



Communiqué de presse
24 novembre 2022

La BMW 3.0 CSL

Alors que l'année anniversaire touche à sa fin, BMW M GmbH présente le modèle spécial le plus exclusif jamais produit par le constructeur – un chef-d'œuvre d'ingénierie incarnant la synthèse de 50 ans de passion pour la course automobile et reflétant ses racines historiques dans un modèle légendaire.

Munich. La BMW 3.0 CSL (consommation en cycle mixte : 11,0 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 249 g/km selon WLTP ; chiffres selon NEDC : –) combine un design unique et une pure expérience de performances à deux places. Il traduit à l'heure actuelle le concept créé dans les années 1970 consistant à appliquer une technologie de circuit conçue pour le pur plaisir de conduire sur la route.

La BMW 3.0 CSL a été développée dans le but de combiner le meilleur des cinq décennies d'expertise de BMW M GmbH dans une voiture auréolée d'intenses émotions. Toutes les facettes de son caractère – des lignes élégantes et dynamiques, un poste de conduite sportif classique, un moteur six cylindres en ligne, une boîte de vitesses manuelle et une propulsion arrière – reposent sur les principes traditionnels d'une BMW M. Elles se complètent avec les dernières technologies pour créer la voiture de sport ultime au style de la marque, dont le succès dure depuis 50 ans. Un tour à bord d'une BMW 3.0 CSL n'est donc pas seulement une expérience de haute performance, mais aussi une rencontre pleine d'émotions avec l'histoire de la lettre la plus puissante du monde.

La BMW 3.0 CSL en série limitée est le résultat d'un savoir-faire très sophistiqué

La BMW 3.0 CSL est produite en édition strictement limitée. Pour marquer cet anniversaire, seules 50 unités de ce modèle spécial, numérotées consécutivement, seront mises en vente. La BMW 3.0 CSL adopte ainsi inmanquablement le statut de perle rare. Elle trouvera sa place dans les



collections de véhicules des amateurs particulièrement fidèles et enthousiastes de la marque BMW M.

La production de tous les véhicules prendra environ trois mois. Chacun d'entre eux est créé avec un dévouement absolu à l'excellence artisanale et aux technologies coordonnées avec précision dans un processus de fabrication sophistiqué sur le site externe de l'usine BMW Group de Dingolfing à Moosthenning, en Basse-Bavière. Les composants intérieurs en plastique renforcé à la fibre de carbone (PRFC) sont produits à la main à Munich et à l'usine de composants du groupe BMW à Landshut par des spécialistes de la carrosserie spécialement missionnés.

Un processus spécifique a également été conçu pour la peinture de la BMW 3.0 CSL, dans lequel le savoir-faire et la technologie de pointe se marient pour offrir à chaque pièce sa couleur caractéristique. En outre, une équipe de 30 techniciens spécialement qualifiés et expérimentés est responsable de la configuration et de l'assemblage des véhicules. En raison de la complexité des processus de fabrication, chaque BMW 3.0 CSL passe par huit étapes d'assemblage et autant de chaînes de production, un processus qui prend jusqu'à 10 jours.

Au total, le temps de travail manuel requis pour chaque véhicule signifie que le temps nécessaire à l'assemblage d'une BMW 3.0 CSL est largement supérieur à celui d'une BMW M classique. Une fois construit, chaque véhicule fait par ailleurs l'objet d'un processus d'inspection et d'approbation de qualité en plusieurs étapes à l'usine principale de Dingolfing avant d'être livrée au client. L'usine BMW Group de Dingolfing est le plus grand site de production européen de l'entreprise. Outre plusieurs voitures BMW M, elle fabrique les berlines de luxe de la BMW Série 7 et les composants de carrosserie des voitures Rolls-Royce.

La voiture de tourisme à succès – un modèle à son époque

Réincarnation d'une voiture de sport légendaire tant sur circuit que sur route, la BMW 3.0 CSL possède toutes les caractéristiques d'une voiture de sport. Elle incarne le plaisir de conduire classique et la conscience des racines traditionnelles de BMW M GmbH, sous une forme unique et exclusive. Son



modèle éponyme est considéré comme la première voiture à porter l'ADN du plaisir de conduite sportive ultime, caractéristique unique des voitures BMW M à ce jour. Au cours de l'année de création de BMW Motorsport GmbH, elle a été développée pour être utilisée dans des compétitions de voitures de tourisme, où elle est devenue la voiture de course la plus performante de son époque.

