



Information à l'intention des médias

13 octobre 2015

Le tout nouveau M2 2016 de BMW.

- **Couple supérieur à la génération M3 précédente.**
- **Technologie M TwinPower Turbo offrant une impressionnante performance.**
- **Voie plus large avec suspension légère en aluminium.**
- **Boîte manuelle avec technologie novatrice d'ajustement de régime.**
- **Différentiel M actif entièrement variable.**
- **Freins composites haute performance mis à l'essai sur le Nürburgring.**

Richmond Hill, Ontario. Aujourd'hui, BMW M GmbH dévoile le membre le plus récent de sa famille de produits. L'emblème M si convoité a été accordé au populaire BMW de Série 2, avec l'arrivée de la toute nouvelle M2 2016 de BMW. Le moteur 6 cylindres est dans la plus pure tradition M. Il assure un comportement dynamique sans pareil sur piste en plus d'offrir une puissance exceptionnelle associée à son comportement routier légendaire, grâce à l'agilité de la propulsion arrière et la suspension M Sport en aluminium léger. La technologie M TwinPower Turbo procure un couple exceptionnel et est offerte dans une large plage de régimes à réponse rapide et excellente efficacité. La bande son distinctive de ce moteur a de quoi faire grimper votre pouls.

Le M2 de BMW, doté d'une gamme limitée d'options, sera offert chez les concessionnaires BMW autorisés dès le printemps 2016. Les prix seront annoncés à l'approche de la date de lancement.

Tout comme son prédécesseur à régimes élevés et M TwinPower.

Avec une puissance de 365 hp à 6 500 tr/min et des révolutions maximales de 7 000 tr/min, ce tout nouveau véhicule M2 de BMW est plus puissant que son prédécesseur : le coupé BMW 1 M. Le moteur de 3,0 litres à 6 cylindres en ligne du nouveau M2 de BMW envoie un message clair à toute la catégorie des véhicules sport haute-performance. Le couple de pointe du moteur montre la route à ses concurrents; il offre un couple immédiatement disponible de 343 lb-pi entre 1 400 et 5 560 tr/min, avec fonction de surcouple temporaire faisant grimper ces valeurs de 26 lb-pi à 369 lb-pi entre 1 450 et 4 750 tr/min. Un simple coup d'œil dans le passé permettra de mettre les choses en perspective. Ces valeurs représentent plus de 70 lb-pi de couple supplémentaire que la génération précédente du M3, assurant tout le couple voulu pour faire face à toutes les situations de conduite.

BMW Canada Inc.
a BMW Group Company

BMW Canada Inc.
une compagnie
du BMW Group

Head Office/
Siège social
50, Ultimate Drive
Richmond Hill, Ontario
Canada
L4S 0C8

Telephone
Téléphone
(905) 683 1200

Facsimile/
Télécopieur
(905) 428 5668

Internet
www.bmw.ca
www.mini.ca



Lorsque doté de la boîte à double embrayage M (M DCT) en option et lorsque la commande de démarrage est activée, le nouveau M2 de BMW dévore la piste. Il passe de l'arrêt à 100 km/h en à peine 4,3 secondes (4,5 secondes lorsque équipé de la boîte manuelle six-vitesses).

Le moteur de 3,0 litres à 6 cylindres récemment développé du tout nouveau M2 de BMW constitue une symbiose entre puissance exceptionnelle et rendement inégalé. Ce moteur tout aluminium, léger et optimisé du point de vue thermodynamique est extrêmement rigide due à sa conception à chemise fermée – ce qui signifie que la chemise d'eau du cylindre est fermée dans le haut. Des pressions supérieures dans les cylindres sont alors permises offrant une puissance et un couple accrus.

Technologie M TwinPower Turbo à la fine pointe.

Le tout nouveau M2 de BMW est livré avec la technologie avant-gardiste M TwinPower Turbo de la plus récente génération. Le nouveau moteur à essence à 6 cylindres en ligne, est doté du turbocompresseur TwinScroll, de l'injection directe haute précision, de la distribution d'arbre à cames variable (Double-VANOS) et du contrôle de levée de soupape variable VALVETRONIC.

Les ingénieurs de développement de BMW M GmbH ont doté le moteur du tout nouveau M2 de BMW de certaines améliorations. Ce dernier s'en trouve optimisé et capable de satisfaire aux normes les plus élevées, tout en comblant les attentes des conducteurs de voiture sport qui désirent repousser les limites sur la piste. Ce moteur a hérité de composants choisis du moteur haute performance utilisé dans les véhicules M3 et M4 de BMW présentés en 2014. Ces composants, notamment les pistons dotés de leurs segments coup de feu, optimisés pour l'usage de chemises en fonte grise, proviennent du moteur des véhicules M3 et M4 de BMW, à l'instar des demi-coussinets de palier de vilebrequin. Le nouveau moteur du M2 de BMW est équipé des bougies d'allumage haute performance requises. Leur conception leur permet de fonctionner de façon optimale aux températures plus élevées.

