Communiqué de presse
24 novembre 2022

De BMW 3.0 CSL

Nu het jubileumjaar ten einde loopt, presenteert BMW M GmbH het meest exclusieve speciale model dat het bedrijf ooit heeft gemaakt – een technisch meesterwerk dat de essentie belichaamt van 50 jaar racepassie en dat zijn historische wortels in een legendarische modelbenaming uitdrukt.

München. De BMW 3.0 CSL (gecombineerd brandstofverbruik: 11,0 l/100 km; gecombineerde CO2-uitstoot: 249 g/km volgens WLTP; cijfers volgens NEDC: –) combineert een uniek design met een puristische performance-ervaring op twee zitplaatsen. Hij brengt op uiterst gefocuste wijze het concept over dat in de jaren 70 werd gecreëerd om racetechnologie die is ontworpen voor puur rijplezier op de weg over te brengen.

De BMW 3.0 CSL werd ontwikkeld met de bedoeling het beste van vijf decennia race-expertise van BMW M GmbH te combineren in een wagen met een zeer emotionele uitstraling. Alle facetten van zijn karakter – dynamische koetswerkelegantie, een klassieke sportwagencockpit, intelligente lichtgewicht constructie, een zescilinder-in-lijn motor, handgeschakelde versnellingsbak en achterwielaandrijving – zijn gebaseerd op de traditionele principes van een BMW M wagen. Ze vullen elkaar aan met de hulp van de nieuwste technologie om het ultieme symbool van fascinatie voor topprestaties te creëren in de stijl van het merk dat al 50 jaar succesvol is. Een rit in een BMW 3.0 CSL is dus niet alleen een exclusieve high-performance-ervaring, maar ook een emotionele ontmoeting met het verleden en heden van de krachtigste letter ter wereld.

De BMW 3.0 CSL als beperkte serie. Een toonbeeld van vakmanschap

De BMW 3.0 CSL wordt in een strikt beperkte oplage geproduceerd. Ter gelegenheid van de verjaardag zullen precies 50 opeenvolgende genummerde exemplaren van het speciale model te koop worden aangeboden. Van bij het begin geeft dit de BMW 3.0 CSL de status van een bijzondere wagen die een plaatsje zal vinden in de voertuigcollecties van bijzonder trouwe en enthousiaste fans van het merk BMW M.

De productie van alle wagens zal ongeveer drie maanden in beslag nemen. Ze worden stuk voor stuk gebouwd met een absolute toewijding aan uitmuntendheid op het vlak van vakmanschap en nauwkeurig gecoördineerde technologieën in een uitgebreid productieproces op de externe locatie van de BMW Group Dingolfing-fabriek in Moosthenning, Neder-Beieren. De exclusieve onderdelen van met koolstofvezel versterkte kunststof (CFRP) worden zowel in München als in de onderdelenfabriek van de BMW Group in Landshut met de hand gemaakt door speciaal aangestelde koetswerkspecialisten.

Voor het lakwerk van de BMW 3.0 CSL werd ook een specifiek proces ontwikkeld, waarbij vakmanschap en geavanceerde technologie elkaar aanvullen om elk onderdeel zijn kenmerkende kleurdesign te geven. Daarnaast is een team van 30 speciaal gekwalificeerde en ervaren technici verantwoordelijk voor de configuratie en montage van de wagens. Door de complexiteit van de productieprocessen gaat elke BMW 3.0 CSL door acht assemblagecycli in evenveel productiestations; een procedure die in totaal tot 10 dagen duurt.

Al bij al betekent het extreem hoge aandeel van individueel handwerk dat de benodigde tijd om een BMW 3.0 CSL te monteren vele malen hoger is dan die van een conventionele BMW M wagen. Na voltooiing in de fabriek ondergaat elke wagen ook een meerfasig proces voor kwaliteitscontrole en goedkeuring in de hoofdfabriek van Dingolfing voordat hij wordt vrijgegeven voor levering aan de klant. De fabriek van de BMW Group in Dingolfing is de grootste Europese productievestiging van het bedrijf. Naast verschillende BMW M wagens worden daar ook de luxeberlines van de BMW 7 Reeks en koetswerkonderdelen voor Rolls-Royce Motor Cars geproduceerd.

