



Comunicato stampa
25 novembre 2022

La BMW 3.0 CSL

In occasione dell'anniversario, BMW M GmbH presenta il modello speciale più esclusivo che l'azienda abbia mai prodotto: un capolavoro di ingegneria che racchiude l'essenza di 50 anni di passione per le corse e che esprime le sue radici storiche in una denominazione leggendaria.

Monaco. La BMW 3.0 CSL (consumo di carburante combinato: 11,0 l/100 km; emissioni di CO₂ combinate: 249 g/km secondo WLTP; dettagli secondo NEDC: -) combina un design unico con un'esperienza di guida pura su due posti. La vettura trasporta ai nostri giorni, in modo estremamente mirato, l'idea sviluppata negli anni Settanta di applicare la tecnologia da pista su strada per il puro piacere di guidare.

La BMW 3.0 CSL è stata sviluppata con l'intento di combinare il meglio di cinque decenni di esperienza nelle corse della BMW M GmbH in un'automobile emozionante. Tutte le sfaccettature del suo carattere - l'eleganza dinamica degli esterni, il classico abitacolo da auto sportiva, l'intelligente costruzione leggera, il motore a sei cilindri in linea, il cambio manuale e la trazione posteriore - si basano sui principi tradizionali di un'auto BMW M. Si completano a vicenda con l'aiuto della tecnologia più avanzata per creare l'emblema delle alte prestazioni nello stile del marchio che ha avuto successo per 50 anni. Un giro su una BMW 3.0 CSL non è quindi solo un'esperienza esclusiva ad alte prestazioni, ma anche un incontro emozionante con la storia e il presente della lettera più potente del mondo.

La BMW 3.0 CSL è una produzione limitata che comprende un'elaborata lavorazione artigianale.

La BMW 3.0 CSL è prodotta in edizione strettamente limitata. Per celebrare l'anniversario, verranno messe in vendita esattamente 50 unità numerate. Fin dall'inizio, ciò conferisce alla BMW 3.0 CSL uno status unico che troverà posto nelle collezioni di fan particolarmente fedeli ed entusiasti del marchio BMW M.

La produzione di tutti i veicoli richiederà circa tre mesi. Ognuno di essi viene creato con assoluta dedizione all'eccellenza artigianale e con tecnologie



precisamente coordinate in un elaborato processo di produzione presso la sede esterna dello stabilimento del BMW Group di Dingolfing a Moosthenning, in Bassa Baviera. Gli esclusivi componenti interni in plastica rinforzata con fibra di carbonio (CFRP) sono prodotti a mano sia a Monaco sia nella fabbrica di componenti del BMW Group a Landshut da specialisti della carrozzeria appositamente incaricati.

Anche per la verniciatura della BMW 3.0 CSL è stato concepito un processo specifico, in cui l'artigianato e la tecnologia all'avanguardia si completano a vicenda per fornire a ogni singolo pezzo il suo caratteristico design cromatico. Inoltre, un team di 30 tecnici appositamente qualificati ed esperti è responsabile della configurazione e dell'assemblaggio dei veicoli. A causa della complessità dei processi in fabbrica, ogni BMW 3.0 CSL passa attraverso otto cicli di assemblaggio in altrettante stazioni di produzione, una procedura che richiede fino a 10 giorni in tutto.

Complessivamente, l'altissima percentuale di lavoro manuale individuale fa sì che il tempo necessario per assemblare una BMW 3.0 CSL sia molte volte superiore a quello di un'automobile BMW M convenzionale. Dopo il completamento in fabbrica, ogni veicolo viene sottoposto a un processo di ispezione e approvazione della qualità in più fasi presso lo stabilimento principale di Dingolfing prima di essere consegnato al cliente. Lo stabilimento del BMW Group di Dingolfing è il più grande sito produttivo europeo dell'azienda. Oltre a numerose automobili BMW M, vi si producono le berline di lusso della BMW Serie 7 e componenti di carrozzeria per Rolls-Royce Motor Cars.