La version de course de la BMW 3.0 CSL a remporté le Championnat d'Europe des voitures de tourisme lors de sa saison inaugurale en 1973 – et a remporté ce titre cinq fois de suite de 1975 à 1979. Des pilotes comme Toine Hezemans, Hans-Joachim Stuck, Chris Amon et Niki Lauda ont distancé leurs concurrents sur le Nürburgring et de nombreux autres circuits, suivis par les premières victoires de BMW sur les circuits américains dès 1975. Tous ces succès ont permis aux voitures sportives BMW à gagner en popularité internationale.

« Coupé, Sport, Construction légère » : Une nouvelle interprétation d'une formule légendaire

La version routière de la voiture de course, développée à des fins d'homologation, est devenue un symbole largement connu de plaisir de conduire axé sur les essentiels, en particulier dans sa phase finale de développement. CSL – cette combinaison de lettres dans la désignation du modèle signifiait « Coupe, Sport, Leichtbau » (Coupé, Sport, Léger), un résumé concis de la recette du succès de cette voiture à deux portes.

Outre les larges passages de roue, sa carrosserie en forme de coupé a également reçu un superbe pack aérodynamique, comprenant un pare-choc avant marqué, des grilles d'aération sur les panneaux latéraux avant et un aileron de toit. Pour compléter les modifications de conception par rapport aux autres coupés de grande série BMW, un aileron arrière optimisait l'adhérence des roues arrière. Il n'était pas homologué pour une utilisation sur route et se trouvait donc dans le coffre à la livraison de la voiture, mais il a néanmoins suscité beaucoup d'attention de la part du public, si bien que le Coupé a reçu le surnom de "Batmobile".



Avec une cylindrée accrue de 3153 centimètres cubes et une puissance maximale de 151 kW/206 ch, le moteur six cylindres en ligne avec injection directe le plus puissant jamais utilisé dans un modèle BMW garantissait une puissance sportive impressionnante. Le puissant groupe motopropulseur était associé à une technologie de suspension perfectionnée. Son poids à vide n'était que de 1 270 kilogrammes.

Ce poids réduit a été obtenu grâce à une construction légère intégrale. Les portes étaient en aluminium, tout comme le capot et le coffre, qui s'appuyaient sur des tiges de maintien très fines après ouverture. De nombreux autres composants de la carrosserie tels que le toit, les panneaux latéraux et la cloison du compartiment à bagages ont été fabriqués en tôle particulièrement fine, et les pare-chocs chromés ont été remplacés par des baguettes en plastique. Les sièges baquets légers et l'absence de matériau isolant, de direction assistée et de vitres électriques ont permis de réduire le poids de manière optimale. Un rapport puissance/poids global de 6,2 kilogrammes par cheval a ainsi été atteint.

La nouvelle BMW 3.0 CSL est la réinterprétation contemporaine de toutes ces caractéristiques, ancrées dans son modèle de référence. Sa carrosserie en forme de coupé présente des accents traditionnels, pour une élégance sportive et une dynamique expressive. Sa technologie de transmission et de suspension est issue des derniers développements de BMW M GmbH. La structure légère atteint un niveau exceptionnel, notamment grâce à l'utilisation intensive du carbone. Le rapport poids/puissance de la BMW 3.0 CSL est de seulement 2,9 kg par cheval.

En tant que modèle indépendant de BMW M GmbH et malgré le nombre limité d'unités, la BMW 3.0 CSL a fait l'objet d'un processus complet de développement de série. En plus des tests approfondis de qualité, de fonctionnement, des essais de mise au point de la conduite dans les conditions les plus diverses, du trafic urbain aux routes de campagne, en passant par les autoroutes et les circuits, la BMW 3.0 CSL a également subi des tests aérodynamiques complets. Environ 200 heures de travail ont été consacrées à l'optimisation du flux d'air et de l'équilibre aérodynamique du véhicule, dont 50 heures dans la soufflerie du Centre de test aérodynamiques de BMW Group. En outre, deux véhicules de pré-production de la BMW 3.0



CSL ont dû subir un test de sécurité sous la forme d'un crash test frontal et d'un crash test latéral afin de répondre aux exigences de la législation routière.

