

Comunicado de prensa
24 de noviembre de 2022

El BMW 3.0 CSL

Al finalizar el año del aniversario, BMW M GmbH presenta el modelo especial más exclusivo que jamás haya producido la compañía: una obra maestra de la ingeniería que encarna la esencia de 50 años de pasión por las carreras y que expresa sus raíces históricas en una denominación de modelo legendaria.

El BMW 3.0 CSL (consumo de combustible combinado: 11,0 l/100 km; emisiones de CO2 combinado: 249 g/km según WLTP) combina un diseño único con una experiencia de rendimiento purista en dos plazas. La mítica denominación vuelve muy centrada en el concepto creado en los años 70 de aplicar la tecnología de los circuitos de carreras diseñada para el puro placer de conducir en la carretera. El BMW 3.0 CSL se ha desarrollado con la intención de combinar lo mejor de cinco décadas de experiencia en carreras de BMW M GmbH en un automóvil con un aura altamente emocional. Todas las facetas de su carácter -elegancia exterior, dinámica, un habitáculo de un coche deportivo clásico, una construcción ligera inteligente, un motor de seis cilindros en línea, una transmisión manual y un sistema de tracción trasera-, se basan en los principios tradicionales de un automóvil BMW M. Se complementan con la ayuda de la última tecnología para crear el símbolo definitivo de la fascinación por el alto rendimiento en el estilo de la marca que ha tenido éxito durante 50 años. Un paseo en un BMW 3.0 CSL no sólo es una experiencia exclusiva de altas prestaciones, sino también un encuentro emocional con la historia y el presente de la letra más potente del mundo.

El BMW 3.0 CSL es una producción limitada que incorpora una elaborada artesanía.

El BMW 3.0 CSL se produce en una edición estrictamente limitada. Con motivo del aniversario, se pondrán a la venta exactamente 50 unidades numeradas consecutivamente de este modelo especial. Desde el principio, el BMW 3.0 CSL se convierte en una rareza que se incluirá en las colecciones de vehículos de los fans más fieles y entusiastas de la marca BMW M.

La producción de todos los vehículos durará unos tres meses. Todos y cada uno de ellos se crean con absoluta dedicación a la excelencia artesanal y a las tecnologías coordinadas con precisión en un elaborado proceso de fabricación en la fábrica Dingolfing del Grupo BMW. Los exclusivos componentes interiores de plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP) se fabrican a mano tanto en Múnich como en la fábrica de componentes del Grupo BMW en Landshut por especialistas en carrocería especialmente asignados.

También se concibió un proceso específico para la pintura del BMW 3.0 CSL, en el que la artesanía y la tecnología más avanzada se complementan para dotar a cada pieza individual de su diseño cromático característico. Además, un equipo de 30 técnicos especialmente cualificados y experimentados se encarga de la configuración y el montaje de los vehículos. Debido a la complejidad de los procesos en la fábrica, cada BMW 3.0 CSL pasa por ocho ciclos de montaje en otras tantas estaciones de producción, un procedimiento que dura hasta 10 días en total.

En definitiva, la altísima proporción de trabajo manual individual hace que el tiempo necesario para montar un BMW 3.0 CSL sea muchas veces superior al de un automóvil BMW M convencional. Una vez terminado en la fábrica, cada vehículo se somete también a un proceso de inspección de calidad y aprobación de varias fases en la planta principal de Dingolfing antes de ser entregado al cliente. La planta del Grupo BMW en Dingolfing es el mayor centro de producción europeo de la compañía. Además de varios automóviles BMW M, allí se producen las berlinas de lujo BMW Serie 7 y componentes de carrocería para Rolls Royce Motor Cars.

El exitoso turismo: un modelo a seguir en su época.