L'auto da turismo di successo - un modello di riferimento per il suo tempo.

Reincarnazione di un'auto sportiva leggendaria sia per la pista che per la strada, la BMW 3.0 CSL possiede tutte le caratteristiche di un'auto pura. Offre il piacere della guida classica e la consapevolezza delle radici tradizionali di BMW M GmbH in una forma unica ed esclusiva. Il suo modello omonimo è considerato la prima automobile a portare con sé il DNA del massimo piacere e della passione di guidare, una caratteristica inconfondibile delle automobili BMW M ancora oggi. Nell'anno di fondazione della BMW Motorsport GmbH, fu sviluppata per essere utilizzata nelle competizioni di auto da turismo, dove divenne l'auto da corsa di maggior successo della sua epoca.

La versione da corsa della storica BMW 3.0 CSL vinse il Campionato Europeo Turismo durante la sua stagione inaugurale nel 1973 - e ripeté questa vittoria per altre cinque volte di seguito dal 1975 al 1979. Piloti come Toine Hezemans, Hans-Joachim Stuck, Chris Amon e Niki Lauda si sono lasciati alle spalle la concorrenza al Nürburgring e su numerosi altri circuiti, a seguito dalle prime vittorie di BMW sui circuiti statunitensi già nel 1975.



Tutti questi successi aiutarono le vetture da corsa ufficiali a guadagnare popolarità a livello internazionale.

"Coupé, Sport, Costruzione leggera": nuova interpretazione di una formula leggendaria.

La versione stradale dell'auto da corsa, sviluppata ai fini dell'omologazione, è diventata un simbolo ampiamente conosciuto del piacere di guidare incentrato sull'essenziale, soprattutto nella sua fase finale di sviluppo. CSL - questa combinazione di lettere nella designazione del modello stava per "Coupé, Sport, Leichtbau" (Coupé, Sport, Lightweight), una sintesi della ricetta del successo della vettura a due porte.

Oltre ai passaruota allargati, la sua carrozzeria a forma di coupé ricevette anche un accattivante pacchetto aerodinamico, che comprendeva uno spoiler anteriore, barre d'aria sui pannelli laterali anteriori e uno spoiler sul tetto. A completare le modifiche al design rispetto alle altre coupé della serie BMW c'era un alettone posteriore che ottimizzava l'aderenza delle ruote posteriori. Non era omologato per l'uso su strada e quindi giaceva nel bagagliaio al momento della consegna del veicolo, ma ricevette comunque molta attenzione da parte del pubblico, tanto che alla Coupé venne dato il soprannome di "Batmobile".

Con una cilindrata maggiorata di 3.153 centimetri cubici e una potenza massima di 151 kW/206 CV, il più potente sei cilindri in linea con iniezione diretta mai utilizzato in un modello BMW assicurava un'erogazione di potenza veramente sportiva. Il potente sistema di propulsione era abbinato a una raffinata tecnologia delle sospensioni. Il peso a vuoto era di soli 1.270 kg.

Il peso ridotto è stato ottenuto grazie a una costruzione leggera e completa. Le porte erano in alluminio, così come il cofano e il portellone del bagagliaio, che dopo l'apertura erano sostenuti da aste di contenimento in filigrana. Numerosi altri componenti della carrozzeria, come il tetto, i pannelli laterali e la parete divisoria del bagagliaio, erano realizzati in lamiera particolarmente sottile, mentre i paraurti cromati erano sostituiti da zoccoli in plastica. I sedili leggeri e l'assenza del materiale isolante, del servosterzo e degli alzacristalli elettrici assicurarono una riduzione ottimale del peso. In questo modo è stato raggiunto un rapporto peso/potenza complessivo di 6,2 chilogrammi per cavallo.