De succesvolle toerwagen – een rolmodel in zijn tijd

Als reïncarnatie van een legendarische sportwagen, zowel op het circuit als op de weg, bezit de BMW 3.0 CSL alle kenmerken van een puristische wagen. Hij belichaamt het plezier van klassiek rijden en een bewustzijn van de traditionele wortels van BMW M GmbH in een uniek exclusieve vorm. Zijn gelijknamige rolmodel wordt beschouwd als de eerste wagen met het DNA voor maximaal rijplezier en passie, tot op de dag van vandaag een onmiskenbare eigenschap van BMW M wagens. In het oprichtingsjaar van

BMW Motorsport GmbH werd hij ontwikkeld voor gebruik in toerwagenwedstrijden, waar hij de meest succesvolle racewagen van zijn tijd werd.

De raceversie van de historische BMW 3.0 CSL won het Europees Toerwagenkampioenschap tijdens zijn eerste seizoen in 1973 – en sleepte deze titel van 1975 tot 1979 nog vijf keer achter elkaar in de wacht. Piloten als Toine Hezemans, Hans-Joachim Stuck, Chris Amon en Niki Lauda lieten de concurrentie achter zich op de Nürburgring en tal van andere circuits, al in 1975 gevolgd door de eerste overwinningen van BMW op de Amerikaanse circuits. Al deze successen hielpen de racewagens van de fabriek om internationale populariteit te winnen.

“Coupé, Sport, Lichtgewicht constructie”: nieuwe interpretatie van een legendarische formule

De wegversie van de racewagen, die werd ontwikkeld met het oog op homologatie, werd een alom bekend symbool van inspirerend rijplezier dat zich focust op de essentie, vooral in de laatste ontwikkelingsfase. CSL – deze combinatie van letters in de modelbenaming stond voor “Coupé, Sport, Leichtbau” (Coupe, Sport, Lichtgewicht constructie), een beknopte samenvatting van het succesrecept van de tweedeurs wagen.

Behalve brede wielkasten kreeg zijn coupévormige koetswerk ook een opvallende stroomlijn, met een voorspoiler, luchtstangen op de voorste zijpanelen en een dakspoiler. Een achtervleugel die de grip van de achterwielen optimaliseerde maakte de designaanpassingen ten opzichte van de andere coupés in grote BMW reeksen compleet. Hij werd niet goedgekeurd voor weggebruik en lag dus in de kofferbak bij de levering van de wagen, maar kreeg niettemin veel publieke aandacht zodat de Coupé de bijnaam “Batmobile” kreeg.

Met een grotere cilinderinhoud van 3.153 kubieke centimeter en een maximumvermogen van 151 kW/206 pk zorgde de krachtigste zescilinder-in-lijn motor met directe injectie ooit in een BMW model voor een sportieve vermogensontplooiing. Het krachtige aandrijfsysteem werd gecombineerd met verfijnde ophangingstechnologie. Zijn leeggewicht bedroeg slechts 1.270 kilogram.

Het lagere gewicht werd gerealiseerd door een doorgedreven lichtgewicht constructie. De deuren waren van aluminium, net als de motorkap en het kofferdeksel, die na het openen werden ondersteund op drijfstangen met filigraan. Tal van andere koetswerkonderdelen zoals het dak, de zijpanelen en de scheidingswand van de bagageruimte waren van bijzonder dun plaatstaal gemaakt en de verchroomde bumpers werden vervangen door kunststofschorten. Lichtgewicht kuipzetels en het weglaten van isolatiemateriaal, stuurbekrachtiging en elektrische ruiten zorgden voor een optimale gewichtsvermindering. Zo werd een totale vermogen-gewichtsverhouding van 6,2 kilogram per pk bereikt.

