

Presse-Information
19. Oktober 2022

Gipfeltreffen der Legenden

Wenn die M-Abteilung das Kürzel «CSL» verleiht, verspricht das Aussergewöhnliches: Mit dem neuen M4 CSL ist es wieder soweit – und damit auch Zeit für ein exklusives Generationentreffen auf Schweizer Pässstrassen.



BMW M3 E46 CSL und BMW M4 CSL

Dielsdorf. Wenn die Buchstabenkombination «CSL» auftaucht, weiss der BMW-Fan sofort, worum es geht. Und das, obwohl das legendäre Kürzel erst drei Mal in der Markengeschichte

auftauchte. Genau deswegen ist ein «CSL» ein besonderes Ereignis. Gleich zwei CSL-Modelle aufs Mal vor beeindruckender Schweizer Bergkulisse zu vereinen – ein noch besonderer Anlass. Fast 20 Jahre trennen den M3 CSL der Baureihe E46 und den jüngsten Vertreter der Dynastie, den G82 M4 CSL. Und schon beim Namen finden wir den ersten, feinen Unterschied: Während das «C» 2003 noch für «Coupé» stand, steht es 2022 für «Competition». Wo sich beide Modelle zweifellos einig sind: «Sport, Leichtbau».

Mit dem CSL präsentierte BMW 2003 eine konsequente Weiterentwicklung des seit 2000 gebauten M3. Beim ausschliesslich als Coupé gebauten Topmodell der Baureihe wurden sämtliche Faktoren auf Fahrdynamik optimiert. Am drastischsten fällt dies beim Gewicht auf. Der an sich schon

Firma
BMW (Schweiz) AG

Ein Unternehmen
der BMW Group

Anschrift
Industriestrasse 20
Postfach
CH-8157 Dielsdorf

Telefonzentrale
+41 58 269-1111

Fax
+41 58 269-1511

Internet
www.bmw.ch
www.mini.ch
www.bmw-motorrad.ch

Unternehmens-ID
CHE-105.974.654 HR
CHE-116.284.140 MWST

Presse-Information

Datum 19. Oktober 2022

Thema **Gipfeltreffen der Legenden**

Seite 2

1495 kg leichte M3 wurde um satte 110 kg abgespeckt. So wurde die Heckscheibe aus Dünnglas gefertigt, Heckdiffusor und Frontschürze sind aus Verbundwerkstoff hergestellt. Anstelle elektrisch verstellbarer Sitze gibt es im Innenraum feste Schalensitze; die Rückbank blieb allerdings erhalten. Detailmassnahmen an Motor und Getriebe sparten genauso wertvolle Kilos, wie die Abgasanlage, welche aus dünnerem Material gefertigt wurde. Zudem setzte der M3 CSL eine Premiere: Er war das erste Serienauto der M-GmbH, welches mit einem Dach aus Sichtkarbon ausgeliefert wurde. So wurde nicht nur das Gewicht reduziert, sondern auch der Schwerpunkt abgesenkt. Ein Merkmal, welches sich auch in den aktuellen M-Modellen wiederfindet. Eine weitere Premiere setzte der M3 CSL mit seiner Bereifung: Er war das erste M-Modell, welches mit Rundstrecken-optimierten Sportreifen ausgeliefert wurde – genau wie auch der neue M4 CSL.

Das Spiel mit der Luft

Nebst geringerem Gewicht, spielte auch die Aerodynamik eine Rolle. Das zeigt sich vor allem am Heckdeckel, welcher in einer deutlich ausgeformten Abrisskante mündet. Als Gegenstück dazu sorgen Spoilerelemente an der Frontschürze für mehr Abtrieb. An der Front fällt aber vor allem eins auf: Der runde Lufteinlass fahrerseitig, der direkt zu einem Detail führt, welches den M3 CSL unter Fans zur Legende machte. Wer die Haube öffnet, sieht sofort, wovon die Rede ist. Der Ansaugtrakt ist komplett aus Karbon gefertigt und bringt die Luft über eine offene Ansaugung direkt zu den Einzeldrosselklappen. Oder anders gesagt: Pure Motorsport-Technik, die immer und überall begeistert.