La nuova BMW 3.0 CSL è la reinterpretazione contemporanea di tutte queste caratteristiche intrinseche nella denominazione del modello. La sua carrozzeria a forma di coupé pone accenti tradizionali di eleganza sportiva e dinamica espressiva. La sua tecnologia di trasmissione e di sospensione deriva dagli ultimi sviluppi per le auto da corsa e le auto sportive ad alte prestazioni di BMW M GmbH. L'intelligente costruzione leggera raggiunge



un livello eccezionale, soprattutto grazie all'uso estensivo del carbonio. Il rapporto peso/potenza della BMW 3.0 CSL è di soli 2,9 kg per CV.

Come modello unico dalla BMW M GmbH e nonostante il numero limitato di unità, la BMW 3.0 CSL è stata sottoposta a un processo di sviluppo di serie completo. Oltre agli ampi test di qualità e funzionalità e ai test di messa a punto della dinamica di guida in un'ampia gamma di condizioni, dal traffico cittadino alle strade extraurbane, dalle autostrade alla pista, la BMW 3.0 CSL è stata sottoposta anche a test aerodinamici completi. Sono state impiegate circa 200 ore di lavoro per ottimizzare il flusso d'aria e l'equilibrio aerodinamico del veicolo, tra cui 50 ore nella galleria del vento del Centro Prove Aerodinamiche del BMW Group. Inoltre, due veicoli di pre-produzione della BMW 3.0 CSL sono stati sottoposti a un test di sicurezza sotto forma di crash test frontale e laterale, al fine di soddisfare i requisiti di legge.

Un design unico, tipico della M, orientato alle esigenze tecniche di prestazioni affascinanti.

Con le sue classiche proporzioni da coupé e un concetto di veicolo tradizionale che combina un motore anteriore e un cambio manuale con la trazione posteriore, la BMW 3.0 CSL segue le orme della sua storica antenata. I caratteristici elementi di deviazione dell'aria, i passaruota dalla forma possente, l'imponente spoiler posteriore e numerosi altri dettagli sono inconfondibilmente basati sul design della leggendaria coupé degli anni Settanta.

Allo stesso tempo, il suo aspetto è caratterizzato dai principi che sono sempre stati applicati alle automobili BMW M: Le caratteristiche esterne specifiche si basano sui requisiti tecnici in termini di alimentazione dell'aria di raffreddamento, equilibrio aerodinamico e dinamica di guida, che costituiscono la base per prestazioni altamente affascinanti. In questo modo, la BMW 3.0 CSL esprime in modo emozionante e autentico una passione per le corse senza tempo.

L'estetica potente rende omaggio alla storica antenata.

La potenza e l'atletismo sono espressi dal frontale della BMW 3.0 CSL, che si posiziona basso sulla strada. Al centro si trova la caratteristica griglia a doppio rene BMW con un inserto a forma di reticolo in una struttura a diamante. La sua posizione eretta si rifà al design del frontale della sua storica antenata. Come le cornici dei finestrini laterali, la cornice del rene è rifinita in alluminio satinato: un elemento di design che sottolinea lo status speciale della BMW 3.0 CSL. Insieme alla griglia a doppio rene BMW, due generosi incavi nella grembialatura anteriore, che ricordano le prese d'aria del modello degli anni Settanta, assicurano un raffreddamento affidabile dei sistemi di trasmissione e di frenata anche in situazioni di guida



estremamente dinamiche. Le alette d'aria di forma scultorea sul cofano accentuano le linee classiche.

Con i loro contorni piatti, i fari creano la caratteristica messa a fuoco sulla strada. I fari BMW Laser Light brillano in giallo, sia durante la scenografia di benvenuto dopo lo sblocco delle portiere, sia quando si attivano gli anabbaglianti e gli abbaglianti, facendo così riferimento alle auto da corsa GT di successo. Questo dettaglio è un sottile riferimento al forte legame con il motorsport e con il veicolo da competizione attualmente di maggior successo di BMW M GmbH, la BMW M4 GT3, che ha vinto sia il campionato piloti che quello a squadre nel DTM nel 2022 e il cui propulsore si basa sullo stesso motore sei cilindri in linea della BMW 3.0 CSL. La BMW M4 GT3 ha ottenuto successi fin dall'inizio della sua carriera in pista, proprio come la storica BMW 3.0 CSL, che ha vinto il Campionato Europeo Turismo nella sua stagione inaugurale.