Como reencarnación de un deportivo legendario tanto para el circuito como para la carretera, el BMW 3.0 CSL posee todas las características de un coche purista. Encarna la alegría de la conducción clásica y la conciencia de las raíces tradicionales de BMW M GmbH en una forma única y exclusiva. Su modelo homónimo se considera el primer automóvil que lleva el ADN del máximo placer y pasión por la conducción, una característica inconfundible de los automóviles BMW M hasta el día de hoy. En el año de fundación de BMW Motorsport GmbH, se desarrolló para su uso en competiciones de turismos, donde se convirtió en el coche de carreras más exitoso de su época.

La versión de carreras del histórico BMW 3.0 CSL ganó el Campeonato Europeo de Turismos durante su temporada inaugural en 1973, y repitió este título cinco veces más de forma consecutiva desde 1975 a 1979. Pilotos como Toine Hezemans, Hans-Joachim Stuck, Chris Amon y Niki Lauda dejaron atrás a la competencia en Nürburgring y en muchos otros circuitos, a los que siguieron las primeras victorias de BMW en circuitos estadounidenses ya en 1975. Todos estos éxitos ayudaron a que los coches de carreras ganaran popularidad internacional.

"Coupé, deportivo, construcción ligera": Nueva interpretación de una legendaria fórmula.

La versión de carretera del coche de carreras, que se desarrolló con fines de homologación, se convirtió en un símbolo ampliamente conocido del placer de conducir centrado en lo esencial, especialmente en su fase final de desarrollo. CSL -esta combinación de letras en la designación del modelo significaba "Coupé, Sport, Leichtbau" (Coupé, Deportivo, Ligero), un resumen conciso de la receta del éxito del coche de dos puertas.

Además de los anchos pasos de rueda, su carrocería en forma de coupé también recibió un llamativo paquete aerodinámico, que incluía un alerón delantero, barras de aire en los paneles laterales delanteros y un alerón de techo. Completando las modificaciones de diseño frente a los otros coupés de la serie grande de BMW, se encontraba un alerón trasero que optimizaba el agarre de las ruedas traseras. No estaba homologado para su uso en carretera y, por lo tanto, yacía en el maletero cuando se entregó el vehículo, pero, no obstante, recibió mucha atención del público, por lo que el Coupé recibió el apodo de "Batmóvil".

Con una mayor cilindrada de 3.153 centímetros cúbicos y una potencia máxima de 151 kW/206 CV, el motor de seis cilindros en línea con inyección directa más potente jamás utilizado en un modelo BMW garantizaba una entrega de potencia deportiva. El potente sistema de propulsión se combinó con una refinada tecnología de suspensión. Su peso en vacío era de sólo 1.270 kilogramos.

El peso reducido se consiguió gracias a una construcción ligera integral. Las puertas eran de aluminio, al igual que el capó y la tapa del maletero, que se apoyaban en varillas de sujeción de filigrana tras su apertura. Otros numerosos componentes de la carrocería, como el techo, los paneles laterales y el tabique del maletero, eran de chapa especialmente fina, y los parachoques cromados se sustituyeron por zócalos de plástico. Los asientos tipo 'baquet' ligeros y la omisión del material aislante, la dirección asistida y los elevallunas eléctricos garantizaron una reducción óptima del peso. La relación peso/potencia global era de 6,2 kg por caballo de potencia.

El nuevo BMW 3.0 CSL es la reinterpretación contemporánea de todas estas características ancladas en su denominación de modelo. Su carrocería en forma de coupé pone el acento tradicional en la elegancia deportiva y la dinámica expresiva. Su tecnología de propulsión y suspensión proviene de los últimos desarrollos para coches de carreras y deportivos de alto rendimiento de BMW M GmbH. La construcción ligera inteligente alcanza un nivel extraordinario, sobre todo por el uso extensivo de carbono. La relación peso-potencia del BMW 3.0 CSL es de sólo 2,9 kilogramos por CV.