De nieuwe BMW 3.0 CSL is de eigentijdse herinterpretatie van al die kenmerken die verankerd zijn in zijn modelbenaming. Zijn coupévormige koetswerk legt traditionele accenten voor sportieve elegantie en expressieve dynamiek. Zijn aandrijf- en ophangingstechnologie vloeit voort uit de nieuwste ontwikkelingen voor racewagens en uiterst performante sportwagens van BMW M GmbH. En de intelligente lichtgewicht constructie bereikt een uitstekend niveau, vooral door het doorgedreven gebruik van carbon. De verhouding vermogen-gewicht van de BMW 3.0 CSL is slechts 2,9 kilogram per pk.

Als onafhankelijk model van BMW M GmbH en ondanks het beperkte aantal exemplaren heeft de BMW 3.0 CSL een compleet ontwikkelingsproces ondergaan. Naast de uitgebreide kwaliteits- en functionaliteitstests en de proefritten voor de afstelling van de rijdynamiek in uiteenlopende omstandigheden, van stadsverkeer over plattelandswegen en snelwegen tot het racecircuit, doorliep de BMW 3.0 CSL ook doorgedreven aerodynamische tests. Er werden ongeveer 200 werkuren besteed aan het optimaliseren van de luchtstroom en de aerodynamische balans van de wagen, waaronder 50 uur in de windtunnel van het aerodynamische testcentrum van de BMW Group. Bovendien moesten twee preproductievoertuigen van de BMW 3.0 CSL een veiligheidstest ondergaan in de vorm van een frontale en een zijdelingse crashtest om te voldoen aan de wettelijke vereisten op de weg.

Uniek, typisch M design, afgestemd op de technische eisen van fascinerende prestaties

Met zijn klassieke coupéverhoudingen en zijn traditionele voertuigconcept, dat een motor vooraan en een handgeschakelde versnellingsbak combineert met achterwielaandrijving, treedt de BMW 3.0 CSL in de voetsporen van zijn historische voorganger. Opvallende luchtafbuigingselementen, krachtig gevormde wielkasten, een opvallende achterspoiler en tal van andere details zijn onmiskenbaar gebaseerd op het design van de legendarische coupé uit de jaren 70.

Tegelijkertijd wordt het uiterlijk gekenmerkt door de principes die altijd van toepassing waren op BMW M wagens: de specifieke exterieurkenmerken zijn gebaseerd op de technische vereisten inzake koelluchttoevoer, aerodynamische balans en rijdynamiek, die de basis vormen voor uiterst fascinerende prestaties. Zo drukt de BMW 3.0 CSL op emotionele en authentieke wijze tijdloze racepassie uit.

Krachtige esthetiek als eerbetoon aan historische voorganger

De voorkant van de BMW 3.0 CSL, die laag op de weg zit, wijst op kracht en atletisch vermogen. Centraal staan de kenmerkende BMW nieren met een vakwerkvormig inzetstuk in een diamantstructuur. De rechtopstaande positie refereert aan de voorzijde van zijn historische voorganger. Net als de zijruitomlijstingen is het nierframe afgewerkt in gesatineerd aluminium – een designkenmerk dat de speciale status van de BMW 3.0 CSL benadrukt. Samen met de BMW nieren garanderen twee ruim bemeten uitsparingen in de voorschort, die aan de luchtinlaten van het model uit de jaren 70 doen denken, een betrouwbare koeling van de aandrijving en de remmen, zelfs in extreem dynamische rijsituaties. De sculpturale luchtvinnen op de motorkap accentueren de klassieke lijnen.

Met hun vlakke contouren creëren de koplampen de typische focus op de weg. De BMW Laser Light koplampen lichten geel op, zowel tijdens het welkomstscenario na het ontgrendelen van de deuren als wanneer de dim- en grootlichten worden geactiveerd, wat verwijst naar succesvolle GT-racewagens. Dit detail verwijst subtiel naar de sterke band met de autosport en de op dit moment meest succesvolle competitiewagen van BMW M GmbH, de BMW M4 GT3, die in 2022 zowel de piloot- als de teamkampioenschappen in de DTM won en waarvan de krachtbron op dezelfde zescilinder-in-lijn is gebaseerd als de krachtbron van de BMW 3.0 CSL. De BMW M4 GT3

behaalde meteen aan het begin van zijn racecarrière successen, net als de historische BMW 3.0 CSL, die ooit in zijn eerste seizoen het European Toerwagenkampioenschap won.