Vista lateralmente, il cofano lungo e il passo largo conferiscono alla BMW 3.0 CSL un aspetto sportivo e al tempo stesso elegante. A ciò contribuiscono anche le proporzioni da coupé tipiche del marchio in un design a tre volumi. I pannelli laterali particolarmente larghi e sfalsati in diagonale e le ampie fiancate sottolineano l'aspetto dinamico della coupé anche da ferma, con un deflettore d'aria che si estende lungo la linea del tetto.

Passaruota ampi, ruote a bloccaggio centrale prodotte esclusivamente per gli pneumatici della BMW 3.0 CSL.

I passaruota muscolosi indicano le ampie carreggiate che contribuiscono in modo significativo all'elevata dinamica in curva del veicolo. Offrono spazio ai cerchi in lega leggera forgiati con design a Y, da 20 pollici sull'asse anteriore e da 21 pollici su quello posteriore. Con le loro razze in filigrana, la verniciatura color oro nello stile degli anni '70 e il bloccaggio centrale, rappresentano un punto di forza in termini di design e dinamica di guida adattati direttamente dalle corse. L'integrazione delle ruote specifiche del modello negli assali preassemblati della BMW 3.0 CSL fa parte del processo di produzione nello stabilimento del BMW Group di Dingolfing. Con 930 Nm, la coppia applicata durante il montaggio dei bloccaggi centrali raggiunge il valore più alto per un veicolo di produzione del BMW Group.

I cerchi in lega leggera forgiati sono dotati di pneumatici Michelin sviluppati esclusivamente per la BMW 3.0 CSL. Portano il numero 50 impresso sui fianchi dello pneumatico, fornendo un altro sottile riferimento all'anniversario di BMW M GmbH, in occasione del quale è stato progettato e costruito il modello speciale.



Un alettone di coda nello stile della "Batmobile".

Anche la vista posteriore della BMW 3.0 CSL è caratterizzata da un'estetica potente e dal design reinterpretato della sua antenata. La caratteristica più evidente è l'alettone posteriore, che è racchiuso lateralmente e traduce l'aspetto tipico della "Batmobile" in un linguaggio di design moderno. Progettato per generare ulteriore deportanza e ottimizzare così la trazione sull'asse posteriore, il deflettore d'aria racchiude l'intera sezione posteriore, diventando così un elemento visivo dominante. A vantaggio dell'equilibrio aerodinamico, è abbinato a un diffusore in carbonio fortemente pronunciato nella grembialatura posteriore, ottimizzando così il flusso d'aria nel sottoscocca.

Anche i quattro terminali dell'impianto di scarico, disposti a forma di freccia al centro della grembialatura posteriore e dotati di un silenziatore posteriore in titanio particolarmente leggero, forniscono un accento suggestivo. I gruppi ottici posteriori della BMW 3.0 CSL utilizzano una tecnologia di illuminazione innovativa per generare un affascinante ed esclusivo design notturno e una luminosità particolarmente vivace. Questo risultato è ottenuto grazie a fili di luce laser in filigrana che sembrano fluttuare all'interno dei fari e creano un effetto 3D espressivo grazie a una precisa sovrapposizione.

Verniciatura elaborata nello stile delle auto da corsa classiche.

Fin dagli anni Settanta, la BMW Motorsport GmbH è rimasta impressa nella memoria degli appassionati non solo grazie agli spettacolari successi nelle corse, ma anche grazie a un aspetto inconfondibile. Come le auto da competizione, anche le tenute dei piloti, i veicoli da trasporto e tutte le altre attrezzature del team presentavano strisce uniformi in blu, viola e rosso su sfondo bianco: una novità per l'epoca e un marchio di fabbrica riconosciuto a livello mondiale ancora oggi. La BMW 3.0 CSL riprende questa tradizione con una verniciatura in Alpine White uni e un'elaborata decorazione a strisce nei colori BMW M GmbH. Le linee della carrozzeria riflettono efficacemente le superfici dinamiche, mettendo così ancora più in evidenza l'estetica potente della coupé.