Como modelo independiente de BMW M GmbH y a pesar del limitado número de unidades, el BMW 3.0 CSL ha sido sometido a un completo proceso de desarrollo en serie. Además de las exhaustivas pruebas de calidad y funcionamiento y de las pruebas de puesta a punto de la dinámica de conducción en una amplia gama de condiciones, desde el tráfico urbano hasta las carreteras y autopistas, pasando por el circuito de carreras, el BMW 3.0 CSL también se ha sometido a exhaustivas pruebas aerodinámicas. Se dedicaron unas 200 horas de trabajo a optimizar el flujo de aire y el equilibrio aerodinámico del vehículo, incluyendo 50 horas en el túnel de viento del Centro de Pruebas Aerodinámicas del Grupo BMW. Además, dos vehículos de preproducción del BMW 3.0 CSL tuvieron que someterse a una prueba de seguridad en forma de choque frontal y lateral para cumplir los requisitos legales de la carretera.

Diseño único, típico de M, orientado a las exigencias técnicas de un fascinante rendimiento.

Con sus clásicas proporciones de coupé y un concepto de vehículo tradicional que combina un motor delantero y una transmisión manual con tracción trasera, el BMW 3.0 CSL sigue los pasos de su histórico antecesor. Los elementos distintivos de canalización del aire, los pasos de rueda de formas potentes, el llamativo alerón trasero y muchos otros detalles se basan inconfundiblemente en el diseño del legendario coupé de los años 70.

Al mismo tiempo, su aspecto se caracteriza por los principios que siempre se han aplicado a los automóviles BMW M: Los rasgos exteriores específicos se basan en los requisitos técnicos en cuanto a suministro de aire de refrigeración, equilibrio aerodinámico y dinámica de conducción, que constituyen la base de unas prestaciones altamente fascinantes. De este modo, el BMW 3.0 CSL expresa la pasión eterna por las carreras de una manera emocional y auténtica.

Una estética poderosa rinde homenaje al ancestro histórico.

El frontal del BMW 3.0 CSL, que se sitúa en una posición baja en la carretera, destaca por su potencia y deportividad. En su centro se encuentra la distintiva parrilla de riñón de BMW con una inserción en forma de rejilla en forma de diamante. Su posición vertical remite al diseño frontal de su antecesor histórico. Al igual que los bordes de las ventanillas laterales, el marco de los riñones está acabado en aluminio satinado, una característica de diseño que subraya el estatus especial del BMW 3.0 CSL. Junto con la parrilla de riñón BMW, dos huecos de generosas dimensiones en el faldón delantero, que recuerdan a las tomas de aire del modelo de los años 70, garantizan una refrigeración fiable de los sistemas de propulsión y de frenado incluso en situaciones de conducción extremadamente dinámicas. Las esculturales aletas de aire del capó acentúan las líneas clásicas.

Con sus contornos planos, los faros crean el característico enfoque en la carretera. Los faros BMW Laser Light brillan en color amarillo, tanto durante la escena de bienvenida tras desbloquear las puertas como cuando se activan las luces bajas y altas, haciendo así referencia a los exitosos coches de carreras GT. Este detalle es una sutil referencia a la fuerte conexión con el automovilismo y el vehículo de competición más exitoso de BMW M GmbH en la actualidad, el BMW M4 GT3, que ganó tanto el campeonato de pilotos como el de equipos en el DTM en 2022 y cuya unidad de potencia se basa en el mismo motor de seis cilindros en línea que la unidad de potencia del BMW 3.0 CSL. El BMW M4 GT3 logró el éxito en el campeonato justo al principio de su carrera en los circuitos, al igual que el histórico BMW 3.0 CSL, que en su día ganó el Campeonato Europeo de Turismos en su primera edición de turismos en su temporada inaugural.

Visto de lado, el largo capó y la amplia distancia entre ejes confieren al BMW 3.0 CSL un aspecto deportivo y elegante a la vez. A ello contribuyen también las proporciones de coupé típicas de la marca en un diseño de tres volúmenes. Los paneles laterales especialmente anchos y desplazados en diagonal, así como las amplias paredes laterales, subrayan el aspecto dinámico del coupé incluso cuando está parado, con un deflector de aire que se extiende a lo largo de la línea del techo.

