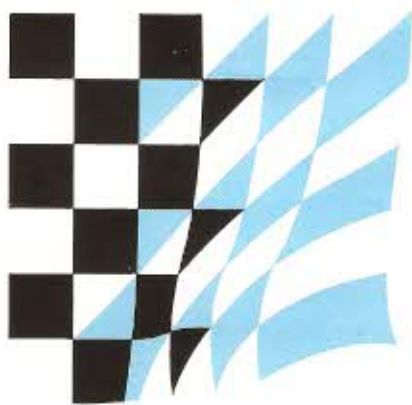


**3.0CS**  
**3.0CSI 3.0CSL**



Dette at køre i en coupé er ikke alene et spørgsmål om større køreglæde for den, der ikke har brug for eller ikke mere behøver en 4-dørs bil. Men også mange sportsvognskørere er af forretnings- eller familiemæssige årsager motiveret til at skifte til en coupé. At beslutningen så ofte



hedder BMW har en ganske enkel årsag: Mellem ekstremene sportsvogn med begrænset plads og komfort,

og familiebil med stor komfort uden sportslige egenskaber gives et kompromis: BMW coupé som den harmoniske kombination af den vitale sportsvogns fartydelser og den luxuriøse rejsevogns kørekøkomfort.

En blanding af brillante køreegenskaber med limousinens plads fornemmelse.



M-NL 933





## I en BMW er sportslige egenskaber ikke en modsætning til eksklusivitet, men en forudsætning

---

BMW coupé er en syntese af høj ydelse, stor køresikkerhed, stor komfort og en saglig elegant – tidløs linie. BMW coupé's udseende og køreegenskaber viser tydeligt konstruktørernes mål; en dynamisk og handy, men også elegant og komfortabel vogn til imødekønnen af den ambitiøse førers stadig stigende krav. BMW coupé byder på forfinet kultiveret kørsel og en enestående form for eksklusivitet i ydelse og teknik.

### Trafikken dikterer alle vognklasser de samme betingelser

Hvis man i dag vil gøre sig håb om at klare sig i trafikken, er det nødvendigt med et automobil med en velafstemt teknik, der bibringer føreren en fornemmelse af manøvrerabilitet og problemløshed. Suverænt at beherske trafiksituationer og bevare overblikket for ansvarsbevidst at afværge de uundgåeligt farlige situationer, der altid vil

opstå på et eller andet tidspunkt. Også her opfylder



BMW de fordringer, man naturligt kan stille til automobiler i absolut international topklasse.

BMW er ikke alene kendetegnet på en enestående automobilteknik, men også på en enestående formgivning

Det særlige med BMW automobilernes formgivning er ikke blot forskellen fra andre automobiler, men også det ensartede præg der gælder for dem alle; også BMW coupé beviser, at den ene-

stående formgivning ikke er haute couture, men har en saglig nøgtern funktion. Stærkt sportspræget men aldrig påtrængende eller aggressiv, og dog altid vital og dynamisk.

BMW coupé gør sig bemærket ved velafstemte proportioner mellem karrosserie og vinduesareal. Karrosseriet er udformet ikke alene efter kosmetiske hensyn, men proportioneret ud fra trafikmæssige hensyn.

Hoftelinien ligger lavt og det samlede indtryk bliver at vognen virker kompaktere end den indre rummelighed lader formode. Oversigtsforholdene er optimale i alle vinkler.



Aflukkeligt rum med motorhjælmsudløser, samlet enhed for sikringer og med stik til en opladelig håndlampe.

Kontakt til tågelygte.

Omdrejningstællers  
ningsbegrænser

Kombinationsarm for afviserblink, overhalingsblink og Halogen fjernlys.

Benzinmåler  
Kølevandstermometer  
Kontrollampe for: olietryk, benzin, fjernlys og advarselsblink.

Speedometer med indbygget triptæller

Kontrollys for afviserblink i speedometer og for håndbremse og dobbeltkreds bremsesystem i omdrejningstæller



(automatisk omdrej-  
ved 6400 o/m)

4-egget sikkerhedsrat med læderratkrans,  
stødpude og 4 tastet hornkontakt.

Aflåseligt handskerum

Kombinationsarm for den to trins vin-  
duesvisker og rude visker-vasker auto-  
matikken med viskerrobot.

Tretrinsblæser til det nøjagtigt reguler-  
bare varme- og defrostersystem





## Den konstruktive overlegenhed

At gøre fejl i trafikken er ikke så meget spørgsmålet om at være god eller dårlig, men ganske enkelt menneskeligt. I en BMW køber man reserve i undervogn, motor



Som ekstraudstyr forlygte visker-vasker anlæg

og bremsesystem, der hjælper til at korrigere fejl idet de lader sig kontrollere og beherske. Og man køber en systemudformning i kørselskomfort, der hjælper til at udelukke fejl.

Kørselskomfortens mål er altid sikkerheden i en BMW. Den del som BMW kræver af førerens opmærksomhed, er så lille som mulig således at han har så megen handlefrihed som muligt og kan træffe sine beslutninger afspændt og forstandigt.

BMW coupé er bygget således, at den ikke bruger førerens energi, men supplerer den

Sammenspillet af udsyn- og siddeposition, af betjenings-elementer, rat og pedaler er blevet omhyggeligt udforsket, prøvet og udformet. I kabinen er alle betjenings-elementer systematisk gennemtænkt, udformet efter høj sikkerhedsmålestok og er blevet anbragt bekvemt inden for rækkevidde. Instrumentbordet sammenfatter alle informationsgivere og præsenterer dem blændfri. Den der vil køre optimalt, må kunne se og handle optimalt.

### Aut. gear

Efter ønske leveres BMW 3,0 CS med aut. gear. Med dette kan føreren reagere endnu bedre og hurtigere. Motoren afgiver automatisk ved alle hastigheder den bedst opnåelige trækraft. Selvfølgelig kan man med aut. gear køre lige så sportsligt som med alm. gear. Aut. gear er et væsentligt bidrag til færdselssikkerheden det fritager føreren for at skifte gear, uden at gøre indgreb i hans beslutninger.

Automatisk gearkasse



Kontakt for elektrisk opvarmet bagrude

Automatisk gearvælger

Trykkontakt for el-vinduesbetjening (I døre som ekstraudstyr)

Cigartænder









Trinløs indstillelige komfortsæder med sovebeslag



Indstillelige nakkestøtter



Også bagl polstrede enkeltsæder med bredt midterarm læn



Ratstammen indstillelig i længderetning



Bageste sideruder el-betjent (foran som ekstraudstyr)