Sia il colore di base che le strisce M, note in gergo tecnico come livrea, sono applicate in gran parte a mano, con un impegno di tempo e di lavoro estremamente elevato. Un totale di 22 parti individuali vengono verniciate con un processo appositamente studiato per la BMW 3.0 CSL. Particolare attenzione viene prestata alla disposizione estremamente precisa delle aree delle superfici della carrozzeria e delle strisce della livrea rifinite in carbonio a vista. In generale, la maggior parte degli esterni in Alpine white uni comprende componenti in carbonio, che vengono dipinte a mano da specialisti. Il materiale high-tech è visibile solo nelle scritte sul tetto e sull'alettone posteriore. A tal fine, queste aree devono essere esposte



durante il processo di verniciatura. Per posizionare con precisione le strisce della livrea nei colori BMW M GmbH, i verniciatori utilizzano una mascheratura con proiezione laser e pellicole di contorno personalizzate.

Ogni componente con verniciatura in livrea ha un tempo di lavorazione di sei giorni. In questo lasso di tempo, completa fino a otto processi di verniciatura, ciascuno con le necessarie fasi di lavoro intermedie, come la carteggiatura e la mascheratura delle strisce di colore. Il risultato è un totale di 134 processi di verniciatura per ogni veicolo, per un totale di 6.700 sequenze di lavoro manuale nel reparto verniciatura per l'intera piccola serie del modello speciale.

Le sequenze di numeri sulle portiere e sul tetto della BMW 3.0 CSL, disegnate nello stile delle prime auto da corsa, creano un ponte tra il passato e il presente. Il loro design nello stile dei numeri da corsa si basa sul modello storico della prima automobile BMW M sviluppata per le gare di auto da turismo, mentre il numero 50 si riferisce all'anniversario della BMW M GmbH. Un altro richiamo agli anni Settanta sono i due loghi BMW posizionati sul montante C, quindi direttamente dietro l'inclinazione contraria della grafica del finestrino laterale nota come Hofmeister kink.

Il più potente sei cilindri in linea mai utilizzato in un'automobile BMW M omologata per la circolazione stradale.

La BMW 3.0 CSL è dotata del più potente motore a sei cilindri in linea mai utilizzato in un'automobile BMW M omologata per la circolazione stradale. Anche questa è una tradizione: nella sua fase finale di sviluppo, l'omonimo predecessore segnò un nuovo record con una potenza del motore di 151 kW/206 CV, non solo per i modelli a sei cilindri, ma per tutti i veicoli di serie BMW prodotti fino a quel momento.

Da allora, il motore a sei cilindri in linea con M Power ha subito uno sviluppo impressionante. I motori con lo stesso design mobilitavano una potenza di 204 kW/277 CV nella BMW M1 già nel 1978 e 250 kW/340 CV nella BMW M5 di seconda generazione a partire dal 1991. La BMW M3 di quinta generazione è stata lanciata nel 2014 con un motore sei cilindri in linea da 317 kW/431 CV dotato di tecnologia M TwinPower Turbo.

Il motore a sei cilindri in linea della BMW 3.0 CSL ha le stesse radici tecnologiche del propulsore dell'attuale vettura vincitrice del DTM. Il propulsore da 3,0 litri offre un elevato numero di giri grazie al tipico concetto M high-revving e comprende, tra l'altro, un basamento estremamente rigido in un design senza maniche a ponte chiuso, un albero motore forgiato e leggero e un nucleo della testa del cilindro con tecnologia di stampa 3D. Anche il sistema di raffreddamento e l'alimentazione dell'olio sono progettati per situazioni di guida estremamente dinamiche. Per la vittoria del campionato nel DTM, la BMW M4 GT3 è stata spinta da una versione del più recente motore a sei cilindri in linea da circa 600 CV che,



nella versione progettata per la produzione su larga scala negli attuali modelli della serie BMW M3/BMW M4, eroga fino a 375 kW/510 CV.