In zijaanzicht verlenen de lange motorkap en de brede wielbasis de BMW 3.0 CSL een sportieve en tegelijk klassieke elegantie. Ook de merktypische coupéverhoudingen in een drievolumedesign dragen daartoe bij. Bijzonder brede, schuin aflopende zijpanelen en brede zijwanden onderstrepen de dynamische uitstraling van de coupé, zelfs wanneer hij stilstaat, met een luchtdeflector die langs de daklijn loopt.

Brede wielkasten, centerlock-velgen die exclusief voor de banden van de BMW 3.0 CSL worden geproduceerd

Gespierde wielkasten geven een indicatie van de grote spoorbreedte die in grote mate bijdraagt aan het dynamische bochtgedrag van de wagen. Ze bieden plaats aan de gesmede lichtmetalen velgen in Y-spaakdesign, 20" op de vooras en 21" achteraan. Met hun filigrane spaken, een goudkleurige lakafwerking in de stijl van de jaren 70 en een centerlock vormen ze een hoogtepunt op het vlak van design en rijdynamiek rechtstreeks afkomstig uit de racewereld. De integratie van de modelspecifieke wielen in de voorgemonteerde assen van de BMW 3.0 CSL maakt deel uit van het productieproces in de fabriek van de BMW Group in Dingolfing. Met 930 Nm bereikt het koppel dat tijdens de assemblage van de centerlocks wordt gebruikt de hoogste waarde voor een productiewagen van de BMW Group.

De gesmede lichtmetalen velgen zijn uitgerust met Michelin-banden die exclusief voor de BMW 3.0 CSL werden ontwikkeld. Ze dragen het nummer 50 op de zijwanden van de banden en vormen een subtiele verwijzing naar de verjaardag van BMW M GmbH, toen het speciale model werd ontworpen en gebouwd.

Een staartvleugel in de stijl van de “Batmobile”

Het achteraanzicht van de BMW 3.0 CSL wordt ook gekenmerkt door krachtige esthetiek en de opnieuw geïnterpreteerde designkenmerken van zijn voorganger. Het opvallendste kenmerk is de achtervleugel, die aan de zijkant is ingesloten en het kenmerkende uiterlijk van de “Batmobile” vertaalt

in een moderne designtaal. De luchtdeflector werd ontworpen om extra neerwaartse druk te genereren en zo de tractie op de achteras te optimaliseren. Hij omsluit de hele achterkant en wordt zo een dominant visueel element. Om de aerodynamische balans te optimaliseren wordt hij gecombineerd met een sterk uitgesproken carbondiffusor in de achterschort, waardoor de luchtstroom aan de onderkant wordt geoptimaliseerd.

Ook de vier uitlaatpijpen van het uitlaatsysteem, die pijlvormig in het midden van de achterschort zijn geplaatst en een bijzonder lichte titanium uitlaatdemper hebben, vormen een opvallend accent. De achterlichten van de BMW 3.0 CSL zorgen met innovatieve lichttechnologie voor een fascinerend, exclusief nachtdesign en een bijzonder levendige uitstraling. Dat wordt bereikt door filigrane laserlichtdraden die vrij lijken te zweven in de lichten en een expressief 3D-effect creëren door middel van nauwkeurige superpositie.

Gedetailleerd lakwerk in de stijl van klassieke racewagens

Al van bij het begin van de jaren 70 werd BMW Motorsport GmbH in het geheugen van de fans opgenomen, niet alleen dankzij spectaculaire racesuccessen, maar ook door een onmiskenbare look. Net als de wedstrijdwagens waren de outfits van de chauffeurs, de voertuigtransporteurs en alle andere teamuitrusting voorzien van uniforme strepen in blauw, paars en rood op een witte achtergrond – erg vernieuwend in die tijd en tot op de dag van vandaag een wereldwijd erkend handelsmerk. De BMW 3.0 CSL zet die traditie voort met een lakafwerking in Alpinweiß uni en een uitgekiend streepjespatroon in de kleuren van BMW M GmbH. De lijnen op het koetswerk weerspiegelen de dynamische oppervlakken en zetten de krachtige uitstraling van de coupé nog duidelijker in de verf.