L'intégration du turbocompresseur au collecteur d'échappement améliore grandement la capacité du nouveau moteur 3,0 litres à 6 cylindres, dont est doté le tout nouveau M2 de BMW. Son rendement s'en trouve optimisé, avec efficacité. La phase de réchauffement suivant le démarrage à froid est sensiblement raccourcie, réduisant les émissions à l'échappement. La soupape à commande électrique de pression de suralimentation et l'arrangement en boucle fermée du convertisseur catalytique améliore de plus belle le taux des émissions du moteur.



Les fonctions démarrage et arrêt automatique, et récupération d'énergie de freinage procurent au tout nouveau M2 de BMW de nouvelles possibilités d'économie de carburant, tandis que la gestion intelligente de l'énergie des composants auxiliaires permettent de réduire encore plus la consommation de carburant. Par exemple, la pompe de réfrigérant fonctionne uniquement lorsque requis et la pompe à huile est commandée par mappage. Le compresseur du climatiseur, qui se déconnecte lorsqu'il n'est pas utilisé, et la direction assistée, qui ne requiert aucune énergie électrique lorsque le véhicule roule en ligne droite, contribuent considérablement à l'économie de carburant et aux valeurs des émissions enviables du tout nouveau M2 de BMW.

Alimentation en huile sécuritaire, même sur piste.

Les nombreuses années d'expérience en course automobile des ingénieurs de la série M de BMW se reflètent dans le système d'alimentation en huile du tout nouveau moteur du M2 de BMW. Pour s'assurer que tous les composants du moteur soit bien lubrifiés, en tout temps, lorsque le véhicule est soumis à des accélérations latérales puissantes et soutenues, et des manœuvres de freinage brusques sur piste qui feraient flancher n'importe quel véhicule, le moteur à 6 cylindres en ligne tire avantage d'un carter d'huile modifié.

Par exemple, un couvercle de carter d'huile supplémentaire aide à limiter le mouvement de l'huile durant les puissantes accélérations. Au même moment, une pompe d'aspiration d'huile supplémentaire ramène l'huile vers le carter d'huile lorsque le conducteur freine brusquement. Un système d'aspiration d'huile spécial est utilisé pour l'alimentation en huile du turbocompresseur durant les accélérations plus puissantes. Cette mesure permet de garantir une alimentation en huile sûre à tout moment, tant durant la conduite normale de tous les jours que lorsque les forces dynamiques latérales mettent le véhicule à l'épreuve sur la piste.

Le même principe s'applique également à l'équilibre thermique de l'ensemble des composants du moteur. Dans le but de gérer les exigences extrêmes de refroidissement durant la conduite agressive, le moteur du M2 de BMW bénéficie d'un refroidisseur d'huile supplémentaire pour la transmission (uniquement sur les véhicules équipés du M DTC) et d'un radiateur d'eau supplémentaire pour le moteur.

**Une composition parfaite s'échappe du M à haute révolution.**

Un des facteurs principaux qui contribuent à l'extraordinaire expérience dynamique du tout nouveau M2 de BMW est l'échappement optimisé avec système de volet spécial. Grâce à ses quatre tuyaux d'échappement, le système d'échappement identifie immédiatement le M2 de BMW comme un véhicule BMW de la série M et sa contre-pression minimale des gaz d'échappement assure que les gaz s'échappent du moteur de façon optimale. Le volet commandé électriquement fait résonner la note distinctive de l'échappement du moteur de série M de BMW sur la gamme de régime en entier. De plus, les conducteurs peuvent utiliser la commande dynamique de conduite pour choisir un mode de conduite et une note d'échappement qui lui correspond.

Boîte manuelle avec technologie d'ajustement de régime.

Le tout nouveau véhicule M2 de BMW est livré de série avec la boîte manuelle à six vitesses, qui se démarque par son format compact et son poids réduit. L'utilisation d'un nouveau type de revêtement de friction en fibre de carbone améliore la précision des changements de vitesse. La lubrification à carter sec empêche le ballotement de l'huile à transmission et permet à tous les composants de bénéficier d'un apport en lubrifiant efficace. Une fonction de commande de vitesse d'engagement qui stimule le régime moteur lors du rétrogradage et abaisse les révolutions moteur lorsque vous passez en rapport supérieur rend les changements de vitesse plus uniformes que jamais et prête au véhicule une stabilité encore plus élevée durant la conduite dynamique. Les conducteurs d'expérience peuvent toujours se targuer d'exécuter eux-mêmes un rétrogradage parfaitement orchestré en désactivant le système en mode DSC OFF.

Inspiré par Motorsport – des changements de vitesse impeccables dans une fraction de seconde.