Pasos de rueda anchos, ruedas de cierre centralizado producidas exclusivamente para los neumáticos del BMW 3.0 CSL.

Los musculosos pasos de rueda indican la gran anchura de las vías que contribuyen significativamente a la gran dinámica de las curvas del vehículo. Ofrecen espacio para las llantas forjadas de aleación ligera con diseño de radios en Y, de 20 pulgadas en el eje delantero y de 21 pulgadas en el trasero. Con sus radios de filigrana, un acabado de pintura de color dorado al estilo de los años 70 y un cierre central, representan un punto culminante en términos de diseño y dinámica de conducción adaptados directamente de las carreras. La integración de las ruedas específicas del modelo en los ejes premontados del BMW 3.0 CSL forma parte del proceso de fabricación en la planta de Dingolfing del Grupo BMW. Con 930 Nm, el par aplicado durante el montaje de los cierres centrales alcanza el valor más alto para un vehículo de producción del Grupo BMW.

Las llantas forjadas de aleación ligera están equipadas con neumáticos Michelin desarrollados exclusivamente para el BMW 3.0 CSL. Llevan el número 50 grabado en los flancos de los neumáticos, lo que supone otra sutil referencia al aniversario de BMW M GmbH, con motivo del cual se diseñó el modelo especial.

Un alerón trasero al estilo del "Batmóvil".

La vista trasera del BMW 3.0 CSL también se caracteriza por una estética poderosa y por los rasgos de diseño reinterpretados de su antecesor. El rasgo más llamativo es el alerón trasero, que está encerrado en el lateral y traduce el aspecto característico del "Batmóvil" a un lenguaje de diseño moderno. Diseñado para generar carga aerodinámica adicional y optimizar así la tracción en el eje trasero, el deflector de aire encierra toda la sección trasera, convirtiéndose así en un elemento visual dominante. En beneficio del equilibrio aerodinámico, se combina con un difusor de carbono muy pronunciado en el faldón trasero, optimizando así el flujo de aire en los bajos de la carrocería.

Las cuatro salidas del sistema de escape, dispuestas en forma de flecha en el centro del faldón trasero y con un silenciador trasero de titanio especialmente ligero, también aportan un acento llamativo. Los faros traseros del BMW 3.0 CSL utilizan una innovadora tecnología de iluminación para generar un fascinante y exclusivo diseño nocturno y un resplandor especialmente vivo. Esto se consigue mediante hilos de luz láser de filigrana que parecen flotar libremente dentro de las luces y crean un expresivo efecto 3D mediante una superposición precisa.

Pintura elaborada al estilo de los coches de carreras clásicos.

Desde los primeros años de la década de 1970, BMW Motorsport GmbH quedó grabada en la memoria de los aficionados no sólo por sus espectaculares éxitos en las carreras, sino también por su inconfundible aspecto. Al igual que los coches de competición, los trajes de los pilotos, los transportes de vehículos y el resto del equipamiento del equipo presentaban rayas uniformes en azul, morado y rojo sobre fondo blanco, una novedad en la época y una marca reconocida mundialmente hasta el día de hoy. El BMW 3.0 CSL recoge esta tradición con un

acabado de pintura en Alpine White y una elaborada decoración de franjas en los colores de BMW M GmbH. Las líneas de la carrocería reflejan eficazmente las superficies dinámicas, lo que pone de manifiesto la poderosa estética del coupé.