Zowel de basiskleur als de M strepen, in technisch jargon het lakwerk genoemd, worden grotendeels met de hand aangebracht, wat een extreem hoge mate van tijd en inspanning vereist. In totaal worden 22 individuele onderdelen in een speciaal voor de BMW 3.0 CSL ontworpen proces gelakt. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan een zeer nauwkeurige opstelling van de koetswerkvlakken en de lakwerkstrepen afgewerkt in zichtbaar carbon. Over het algemeen bestaat het grootste deel van het exterieur in Alpinweiß uni uit carboncomponenten, die met de hand zijn gelakt door specialisten. Het hoogtechnologische materiaal is enkel zichtbaar in de belettering op het dak

en op de achtervleugel. Hiervoor moeten deze zones tijdens het lakproces worden blootgesteld. Om de lakwerkstrepen in de kleuren van BMW M GmbH precies te positioneren, gebruiken de lakspecialisten een maskingtechniek met laserprojectie en contourfilms op maat.

Elk onderdeel met een lakafwerking heeft een doorlooptijd van zes werkdagen. In die periode worden tot acht lakprocessen afgewerkt, telkens met de nodige tussenstappen zoals het schuren en maskeren van de kleurstrepen. Dat resulteert in een totaal van 134 lakprocessen voor elke wagen, goed voor 6.700 manuele werksessies in de lakafdeling voor de volledige kleine reeks van het speciale model.

De cijferreeksen op de deuren en het dak van de BMW 3.0 CSL, ontworpen in de stijl van vroege racewagens, bouwen een brug van het verleden naar het heden. Hun design in de stijl van racenummers is gebaseerd op het historische model van de eerste BMW M wagen, die werd ontwikkeld voor toerwagenracen, terwijl het getal 50 verwijst naar de verjaardag van BMW M GmbH. Nog een herinnering aan de jaren 70 zijn de twee BMW logo's op de C-stijl, dus vlak achter de teruglopende lijn van de achterste zijruit, beter bekend als de Hofmeister-knik.

De krachtigste zescilinder-in-lijn motor ooit gebruikt in een op de weg toegelaten BMW M wagen

De BMW 3.0 CSL beschikt over de krachtigste zescilinder-in-lijn motor die ooit in een op de weg toegelaten BMW M wagen werd gebruikt. Ook dat is traditie: in zijn laatste ontwikkelingsfase vestigde de gelijknamige voorganger een nieuw record met een motorvermogen van 151 kW/206 pk – niet alleen voor zescilinder modellen, maar voor alle tot dan gebouwde productiewagens van BMW.

Sindsdien heeft de zescilinder-in-lijn motor met M Power een indrukwekkende ontwikkeling doorgemaakt. Al in 1978 haalden motoren van hetzelfde design een vermogen van 204 kW/277 pk in de BMW M1 en vanaf 1991 250 kW/340 pk in de BMW M5 van de tweede generatie. De vijfde generatie van de BMW M3 werd in 2014 gelanceerd met een zescilinder-in-lijn van 317 kW/431 pk met M TwinPower Turbo-technologie.

De zescilinder-in-lijn motor van de BMW 3.0 CSL heeft dezelfde technologische wortels als de krachtbron van de huidige winnende DTM-wagen. De krachtbron van 3,0 liter biedt spontaan hoge toerentallen dankzij het typische M hoogtoerentalconcept en omvat onder meer een uiterst stijve krukkast in een gesloten ontwerp, een gesmede lichtgewicht krukas en een cilinderkopkern met 3D-printtechnologie. Het koelsysteem en de olietoevoer zijn ook ontworpen voor extreem dynamische rijsituaties. Voor zijn kampioenschapswinst in de DTM werd de BMW M4 GT3 aangedreven door een versie van de nieuwste zescilinder-in-lijn motor met ongeveer 600 pk, die in zijn versie ontworpen voor grootschalige productie in de huidige modellen van de BMW M3/BMW M4 reeks tot 375 kW/510 pk levert.