Design unique, typique de M, répondant aux exigences techniques pour des performances extraordinaires

Avec ses proportions de coupé classiques et un concept de véhicule traditionnel qui combine un moteur avant et une boîte de vitesses manuelle avec une propulsion arrière, la BMW 3.0 CSL suit les traces de son ancêtre. Des éléments distinctifs de déflection d'air, des passages de roues aux formes imposantes, un aileron arrière remarquable et de nombreux autres détails sont indubitablement basés sur le design du légendaire coupé des années 1970.

En même temps, son apparence est déterminée par les principes qui ont toujours été appliqués aux voitures BMW M : ses caractéristiques extérieures se fondent sur les exigences techniques en termes d'alimentation en air de refroidissement, d'équilibre aérodynamique et de dynamique de conduite, qui constituent la base de performances étonnantes. La BMW 3.0 CSL exprime ainsi la passion intemporelle de la course de manière émotionnelle et authentique.

Une esthétique puissante qui rend hommage à son ancêtre

La puissance et l'athlétisme sont mis en évidence par la partie avant de la BMW 3.0 CSL, qui est assise bas sur la route. En son centre se trouve la calandre BMW caractéristique, avec un insert en forme de treillis dans une structure en losange. Sa position verticale est un clin d'œil au design frontal de son ancêtre. Tout comme les encadrements des vitres latérales, le cadre de la calandre en aluminium satiné souligne le statut particulier de la BMW 3.0 CSL. Associés à la calandre BMW, deux renforcements généreusement dimensionnés dans la jupe avant, rappelant les prises d'air du modèle des années 1970, assurent un refroidissement efficace du système de propulsion et de freinage, même dans des situations de conduite extrêmement dynamiques. Des nervures sculptées sur le capot accentuent les lignes classiques.

Avec leurs contours plats, les phares créent le halo caractéristique de BMW sur la route. Les phares laser BMW brillent en jaune, tant lors du scénario de



bienvenue après le déverrouillage des portières que lorsque les feux de croisement et de route sont activés; un hommage aux voitures de course GT à succès. Ce détail est une référence subtile étroitement liée au sport automobile et au véhicule de compétition le plus populaire de BMW M GmbH, la BMW M4 GT3, qui a remporté les championnats des pilotes et des équipes en DTM en 2022. La BMW M4 GT3 a remporté le championnat dès le début de sa carrière sur circuit, à l'instar de la BMW 3.0 CSL, qui a remporté le championnat d'Europe des voitures de tourisme lors de sa saison inaugurale.

De profil, le long capot et l'empattement large confèrent à la BMW 3.0 CSL une allure à la fois sportive et élégante. Les proportions de coupé typiques de la marque dans un design tricorps y contribuent également. Des panneaux latéraux particulièrement larges, décalés en diagonale, et de larges parois latérales soulignent l'aspect dynamique du coupé, même à l'arrêt, avec un déflecteur d'air s'étendant le long de la ligne de toit.

Passages de roues larges, roues à verrouillage central produites exclusivement pour les pneus de la BMW 3.0 CSL

Les passages de roues musclés témoignent de la grande largeur des voies qui contribue de manière significative à la dynamique élevée du véhicule dans les virages. Ils offrent de la place aux jantes forgées en alliage léger à rayons en Y de 20 pouces sur l'essieu avant et de 21 pouces à l'arrière. Avec leurs fins rayons, leur finition en couleur or dans le style des années 1970 et leur verrouillage central, elles représentent un point fort en termes de design et de style de conduite directement adapté à la course. L'intégration des roues spécifiques dans les essieux préassemblés de la BMW 3.0 CSL fait partie du processus de fabrication au sein de l'usine de Dingolfing de BMW Group. Avec 930 Nm, le couple appliqué lors du montage des verrous centraux atteint la valeur la plus élevée pour un véhicule de série de BMW Group.

Les jantes en alliage léger sont équipées de pneus Michelin développés exclusivement pour la BMW 3.0 CSL. Les flancs du pneu sont gravés du numéro 50, ce qui constitue un autre clin d'œil subtil à l'anniversaire de la BMW M GmbH, à l'occasion de laquelle le modèle spécial a été conçu et construit.