Tanto el color base como las franjas M, conocidas en la jerga técnica como librea, se aplican en gran parte a mano, lo que supone un nivel de tiempo y esfuerzo extremadamente alto. Un total de 22 piezas individuales se pintan en un proceso especialmente diseñado para el BMW 3.0 CSL. Se presta especial atención a una disposición muy precisa de las zonas de las superficies de la carrocería y de las franjas de la librea acabadas en carbono visible. En general, la mayor parte del exterior en Alpine White comprende componentes de carbono, que son pintados a mano por especialistas. El material de alta tecnología sólo es visible en las letras del techo y en el alerón trasero. Para ello, estas zonas deben quedar expuestas durante el proceso de pintura. Para colocar con precisión las franjas de la librea en los colores de BMW M GmbH, los pintores utilizan el enmascaramiento mediante proyección láser, así como películas de contorno personalizadas.

Cada componente con acabado de pintura de librea tiene un tiempo de producción de seis días laborables. Durante este tiempo, se completan hasta ocho procesos de pintura, cada uno con los pasos de trabajo intermedios necesarios, como el lijado y el enmascaramiento de las franjas de color. El resultado es un total de 134 procesos de pintura para cada vehículo, lo que suma un total de 6.700 secuencias de trabajo manual en el taller de pintura para toda la pequeña serie del modelo especial.

Las secuencias de números en las puertas y el techo del BMW 3.0 CSL, diseñadas al estilo de los primeros coches de carreras, tienden un puente entre el pasado y el presente. Su diseño al estilo de los números de carreras se basa en el modelo histórico del primer automóvil BMW M desarrollado para carreras de turismos, mientras que el número 50 hace referencia al aniversario de BMW M GmbH. Otro recuerdo de los años 70 son los dos logotipos de BMW situados en el pilar C, por lo tanto, directamente detrás de la contracurva de la ventanilla lateral, conocida como "curva Hofmeister".

El motor de seis cilindros en línea más potente jamás utilizado en un automóvil BMW M.

El BMW 3.0 CSL cuenta con el motor de seis cilindros en línea más potente jamás utilizado en un automóvil BMW M homologado para la carretera. Esto también es una tradición: en su fase final de desarrollo, el predecesor del mismo nombre marcó un récord con una potencia de motor de 151 kW/206 CV, no sólo para los modelos de seis cilindros, sino para todos los vehículos de producción de BMW fabricados hasta ese momento.

Desde entonces, el motor de seis cilindros en línea con M Power ha experimentado un impresionante desarrollo. Motores del mismo diseño movilizaron una potencia de 204 kW/277 CV en el BMW M1 ya en 1978 y 250 kW/340 CV en el BMW M5 de segunda generación a partir de 1991. El BMW M3 de quinta generación se lanzó en 2014 con un motor de seis cilindros en línea de 317 kW/431 CV con tecnología M TwinPower Turbo.

El motor de seis cilindros rectos del BMW 3.0 CSL posee las mismas raíces tecnológicas que el propulsor del actual coche ganador del DTM. La unidad de potencia de 3.0 litros ofrece un alto régimen de revoluciones espontáneo gracias al típico concepto M de altas revoluciones y comprende, entre otras cosas, un cárter extremadamente rígido en un diseño de cubierta cerrada sin manguitos, un cigüeñal ligero forjado y un núcleo de culata con tecnología de impresión 3D. El sistema de refrigeración y el suministro de aceite también están diseñados para situaciones de conducción extremadamente dinámicas. Para su victoria en el campeonato del DTM, el BMW M4 GT3 fue impulsado por una versión del último motor de seis cilindros en línea con unos 600 CV que, en su versión diseñada para la producción a gran escala en los modelos actuales de la serie BMW M3/BMW M4, ofrece hasta 375 kW/510 CV.

La versión del sistema de propulsión con tecnología M TwinPower Turbo, desarrollada en exclusiva para el BMW 3.0 CSL, moviliza una potencia máxima de 412 kW/560 CV. El récord de los modelos de seis cilindros rectos de BMW M GmbH con homologación para la circulación por carretera refuerza el estatus especial del vehículo. Su motor desarrolla un par máximo de 550 Nm y fascina con una entrega de potencia lineal hasta una velocidad máxima de 7.200 min⁻¹.

Transmisión manual de 6 velocidades y tracción trasera para un placer de conducción.