Le tout nouveau BMW M2 peut être commandé avec en option la toute nouvelle génération de transmissions à sept vitesses M à double embrayage (M DCT avec Drivelogic). Ce système, qui combine avec une grande efficacité deux boîtes de vitesse dont chacune est dotée de son embrayage propre, est spécialement conçu pour travailler avec la dynamique moteur sur mesure des véhicules M associée à un couple et une puissance moteur incroyables. Le système détecte l'engrenage qui sera choisi par le conducteur selon le nombre de révolutions du moteur, la position de l'accélérateur, le degré d'accélération et le mode de conduite et l'engagera avant que le conducteur ait pu toucher la pédale d'embrayage. Le résultat? Les embrayages n'ont qu'à s'ouvrir ou se fermer pour que le processus de changement de rapport s'exécute. Le changement de rapport s'exécute par conséquent en quelques fractions de seconde. Selon le mode de conduite



activé, il permet soit des changements de rapport extrêmement vifs sans interruption dans le flux de puissance ou des changements de rapports ultra souples. L'engrenage supplémentaire de la transmission M DCT par rapport à la boîte manuelle à six vitesses permet un changement de rapport faiblement espacé et une consommation réduite de carburant grâce à son rapport plus élevé.

Le conducteur peut changer de vitesse en mode automatisé ou manuellement à l'aide du levier de changement de vitesse M de la console centrale ou encore des palettes de changement de rapport du volant en cuir M. La fonction Drivelogic syntonisée sur la transmission M à double embrayage offre un choix de six programmes de conduite (trois en mode automatique et trois en mode manuel).

Accélération optimale dans toutes les conditions.

La fonction de contrôle du décollage intégrée garantit la meilleure accélération possible à partir de l'arrêt peu importe les conditions. Cette fonction, qui s'exécute automatiquement lorsque vous embrayez, détermine le nombre de tr/min idéal qui vous permettra d'atteindre une impulsion avant maximale. Une fois en marche, les passages à la vitesse supérieure sont synchronisés et exécutés au nombre de révolutions optimal. Cela permet au BMW M2 doté du M DCT novateur de surpasser l'accélération déjà exceptionnelle qu'offre la boîte de vitesses manuelle à six vitesses.

Performance dynamique – Technologie Motorsport pour la route.

Le M GmbH de BMW puise ses racines dans la course automobile comme le souligne dans une large mesure le talent dynamique de tous les modèles BMW. Le tout nouveau M2 de BMW donne le ton dans son segment lorsqu'il est question d'agilité, de sensation de conduite, de stabilité directionnelle, de précision de la direction et de contrôlabilité à la limite, sans pour autant faire de compromis sur l'utilisation quotidienne.

Conception poids léger et emplacement précis des roues.

L'exigence de base pour un véhicule dont la dynamique de conduite est de niveau supérieur est un degré élevé de rigidité et un faible poids du système d'essieu avec une masse non suspendue. C'est pourquoi les ingénieurs du M GmbH de BMW se sont reportés aux essieux avant et arrière en aluminium léger des modèles M3 et M4 de BMW pour le tout nouveau M2. Les bras de commande, les supports de roue, les faux cadres et la plaque de raidissement de l'essieu avant à jambe de force à double joint pèse 5 kg de moins que dans le cas d'une construction conventionnelle en acier. D'autres économies de poids sont basées sur l'utilisation de l'aluminium dans les jambes de suspension et la barre antiroulis tubulaire.



Pour pouvoir assurer un emplacement extrêmement précis des roues, des rotules sans jeu sont utilisées pour transmettre les forces transversales. Une plaque de raidissement dans le soubassement offre une connexion boulonnée supplémentaire entre le sous-cadre de l'essieu et le bas de la carrosserie, augmentant ainsi la rigidité de la structure avant. Les forces longitudinales qui passent dans la suspension sont transmises directement par le biais de roulements d'élastomère pour livrer une rétroaction de maniabilité précise.

Tous les bras de commande et les supports de roue de l'essieu arrière à cinq bras du tout nouveau M2 de BMW sont faits d'aluminium forgé, ce qui réduit les masses non suspendues des composants de localisation de la roue de plus de 3 kg par rapport à une construction en acier. De plus, une connexion rigide dérivée des voitures de course, sans bague de caoutchouc, est utilisée pour fixer le sous-cadre de l'essieu arrière de type grille en acier poids léger à la carrosserie. La stabilité de trajectoire et l'emplacement de roue s'en trouvent améliorés. La cinématique de l'essieu – qui régit le mouvement des roues sous compression conformément à la disposition des bras de commande – sont réglés de la même façon afin de pouvoir offrir l'emplacement de roue précis typique des véhicules M.

Roues et pneus sur mesure.