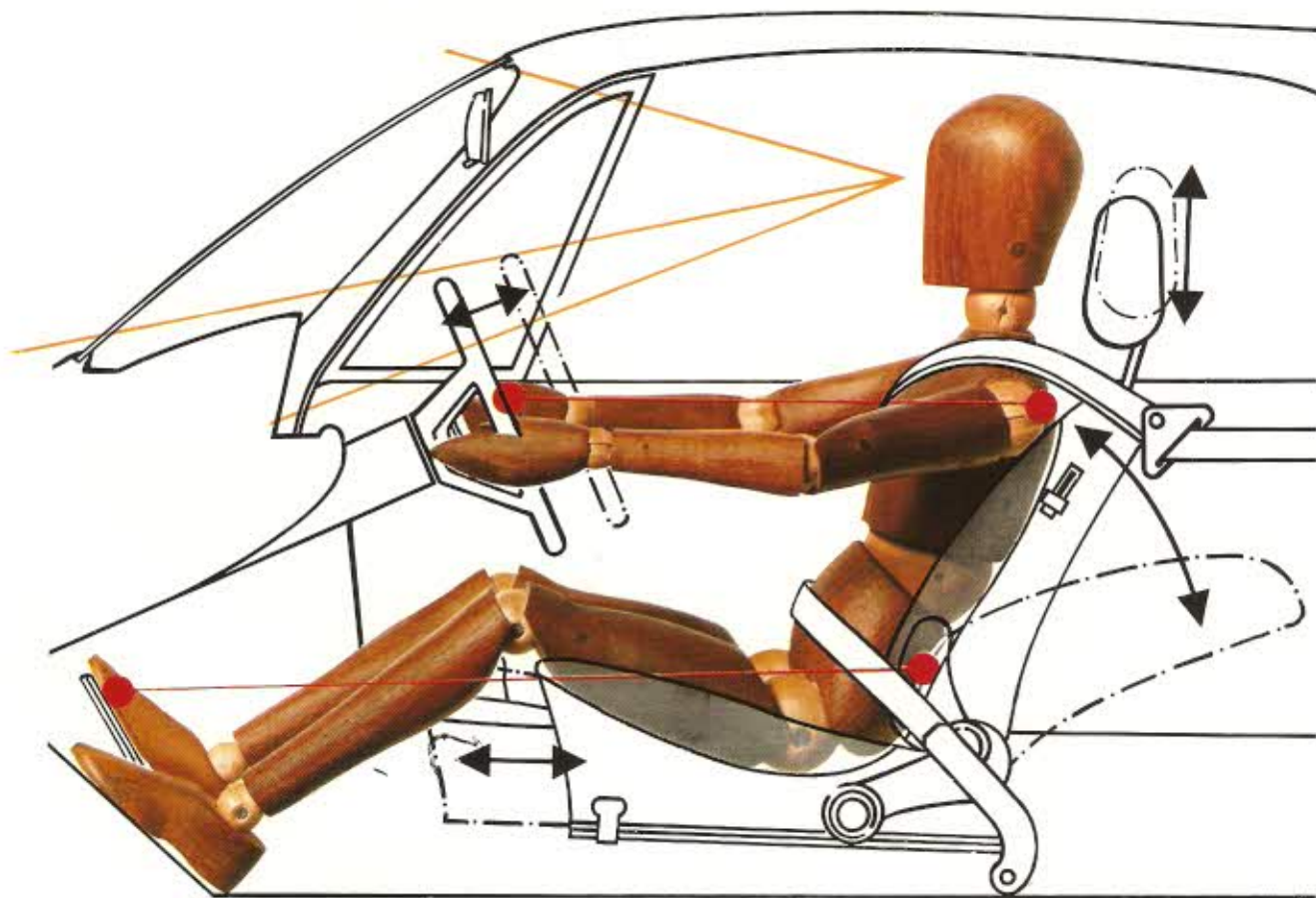
Stort aflåseligt handskerum med lys



Parkeringsmanøvrer lettes betydeligt ved hjælp af servostyringen



Air-Condition anlæg som ekstraudstyr



## Den tekniske formel for psykisk og fysisk aflastning af føreren hedder BMW kørekomfort

Førerens sidde- og betjeningsposition afgør hvor godt automobilets konstruktive fordele udnyttes ved kørsel. BMW coupé ens fint udførte sæder modsvarer de strengeste anatomiske krav. De har en fortræffelig sideføring og en høj siddekomfort ved en optimal formgivning og en i forhold til affjedring og dæmpning afstemt polstringshårdhed. Ryglænenens beklædning sørger for kroppens sikre sidehold.

Sædvanligvis må man vænne sig til et automobil. BMW coupé vænner sig til Dem

BMW coupé har indstillelig røtføring der sammen med det horisontalt indstillelige førersæde muliggør en individuel tilpasning til styre og pedalposition i forhold til arm- og benlængde: Som grundlag for en reaktionshurtig ageren og reageren finder enhver fører den for ham gunstigste ratholdning af armene med individuel gunstig benposition til pedalerne. Som fuldstændiggørelse hertil er BMW coupé seriemæssigt forsynet med servo-styring.

Føreren af en BMW udvikler ved den usædvanlige sum af aflastende konstruktiv hjælp en overlegen kørefølelse som gør denne sikkerhed til aktiv køresikkerhed.



Skålformede sæder af høj kvalitet med fremragende sidehold.

Der er taget lige så meget hensyn til passageren som til føreren i BMW coupé.

Rigelig plads til hoved og ben

Midterarm læn

Enkelt sæder både for og bag af hensyn til optimalt sidehold



El-betjente vinduer





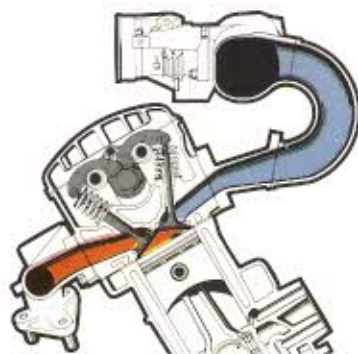
## Sikkerhed ved et automobil er et spørgsmål om ydelsesreserver

Ydeevne er for BMW intet mål i sig selv. Derimod forudsætningen for mobilitet. Hastighedstilpasningen er uadskilleligt forbundet med at køre bil. Thi færdslen kræver skiftevis hurtig og langsom bevægelse samt tilpasning og tilpasningsformåen af trafikkanterne. Det er lettere og sikrere med et stærkt end med et svagt automobil. Ved kørsel med 80 km/t behøver man ved samme hastighed med et stærkt køretøj måske 300 m til at overhale en 20 m langt lastvognstog, men med et svagt 500 m eller mere. Det er overhalingslængden, der beviser, hvor vigtig store ydelsesreserver er.

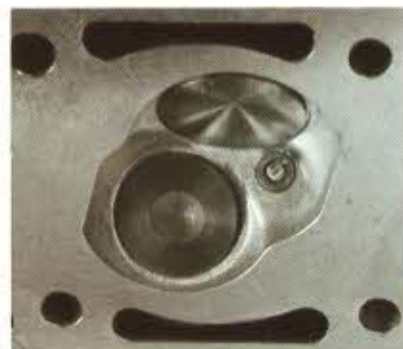
### BMW 6-cyl. — en motor med en enestående kombination af høj ydelse — elasticitet — gangkultur og økonomi

Enhver BMW motors fascinerende ydeevne er resultatet af kostbart teknisk fysisk grundarbejde og af stor sportslig erfaring. Fordi udover en første classes basiskonstruktion er en mængde konstruktive enkeltheder såsom gasføring, forbrænding ventiler og knastaksel, krumtapaksel, smøre- og kølesystem el-system og tænding nødvendige for at gøre racermotorer holdbare ved en ydeevne, der er langt mere end dobbelt så stor som den normale ydeevne.

Dette motortekniske detailkendskab er nøglen til BMW motorens usædvanlige gunstige ydelsesforløb og standard drejningsmoment, den kultiverede og turbineagtige ydelseskaraktistik i hele omdrejningsområdet, den fremragende omdrejningsvillighed og frem for alt den i forhold til motorvolumen og ydeevne overlegne økonomi.



1. BMW transmissionens gasføring- og forbrændingsafløb: Gaskanalerne er ordnet således, at en fremragende skylning og fyldning opnås. De gennem den overliggende knastaksel styrede, V-form hængende ventiler er placeret i den gunstigste vinkel til gasstrømmen.



2. Ydermere opnås på grund af det 3-kuglelvirvelformede forbrændingsrum en optimal blandingsvirvel og en „blød“ forbrænding. Resultatet heraf bliver: en egen form for kraft, lav forurening og et lavt benzinforbrug.