Der M3 CSL zelebrierte 2003 den Höhepunkt des Reihensechszylinder-Saugmotors. Aus 3,2 Litern Hubraum schöpfte er 360 PS – 17 mehr als der reguläre M3. Der Schlüssel zu dieser Leistung liegt aber nicht in hohem Drehmoment, mit 370 Nm ist der Youngtimer diesbezüglich für heutige Verhältnisse bescheiden aufgestellt – sondern in der Drehzahl. Wer das Maximum aus diesem Triebwerk holen will, muss die orangenen Schaltanzeigen im Drehzahlmesser aufleuchten lassen und sich zur Höchstdrehzahl von 8000 Umdrehungen vorarbeiten. Begleitet wird dieses Spektakel der Leistungsentfaltung von einer Symphonie der Ansauggeräusche aus dem Karbon-Resonanzkörper unter der Haube.

Presse-Information

Datum 19. Oktober 2022

Thema **Gipfeltreffen der Legenden**

Seite 3

Luft unter Druck

Der M4 CSL bietet eine komplett andere Erfahrung: Hier steht der Antrieb für das technisch Mögliche in Sachen Turbotechnik. Der 3-Liter-Motor, dass weiterhin sechs Zylinder längs in Reihe stehen, ist selbstverständlich, wird hier von zwei Turboladern unter Druck gesetzt. Schon ab 2750 Umdrehungen steht das maximale Drehmoment von 650 Nm an – und von da an schiebt der Motor mit Nachdruck an, bis er bei 6250 Umdrehungen seine maximale Leistung von 550 PS abliefert – und erst bei über 7000 U/min in den Begrenzer läuft. Die typische Drehfreude blieb dem «CSL» also auch 2022 erhalten – allerdings mit deutlich mehr Schub aus dem Drehzahlkeller. Die Musik spielt bei der Neuauflage allerdings eher hinten. Denn beim M4 CSL setzten die Ingenieure ebenfalls auf eine radikale Diät – und sparten sogar die Rücksitzbank ein; stattdessen findet man dort ein Haltenetz für Helme. Ein klares Indiz dafür, wo das bevorzugte Einsatzgebiet des Sportlers ist. Jedoch lässt sich der Reiz des Prinzips «CSL» auch abseits der Rennstrecke erfahren – zum Beispiel auf der geschwungenen Passstrasse hoch zum Berühmten Furka-Hotel. Beim Beschleunigen aus den Spitzkehren wird man daran erinnert, dass einiges an Dämmmaterial eingespart wurde, wodurch die Klänge der neuen, besonders leichten Titan-Abgasanlage noch besser in den Innenraum vordringen. Haube, Heckdeckel und Dach aus Karbon und leichte Schalensitze sowie die Karbon-Keramik-Bremsanlage tragen ebenfalls ihren Teil zur Gewichtsreduktion bei. So spart der CSL 100 kg im Vergleich zu Basis – und erledigt den Spurt auf 100 km/h in 3,7 Sekunden. 1,2 Sekunden schneller als sein Vorgänger im Jahre 2003.

Die reine Lehre

Nebst dem Reihen-Sechszylinder teilen sich die CSL-Modelle eine weitere Eigenschaft: Bei beiden wird die Leistung ausschliesslich an die Hinterachse übertragen, wo ein variables Differenzial die Kraftverteilung regelt. Zusammen mit der ausgewogenen Gewichtsverteilung sorgt das für ein klar definiertes Fahrverhalten: Die direkte Lenkung diktiert über die Vorderachse die Richtung, während sich die Hinterachse voll und ganz dem Vortrieb widmen kann. An dieser reinen Lehre hat sich in gut 20 Jahren nichts verändert. Und das ist auch gut so: Wer den Hinterradantrieb mit Respekt einsetzt, erntet glasklares, vorhersehbares Fahrverhalten, damals wie heute.