De façon à pouvoir transmettre le potentiel dynamique du véhicule à la route de façon aussi efficace que possible, la mise au point des pneus spécifiques au tout nouveau M2 de BMW a été incorporée à la construction de l'essieu depuis les tout débuts. Les ingénieurs en dynamique du véhicule M de BMW savent qu'un certain nombre de facteurs sont prioritaires lorsqu'il est question de véhicules sport haute performance. Par exemple, les roues avant doivent faire face à différents types de forces en termes de stabilité latérale et de stabilité directionnelle, tout en offrant une rétroaction et une précision de direction optimales. De la même façon, les roues arrière offrent une traction, une stabilité latérale et une stabilité directionnelle optimales. Suite à la mise en place d'essais complexes, les ingénieurs en dynamique du véhicule M de BMW ont décidé de doter le tout nouveau M2 de roues d'aluminium avec pneus de tailles variées.

Les roues forgées poids léger de 19 po (essieu avant : 9J x 19, essieu arrière 10J x 19) réduisent de façon importante les masses non suspendues et la rotation. Avec les pneus Michelin Pilot Super Sport de 19 po mesurant 245/35 ZR 19 à l'avant et 265/35 ZR 19 à l'arrière. Cette configuration



offre une contribution considérable aux propriétés dynamiques exceptionnelles du tout nouveau M2 de BMW et assurent un confort de conduite quotidienne impressionnant.

Inspirés par le sport automobile, mis à l'essai à Nürburgring – freins haute performance.

Les freins haute performance du tout nouveau M2 de BMW sont également un produit du sport automobile et peuvent être rapidement identifiés par leurs étriers de frein – essieu avant : étriers fixes à quatre pistons, essieu arrière : étriers fixes à deux pistons – de couleur bleu métallique affichant le logo M sur l'essieu avant. Dans ces freins composés M, la bague de disque de frein perforée et ventilée est faite de fonte grise pour un rotor massif de 15 po de diamètre sur l'essieu avant et d'un autre rotor tout aussi impressionnant de 14,5 po de diamètre sur l'essieu arrière.

Les freins composés M vous garantissent une décélération puissante dans toutes les conditions associée à une résistance à la décoloration inspirante lorsqu'ils sont utilisés dans des conditions difficiles. Grâce à leur moyeu de disque de frein d'aluminium, ils sont également beaucoup plus légers que les systèmes de freinage conventionnels, car ils réduisent les masses rotatives et non suspendues, ce que indique le rôle majeur qu'ils jouent dans l'amélioration de la capacité dynamique du tout nouveau M2 de BMW.

Direction assistée électrique élaborée du M.

La direction assistée électrique du tout nouveau M2 de BMW instille la sensation caractéristique de conduite du M. Le développement des attributs principaux du système du M, par exemple sa direction précise, sa rétroaction exacte à la fois sur piste et lors de la conduite générale, transmettent au conducteur toute l'information essentielle sur l'adhérence disponible au niveau des pneus. La fonction Servotronic intégrée avec les caractéristiques spécifiques au modèle M contrôle électroniquement le degré d'assistance au pilotage selon la vitesse du véhicule. Grâce à l'interrupteur de contrôle dynamique de la conduite, le conducteur peut régler l'assistance à la direction en tout temps.

Contrairement aux systèmes de direction hydraulique conventionnels, le système de direction électrique du tout nouveau M2 de BMW ne requiert aucune énergie lorsque le véhicule est conduit en ligne droite ou à l'arrêt avec le moteur en marche, permettant ainsi une économie de carburant accrue.

**Contrôle différentiel permanent, entièrement variable.**

Le différentiel actif M qu'on retrouve dans le tout nouveau M2 de BMW optimise la traction et maximise la stabilité directionnelle. Ce différentiel à glissement limité multidisque contrôlé électroniquement ajoute une toute nouvelle dimension à la traction et à la stabilité directionnelle. Le différentiel à glissement limité multidisque se contrôle de façon proactive avec une précision et une rapidité extrêmement élevées. L'effet de blocage peut varier de 0 à 100 pour cent selon la situation de conduite. Les capteurs – notamment ceux du système DSC (Dynamic Stability Control) déterminent l'angle de virage du véhicule, la position de l'accélérateur, la pression de freinage, le couple moteur, la vitesse de la roue et le taux de lacet. L'unité de contrôle analyse ces données afin de détecter toute menace de perte de traction d'un côté du véhicule et calcule d'effet de blocage requis, ensuite enclenché par un moteur électrique. Une puissance de blocage complète de 1 843 lb-pi est disponible en 150 ms, pour permettre au système d'empêcher qu'une roue tourne dans des conditions extrêmes, par exemple sur route glacée, ou lorsque les deux roues arrière détectent des différences importantes dans le coefficient de friction.