Para transferir la fuerza motriz a la carretera, los desarrolladores del BMW 3.0 CSL utilizaron un concepto probado durante décadas para lograr el máximo placer de conducción y una intensa interacción entre el conductor y el vehículo. El motor de seis cilindros en línea está acoplado a una caja de cambios manual de 6 velocidades, cuya extensión y relaciones de transmisión están perfectamente adaptadas a las características de rendimiento. El recorrido de la palanca de cambios, exactamente definido, permite un cambio de marchas rápido y preciso. El pomo de la palanca de cambios fabricado exclusivamente para el BMW 3.0 CSL sobresale de la consola central y es un accesorio de lujo. Despierta inmediatamente la expectación por el cambio de marchas manual, se apoya cómodamente en la mano y, con su superficie blanca, el diagrama de la palanca de cambios grabado y el número 50, recuerda los inicios de BMW M GmbH en los años 70. Un tributo a la tecnología moderna es el asistente de cambio, que utiliza un control de velocidad de conexión para garantizar un acoplamiento del embrague sin deslizamiento después de reducir la marcha al frenar en las curvas. Puede ser activado o desactivado por el conductor.

De forma tradicional, el par motor se transmite a la carretera exclusivamente a través de las ruedas traseras del BMW 3.0 CSL. Para un uso ambicioso en la pista de carreras, el conductor puede utilizar la típica acumulación lineal M de fuerzas de aceleración lateral para dirigir el vehículo en las curvas con maniobras de derrape controladas. El diferencial M activo en la transmisión del eje trasero también garantiza una dinámica superior. En caso necesario, evita la compensación del par entre las ruedas traseras y, al mismo tiempo, acumula de forma continua y variable un efecto de bloqueo de hasta el 100%. El diferencial M activo está vinculado al DSC (Control Dinámico de Estabilidad) y ajusta con precisión su efecto de bloqueo a la situación de conducción correspondiente. Por

ejemplo, la tracción se optimiza en carreteras con diferentes valores de fricción para las ruedas traseras derecha e izquierda. Al acelerar dinámicamente a la salida de las curvas, el conductor recibe una información notable sobre el potencial de adherencia de las ruedas traseras y puede así dosificar de forma óptima el uso del pedal del acelerador.

Tecnología de suspensión ajustada exclusivamente a cada modelo, incluyendo el sistema de frenos carbono-cerámicos M y el control de tracción M.

También en la configuración de la tecnología de la suspensión se ha combinado la tecnología más avanzada con una metodología para la armonización de todos los componentes que ha madurado a lo largo de cinco décadas. Los componentes del tren de rodaje utilizados en el BMW 3.0 CSL representan la punta de lanza del desarrollo de automóviles deportivos de altas prestaciones de BMW M GmbH: un eje delantero de doble muelle y un eje trasero de cinco brazos con diseño específico M, un tren de rodaje M adaptativo con amortiguadores controlados electrónicamente, la dirección electromecánica M Servotronic con relación variable y el sistema de frenos M carbonocerámicos con curvas características ajustables.

La aplicación integrada de todos los sistemas de propulsión y chasis se llevó a cabo durante intensas pruebas de conducción en carreteras públicas, así como en circuitos de carreras, incluyendo el Nürburgring Nordschleife, que ha sido el campo de pruebas por excelencia para todos los automóviles BMW M durante 50 años. Antes de las pruebas, los ingenieros de BMW M GmbH habían diseñado y optimizado la imagen digital del BMW 3.0 CSL en todos sus detalles en un proceso de diseño y desarrollo asistido por ordenador. Al incorporar la realidad virtual y otros procesos digitales, fue posible acelerar al máximo el proceso de desarrollo en serie. Este detallado proceso de simulación y puesta a punto tuvo en cuenta las dimensiones específicas del modelo, el peso del vehículo y la distribución de la carga sobre los ejes, la altísima rigidez de la carrocería y las conexiones de la suspensión, así como el equilibrio aerodinámico del BMW 3.0 CSL para garantizar desde el principio esa típica combinación M de agilidad, dinámica y precisión de manejo.