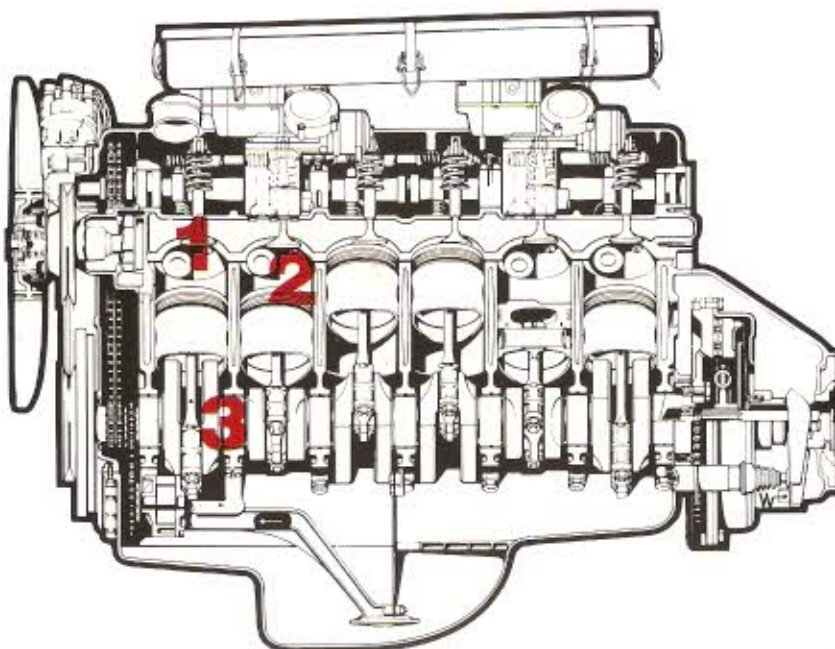
3. En helt fantastisk rolig og turbineagtig motorgang er opnået ved en meget omhyggelig konstruktion og svingningsdæmpning af krumtapakslen.

### Det er det tekniske konceptets resultat, at BMW motorer yder meget ved et lavt benzinforbrug.

BMW automobiler er derfor ved intelligent køremåde usædvanlig økonomiske i alle områder, uden at miste ydeevnen. Og dermed anderledes end de biler, der kun ved afkald på ydeevnen kan være økonomiske.

\*Forbrug ved konstant hastighed

	80 km/t	100 km/t
BMW 3,0 CS	11,8 km pr. l	10,4 km pr. l
BMW 3,0 CSI	11,5 km pr. l	10,2 km pr. l
BMW 3,0 CSL	11,5 km pr. l	10,2 km pr. l



## Motoren er automobilets hjerte. Undervognen er samvittigheden

Et sikkert automobils basis er undervognen. Den må kunne tåle højere hastigheder, end vognen kan køre. Den må derudover også frembyde sikkerhedsreserver, hvis en kritisk situation opstår, hvis kun en undvigelsesmanøvre eller hård opbremsning kan redde situationen. En velkonstrueret undervogn er en teknisk form for livsforsikring.

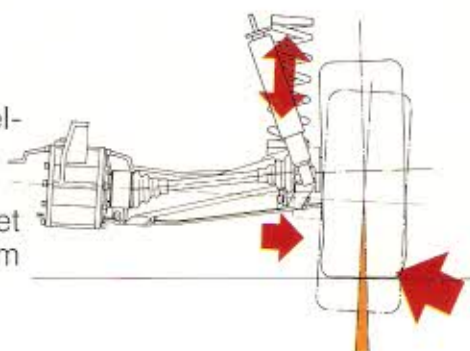
Den tekniske formel for denne livsforsikring hedder BMW undervogn

BMW undervognskonception regnes til verdens ydeygtigste konstruktioner. Den er en væsentlig forudsætning for den suveræne deltagelse i trafikken: Ved hurtig indfletning, ved skift til anden kørebane, i kolonner, kurver, ved bremseprocesser og ved nerveskånende, afslappende kørsel.

BMW undervogn: Den enestående syntese af køresikkerhed og kørekømført til den mest komfortable form af høj ydelse

BMW undervognens ydelse beror på koordination af konstruktiv formåen og usædvanlig omhyggelig afstemning. Derved forbinder en BMW præcise køreegenskaber under såvel ligeudkørsel som kurvekørsel med et nyt mål af kørekømført og kørekultur. En BMW viser, at

usædvanlige køreegenskaber ikke må betales med en nedsættelse af komforten.



Fodfæste er ved BMW undervogn ikke et spørgsmål om tilfældighed, men om programmering

Hvert enkelt hjuls beliggenhed og position indstiller sig efter et forkonstrueret afstemningsprogram på enhver køre- og vejsituation. Resultatet: den bedst mulige sideføring ved enhver form for styrekorrekationer og optimalt fodfæste under alle betingelser.

Et eksempel: Ved drejning ind i kurvekørsel og baneskit ved høj hastighed på lige veje opretholder det hjul yderst i kurven et af kurvehastigheden tilpassede skred. Undervognen udvikler derved stor sideføringskraft i kurver og tillader nu en høj tværaceleration.

BMW coupé har et overordentligt ydeygtigt bremsesystem, der i enhver situation fuldt ud udnytter undervognens fremragende fodfæste.



BMW coupé har et dobbelt 2-kreds bremsesystem, indvendigt ventilerede skivebremser på alle 4 hjul, en bremsekraftforstærker og en reduktionsventil, som docerer bremsekraften til baghjulene. En overbremsning undgås. Håndbremsen virker på en supplerende, med baghjulenes skivebremser kombineret bremsetromle.



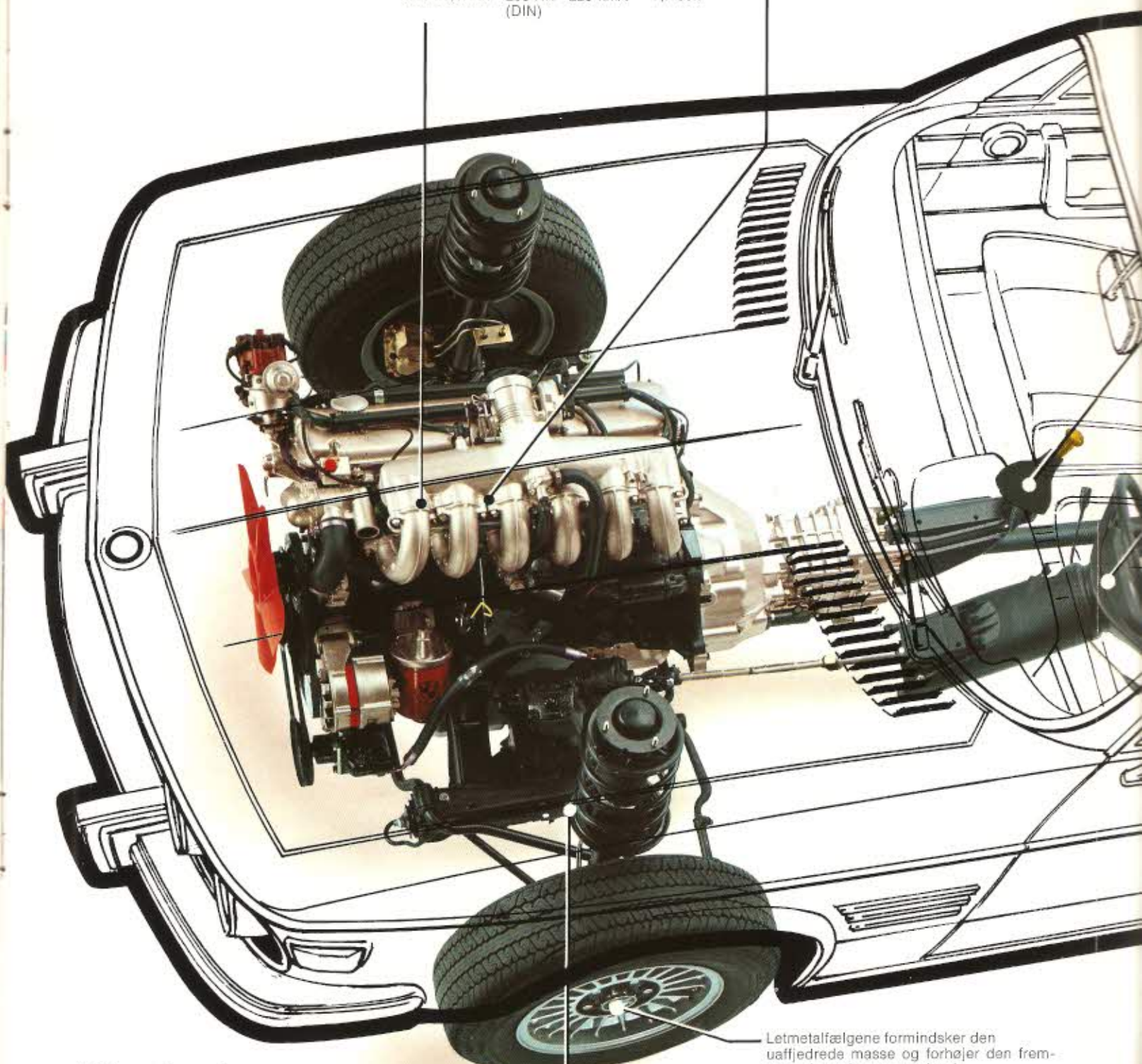
**BMW coupé's motor: 6 BMW cylindre er ingen motor-, men en kvalitetskategori**