Dans certaines situations, le différentiel actif du M travaille de façon encore plus proactive. Pour vous assurer que les deux développent un glissement égal en même temps, lorsque la surface est glissante et que le véhicule tire, le verrou se ferme selon un certain pourcentage défini, avant même que la roue puisse commencer à tourner. La traction et la stabilité s'en trouvent optimisées. Le verrou se fermera également selon le pourcentage requis lorsque les virages sont négociés avec enthousiasme selon le degré d'accélération latérale et longitudinale. Il empêche ainsi qu'une faible traction à l'intérieur de la roue ne provoque un glissement trop rapide. Le contrôle différentiel permanent et infiniment variable augmente également la souplesse, évite le sous-virage tout en améliorant la stabilité directionnelle lors des modifications de freinage et de charge.

Dérives sur la piste.

Le tout nouveau M2 de BMW est doté du mode dynamique M Dynamic (MDM), une sous-fonction du contrôle dynamique de la stabilité (DSC). Le DSC contrebalance sur survirage, le sous-virage ou la perte de traction au moyen de plusieurs mesures (réduction de la puissance moteur, freinage des roues individuelles) visant à stabiliser le véhicule. Néanmoins, dans certaines situations – p. ex. la conduite sportive et dynamique sur piste – un degré plus élevé de glissement de roue peut être avantageux.



C'est pour cette raison que le mode M Dynamic peut être activé dans le mode piste recommandé (SPORT+) ou rapidement engagé en touchant simplement le bouton DSC. Les mesures de stabilisation familières au mode DSC interviennent maintenant à une étape ultérieure, accroissant la liberté du conducteur tout en maintenant un système de sécurité électronique à l'oeuvre. Le glissement de roue additionnel augmente la croissance et, de là, la propulsion. Un survirage et un sous-virage plus importants sont maintenant possibles, tout comme le sont les glissements contrôlés modérés, mais la sécurité active du contrôle dynamique de la stabilité est toujours là lors des situations critiques.

Conception.

Une quantité impressionnante de puissance, une allure athlétique avec des éléments de design audacieux d'un côté, une concentration véritable sur les performances sportives et un aspect pratique quotidien crédible de l'autre. Le tout nouveau M2 de BMW se charge de tout dans ce véhicule sport haute performance, combinant son agilité et sa dynamique de conduite exceptionnelles pour offrir une expérience de conduite hors du commun, alliée à une rétroaction précise au conducteur.

Le fier successeur du coupé M série 1 de BMW affiche son impressionnante présence sur la route sous tous les angles. Ses caractéristiques extérieures, spécifiques au modèle M, sont une déclaration enthousiaste de dynamique et d'agilité et promettent une performance de qualité supérieure sur le Nürburgring-Nordschleife et des capacités convaincantes sur les routes urbaines. Dans la grande tradition des coupés sport de BMW, le tout nouveau M2 de BMW présente des références stylistiques héritées de ses ancêtres et qu'on peut retrouver dans les catalogues de sport automobile de BMW – par exemple le turbo BMW 2002 et le légendaire BMW 3.0 CSL.

Inspiré par l'histoire du sport automobile.

Un simple coup d'oeil à l'avant du tout nouveau M2 de BMW révèle les caractéristiques de conception du M. La calandre réniforme distinctive de BMW, avec ses doubles barres peintes en noir reproduisant le design des roues à branches doubles du M, présente le logo BMW. Et le design tridimensionnel de la calandre lui donne l'allure « nez de requin ». La conception moderne des phares circulaires doubles de BMW souligne l'apparence élancée du véhicule et établit une connexion stylistique qui se rapproche de la calandre. La concentration du tout nouveau M2 de BMW sur la route s'en trouve encore accrue.



Le grand tablier avant à lames trapézoïdales et les rideaux d'air des conduits d'air extérieurs sont une réplique des ailerons qui donnent leur allure familière au sport automobile depuis des années. Pour le M2 de BMW ils ont été particulièrement inspirés par le véhicule de tourisme BMW 3.0 CSL. Néanmoins, les grosses lames ne sont pas seulement un hommage au passé. La forme suit le fond est ici le message à transmettre, par conséquent en même temps qu'elles soulignent la voie large du tout nouveau M2 de BMW, elles détournent une partie du débit d'air vers les arches de roue, tandis que le rideau d'air guide avec efficacité l'air au-delà des roues. Ces deux caractéristiques fonctionnent simultanément pour réduire la turbulence d'air autour des arches de roue avant, en minimisant la résistance au cours du processus. Qui plus est, les admissions d'air de grande taille répondent aux immenses exigences en air de refroidissement du moteur haute performance. Grâce à la canalisation soignée du débit d'air autour et à travers les éléments du véhicule, la résistance est réduite de cinq pour cent par rapport au BMW 2 Series coupé, en dépit de la performance de refroidissement plus accentuée du M2. Les mesures aérodynamiques ont également été réduites de 35 pour cent en améliorant de façon importante l'équilibre aérodynamique à vitesse élevée.