De versie van het aandrijfsysteem met M TwinPower Turbo-technologie, die exclusief voor de BMW 3.0 CSL werd ontwikkeld, levert een maximumvermogen van 412 kW/560 pk. Het nieuwe record voor zescilinder-in-lijn modellen van BMW M GmbH met toelating voor de weg ondersteunt de speciale status van de wagen. Zijn motor ontwikkelt een maximumkoppel van 550 Nm en fascineert met een lineaire vermogensontplooiing tot een maximumtoerental van 7.200 t/min.

Handgeschakelde 6-versnellingsbak en achterwielaandrijving voor bijzonder intens rijplezier

Om de aandrijfkracht over te brengen op de weg gebruikten de ontwikkelaars van de BMW 3.0 CSL een concept dat al tientallen jaren wordt beproefd voor maximaal rijplezier en intensieve interactie tussen bestuurder en wagen. De zescilinder-in-lijn wordt gekoppeld aan een handgeschakelde 6-versnellingsbak, waarvan de spreiding en overbrengingsverhoudingen perfect zijn afgestemd op de prestatiekenmerken. Nauwkeurig omschreven schakelbewegingen maken snel en nauwkeurig schakelen mogelijk. De versnellingspookknop die exclusief voor de BMW 3.0 CSL werd gemaakt, steekt uit de middenconsole en is een luxueus accessoire. Hij wekt onmiddellijk anticipatie op voor het manuele schakelen, ligt goed in de hand en doet met zijn witte oppervlak, het gegraveerde schakelschema en het getal 50 denken aan de begindagen van BMW M GmbH in de jaren 70. Een eerbetoon aan de moderne technologie is de schakelassistent, die een snelheidsregeling gebruikt voor een slipvrije koppeling na het terugschakelen

tijdens het remmen in bochten. Hij kan door de bestuurder worden geactiveerd of gedeactiveerd.

Traditioneel wordt het aandrijfkoppel uitsluitend via de achterwielen van de BMW 3.0 CSL op de weg overgebracht. Voor ambitieus gebruik op het circuit kan de bestuurder de typische lineaire M opbouw van laterale acceleratiekrachten gebruiken om de wagen met gecontroleerde driftmanoeuvres door bochten te loodsen. Het actieve M differentieel in de achterasoverbrenging garandeert ook een superieure dynamiek. Zo nodig voorkomt het systeem koppelcompensatie tussen de achterwielen en bouwt het tegelijk continu en variabel een grendeleffect op tot 100 procent. Het actieve M differentieel is gekoppeld aan DSC (Dynamic Stability Control) en past zijn grendeleffect precies aan de rijsituatie aan. Zo wordt de tractie geoptimaliseerd op wegen met verschillende wrijvingswaarden voor de achterwielen rechts en links. Bij dynamisch accelereren uit bochten krijgt de bestuurder duidelijke feedback over het grippotentieel op de achterwielen en kan hij het gaspedaal optimaal doseren.

Ophangingstechnologie exclusief afgestemd op elk model, inclusief M Carbon keramisch remsysteem en M Traction Control

Ook bij de configuratie van de ophangingstechnologie werd geavanceerde technologie gecombineerd met een methodologie voor de harmonisatie van alle componenten die gedurende vijf decennia is gerijpt. De ophangingsonderdelen die in de BMW 3.0 CSL worden gebruikt, vormen het speerpunt voor de ontwikkeling van uiterst performante sportwagens door BMW M GmbH: een vooras met dubbel gelinkte veerpoten en een M specifieke vijfpuntsachteras, een adaptieve M ophanging met elektronisch gestuurde schokdempers, de elektromechanische stuurinrichting M Servotronic met variabele verhouding en het M Carbon keramisch remsysteem met instelbare karakteristieke curves.