Den væsentligste forudsætning for køreglæden i en BMW coupé og dens forhold til køresikkerhed og kørekultur er en af verdens mest kultiverede motorer: BMW 6 cylinderen. En kombination af høj ydelse, elasticitet, gangkultur og økonomi.

BMW 3,0 CS's motor er udstyret med 2 Register-karburatorer. BMW 3,0 CSI har elektronisk styret benzinindsprøjtning.

	Ydelse	Tophastig- hed	fra 0-100 km/t
BMW 3,0 CS	180 HK (DIN)	213 km/t	8,2 sek.
BMW 3,0 CSI	200 HK (DIN)	220 km/t	7,7 sek.

Når en BMW 3,0 CSI acclererer fra 0-100 km/t på 7,7 sek. nås denne hastighed på 12 sekunder med familie, fuld oppakning og tank. Den afværger også stress-situationer i det kritiske overhalingsområde mellem 70 og 100 km/t.



**BMW coupé's undervogn:**  
**Køresikkerhed er intet abstrakt begreb. Køresikkerhed lader sig konstruere.**

BMW undervogns kombination regnes til de ydedygtigste, dvs. køresikreste konstruktioner i verden. Denne konception er for de nye BMW coupé blevet grundlæggende bearbejdet og afgørende forbedret. Resultatet: Den mest komfortable for høj ydelse.

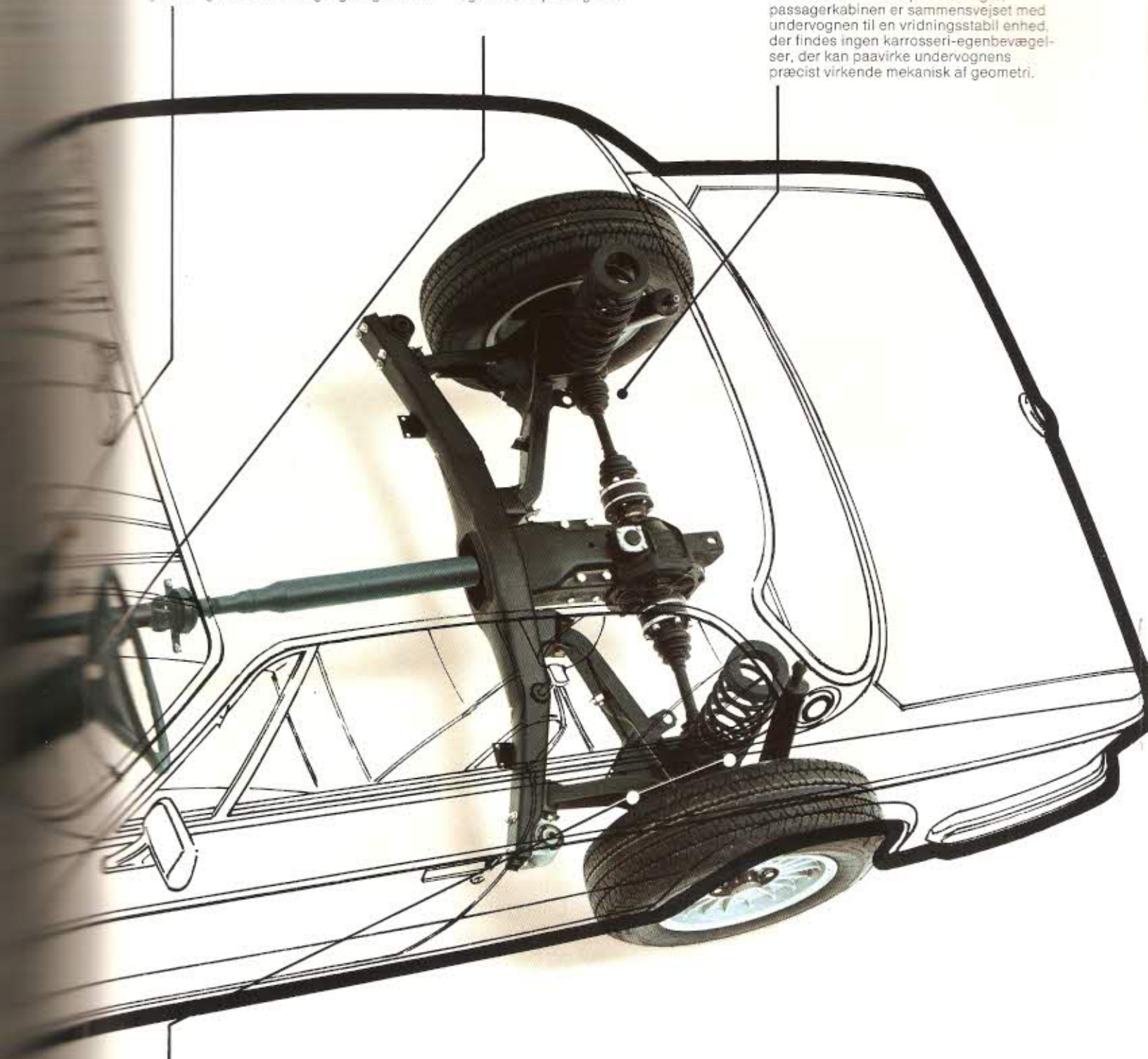
BMW coupé har 4 af hinanden uafhængigt ophængte hjul.  
Foran: Bagudrettede fjederben med tværarme, højt placerede skruefjedre, krægningsstabilisator.  
Bag: Skråtstillede bagudrettede triangelarme med skruefjedre.

Letmetalfælgene formindsker den uaffjedrede masse og forhøjer den fremragende undervogns vejgreb.

Den godt inddelte, fuldsynkroniserede firetrins gearkasse, den korte og præcise gearstang tillader et hurtigt og let gearskift.

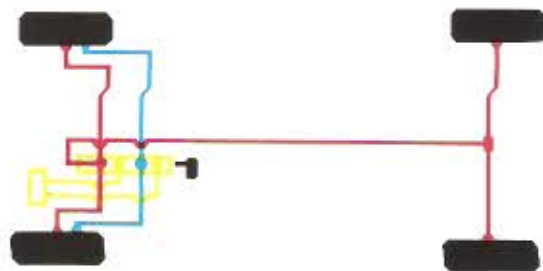
Ved den nøjagtige, men letgængende styring med servo er en præcis styring mulig også ved høj hastighed.