Un aileron arrière rappelant la « Batmobile »

Vue de derrière, la BMW 3.0 CSL se caractérise par une esthétique puissante et des éléments de design réinterprétés de son aînée. La caractéristique la plus frappante est l'aileron arrière, qui est fermé sur le côté et traduit l'aspect caractéristique de la « Batmobile » dans un langage de conception moderne. Conçu pour générer une force descendante supplémentaire et optimiser ainsi la motricité sur l'essieu arrière, le déflecteur d'air entoure toute la section arrière, devenant ainsi un élément visuel dominant. Au profit de l'équilibre aérodynamique, il est associé à un diffuseur en carbone fortement prononcé dans la jupe arrière, optimisant ainsi le flux d'air dans le soubassement.

Les quatre sorties du système d'échappement, disposées en forme de flèche au centre de la jupe arrière et dotées d'un silencieux arrière en titane particulièrement léger, sont également un accent saisissant. Les feux arrière de la BMW 3.0 CSL utilisent une technologie d'éclairage innovante pour créer un design nocturne exclusif ainsi qu'un éclat particulièrement vif. Ceci est obtenu par des fils laser en filigrane qui semblent flotter librement à l'intérieur des feux, créant un effet 3D expressif par superposition précise.

Peinture élaborée dans le style des voitures de course classiques

Dès le début des années 1970, BMW Motorsport GmbH s'est inscrite dans les mémoires des fans non seulement grâce à des succès spectaculaires en course, mais aussi grâce à une apparence inimitable. Tout comme les voitures de compétition, les tenues des pilotes, les véhicules de transport et tous les autres équipements de l'équipe arboraient des rayures uniformes en bleu, violet et rouge sur fond blanc – une nouveauté à l'époque et une marque distinctive mondialement reconnue à ce jour. La BMW 3.0 CSL reprend cette tradition avec une finition de carrosserie unie en « Alpinweiss » et un ornement de bandes aux couleurs de BMW M GmbH. Les lignes de la carrosserie traduisent efficacement les surfaces dynamiques, et soulignent l'esthétique puissante du coupé.

La teinte de base et les bandes M, que l'on appelle dans le jargon technique la livrée, sont peintes en grande partie à la main, ce qui exige un temps et des efforts considérables. Au total, 22 pièces individuelles sont peintes selon un



procédé spécialement conçu pour la BMW 3.0 CSL. Une attention particulière est accordée à une disposition très précise des surfaces de carrosserie en carbone visible. En général, la majeure partie de l'extérieur en « Alpinweiss » comprend des composants en carbone, qui sont peints à la main par des spécialistes. Ce matériau high-tech ne transparaît que dans l'inscription sur le toit et sur l'aile arrière. À cette fin, ces zones doivent être exposées pendant le processus de peinture. Afin de positionner précisément les bandes de la livrée dans les couleurs BMW M GmbH, les peintres utilisent un masquage par projection laser ainsi que des films de contour personnalisés.

Chaque composant soumis à une application de peinture requiert un temps de travail de six jours. Pendant cette période, on effectue jusqu'à huit opérations de peinture, chacune comportant des étapes intermédiaires nécessaires comme le ponçage et le masquage des bandes de couleur. Il en résulte un total de 134 processus de peinture pour chaque véhicule, ce qui représente 6 700 séquences de tâches manuelles en atelier pour ce modèle en série très limitée.

Les séquences numériques sur les portes et le toit de la BMW 3.0 CSL, conçues dans le style des premières voitures de course, forment le lien entre le passé et le présent. Leur conception dans le style des numéros de course est basée sur le modèle historique de la première voiture BMW M développée pour les courses de tourisme, tandis que le chiffre 50 fait référence à l'anniversaire de BMW M GmbH. Un autre rappel des années 1970 est constitué par les deux logos BMW positionnés sur le pilier C, donc directement derrière le décrochement arrière du dessin de la vitre latérale, connu sous le nom de « pan de Hofmeister ».

Le moteur six cylindres en ligne le plus puissant jamais utilisé dans une voiture BMW M homologuée pour la route

La BMW 3.0 CSL est équipée du moteur six cylindres en ligne le plus puissant jamais utilisé dans une voiture BMW M homologuée pour la route. Il s'agit également d'une tradition, car dans sa phase finale de développement, la première BMW 3.0 CSL avait établi un nouveau record de puissance avec 206 ch, non seulement pour les modèles à six cylindres, mais aussi pour tous les véhicules de série BMW produits jusqu'alors.