La versione del sistema di propulsione con tecnologia M TwinPower Turbo, ulteriormente sviluppata esclusivamente per la BMW 3.0 CSL, mobilita una potenza massima di 412 kW/560 CV. Il nuovo record per i modelli a sei cilindri in linea della BMW M GmbH con omologazione stradale sottolinea lo status speciale del veicolo. Il suo motore sviluppa una coppia massima di 550 Nm e affascina con un'erogazione di potenza lineare fino a una velocità massima di 7.200 min⁻¹.

Cambio manuale a 6 rapporti e trazione posteriore per un piacere di guidare particolarmente intenso.

Per trasferire la potenza motrice sulla strada, gli sviluppatori della BMW 3.0 CSL hanno utilizzato un concetto collaudato da decenni per ottenere il massimo piacere di guidare e un'intensa interazione tra guidatore e veicolo. Il motore a sei cilindri in linea è abbinato a un cambio manuale a 6 marce la cui ampiezza e i cui rapporti di trasmissione sono perfettamente adattati alle caratteristiche delle prestazioni. La corsa del cambio definita con precisione consente un cambio di marcia rapido e preciso. Il pomello del cambio realizzato esclusivamente per la BMW 3.0 CSL sporge dalla console centrale ed è un accessorio di lusso. Suscita immediatamente entusiasmo per il cambio manuale, sta comodamente in mano e, con la sua superficie bianca, il diagramma del cambio inciso e il numero 50, ricorda gli inizi della BMW M GmbH negli anni Settanta. Un omaggio alla tecnologia moderna è l'assistente al cambio, che utilizza un controllo della velocità di connessione per garantire un innesto senza slittamento della frizione dopo la scalata in curva. Può essere attivato o disattivato dal guidatore.

In modo tradizionale, la coppia motrice viene trasmessa alla strada esclusivamente attraverso le ruote posteriori della BMW 3.0 CSL. Per un uso ambizioso in pista, il guidatore può utilizzare il tipico accumulo lineare M di forze di accelerazione laterale per guidare il veicolo attraverso le curve con manovre di derapata controllate. Anche il differenziale attivo M nella trasmissione dell'asse posteriore garantisce una dinamica superiore. Se necessario, impedisce la compensazione della coppia tra le ruote posteriori e, allo stesso tempo, crea in modo continuo e variabile un effetto di bloccaggio fino al 100%. Il differenziale attivo M è collegato al DSC (Dynamic Stability Control) e regola con precisione il suo effetto bloccante in base alla situazione di guida. Ad esempio, la trazione viene ottimizzata su strade con valori di attrito diversi per le ruote posteriori destra e sinistra. Quando si accelera in uscita dalle curve, il conducente riceve un feedback evidente sul potenziale di aderenza delle ruote posteriori e può quindi dosare in modo ottimale l'acceleratore.



La tecnologia delle sospensioni è stata messa a punto esclusivamente per ogni modello e comprende l'impianto frenante carboceramico M e l'M Traction Control.

Anche nella configurazione della tecnologia delle sospensioni, la tecnologia all'avanguardia è stata combinata con una metodologia di armonizzazione di tutti i componenti maturata nel corso di cinque decenni. I componenti delle sospensioni utilizzati nella BMW 3.0 CSL rappresentano la punta di diamante dello sviluppo di BMW M GmbH per le vetture sportive ad alte prestazioni: un assale anteriore a doppio snodo e un assale posteriore a cinque bracci in design specifico M, una sospensione Adaptive M con ammortizzatori a controllo elettronico, lo sterzo elettromeccanico M Servotronic a rapporto variabile e l'impianto frenante carboceramico M con curve caratteristiche regolabili.