Karosseri-Udformningen opfylder konstruktive maksimalkrav, karosseriet er formstift overfor alle paavirkninger, passagerkabinen er sammensvejet med undervognen til en vridningsstabil enhed, der findes ingen karosseri-egenbevægelser, der kan paavirke undervognens præcist virkende mekanisk af geometri.



For BMW er køresikkerhed ikke et spørgsmål om vej kvalitet. Selv ved store vej ujævnheder lader afjedringen også under tryk i kurve f. eks. hvert enkelt hjul fjedre uafængigt af hinanden. Hvert hjul opfylder således upåvirket sin vejgrebsfunktion.

Ved det dobbelte 2-kreds-bremsesystem er sikret, at den fulde bremsevirkning i alle tilfælde bliver bevaret der, hvor den er vigtigst: på forhjulene. Trykkraften bliver forstærket 4,3 gange ved servo-bremser.



**Ved BMW har sikkerhed system:  
I ekstremtilfælde giver en BMW ikke op, men efter.  
Under kontrol**



Hos BMW er beskæftiget 12.000 mennesker med systematisk at opbygge automobiler. Men de gør det først, når en række specialister systematisk har skilt BMW automobiler ad. I BMW-karosseri-forsøg bliver den eksakte tidsammenhæng mellem køretøjsdeformation og effekten af sikkerhedsmålsætningen forsket, testet og forbedret til det perfekte.

For en BMW kabine er ikke kun passagerkabine, men også sikkerhedscelle

Resultatet af det usædvanlige systematiske arbejde med BMW er en sikkerhedskombination for automobiler: BMW livsbevarelsessystem. En mængde på hinanden afstemte enkeltmålestokke, der trinvis suppleres i virkning.

**1.** BMW coupé har deformerbart stødabsorberende front- og bagparti.

**2.** Passagerkabinen har indbygget styrtbøjle for og bag.

**3.** Motorhjelmen er konstrueret således, at den brydes tilsigtet, afværger stødenergien og ikke ødelægger frontruden.

**4.** En særlig konstrueret kardantunnel og et stift funktionsområde sørger for, at motor og gearkasse ved frontalsammenstød bliver skubbet skråt ned under kabinen.

**5.** Dørene har sikkerhedslåse som ved frontalsammenstød

forbliver lukkede og lader sig åbne igen.

**6.** Sikkerhedsratstammen og styretøj ligger bagforakslen, altså uden for deformationszonen.

**7.** Benzintanken ligger i en beskyttelseszone.

**8.** Den samlede kabine er polstret energiabsorberende. Fremspringende punkter og greb er elastiske og deformerbare.



Karosseriet er passagerkabine og sikkerhedscelle. Det er konstrueret således, at stødenergien ved evt. ulykker bliver opfanget i front- og bagpartiets deformationszoner og sikkerhedscellen forbliver uberørt. I kostbare forsøgsrækker ved BMW blev front/bag, front/side og front/

front sammenstød gennemprøvet. Som forudberegnet er det altid bagage og motorrum, der deformeres. Sikkerhedscellen bevares intakt, døre og vinduer kan åbnes.



4-egget sikkerhedsrat med stor stødpude



Polstret instrumentbræt



Sikkerhedsdoerlaase, der forbliver lukkede ved kollisioner

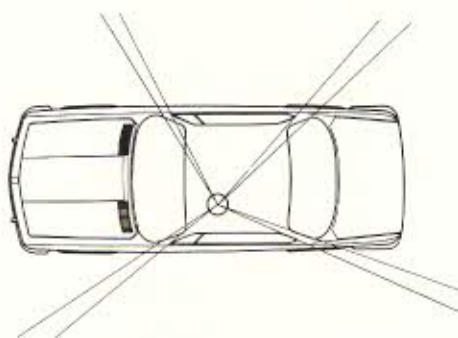


3-punkts rulle-sikkerhedssele

Ved BMW køber De sikkerhed. Giv den ikke fra Dem

Systemtilbuddet ved en BMW's sikkerhed kan kun påvirke ulykkesstatistikken evolutionært. Det ligger i Deres magt at forbedre den revolutionært. Deformerbare zoner er kun noget værd, når forsædepassagererne er spændt fast. En påspændt sikkerhedssele er ikke udtryk for angst, men for intelligens. Og intelligens har aldrig været umandigt.

Sikkerhed er ikke kun en teknisk sag, men også fornuft



Se og bliv set

Fremragende udsyn gennem store vinduesflader med små døde synsvinkler ved bevidst smalle og sikre udformede tagdragere for og bag. Som supplement dertil er bagruden opvarmelig. 4 lysstærke Halogen-lygter sørger for det gode lys om natten.



Reservepærer og -sikringer er i værktøjskassen.



## Kontinuitet som succesprincip

Bayerische Motoren Werke AG's historie begynder med en højdeverdensrekord for fly motorer – altså en sportslig begivenhed.

Efter denne start fylder BMW succes'er sportens annaler; et ubestikkeligt tegn på et stadigt forbedret forhold

mellem mennesker og maskiner.

Dette konstruktive ideal bragte stadig dygtigere, mere kultiverede og sikrere automobiler. Og i de sportslige konkurrencer stadig nye toppræstationer, titler og pokaler.

Der findes næppe et bedre eksempel for denne frugtbare vekselvirkning end Mille

Miglia dobbeltsejren 1941 – basis var den legendariske BMW 328 – og BMW 3.0 CSL i motorsportsversion: Vinderen af den store gr. II i europamesterskabet 1973.



Sport og serie: Årsag og virkning

Et konstruktionsteams oplevelse at forberede væddeløbsbiler til konkurrencer mange gange under de ugunstigste forhold præger teamets indstilling og adfærd på en enestående måde. Begejstringsevnen, som dette team præsterer, når det under indtryk af sportslige konkur-

rencer fremkalder løsninger, idéer og organisationstalent,

er basis for en enestående indstilling til automobiler.



Resume: Hvis man spørger os, hvordan vi tænker om sporten, vil vi svare: at tænke er hos os en sport, BMW automobilerne beviser det.





BMW 3,0 CSL med special letbygget karrosserie. Front- og hækspoiler samt luftledeprofil foran er standardudstyr.

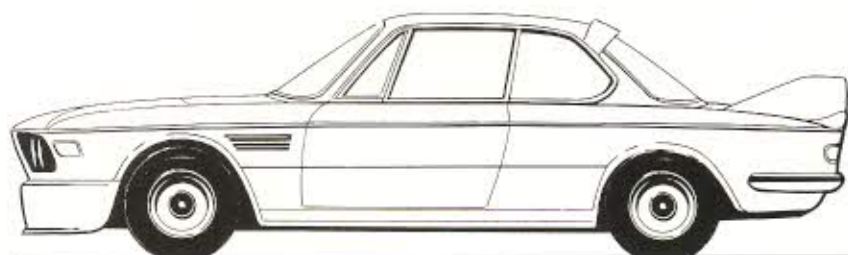
Luftledeprofilen over bagruden og hækspoileren er ikke monteret, men ligger i en „racingpakke“ i bagagerummet.



#### BMW 3,0 CSL:

Motorhjelme og dørpladerne er af letmetal. Motorhjelmen låses ved udvendige sikringsbolte. Bagklap af stålplade med huller i underpladen for montering af hækspoileren. Forrude af special lamineret glas. El-opvarmet bagrude. Dør- og sideruder af hærdet Sikuritglas. Forkromede kanter på kanten af skærmens hjuludskæringer. Ingen kofanger foran og ingen kofangerhorn bag på. Bageste kofangere er af vægtreducerende sort kunststof uden gummi-profil. Hækspoiler af glasfiber-forstærket kunststof med kantliste, blødt gummi. Luftledeprofilen på forreste kofangere er af sort integralgummi.