Depuis, le moteur six cylindres en ligne doté de la technologie M Power a connu un développement impressionnant. Les moteurs de même conception ont mobilisé une puissance de 204 kW/277 ch sur la BMW M1 dès 1978 et de 250 kW/340 ch sur la BMW M5 de deuxième génération à partir de 1991. La BMW M3 de cinquième génération a été lancée en 2014 avec un moteur six cylindres en ligne de 317 kW/431 ch doté de la technologie M TwinPower Turbo.

Le moteur six cylindres en ligne de la BMW 3.0 CSL possède les mêmes racines technologiques que le moteur de l'actuelle voiture lauréate du DTM. Le moteur de 3,0 litres de cylindrée offre un régime élevé spontané et dispose, entre autres, d'un carter moteur extrêmement rigide, d'un vilebrequin forgé de construction légère et d'un noyau de culasse fabriqué par impression 3D. Le système de refroidissement et l'alimentation en huile sont également conçus pour des situations de conduite extrêmement dynamiques. Pour sa victoire en championnat de DTM, la BMW M4 GT3 était propulsée par une version du tout dernier moteur 6 cylindres en ligne d'environ 600 ch qui, dans sa version destinée à la série BMW M3/BMW M4, délivre jusqu'à 510 ch.

La version du système de propulsion avec technologie M TwinPower Turbo, développée exclusivement pour la BMW 3.0 CSL, développe une puissance maximale de 412 kW/560 ch. Ce nouveau record pour les modèles à moteur six cylindres en ligne de BMW M GmbH homologués pour la route souligne le caractère spécial du véhicule. Son moteur développe un couple maximal de 550 Nm et fascine par une puissance linéaire allant jusqu'à 7200 tr/min.

Boîte de vitesse manuelle à 6 rapports et propulsion arrière pour des sensations particulièrement intenses au volant

Pour transmettre la puissance motrice à la roue, les développeurs de la BMW 3.0 CSL ont utilisé un concept ayant fait ses preuves depuis des décennies. Le moteur six cylindres en ligne est couplé à une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports dont l'étalement et les rapports de transmission sont idéalement adaptés à la recherche de performance. La course du levier de vitesse, définie avec précision, permet un changement de rapport rapide et précis. Le pommeau du levier de vitesses conçu exclusivement pour la BMW 3.0 CSL dépasse de la console centrale et constitue un accessoire luxueux. Il



suscite immédiatement l'anticipation du changement de rapport et tient bien en main. Avec sa surface blanche, le schéma des vitesses gravé et le nombre 50, il rappelle les débuts de BMW M GmbH dans les années 1970. Un clin d'œil à la technologie moderne est apporté par le Gear Shift Assistant, qui utilise le contrôle de la vitesse d'engagement pour assurer un talon-pointe automatique lors de la rétrogradation en situation de freinage dans les virages. Il peut être activé ou désactivé par le conducteur.

Normalement, le couple moteur est transmis à la route exclusivement via les roues arrière de la BMW 3.0 CSL. Pour une utilisation ambitieuse sur piste, l'accumulation linéaire des forces d'accélération latérales caractéristique des modèles M aide le conducteur à guider la voiture dans les virages avec des dérives contrôlées. Un autre contributeur à la dynamique de la BMW 3.0 CSL est le différentiel actif M sur l'essieu arrière. Il est capable de générer de manière transparente un effet de verrouillage allant jusqu'à 100 % chaque fois que nécessaire. Le différentiel M actif est relié au DSC (Dynamic Stability Control) et adapte précisément son effet de verrouillage à la situation de conduite. Par exemple, la motricité est optimisée sur les routes présentant des valeurs de frottement différentes pour les roues arrière droite et gauche. Lors d'une accélération dynamique en sortie de virage, le conducteur reçoit un retour d'information perceptible sur le potentiel d'adhérence des roues arrière et peut ainsi doser de manière optimale l'utilisation de la pédale d'accélérateur.