El sistema de frenos cerámicos de carbono M ofrece unas potentes prestaciones de deceleración, una estabilidad optimizada en el desvanecimiento, una extraordinaria estabilidad térmica y una resistencia al desgaste extremadamente alta. Combina frenos de pinza fija de seis pistones y discos de freno cerámicos de 400x38 milímetros en el eje delantero con frenos de pinza fija de un pistón y discos de freno cerámicos de 380x28 milímetros en el trasero y cuenta con pinzas de freno pintadas en rojo. El diseño específico M del sistema de frenado integrado permite mostrar dos curvas características de sensación del pedal, que pueden seleccionarse en el menú M Setup.

Con la función Control de tracción M, el conductor puede ajustar individualmente los umbrales de intervención de la limitación del deslizamiento de las ruedas. Para ello se dispone de diez niveles, y también es posible la desactivación completa del control de estabilidad de la conducción a través del modo M Dynamic. De

este modo, el BMW 3.0 CSL está perfectamente preparado para experimentar un rendimiento purista en la pista de carreras.

Construcción ligera e inteligente con el máximo uso de componentes de carbono.

En el BMW 3.0 CSL, la tradición de la construcción ligera inteligente, cultivada desde los años setenta, se reformula y reconfigura con la más moderna tecnología. Para reducir el peso en las zonas de la carrocería y el chasis, se utiliza plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP) en un grado excepcionalmente alto, además del uso mínimo de material aislante. BMW M GmbH es pionera en el uso de CFRP en vehículos producidos en serie. Ya en 2004, equipó un modelo de serie grande con un techo de carbono por primera vez.

El BMW 3.0 CSL incorpora componentes de CFRP en prácticamente todas las secciones de la carrocería. Además del techo, el capó y la tapa del maletero, los faldones delanteros y traseros son completamente de carbono. Las fijaciones de los paneles laterales delanteros y traseros, los umbrales laterales, el difusor trasero, el alerón trasero y el spoiler trasero también están hechos de este material de alta tecnología. Todos los componentes de carbono se fabrican en pequeñas series, en su mayoría a mano y exclusivamente para el BMW 3.0 CSL.

Además, la selección selectiva de materiales y los métodos de diseño más avanzados también permiten reducir considerablemente el peso de otros componentes del vehículo. El alerón del techo del BMW 3.0 CSL es de plástico reforzado con fibra de vidrio. El silenciador trasero de titanio del BMW 3.0 CSL es unos 4,3 kilogramos más ligero que un componente de acero convencional. Los puntales de precisión de aluminio fundido en el compartimento del motor, que conectan las cúpulas de los puntales de la suspensión entre sí y con el tren delantero, tienen una geometría que se ha adaptado con precisión a las fuerzas que actúan en diferentes situaciones de conducción. Con la ayuda de modelos numéricos, la agilidad y la precisión de la dirección se han optimizado con un mínimo de material y peso.

Un habitáculo purista de coche deportivo con asientos M de carbono.

Además, en el interior del BMW 3.0 CSL el uso de carbono y otras medidas de construcción ligera acentúan las características puristas de un coche deportivo. En lugar de asientos adicionales, la parte trasera ofrece un compartimento de almacenamiento con dos compartimentos para cascos integrados. Las molduras de CFRP en los paneles de las puertas y la reducción del aislamiento acústico también contribuyen a dar un toque extremadamente deportivo. El conductor y el acompañante se sientan en los asientos M de fibra de carbono, que transmiten una sensación de competición altamente emocional e inimitable en cada kilómetro. Las conexiones diagonales entre la superficie del asiento y el respaldo recuerdan el principio de construcción de los asientos ligeros del modelo histórico. La altura y la inclinación del asiento pueden ajustarse exclusivamente mediante una conexión de tornillo de tres etapas en un taller. La posición longitudinal puede variarse manualmente mediante una palanca situada en el borde delantero del asiento. Además, los asientos integrales M de fibra de carbono ofrecen inserciones extraíbles en los reposacabezas.