## BMW 3.0 CSL – En europamesters anatomi

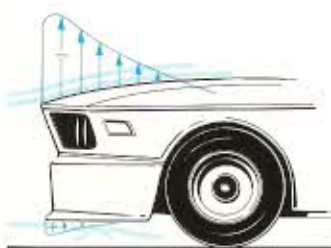


Den er forberedt til videregående tuningsarbejder ved vægtbesparelser og tekniske enkeltheder og gøres færdig til de sportslige entusiaster, der også vil deltage med køretøjet i sportsarrangementer. Special-coupé'en er naturligvis fuldt egnet som brugsvogn. Man behøver ikke at transportere den på trailer til arrangementerne.

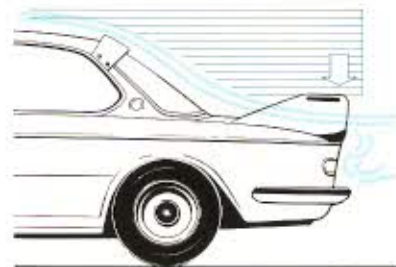
Enden på en bagvaskelse  
BMW 3,0 CSL's aerodynamiske hjælpemidler er ikke blot moderne tilbehør, men funktionelle midler til vore motorsports-coupé'ers forbedring. Disse aerodynamiske foranstaltninger er ikke udviklet til gadefærdslen, selv om forbedringerne af den aktive sikkerhed også ville være af betydning ved almindelig kørsel: ved reducere af opdriften og side-

vindsfølsomhed, ved forbedring af luftmodstandskoefficienten og dermed benzinsbesparelse. Disse aerodynamiske hjælpemidler er udformet og testet ved det

omhyggeligste forsknings- og udviklingsarbejde til efterhomologering af væddeløbscoupé'en til europamesterskabsløbene for den store gr. II.



Resultatet af CSL'ens aerodynamiske tilbehør er et forhøjet vejgreb og derved en forbedret stabilitet af køretøjet samt en reducere af luftmodstandskoefficienten til 16%. Det svarer i en CSL til en motorcykel på 50 DIN HK.  
Grundet frontspoileren opnås en betydelig reducere af forakslernes opdrift. Det højere vejtryk bevirker et endnu bedre vejgreb ved kurvekørsel og en endnu ringere følsomhed mod sidevind, specielt ved blæst, på broer i skovområder og ved forbikørsel af lastvogne. Hjælpen bag lader ikke luftstrømmen afribe for tidligt og ukontrolleret og forbedrer derved betydeligt luftmodstandskoefficienten betydeligt. Luftledeprofilen ved tagbagkanten



forhindrer luftstørens afrivning og leder luftstrømmen til hækspoileren. Det derved opståede dynamiske baghjulstryk forhøjes endnu engang ved luftstrømmens afgang fra bilens bagende.

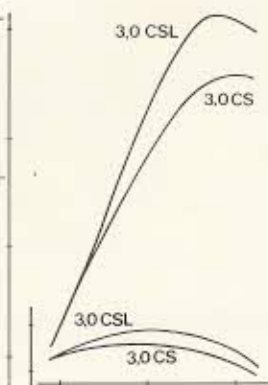


## BMW 3.0 CSL: Teknik

Motoren: BMW 3,0 CSL er en modifikation af 3,0 CSI-eren. Denne modifikation var nødvendig for at kunne deltage i konkurrencekørsel i gr. II mellem 3 liter og 5 liter's

volumen. Volumen på 3,153 ccm er resultatet af en optimeringsproces mellem ydelse og drejningsmoment. CSL'ernes undervogn, affjedring og dæmpning er omhyggeligt afstemt i forhold til den høje ydelse og lette vægt. Karrosseriet er sænket 20 mm. Derved opnås et

CSL motoren yder 206 DIN HK (152 kW) ved 5600 o/m, i max. drejningsmoment 29,2 kpm (292 Nm) ved 4000 o/m og accelererer fra 0-100 km/t på 7,1 sek. Top-hastigheden er på 220 km/t.





lavere tyngdepunkt og ringere niksvingninger.

BMW 3,0 CSL har som standardudstyr de til motorsport beregnede Bilstein-gastrykstøddæmpere. Disse dæmpere besidder selv ved den hårdeste belastning en fantastisk effekt, der kan forstærkes ved hjælp af

hydrauliske oliestøddæmpere. Ydermere er vognen forsynet med progressive og hårdere skruefjedre. I kraft af denne nye fjederdæmperafstemning og ringere niksvingninger bortfalder stabilisatorerne for og bag.

Til supplering af dette omhyggelige afstemningsarbej-

de er BMW 3,0 CSL forsynet med et 25% spærredifferentiale 7J x 14 H2.

letmetalfølge og Michelin 195/70 VR 14 XWX radialdæk.





## BMW 3.0 CSL: Udstyr

---

Det indre udstyr i BMW 3,0 CSL er tilpasset vognens sportslige egenskaber. CSL'eren har special-skålsæder med en kraftig

polstring med overordentlig høj komfort. De skålformede enkeltstæder bagi er af samme materiale og svarer i udformning til BMW 3,0 CS/CSi. Interiørets saglige sportskarakter er også tilpasset dørside- og tagbeklædnings sorte kunstlæder sammen med gulvmåtterne.

Sædernes sorte, luftige og slidstærke betræk kan kombineres med farvetilpasset kunstlæder. Ryglænene er indstillelige.





BMW 3,0 CSL har endvidere som ydre kendetegn i hoftehøjde en smal sort, mørkeblå eller mørkegrøn streg tilpasset grundfarven.

I farverne Polaris (sølv metallic) og Chamonix (hvid) kan BMW 3,0 CSL uden merpris leveres med en trefarvet „signalstreamer“.

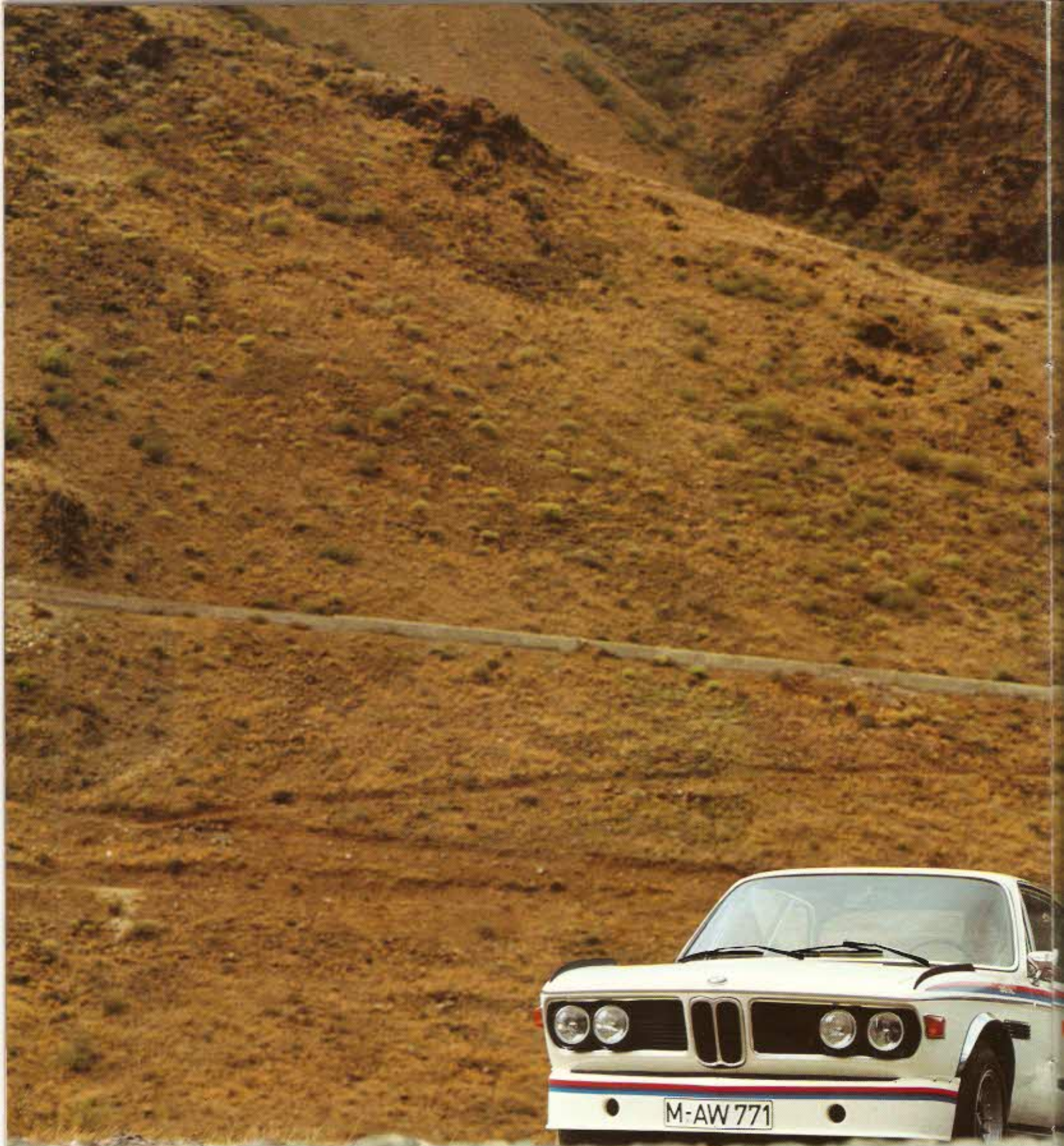
Selvfølgelig kan BMW 3,0 CSL udstyres efter særønsker.