De geïntegreerde toepassing van alle aandrijf- en chassissystemen vond plaats tijdens intensieve testritten op de openbare weg en op racecircuits, waaronder de Nordschleife van de Nürburgring, die al 50 jaar de ultieme testbasis is voor alle BMW M wagens. Voorafgaand aan de tests hadden ingenieurs van BMW M GmbH in een computerondersteund ontwerp- en ontwikkelingsproces het digitale beeld van de BMW 3.0 CSL tot in de kleinste

details ontworpen en geoptimaliseerd. Door de integratie van virtual reality en andere digitale processen kon het serieontwikkelingsproces maximaal worden versneld. Bij deze gedetailleerde simulatie- en afstelprocedure werd rekening gehouden met de modelspecifieke afmetingen, het voertuiggewicht en de verdeling van de asbelasting, de extreem hoge stijfheid van de verbindingen tussen koetswerk en ophanging en de aerodynamische balans van de BMW 3.0 CSL om vanaf het begin de typische M combinatie van wendbaarheid, dynamiek en precieze wegligging te verzekeren.

Krachtige vertragingsprestaties, geoptimaliseerde fadingstabiliteit, uitstekende thermische stabiliteit en extreem hoge slijtvastheid worden geboden door het M Carbon keramische remsysteem. Dat combineert vaste remzadels met zes zuigers en keramische remschijven van 400 x 38 millimeter op de vooras met vaste remzadels met één zuiger en keramische remschijven van 380 x 28 millimeter achteraan en rood gelakte remzadels. Dankzij het M specifieke design van het geïntegreerde remsysteem kunnen twee karakteristieke curves voor het pedaalgevoel worden weergegeven, die geselecteerd kunnen worden in het M Setup-menu.

Met de functie M Traction Control kan de bestuurder de interventiedrempels om wielslip te beperken afzonderlijk instellen. Hiervoor zijn tien niveaus beschikbaar, en een volledige deactivering van de rijstabiliteitscontrole is ook mogelijk via de M Dynamic mode. De BMW 3.0 CSL is dus perfect voorbereid op puristische prestaties op het circuit.

Intelligente lichtgewicht constructie met maximaal gebruik van carboncomponenten

In de BMW 3.0 CSL wordt de traditie van de intelligente lichtgewicht constructie, die sinds de jaren 70 wordt gecultiveerd, opnieuw geformuleerd en gemodelleerd met behulp van geavanceerde technologie. Om het gewicht van het koetswerk en het chassis te beperken, wordt er, naast het minimale gebruik van isolatiemateriaal, uitzonderlijk veel gebruikgemaakt van met koolstofvezel versterkte kunststof (CFRP). BMW M GmbH is een pionier in het gebruik van CFRP in serievoertuigen. Al in 2004 heeft het bedrijf voor het eerst een model uit een grote serie uitgerust met een carbondak.

De BMW 3.0 CSL beschikt over CFRP-componenten in vrijwel alle koetswerkonderdelen. Naast het dak, de motorkap en het kofferdeksel zijn de voor- en achterschorten volledig van carbon gemaakt. Ook de bevestigingen van de voor- en achterzijpanelen, de zijdrempels, de achterdiffusor, de achtervleugel en de achterspoiler zijn gemaakt van het hoogtechnologische materiaal. Alle carboncomponenten worden in kleine series geproduceerd, meestal met de hand en uitsluitend voor de BMW 3.0 CSL.

Bovendien leiden een doelgerichte materiaalkeuze en geavanceerde designmethodes tot een aanzienlijke gewichtsvermindering voor andere voertuigonderdelen. De dakspoiler van de BMW 3.0 CSL is gemaakt van met glasvezel versterkte kunststof. De titanium uitlaatdemper van de BMW 3.0 CSL is ongeveer 4,3 kilogram lichter dan een klassiek stalen onderdeel. De precisieveerpoten in gegoten aluminium in het motorcompartiment, die de veerpoten van de ophanging met elkaar en met de voorzijde verbinden, hebben een geometrie die nauwkeurig is afgestemd op de krachten die in verschillende rijsituaties optreden. Met behulp van numerieke modellen is de wendbaarheid en stuurprecisie geoptimaliseerd met een minimum aan materiaal en gewicht.