Technologie de suspension adaptée exclusivement à chaque modèle, y compris le système de freinage M en carbone-céramique et contrôle de traction M

BMW M GmbH a combiné une technologie de pointe au système de suspension, qui a mûri pendant cinq décennies. Les composants de suspension utilisés dans la BMW 3.0 CSL sont le fer de lance du développement des voitures de sport hautes performances par BMW M GmbH : un essieu avant à articulation et un essieu arrière à cinq bras au design M spécifique, une suspension M adaptative avec amortisseurs à commande électronique, la direction M Servotronic électromécanique à rapport variable et les freins M en carbone-céramique avec courbes caractéristiques réglables.



L'application intégrée de tous les systèmes d'entraînement et de châssis a eu lieu lors d'essais intensifs sur des routes publiques ainsi que sur les pistes de course, dont le Nürburgring Nordschleife, qui est le terrain d'essai ultime pour toutes les voitures BMW M depuis 50 ans. Avant les essais, les ingénieurs de BMW M GmbH ont conçu et optimisé l'image numérique de la BMW 3.0 CSL dans ses moindres détails, dans le cadre d'un processus de conception et de développement assisté par ordinateur. En intégrant la réalité virtuelle et d'autres processus numériques, il a été possible d'accélérer au maximum le processus de développement de la voiture. Ce processus de simulation et de mise au point détaillée a pris en compte ses dimensions spécifiques, son poids et la répartition de la charge sur les essieux, la rigidité extrêmement élevée de la carrosserie et des liaisons de suspension ainsi que l'équilibre aérodynamique de la BMW 3.0 CSL afin de garantir dès le départ la combinaison parfaite de M en termes d'agilité, de dynamisme et de précision de conduite.

Le système de freinage M en carbone-céramique offre de puissantes performances de décélération, une stabilité thermique exceptionnelle et une résistance à l'usure extrêmement élevée. Il combine des freins à étrier fixe à six pistons et des disques de frein en céramique mesurant 400 x 38 millimètres à l'avant avec des freins à étrier fixe à un seul piston et disques de 380 x 28 millimètres à l'arrière. Les étriers de frein sont peints en rouge. Les étriers de frein sont peints en rouge. Le système de freinage intégré offre deux réglages pour la sensation de la pédale, qui peuvent être sélectionnées dans le menu M Setup.

La fonction M Traction Control est conçue pour permettre au conducteur de sonder attentivement les limites de performance de la voiture en définissant des seuils d'intervention pour la limitation du patinage des roues, avec un choix de dix étapes. La désactivation complète du contrôle de la stabilité de conduite est également possible via le mode M Dynamic. La BMW 3.0 CSL est ainsi parfaitement préparée pour réaliser des performances époustouflantes sur les circuits.

Construction légère intelligente avec utilisation maximale de composants en carbone



Dans la BMW 3.0 CSL, la tradition de construction légère intelligente, cultivée depuis les années 1970, est reformulée et remodelée à l'aide d'une technologie de pointe. Pour réduire le poids de la carrosserie et du châssis, le plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC) est utilisé en grande quantité, en plus l'utilisation minimale de matériaux isolants. BMW M GmbH est un pionnier dans l'utilisation du PRFC dans les véhicules produits en série. Dès 2004, le constructeur a équipé pour la première fois un modèle de grande série d'un toit en carbone.

La BMW 3.0 CSL est équipée de composants PRFC sur pratiquement toutes les sections de sa carrosserie. Outre le toit, le capot et le coffre, les pièces des bas de caisse avant et arrière sont entièrement réalisés en carbone. Les fixations des panneaux latéraux avant et arrière, les seuils de porte, le diffuseur arrière, l'aile arrière et le becquet arrière sont également fabriqués en matériau high-tech. Tous les composants en carbone sont fabriqués en petite série, principalement à la main et exclusivement pour la BMW 3.0 CSL.

En outre, une sélection ciblée de matériaux et de méthodes de design de pointe conduit également à une réduction significative du poids des autres composants du véhicule. L'aileron de toit de la BMW 3.0 CSL est fabriqué en plastique renforcé de fibres de verre. Le silencieux arrière en titane de la BMW 3.0 CSL pèse environ 4,3 kg de moins qu'un composant en acier conventionnel. Les jambes de force de précision en fonte d'aluminium situées dans le compartiment moteur, qui relient les coupes des jambes de suspension entre elles et avec le train avant, ont une géométrie qui a été adaptée avec précision aux forces agissant dans différentes situations de conduite. À l'aide de schémas numériques, l'agilité et la précision de la direction ont été optimisées avec un minimum de matériau et de poids.

