS correspondent dans une large mesure à celles de la M4 dotée du pack Compétition. Les supports et les articulations des essieux avant et arrière sont en aluminium forgé et, donc, ultralégers. Les masses non suspendues sont donc réduites, ce qui profite au comportement dynamique de la voiture. La M4 CS est équipée en série du Châssis M adaptatif. La géométrie du châssis vise des performances optimisées tant sur route que sur circuit. Le réglage de la nouvelle BMW M4 CS a été défini sur le circuit d'essai le plus éprouvant pour toute voiture de sport hautes performances : la légendaire Boucle nord du Nürburgring. Le temps au tour de la BMW M4 CS s'y établit à 7 min 38 et rivalise donc avec celui des supersportives.

Le Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) comprenant un mode M Dynamic et le Différentiel M actif assurent une adhérence maximale de tous les instants. Les boîtiers électroniques pour le Châssis M adaptatif, le DSC et le Différentiel M actif ont été modifiés pour répondre aux exigences dynamiques de la BMW M4 CS au même titre que le tarage de la direction à fonctionnement électromécanique. À tout instant, le conducteur a la possibilité d'adapter le mode de fonctionnement de la direction et du châssis à ses préférences personnelles et/ou aux exigences de l'itinéraire emprunté. Il dispose à cet effet des trois modes de conduite Confort, Sport et Sport+, qu'il peut activer par simple pression d'une touche. Alors que le mode Confort est particulièrement bien adapté à des revêtements routiers dégradés ainsi qu'à la circulation en ville et sur de courtes distances, le mode Sport va à l'encontre des conducteurs ambitieux qui aiment sillonner des routes sinueuses à un rythme soutenu. Celui qui veut aussi tourner sur circuit avec sa BMW M4 CS, réalisera les meilleurs chronos en mode Sport+. Dans ce mode, tous les systèmes sont réglés pour assurer le dynamisme de conduite maximal. Mais si le conducteur se laisse trop aller à son enthousiasme il sera freiné par une intervention régulatrice ultrarapide du DSC qui lui permet néanmoins de s'adonner à des dérapages contrôlés en mode M Dynamic (MDM).

Développées en exclusivité pour la M4 CS, les jantes en alliage léger de dimensions 9 J x 19 à l'avant et 10 J x 20 à l'arrière se prêtent également à merveille aux sorties sur circuit. Elles chaussent des pneus Cup du type Michelin Pilot Sport Cup 2 (avant : 265/35 R 19, arrière : 285/30 R 20). Ces

semi-slicks également homologués pour la route procurent une adhérence maximale et un guidage latéral idéal, même sous un rythme ultrarapide sur circuit, et assurent une traction optimale, y compris en sortie de virages très serrés. Pour le même prix, le client peut cependant aussi commander la M4 CS avec des pneus de route Michelin Sport.

L'intérieur de la nouvelle BMW M4 CS privilégie la sportivité dans le moindre détail. À commencer par les sièges M Sport de construction légère habillés de cuir et d'alcantara jusqu'aux revêtements des portes en fibres naturelles comprimées dotées de dragonnes de fermeture. Le capot moteur avec la sortie d'air caractéristique derrière le dôme de puissance ainsi que le toit sont en matière plastique renforcée par fibres de carbone (PRFC).

Grâce à l'utilisation généreuse de cuir et d'alcantara, la M4 CS séduit par une ambiance mêlant fort bien sportivité et raffinement. Le conducteur de la M4 CS n'a en effet pas besoin de renoncer à des agréments tels qu'une climatisation automatique, un système HiFi BMW Professional tenant compte des spécificités acoustiques de la M4 CS ou encore le système de navigation Professional.

Il va sans dire que les designers de la société BMW M GmbH ont conféré à la nouvelle M4 CS un look à la hauteur de ses ambitions sportives. Marqué par des phares doubles à LEDs ultramodernes, le visage de la M4 CS se distingue en outre par un bouclier avant intégrant trois grandes prises d'air amenant l'air frais en quantité abondante tant au moteur hautes performances qu'aux freins M Compound endurants dotés d'étriers à quatre pistons à l'avant et à deux pistons à l'arrière. La nouvelle lame aérodynamique avant spécifique en carbone apparent a été dessinée en exclusivité pour l'édition M4 CS. Dans l'esprit d'une aérodynamique optimale, elle s'associe au diffuseur arrière emprunté à la BMW M4 GTS et à l'arête de décollement (volet Gurney) en carbone apparent également redessiné dans le capot arrière afin de maximiser l'appui au sol de la voiture. Les optiques arrière innovants à technologie OLED (OLED = Organic Light Emitting Diode ou diode électroluminescente organique) que la société BMW M GmbH réserve en exclusivité à la M4 CS et à la M4 GTS sont une caractéristique unique. La lame aérodynamique avant, le volet Gurney et le diffuseur arrière, qui se joignent au long capot moteur en PRFC, à la ligne de toit coulée typée coupé, aux rétroviseurs M à la fois sportifs et élégants et aux passages de roues musclés, confèrent à la nouvelle BMW M4 CS une allure résolument dynamique alors qu'elle est encore à l'arrêt. Le prix de la BMW M4 CS a été fixé à 116 900 euros.