Des proportions qui sont la marque de BMW.

Dès qu'on voit sa partie latérale, on identifie immédiatement le tout nouveau M2 de BMW comme membre à part entière de la famille BMW. Les dimensions et les proportions qui sont la marque de BMW – i.e. un surplomb court à l'avant, le capot profilé, l'empattement long et la surface vitrée avec la coque Hofmeister classique de BMW – sont le point de départ, tandis les éléments de conception spécifiques au modèle M renforcent l'expression dynamique générale. Par exemple, les volets de capot nouvellement interprétés de BMW à l'arrière des arches de roues arrière font référence à une caractéristique qu'on retrouvait sur le modèle CSL 3.0 de BMW. Ils transmettent une déclaration visuelle et dessinent la ligne de force qui s'étend vers l'arrière.

La ligne de force latérale – qui commence sur la partie arrière de l'essieu avant du tout nouveau M2 de BMW, puis s'élève dynamiquement vers l'arrière pour joindre les flancs du véhicule et sa partie arrière – est une caractéristique de conception classique de BMW. Par exemple, dans le cas du véhicule BMW 2002, elle fait le tour du véhicule. D'autres éléments typiques de l'apparence puissante du tout nouveau M2 de BMW sont les extensions d'ailes sculpturales au niveau de l'essieu avant et arrière, qui rappellent instantanément l'image d'un athlète musclé aux épaules larges dans un complet serré et améliorent visuellement les capacités dynamiques exceptionnelles du véhicule. Néanmoins, ces extensions de carrosserie importantes (avant : 2.1 intérieur, arrière : 3.1 intérieur) ne sont pas seulement une déclaration de style, mais elles sont indispensables pour



pouvoir loger la voie plus large et les roues – dans ce cas, les jantes de 19 pouces en aluminium dans une conception à branches doubles usuelle à la série M de BMW.

L'extrémité arrière large du tout nouveau M2 de BMW confirme sa prise ferme sur l'asphalte, une qualité encore renforcée par les lignes horizontales du couvercle de coffre et du tablier arrière. L'aileron arrière du couvercle de coffre de la série M accentue les aspirations dynamiques élevées du tout nouveau M2 de BMW.

Les réflecteurs verticaux des extrémités extérieures du tablier arrière forment une connexion stylistique avec les lames trapézoïdales de l'extrémité avant et une fois encore accentuent l'apparence puissante du tout nouveau M2 de BMW. Cette impression est encore renforcée par les phares en forme de L qui sont devenus une composante permanente sur tous les modèles BMW. Leur DEL disposées horizontalement soulignent l'impression imposante et athlétique que dégage le M2 de BMW.

L'apparence de l'extrémité arrière est arrondie par une autre caractéristique classique de la série M de BMW. Le diffuseur intégré au tablier arrière est une référence claire aux capacités de course du tout nouveau M2 de BMW et rend hommage à son aérodynamique optimisée. On retrouve aussi dans le tablier arrière le quatuor familier des tuyaux de sortie d'échappement de la série M de BMW en chrome brillant, qui attirent l'attention sur le centre de gravité visuellement bas et dirigent clairement l'attention sur la performance aérodynamique du tout nouveau M2 de BMW.

Une attention particulière a été apportée aux détails, peu importe l'endroit où vous regardez.

Le tout nouveau M2 de BMW est offert en quatre finis extérieurs de peinture : Bleu métallique Long Beach, blanc alpin, saphir noir métallique et gris minéral métallique. Comme pour tous les modèles M de BMW, l'architecture intérieure du tout nouveau M2 de BMW se distingue aussi par sa concentration intense sur le conducteur et son ergonomie sans faille. Le véhicule est doté d'une quantité de détails d'équipements spécifiques à la série M de BMW de façon à refléter ses capacités dynamiques hors du commun. Les sièges sport, en cuir Dakota noir avec coutures contrastantes de couleur bleue et le logo M dans le dossier, disposent de coussins latéraux réglables qui offrent au conducteur aussi bien qu'au passager avant un support optimal dans les virages rapides. Un repose-pieds M et une genouillère sur la console centrale pour le conducteur poursuivent le thème.



Les instruments dotés des cadrans et aiguilles spécifiques au M2 de BMW, l'indicateur de vitesse qui atteint 320 km/h mph et un tachymètre qui peut indiquer jusqu'à 8 000 tours/min fournissent une indication du potentiel exceptionnel de performance du véhicule dès que vous y mettez le pied. Les équipements courants de la série M qu'on retrouve dans le tout nouveau M2 de BMW comprennent aussi les logos M affichés sur le tachymètre, le levier de changement de vitesse, les seuils de portières et le volant recouvert de cuir avec palettes de changement de rapport. D'autres points importants de l'intérieur incluent la bande de garniture du tout nouveau M2 de BMW avec surface en fibre de carbone à pores ouverts et l'Alcantara des panneaux de portière, le soufflet de frein de stationnement et le soufflet du levier de vitesse (transmission manuelle seulement).