Cockpit de voiture de sport épuré avec sièges baquets en carbone M

Dans l'habitacle de la BMW 3.0 CSL, l'utilisation du carbone et d'autres éléments de construction légère souligne également ses caractéristiques d'authentique voiture de sport. Au lieu de sièges supplémentaires, l'arrière offre un compartiment de rangement avec deux compartiments intégrés pour casque. La garniture PRFC dans les panneaux de porte et l'isolation acoustique réduite contribuent également à son tempérament extrêmement



sportif. Le conducteur et le passager avant sont assis dans des sièges baquets M Carbon, qui transmettent d'intenses et inimitables sensations de circuit tout le long du trajet. Les raccords diagonaux entre la surface du siège et le dossier rappellent le principe de construction des sièges légers du modèle historique Le réglage de la hauteur et de l'inclinaison du siège sur trois niveaux s'effectue exclusivement en atelier par le biais de visseries. La position longitudinale peut être modifiée manuellement à l'aide d'un levier situé sur le bord avant du siège. En outre, les sièges baquets M en carbone offrent des inserts d'appui-tête amovibles.

En outre, l'habitacle de la BMW 3.0 CSL se présente comme un cockpit de voiture de sport épuré et exclusif. Les surfaces de siège et les ceintures de sécurité M en Alcantara noir sont associées à un volant M en Alcantara, un ciel de toit anthracite, des surfaces en Alcantara noir et en carbone mat. Les surpiqûres contrastées et autres accents en blanc correspondent à la peinture extérieure de la BMW 3.0 CSL, dont le lettrage du modèle est estampé à la fois dans les garnitures des seuils de portes et dans les surfaces des sièges. Le pommeau de levier de vitesses blanc symbolise l'interaction unique entre le conducteur et le véhicule lors du changement de vitesse. Le bouton Start/Stop rouge et les boutons M dans le même rouge sur le volant permettent de démarrer le moteur et d'accéder directement à la configuration globale du véhicule. Les garnitures intérieures mates en finition fibre de carbone présentent une numérotation séquentielle pour chacune des 50 unités disponibles. Ce marquage, inscrit dans l'intérieur de #01/50 à #50/50, correspond pour chaque modèle aux derniers chiffres du numéro de châssis, représentant ainsi une référence clairement visible et authentique à l'identité unique de chaque BMW 3.0 CSL.

ÉMISSIONS DE CO₂ ET CONSOMMATION.

BMW 3.0 CSL :

Consommation de carburant combinée : 11,0 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle combiné : 249 g/km selon WLTP.



Avec ses quatre marques, BMW, MINI, Rolls-Royce et BMW Motorrad, BMW Group est le premier fabricant mondial de voitures et de motos haut de gamme et de fourniture de services financiers et de mobilité haut de gamme. Le réseau de production de BMW Group comprend 31 usines de production et d'assemblage à travers 15 pays ; la société dispose d'un réseau de vente mondial dans plus de 140 pays.

En 2021, BMW Group a vendu plus de 2,5 millions de voitures et plus de 194.000 motos à travers le monde. Le bénéfice avant impôts pour l'exercice fiscal 2021 s'est élevé à 16,1 milliards d'euros pour un chiffre d'affaires de 111,2 milliards d'euros. Au 31 décembre 2021, BMW Group employait 118 909 personnes.

L'entreprise a fixé très tôt son cap pour l'avenir et place systématiquement la durabilité et l'efficacité de la gestion des matières premières au cœur de ses orientations stratégiques, de la chaîne d'approvisionnement à la fin de la phase d'utilisation de tous les produits en passant par la production.

www.bmwgroup.com

Facebook : <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter : <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube : <http://www.youtube.com/BMWGroupView>

Instagram : <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn : <https://www.linkedin.com/company/bmw-group/>

Contact avec la presse :

BMW Group Belux
Jeroen Lissens
GSM : +32 488 23 55 85
Tél. : +32 3 890 97 08
E-mail : jeroen.lissens@bmw.be