Unterschiede gibt es aber dennoch. Am deutlichsten zeigt sich der technische

Presse-Information

Datum 19. Oktober 2022

Thema **Gipfeltreffen der Legenden**

Seite 4

Fortschritt da, wo Feinschliff gefragt ist. So schaltet das SMG-Getriebe, ein automatisiertes Schaltgetriebe, im M3 CSL zwar schnell, aber niemals so schnell und präzise, wie die Automatik im M4 CSL. Das DSC-System im M3 CSL greift zwar ein, wenn es nötig ist, kann aber keinesfalls so effizient und präzise regeln, wie die Elektronik im neuen M4 CSL; hier bietet sich neben der normalen DSC-Funktion oder dem M-Dynamic-Mode auch die Möglichkeit, auf eine 10-stufige Traktionskontrolle zurückzugreifen und die Kraft des Twinturbo-Motors optimal zu dosieren. Den grössten Quantensprung kann man aber bei der Fahrwerkstechnik feststellen. Hier glänzt der M4 CSL mit seinen adaptiven Dämpfern – und lässt sich selbst auf schlechten Strassen kaum aus dem Takt bringen. Das Fahrgefühl im M3 lässt dagegen mehr kompromisslose Härte spüren.

Helden ihrer Zeit

Einen Gewinner kann es in diesem Generationentreffen nicht geben. Der M3 CSL hält Legendenstatus. Er braucht nichts mehr zu beweisen und offenbart sein Faszinationspotenzial schon auf den ersten Metern. Gerade an einem sonnigen Tag gibt er sich als zeitloses Genussmittel, um Pässe wie den Furka, Grimsel oder Gotthard zu erkunden. Der M4 CSL tritt deutlich selbstbewusster auf – und lässt dem ersten Eindruck mit seinem druckvollen Motor sofort Taten folgen. Trotzdem ist es, wie beim älteren Bruder, nicht die Motorleistung, welche das Fahrerlebnis dominiert, auch wenn er seine souveräne Kraft jederzeit gerne zur Schau stellen würde. Vielmehr sorgen auch hier das präzise und leichtfüssige ansprechen der Lenkung und die gut zu dosierende Leistung an der Hinterachse für das, was nicht nur einen «CSL», sondern jeden BMW ausmachen soll: Die Freude am Fahren.

Presse-Information
Datum 19. Oktober 2022
Thema **Gipfeltreffen der Legenden**
Seite 5

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

**BMW Group Switzerland
Corporate Communications**

Fabio Zingg
Telefon: +41 58 269 10 94
E-Mail: fabio.zingg@bmw.ch
Internet: <https://www.press.bmwgroup.com/switzerland>

Die BMW Group

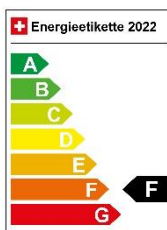
Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad der weltweit führende Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern und Anbieter von Premium-Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen. Das BMW Group Produktionsnetzwerk umfasst 31 Produktions- und Montagestätten in 15 Ländern; das Unternehmen verfügt über ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Jahr 2021 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von mehr als 2,5 Mio. Automobilen und über 194.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern im Geschäftsjahr 2020 belief sich auf 5,222 Mrd. €, der Umsatz auf 98,990 Mrd. €. Zum 31. Dezember 2020 beschäftigte das Unternehmen weltweit 120.726 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat frühzeitig die Weichen für die Zukunft gestellt und rückt Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung konsequent ins Zentrum seiner Ausrichtung, von der Lieferkette über die Produktion bis zum Ende der Nutzungsphase aller Produkte.

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/>

Verbrauch und Emissionen



BMW M4 CSL: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 9.9l /100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 225 g/km; Energieeffizienzklasse: F.

Verbrauchsangaben sind Normverbrauchs-Angaben gemäss dem WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure), die zum Vergleich der Fahrzeuge dienen. In der Praxis können die Angaben jedoch je nach Fahrstil, Zuladung, Topografie und Jahreszeit teilweise deutlich abweichen. Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 2007 / 715 in der jeweils zur Genehmigung des Fahrzeugs gültigen Fassung ermittelt. Für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den Verbrauch und /oder CO₂-Ausstoss abstellen, können je nach Kantonaler Regelung teilweise andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Presse-Information

Datum 19. Oktober 2022

Thema **Gipfeltreffen der Legenden**

Seite 6

Achtung: Angabe der Energieeffizienzklasse unter Vorbehalt. Die definitiven Energieeffizienzkategorien sind nach erfolgter Homologation unter www.energieetikette.ch abrufbar. Die Berechnung beruht auf den hier angegebenen Verbrauchswerten und der Verordnung des UVEK über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen (VEE-PW) vom 07. November 2019.