Además, el interior del BMW 3.0 CSL se presenta como un habitáculo de coche deportivo, purista y exclusivo. Las superficies de los asientos en Alcántara negro y los cinturones de seguridad M se combinan con un volante en Alcántara M, un revestimiento del techo en antracita, Alcántara negro y superficies de carbono mate. Las costuras de contraste y otros detalles en blanco se corresponden con la pintura exterior del BMW 3.0 CSL, cuyas letras de modelo están grabadas en los umbrales de las puertas y en las superficies de los asientos. El pomo de la palanca de cambios de color blanco simboliza la forma clásica de interacción entre el conductor y el vehículo al cambiar de marcha. El botón rojo de arranque/parada y los botones M igualmente rojos en el volante están disponibles para activar el motor y para acceder directamente a la configuración general del vehículo. Las molduras interiores mate en acabado de fibra de carbono presentan una numeración secuencial para cada una de las 50 unidades disponibles. Esta marca, documentada en el interior desde el #01/50 hasta el #50/50, corresponde en cada caso a los dígitos finales del número de suspensión, representando así una referencia claramente visible y referencia auténtica y claramente visible a la identidad individual del vehículo.

Las cifras de consumo de combustible, emisiones de CO₂, consumo de energía eléctrica y autonomía se determinan de acuerdo con el Reglamento Europeo (CE) 715/2007 en la versión aplicable. Se refieren a vehículos del mercado alemán. En los casos en los que se indica la autonomía, las cifras tienen en cuenta la repercusión de los extras opcionales. Todos los valores se han calculado en base al nuevo ciclo de pruebas WLTP. Los valores del WLTP se toman como base para determinar los impuestos relacionados con los vehículos u otros derechos basados (al menos entre otras cosas) en las emisiones de CO₂, así como la posibilidad de optar a cualquier subvención específica para los vehículos. Para más información sobre los procedimientos de medición WLTP y NEDC, consulte www.bmw.de/wltp.

Se puede encontrar más información sobre las cifras oficiales de consumo de combustible y los valores específicos de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos en la siguiente guía: "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Guía sobre el ahorro de combustible, las emisiones de CO₂ y el consumo de energía eléctrica de los turismos nuevos), que puede obtenerse gratuitamente en todos los concesionarios, en Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen y en <https://www.dat.de/co2>.

El Grupo BMW

Con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls Royce y BMW Motorrad, el Grupo BMW es el principal fabricante del mundo de automóviles y motocicletas premium y también ofrece servicios financieros y de movilidad premium. La red de producción del Grupo BMW incluye 31 sedes de producción y ensamblaje en 15 países y la empresa tiene una red de ventas global en más de 140 países.

En 2021, el Grupo BMW vendió más de 2,5 millones de vehículos de pasajeros y más de 194.000 motocicletas en todo el mundo. Los beneficios antes de impuestos en el año fiscal 2021 fueron de aproximadamente 16,100 mil millones de euros sobre unos ingresos que ascendieron aproximadamente a 111,200 mil millones de euros. A 31 de diciembre de 2021, el Grupo BMW tenía 118.909 empleados.

El éxito del Grupo BMW se ha basado siempre en planificación a largo plazo y acciones responsables. La empresa fijó el rumbo del futuro en una fase temprana y hace que la sostenibilidad y la gestión eficiente de los recursos sean sistemáticamente el centro de su dirección estratégica, desde la cadena de suministro, pasando por la producción, hasta el final de la fase de uso de todos los productos.

www.bmw.es

Facebook: <http://www.facebook.com/BMW.Espana>

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

Instagram: <http://instagram.com/bmwespana>

Twitter Prensa: <http://twitter.com/BMWGroupPrensa>

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