Puristische sportwagencockpit met M carbon volledige kuipzetels

Ook in het interieur van de BMW 3.0 CSL benadrukken het gebruik van carbon en andere lichtgewichtconstructiemaatregelen de puristische eigenschappen van een sportwagen. In plaats van extra zetels biedt de achterbank een opbergvak met twee geïntegreerde helmvakken. De CFRP-afwerking in de deurpanelen en de verminderde geluidsisolatie dragen eveneens bij tot de uiterst sportieve flair. De bestuurder en voorpassagier zitten in M carbon volledige kuipzetels, die elke kilometer van de rit een uiterst emotioneel en onnavolgbaar racegevoel uitstralen. De diagonale verbindingen tussen het zitgedeelte en de rugleuning doen denken aan het constructieprincipe van de lichtgewicht zetels in het historische model. De zithoogte en hellingshoek kunnen uitsluitend in een werkplaats worden ingesteld via een driefasige schroefverbinding. De overlangse positie kan manueel worden aangepast met een hendel aan de voorrand van de zetel. Bovendien bieden de M carbon volledige kuipzetels verwijderbare hoofdsteuninzetstukken.

Het interieur van de BMW 3.0 CSL zich op als een puristische en exclusieve sportwagencockpit. Zeteloppervlakken in zwart Alcantara en M veiligheidsgordels worden gecombineerd met een M Alcantara stuur, een antracietkleurige hemelbekleding, oppervlakken in zwart Alcantara en mat carbon. Contrasterende stiknaden en andere witte accenten sluiten aan bij de koetswerklak van de BMW 3.0 CSL, waarvan het modelopschrift zowel op de deurdrempels als op de zeteloppervlakken in reliëf is aangebracht. De witte versnellingspookknop symboliseert de klassieke vorm van interactie tussen bestuurder en wagen tijdens het schakelen. De rode start/stop-knop en de eveneens rode M knoppen op het stuur zijn beschikbaar om de motor te activeren en om rechtstreeks toegang te krijgen tot de algemene instellingen van de wagen. De matte decoratieve lijsten in Carbon Fibre krijgen een volgnummer voor elk van de 50 beschikbare exemplaren. Deze markering, gedocumenteerd in het interieur van #01/50 tot #50/50, komt in elk geval overeen met de definitieve cijfers van het ophangingsnummer, wat een duidelijk zichtbare en authentieke verwijzing naar de individuele voertuigidentiteit vertegenwoordigt.

CO2-UITSTOOT EN VERBRUIK.

BMW 3.0 CSL:

Brandstofverbruik gecombineerd: 11,0 l/100 km; gecombineerde CO2-uitstoot: 249 g/km volgens WLTP; cijfers volgens NEDC: –

De BMW Group

Met zijn vier merken BMW, MINI, Rolls-Royce en BMW Motorrad is de BMW Group 's werelds leidende fabrikant van premium auto's en motorfietsen en biedt ook eersteklas financiële en mobiliteitsdiensten. Het productienetwerk van de BMW Group omvat 31 productie- en assemblagefabrieken in 15 landen; de onderneming heeft een wereldwijd verkoopnetwerk in meer dan 140 landen.

In 2021 verkocht de BMW Group wereldwijd meer dan 2,5 miljoen personenauto's en meer dan 194.000 motorfietsen. De winst vóór belastingen voor het fiscale jaar 2021 bedroeg 16,1 miljard euro bij een omzet van 111,2 miljard euro. Op 31 december 2021 had de BMW Group 118 909 mensen in dienst.

De onderneming heeft al in een vroeg stadium de koers voor de toekomst uitgezet en stelt duurzaamheid en efficiënt grondstoffenbeheer consequent

centraal in haar strategische koers, van de toeleveringsketen via de productie tot het einde van de gebruiksfase van alle producten.

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/

Perscontact:

BMW Group Belux

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