L'applicazione integrata di tutti i sistemi di trasmissione e di telaio ha avuto luogo durante intensi test drive su strade pubbliche e su piste da corsa, tra cui il Nürburgring Nordschleife, che da 50 anni è il terreno di prova per eccellenza per tutte le automobili BMW M. Prima dei test, gli ingegneri di BMW M GmbH hanno progettato e ottimizzato l'immagine digitale della BMW 3.0 CSL in ogni dettaglio, attraverso un processo di progettazione e sviluppo assistito da computer. Incorporando la realtà virtuale e altri processi digitali, è stato possibile accelerare al massimo il processo di sviluppo della serie. Questo dettagliato processo di simulazione e messa a punto ha tenuto conto delle dimensioni specifiche del modello, del peso del veicolo e della distribuzione del carico sugli assi, dell'elevatissima rigidità della scocca e dei collegamenti delle sospensioni, nonché dell'equilibrio aerodinamico della BMW 3.0 CSL, per garantire fin dall'inizio la tipica combinazione M di agilità, dinamica e precisione di guida.

L'impianto frenante carboceramico M offre potenti prestazioni di decelerazione, una stabilità ottimizzata al fading, un'eccezionale stabilità termica e un'elevatissima resistenza all'usura. Combina freni a pinze fisse a sei pistoni e dischi in ceramica di 400x38 millimetri sull'asse anteriore con freni a pinze fisse a un pistone e dischi in ceramica di 380x28 millimetri sul retro e pinze dei freni verniciate in rosso. Il design specifico M dell'impianto frenante integrato consente di visualizzare due curve caratteristiche del pedale, selezionabili nel menu M Setup.

Con la funzione M Traction Control, il conducente può impostare individualmente le soglie di intervento della limitazione dello slittamento delle ruote. A questo scopo sono disponibili dieci livelli e la disattivazione completa del controllo della stabilità di guida è possibile anche attraverso la modalità M Dynamic. La BMW 3.0 CSL è quindi perfettamente preparata per sperimentare prestazioni pure sui circuiti di gara.



Costruzione leggera e intelligente con il massimo utilizzo di componenti in carbonio.

Nella BMW 3.0 CSL, la tradizione della costruzione leggera e intelligente, coltivata fin dagli anni Settanta, viene riformulata e rimodellata utilizzando tecnologie all'avanguardia. Per ridurre il peso nelle aree della carrozzeria e del telaio, viene utilizzata in misura eccezionale la plastica rinforzata con fibre di carbonio (CFRP), oltre all'uso minimo di materiale isolante. BMW M GmbH è un pioniere nell'uso del CFRP nei veicoli di serie. Già nel 2004 ha equipaggiato per la prima volta un modello di grande serie con un tetto in carbonio.

La BMW 3.0 CSL presenta componenti in CFRP su quasi tutte le sezioni della carrozzeria. Oltre al tetto, al cofano e al portellone del bagagliaio, le grembiature anteriori e posteriori sono realizzate interamente in carbonio. Anche gli attacchi dei pannelli laterali anteriori e posteriori, le soglie laterali, il diffusore posteriore, l'alettone posteriore e lo spoiler posteriore sono realizzati con questo materiale high-tech. Tutti i componenti in carbonio sono prodotti in piccola serie, per lo più a mano ed esclusivamente per la BMW 3.0 CSL.

Inoltre, una selezione mirata dei materiali e metodi di progettazione all'avanguardia consentono di ridurre notevolmente il peso di altri componenti del veicolo. Lo spoiler sul tetto della BMW 3.0 CSL è realizzato in plastica rinforzata con fibra di vetro. Il silenziatore posteriore in titanio della BMW 3.0 CSL è più leggero di circa 4,3 chilogrammi rispetto a un componente convenzionale in acciaio. I puntoni di precisione in alluminio fuso nel vano motore, che collegano le cupole dei puntoni delle sospensioni tra loro e con l'avantreno, hanno una geometria che è stata adattata con precisione alle forze che agiscono nelle diverse situazioni di guida. Con l'aiuto di modelli numerici, l'agilità e la precisione di guida sono state ottimizzate con un uso minimo di materiale e quindi di peso.

Abitacolo da auto sportiva pura con sedili full bucket in carbonio M.