L'option ConnectedDrive de BMW améliore la sécurité, le confort et le divertissement.

Les clients du tout nouveau M2 de BMW peuvent aussi utiliser les systèmes novateurs d'assistance au conducteur et les services de mobilité de BMW ConnectedDrive.

La gamme de systèmes d'assistance au conducteur disponibles pour le M2 de BMW comprennent l'assistant à la conduite, lui-même composé de fonctions comme l'avertisseur de collision et l'alerte piéton avec fonction de freinage en ville et avertisseur de sortie de voie. Le système avertit le conducteur des collisions potentielles avec des piétons ou d'autres véhicules dans les zones urbaines et il freine automatiquement. Qui plus est, il fait usage des vibrations du volant pour avertir les conducteurs qui s'égarent involontairement de leur voie. L'info sur les limites de vitesse clignote dans le tableau d'instrumentation affichant la vitesse maximale permise. La caméra de recul s'associe à la commande de stationnement arrière à distance pour aider le conducteur à se stationner et à manoeuvrer en marche arrière. De plus, le système de navigation standard offre une représentation cartographique ultra précise et le contrôleur tactile iDrive s'assure que les diverses fonctions sont plus faciles que jamais à utiliser.

Analysez votre propre style de conduite, filmez vos tours entiers.

Les services facultatifs de ConnectedDrive ouvrent le monde de la connectivité de véhicule aux clients, révélant des services et fonctions intelligents ainsi qu'une vaste gamme d'applications. L'application GoPro et l'application M Laptimer de GmbH M de BMW sont destinées aux conducteurs enthousiastes. Cette dernière leur permet d'améliorer leur conduite sur piste. Cette application enregistre la vitesse du véhicule, l'accélération latérale et longitudinale, la vitesse du moteur, l'engrenage engagé à un moment précis, l'angle de braquage, la position de l'accélérateur et la consommation de carburant. Tous ces éléments permettent aux conducteurs d'analyser



subséquemment leurs mouvements, virage par virage, pour leur donner l'option de comparer leurs tours à ceux des autres conducteurs et leur permet de partager aisément les données par courriel ou Facebook.

L'application GoPro permet aux conducteurs d'utiliser une caméra GoPro pour filmer les tours les plus rapides de la piste. L'option ConnectedDrive de BMW pave la voie pour que toutes les applications soient intégrées de façon homogène au véhicule. Elles peuvent être utilisées à l'aide du contrôleur iDrive Touch et consultées dans l'écran de contrôle.

Héritage – le talent sportif est une affaire de famille.

Le tout nouveau M2 de BMW voit le GmbH M de BMW se développer sur le succès du Coupé M Série 1 de BMW. Tout comme son précurseur, le M2 de BMW établit lui aussi la norme de ce segment de véhicules sport haute performance. Le M2 n'a pas qu'un unique prédécesseur, il poursuit la tradition du légendaire M3 de BMW d'origine – l'E30 de 1986. C'est aussi le descendant en ligne directe d'un véhicule présenté il y a 40 ans qui incarnait la concentration que portait le GmbH M de BMW sur un talent dynamique exceptionnel, une agilité imbattable et un contrôle inébranlable dans toutes les situations : le BMW 2002 turbo.

Ancêtre inégalé.

Lorsque le BMW 2002 turbo a été dévoilé à la foire automobile de Francfort à l'automne 1973 comme nouveau fleuron de la série 02 de BMW, la première crise du pétrole ne faisait que commencer. Ce contexte fut un facteur majeur derrière la croissance du BMW 2002 turbo qui devint l'un des véhicules les plus riches en émotions de son époque. Il est aujourd'hui devenu un classique hautement convoité.

Le BMW 2002 turbo n'était pas offert aux É.-U. mais son impact sur l'histoire automobile fournit à lui seul une raison valable à son statut actuel. Après tout, le BMW 2002 turbo fut le premier véhicule allemand produit en série à offrir un turbochargeur. Seulement offert dans les finis Polaris métallique et Chamonix, il ravissait les conducteurs par son impressionnant répertoire dynamique. Les ingénieurs de BMW ont utilisé le système à injection Kugelfischer et le turbochargeur KKK pour extraire un robuste 170 hp à 5 800 tr/m (évaluation ECE) à partir du moteur de deux litres et quatre cylindres. Le couple maximal de 177 lb/pi à 4 000 tr/m était aussi plus qu'impressionnant. Il était suffisant pour alimenter le turbo 2002 BMW super léger, avec son poids d'à peine 2 440 livres, de 0 à 62 m/h en 8,9 secondes et à vitesse maximale de 132 m/h. Le BMW 2002 turbo fut par



conséquent l'un des véhicules sport qui roulait le plus rapidement sur les routes allemandes à cette époque.