BMW 3,0 CSL kan udstyres som en „By-version“, staldøre og -motorhjælm, indvendig motorhjælmlås, forkromede kofangere med gummipuder, normal forrude og CSI undervogn. Ligeledes

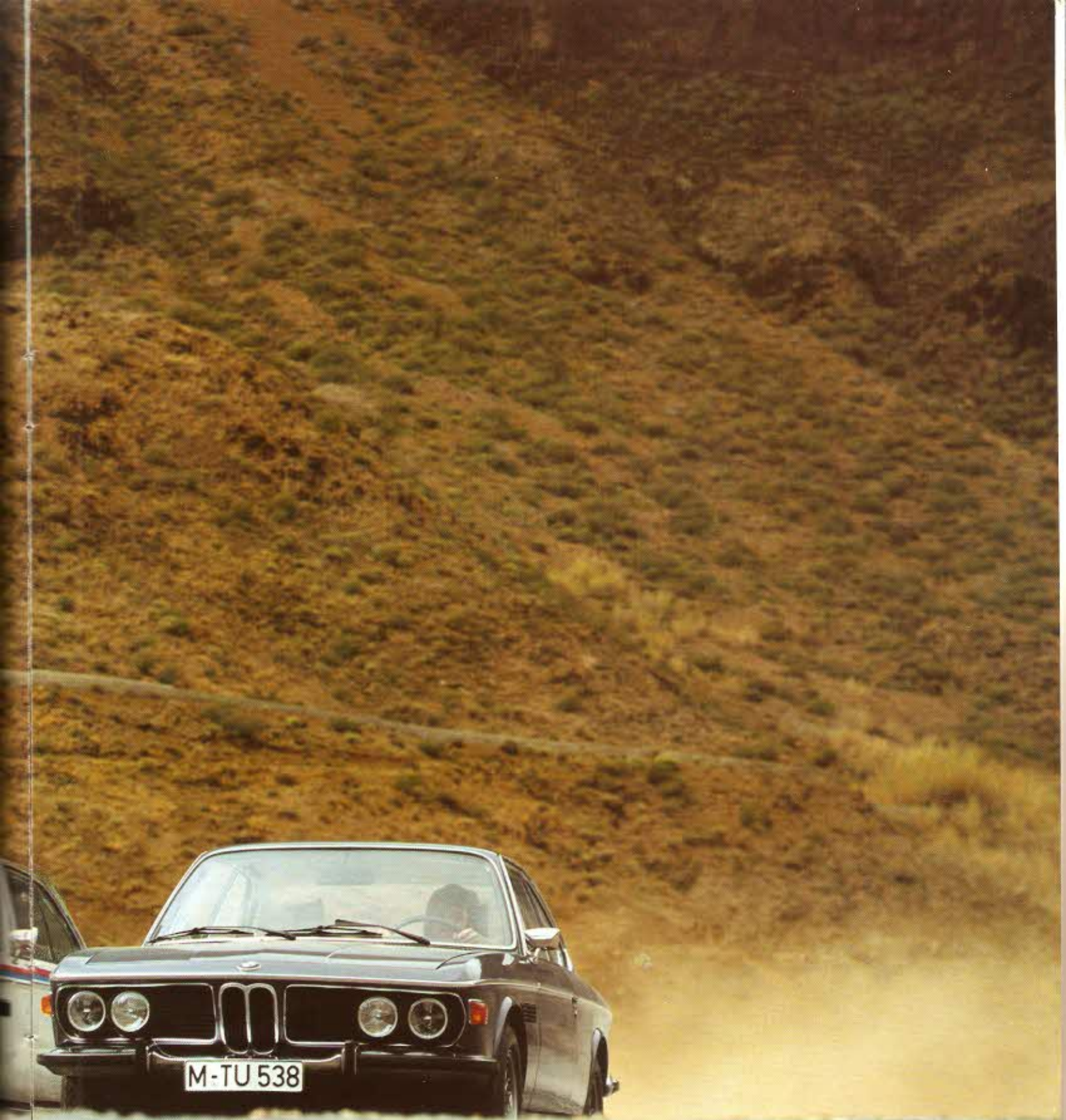
kan man ved hjælp af forskelligt ekstraudstyr fra CSL udstyre vognen individuelt: air condition anlæg med tonede ruder, servostyring, el-rudeoptræk for og bag m. m.

Det læderbetrukne sportsrat er standardudstyr og understreger denne vogns ganske specielle særpræg.





Erfaringsmæssigt vurderer mennesker deres omgivelser ud fra samme værdinormer, som de selv udstråler. Det er derfor forståeligt, at føreren identificerer sig med sit køretøjs egenskaber, og at automobilet så at sige repræsenterer sin ejer.



At dynamiske, mobile og handy egenskaber også kan gælde for et automobil beviser BMW coupé. Og at vitalitet og sportsligt temperament ikke har meget med alder at gøre, bekræftes af køberne.