Anche nell'abitacolo della BMW 3.0 CSL l'uso del carbonio e di altre misure di costruzione leggera sottolineano le caratteristiche da auto sportiva pura. Al posto dei sedili aggiuntivi, la parte posteriore offre un vano portaoggetti con due scomparti per caschi integrati. Anche le finiture in CFRP nei pannelli delle porte e l'isolamento acustico ridotto contribuiscono a conferire un tocco estremamente sportivo. Il guidatore e il passeggero anteriore siedono su sedili full bucket M Carbon, che trasmettono una sensazione da corsa altamente emozionante inimitabile a ogni chilometro di distanza. I collegamenti diagonali tra la superficie del sedile e lo schienale ricordano il principio costruttivo dei sedili leggeri del modello storico. L'altezza e l'inclinazione del sedile possono essere regolate esclusivamente in officina tramite una vite a tre stadi. La posizione



longitudinale può essere variata manualmente tramite una leva posta sul bordo anteriore del sedile. Inoltre, i sedili full bucket M Carbon offrono inserti poggiatesta rimovibili.

Oltre a ciò, gli interni della BMW 3.0 CSL si presentano come un abitacolo sportivo, puro ed esclusivo. Le superfici dei sedili in Alcantara nero e le cinture di sicurezza M sono abbinata a un volante in Alcantara M, a un rivestimento del tetto color antracite, a superfici in Alcantara nero e carbonio opaco. Le cuciture a contrasto e altri accenti in bianco corrispondono alla verniciatura esterna della BMW 3.0 CSL, la cui scritta è impressa sia sulle soglie delle porte che sulle superfici dei sedili. Il pomello del cambio bianco simboleggia la forma più pura di interazione tra guidatore e veicolo durante il cambio di marcia. Il pulsante rosso start/stop e i pulsanti M, anch'essi rossi, sul volante sono disponibili per l'attivazione del motore e per l'accesso diretto alla configurazione generale del veicolo. Le finiture interne opache in fibra di carbonio presentano una numerazione sequenziale per ciascuno dei 50 esemplari disponibili. Questa marcatura, documentata negli interni da #01/50 a #50/50, corrisponde in ogni caso alle cifre finali del numero di sospensione, rappresentando così un riferimento ben visibile e autentico all'identità del singolo veicolo.

Per ulteriori informazioni:

Alessandro Toffanin

BMW Product Communications

Telefono: +39 0251610308

E-mail: alessandro.toffanin@bmw.it

Media website: www.press.bmwgroup.com e <http://bmw.lulop.com>



Il BMW Group

Con i suoi quattro marchi BMW, MINI, Rolls-Royce e BMW Motorrad, il BMW Group è il costruttore leader mondiale di auto e moto premium e offre anche servizi finanziari e di mobilità premium. Il BMW Group gestisce 31 stabilimenti di produzione e assemblaggio in 15 Paesi ed ha una rete di vendita globale in oltre 140 Paesi.

Nel 2021, il BMW Group ha venduto oltre 2,5 milioni di automobili e oltre 194.000 motocicli in tutto il mondo. L'utile al lordo delle imposte nell'esercizio finanziario 2021 è stato di 16,1 miliardi di Euro con ricavi per 111,2 miliardi di Euro. Al 31 dicembre 2021, il BMW Group contava un organico di 118.909 dipendenti.

Il successo del BMW Group si fonda da sempre su una visione di lungo periodo e su un'azione responsabile. L'azienda ha impostato la rotta per il futuro tempestivamente e pone costantemente la sostenibilità e la conservazione delle risorse al centro del proprio orientamento strategico, dalla catena di approvvigionamento attraverso la produzione fino alla fase di fine utilizzo di tutti i prodotti

BMW Group Italia è presente nel nostro Paese da oltre 50 anni e vanta oggi 4 società che danno lavoro a 800 collaboratori. La filiale italiana è uno dei sei mercati principali a livello mondiale per la vendita di auto e moto del BMW Group.

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/>