Avec sa suspension à la fine pointe de la technologie offrant un essieu avant MacPherson, un bras triangulaire longitudinal, des barres antiroulis avant et arrière et des freins à disque avant à ventilation interne, le BMW 2002 turbo montait la voie dans les années 70 en termes de dynamique de conduite.

Une légende dans le sport automobile.

Bien que le très convoité BMW 2002 turbo n'ait jamais touché le sol américain, le BMW M3 (E30) original, la version sport de la gamme BMW série 3, fut présenté en 1986. La berline courte à deux portes de 171,6 po de longueur a été conçue sous la forme d'un modèle d'homologation pour le German Touring Car Championship et a dès le début affiché fièrement ses ambitieuses intentions sportives. Avec ses ailes évasées, son grand aileron avant, ses jupes latérales, un tablier arrière abaissé et un aileron proéminent s'élevant depuis l'extrémité arrière, le tout premier M3 de BMW avait la présence extérieure d'un athlète raffiné. Une lunette arrière plus inclinée que celle de la série 3 standard de BMW et un couvercle de coffre surélevé fait de plastique renforcé de fibre de verre ont contribué aux gains aérodynamiques accrus.

Le M3 de BMW était mû par un moteur de 2,3 litres, 4 cylindres en ligne bénéficiant de la technologie à quatre soupapes, qui développait 192 hp à 6 750 tr/m et présentait un couple de pointe de 177 lb/pi à 4 750 tr/min. Il transmettait cette alimentation aux roues arrière par une boîte d'engrenages à cinq vitesses avec une première vitesse à coude. Il ne fallait pas plus de 6,7 secondes au M3 de BMW pour accélérer de 0 à 100 km/h.

Ces enviables statistiques ont permis au M3 de BMW d'origine d'atteindre un statut légendaire dans les cercles de course automobile. Il s'est mérité le championnat des voitures de tourisme dès sa première saison sur la piste. Et le premier M3 demeure la voiture de course de tourisme la plus couronnée à ce jour avec plus de 1 500 victoires, incluant quatre succès à la file dans la course de 24 heures de Nürburgring-Nordschleife.

Puissant prédécesseur.

Le premier véhicule M basé sur la série 1 de BMW est arrivé en 2011 sous la forme du coupé M série 1 de BMW. Ce véhicule M exclusif était mû par un moteur de 3,0 litres, 6 cylindres en ligne



avec technologie M TwinPower Turbo et était capable de développer une sortie de 335 hp à 5 900 tr/m. Le coupé M série 1 de BMW atteignait son couple de pointe de 332 lb/pi entre 1 500 et 4 500 tr/min. L'écart de 0 à 100 km/h était atteint en à peine 4,9 secondes.

Le coupé M série 1 de BMW offrait de série une suspension légère M Sport, un verrou différentiel mécanique M variable, des freins composites M et des roues en aluminium de 19 po avec pneus variés. La largeur de voie était supérieure au coupé série 1 de BMW de 2,36 po à l'avant et de 1,57 po à l'arrière.

Les modifications stylistiques au coupé M série 1 de BMW comportaient un nouveau tablier avant avec admissions d'air plus grandes en réponse aux exigences de refroidissement accrues du véhicule, ainsi que des extensions d'aile et un nouveau tablier arrière. L'intérieur fut mis à niveau dans le style M usuel avec sièges sport M couverts de cuir, volant sport M, bandes de garniture intérieure en Alcantara et logos M BMW.

-30-

Le BMW Group au Canada

Établi à Richmond Hill, en Ontario, BMW Group Canada est une filiale en propriété exclusive de BMW AG chargée de la distribution des automobiles de haute performance de prestige, des véhicules d'activités sportives, des motocyclettes et des MINI de BMW. Services financiers BMW Group Canada, une division à part entière de BMW Group Canada, offre des produits de financement et de location au détail ainsi que des produits de protection pour les automobiles BMW et MINI neuves et d'occasion, de même que des produits de financement au détail pour les motocyclettes BMW neuves et d'occasion. BMW Group est constitué d'un réseau de 46 concessionnaires automobiles BMW, de 21 concessionnaires de motocyclettes BMW et de 30 concessionnaires MINI répartis dans tout le pays.



Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec :

Barbara Pitblado, directrice, Communications d'entreprise
BMW Group Canada
416 305 1709 / barb.pitblado@bmwgroup.ca

Rob Dexter, spécialiste des communications de l'entreprise sur les produits et la technologie
BMW Group Canada
905 428-5447 / robert.dexter@bmwgroup.ca