# Specifikationer

## BMW 3.0 CS

## BMW 3.0 CSI

## BMW 3.0 CSL

### Mål og vægt

Formsluttet sikkerhedskarrosseri med deformerbart for- og bagparti, 2-dørs coupe, sammensvejet med chassiset, forstærket tag		
Længde 4660 mm, bredde 1670 mm		Længde 4630 mm, bredde 1730 mm
Højde 1370 mm, akselafstand 2625 mm		
Sporvidde foran 1446 mm, bag 1402 mm		Foran 1470 mm, bag 1426 mm
Vendelidiameter 10,5 m, dørbredde 1050 mm, sædebredde foran 580 mm, sædebredde bag, dobbelt sæde 1205 mm, skulderbredde for 1375 mm, skulderbredde bag 1350 mm, bagagerum ca. 450 l, benzintank 72 l, 8 l reserve.		
Egenvægt 1400 kg (aut. 1420 kg)	Egenvægt 1420 kg	Egenvægt 1165 kg
Belastning 370 kg	Belastning 350 kg	Belastning 485 kg
Tilladt totalvægt 1790 kg		Tilladt totalvægt 1650 kg

### Motor, transmission og ydelse

6 cylindret, 4-takts rækkemotor foran, letmetal topstykke, 3-kugleformede hvirvelstramforbrændingsrum med volumenkoncentration omkring tændrør, overliggende 4-lejret knastaksel, parallelt forsatte, IV-form hængende ventiler, dobbelt kædetrækker; svingningsdæmpet krumtapaksel med 7 hovedlejer og 12 kontravægte, drejningsdæmpet, vandkølet med termostatstyret ventilator. Trykomlæbsmøring. Hovedstrømsoliefilter med overtryksventil.		
Volumen 2965 ccm Slaglængde 80 mm Boring 89 mm Ydelse 180 DIN HK ved 6000 o/m Drejningsmoment 26 mkp ved 3700 o/m Kompression 9,0:1	Volumen 2965 ccm Slaglængde 80 mm Boring 89 mm Ydelse 200 DIN HK ved 5500 o/m Drejningsmoment 27,7 mkp ved 4300 o/m Kompression 9,5:1	Volumen 3153 ccm Slaglængde 84 mm Boring 89,25 mm Ydelse 206 DIN HK ved 5600 o/m Drejningsmoment 29,2 mkp ved 4200 o/m Kompression 9,5:1
2 registerkarburatorer Zenith 35/40 INAT med undertryksstyret 2 trin, automatisk choker	Bosch indsprøjtningsanlæg med elektronisk styreenhed, automatisk choker	
Strømfordeler med omdrejningsbegrænsere, med centrifugal og vacuumforstilling	Strømfordeler med omdrejningsbegrænsere og centrifugalforstilling	
Vekselstrømsgenerator 12 volt, 630 watt	12 volt, 770 watt	12 v, 36 ah
Batteri 12 v, 55 ah		
4-trins gearkasse fuldsynkroniseret I 3,855; II 2,202; III 1,401; IV 1,0; R 4,3		
Bagtøjsudveksling 3,45:1	Bagtøjsudveksling 3,25:1	Spærredifferentiale med 25%
Tophastighed 213 km/t (BMW 3.0 CS aut. 207 km/t) acc. 0-100 km/t 8,2 sek. Benzinforbrug efter DIN 70030; 11,2 l/100 km	Tophastighed 220 km/t acc. 0-100 km/t 7,7 sek. Benzinforbrug efter DIN 70030; 10,9 l/100 km	Tophastighed 220 km/t acc. 0-100 km/t 7,1 sek. Benzinforbrug efter DIN 70030; 10,9 l/100 km
Gennemsnitligt benzinforbrug 9,6 l/100 km ved 100 km/t 8,5 l/100 km ved 80 km/t	Gennemsnitligt benzinforbrug 9,8 l/100 km ved 100 km/t 8,7 l/100 km ved 80 km/t	Gennemsnitligt benzinforbrug 9,8 l/100 km ved 100 km/t 8,7 l/100 km ved 80 km/t

### Hjulophæng og bremses

Hjulophæng foran: enkelt hjulophæng i fjederben med skruetjeder og progressivt virkende ekstra gummitjeder	
Krængningsstabilisatorer	Gastrykstøddæmpere
Sikkerhedsratstamme, ZF-Kugelmutter, servo-styret; Totaludveksling 18,1:1	ZF-Gemmer styretøj med Globoid snekke o tandhjul, Totaludveksling 18,9:1
Letmetalsportsfælge 6J x 14 H2	Letmetalsportsfælge 7J x 14 H2
Stålraddialdæk 195/70 VR 14 med slange	Stålraddialdæk 195/70 VR 14 XWX med slange
Dobbelt 2-kreds bremse system med servo, reduktionsventil bag; for: 4 stempel-saddet skivebremse med automatisk efterstilling og indvendig ventilation; bag: festsaddet skivebremse med automatisk efterstilling og indvendig ventilation, skivediameter 272 mm, mekanisk virkende Duo-servo tromlehåndbremse, 160 mm i diameter	

### Udstyr

Varme og ventilation: vandtemperatur afhængigt friskluftvarmeapparat, lydløs 3-trins blæser, lufttilførsel uafhængig af kørehastighed, hurtigt virkende varmeapparat, fodrumsopvarmning foran med retningslameller, delrosterdyser til forruden, frisklufttilførsel gennem luftgitter med indstillelige lameller, udluftning gennem udtag i de bageste bagstolpe.	
Kofangere beklædt med gummilister, kofangerhorn for og bag, forkromede lister i hele vognens længde, motorhjul med fjederhold og sikkerhedsåseanordning, foran fuldt nedrullelige sideruder bagruder betjenes elektrisk.	Front-Heckspoiler, luftledeprofil på forskærme (yderligere luftledsarrangeringer i bagagerummet), uden kofangere foran, matsorte bagtil, letmetal motorhjul og dørbeklædning, speciel motorhjulslåseanordning, forkromede lister ved hjuludsnitene, farvestriber på siderne.
Hulrums- og undervognsbehandlet, el-bagrude, tonet ydre bakspejl.	
Instrumentbræt med speedometer, kilometer- og triptæller, kølevandstemometer, omdrejningstæller, quartz, benzintæller, 4 Halogen forlygter (som automatisk slukkes sammen med tændingen), indbygget lågebaglygte, 2 bakygter, indendørsbelysning, vinduesvisker-vasker automatik med 2 viskerhastigheder og viskerrobot betjenes fra rattet, Motor- og bagagerumsbelysning, trinlås indstillelige instrumentbrætbelysning, kontrollys for benzintågebaglygte, håndbremse og 2-kreds bremseanlæg; bekvem aflægeplads; i det aflåselige handskerum, på instrumentbrættet, i midterkonsollen, kortmapper i dørene, rum til venstre for ratstammen med plads til elektriske sikringer og med stik til opladelig lommelygte. Dørlåse med sikkerhedsklær, forkromet dørtrin, aflåseligt sikkerhedsbakspejl, askebæger i dørene og mellem bagsæderne.	
4-egget rat med stor stødpude og 4 horn-taster; ratkransen betrukket med læder, 400 mm i diameter, trinløst akselt indstilleligt rat.	3-egget sportsrat med blanke eger og hornkontakt i midten. Ratkransen er betrukket med læder 380 mm i diameter
Anatomisk korrekt udformede sæder med indstillelige og aftagelige nakkestøtter, taggreb bag med tøjkrøge.	Sportsskålsæder
Bagi enkelt sæder med nedfældeligt midterarmstøtten, armlæn på dørene med indbygget håndgreb, 3-punkts rulle sikkerhedssele foran.	
Stor værktøjskasse i bagagerumsklappen, tæppebelagt bagagerum, speciel aflægeplads i siderne af bagagerummet.	Special lamineret frontrude
Spærredifferentiale, sportsrat, Halogen lågelygter, kunstlæderpolstring uden merpris læderpolstring, slæskydetag manuelt eller el-betjent, lamineret forrude.	Normal undervogn fra 3.0 CSI, forkromede kofanger bag med gummilister og kofanger horn, hærdet sikkerhedsforrude, stor værktøjskasse i bagagerumsklappen, elektrisk vinduesbetjening bag, CSI/CSI motorhjulslås, servostyretøj, CSI/CSI gulvmåter i velour
Aut. gear med positionsmarkering på instrumentbrættet.	
Elektrisk rudeoptræk foran, tonede ruder med lamineret forrude, velourgulvmåtter for og bag, aflåseligt benzindæksel, klima-anlæg med tonede ruder og lamineret forrude, radio af forskellige fabrikater, lygte-visker-vasker-anlæg, højre ydre bogspejl.	

### Ekstraudstyr

Ret til ændringer i specifikationer og udstyr forbeholdes.

3 32 11 001 7 2/74



BMW — køreglæde

Printed in Western Germany