

BMW 3.0 CSLi, colei che nacque per vincere



In quella preziosissima versione alligierita, che era nata nel 1972 per le competizioni con lo scopo di contenere lo strapotere della Porsche tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio dei Settanta, è quasi introvabile. La BMW 3.0 CSLi è figlia di un periodo che, per le corse, oseremmo definire eroico.

Noi, abbiamo avuto il privilegio di percorrere qualche piacevolissimo chilometro su un esemplare del '73 lungo le strade di un'assolata Minusio. Un'iniezione di adrenalina, già dalle prime brucianti accelerazioni, che ne ha svelato il suo pedigree da sportiva di razza. La CSL è però null'altro se non l'emanazione più nobile di un'intera famiglia di gioielli ingegneristici che, in quegli anni, venne commercializzata per attrarre un pubblico d'alto lignaggio, in un contesto storico-economico in pieno fermento evolutivo.

Il modello ► Anche la nostra auto apparteneva alla nobile casata che si fregiava della sigla progettuale E9, realizzata dalla Casa bavarese tra il 1968 e il 1976. Quest'ultima, era costituita dalla 2.8 CS, 3.0 CS, 3.0 CSi, 3.0 CSL e 3.0 CSLi. Con le consorelle berline della serie E3, formava la dinastia (non ufficialmente riconosciuta) delle Neue Sechs (o New Six), poiché impiegava una nuova generazione di propulsori a 6 cilindri abbinata al resto della meccanica derivata dalle Neue Klasse.

La genesi ► La serie E fu una riprogettazione della 2000 CS. Fu ideata per conquistare un segmento di mercato più elevato, mitigando parzialmente la malasorte che era toccata alla 3200 CS e alla BMW-Glas 3000 V8. Oltre al motore, furono riallestiti gli interni e ridisegnata l'unica parte di carrozzeria che aveva suscitato perplessità: il frontale. Quest'ultimo, opera di Giovanni Michelotti, diede



notevole slancio a tutto il corpo vettura. La prima variante della E9 (che molti definirono come la traslazione coupé della E3, anche se questo non era completamente corrispondente al vero) fu la 2800 CS del 1968, equipaggiata con un 6 cilindri monoalbero da 2'788 cm³ (170 CV) alimentato con 2 carburatori.

Il retaggio ► Sull'onda del successo ottenuto, seguirono la 3.0 CS e la 3.0 CSi del 1971. Entrambe avevano una cilindrata maggiorata a 2'986 cm³ ma, mentre la prima manteneva i carburatori (180 CV), la seconda sfoggiava un impianto a iniezione meccanica (200 CV).



La nostra vettura ► La splendida 3.0 CSLi del 1973 che abbiamo avuto il privilegio di fotografare, è parte della collezione in dote al Garage Rivapiana di Minusio, concessionario ufficiale BMW. Fu proprio questa filiale a venderla quand'era nuova (e in seguito a ritirarla). È caratterizzata da quelle soluzioni che furono impiegate per rendere il modello adatto ai circuiti e fungere da base di partenza per gli esemplari impiegati nel Campionato Europeo Turismo. "L" stava per "leicht", leggera, perché aveva una carrozzeria cui erano stati tolti 130 kg grazie all'impiego di cofani e portiere in alluminio, all'utilizzo di finestrini e lunotto in plexiglas e all'eliminazione di parte del materiale fonoassorbente. In principio, il modello adottava lo stesso motore a carburatori (più facili da regolare in gara dell'iniezione meccanica) da 180 CV della CS ed era riconoscibile per i passaruota cromati, i paraurti più sottili e verniciati di nero opaco e la strip adesiva laterale nera. L'allestimento interno, a parte i sedili sportivi in pelle e tessuto e il volante "racing", era identico a quello delle consorelle meno evolute.

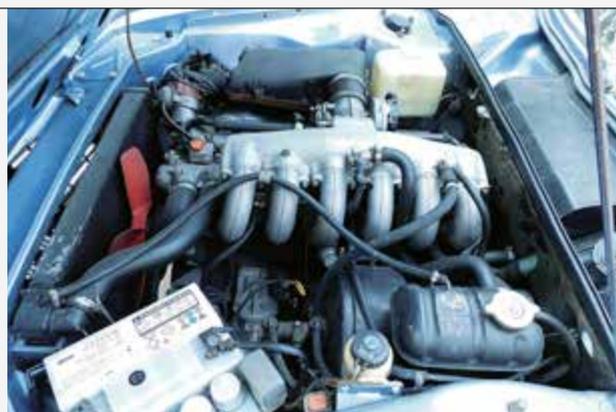
► Nel 1972 la Casa di Monaco introdusse la CSLi, equipaggiata da un'unità di cilindrata incrementata da 2'986 a 3'003 cm³ (per ottenere l'omologazione nella categoria "oltre 3 litri"), alimentata a iniezione elettronica, da 200 CV. Alla

fine del 1973, anch'essa subì una profonda evoluzione: il propulsore da 3 litri fu rivisto in profondità e portato a 3'154 cm³, con potenza massima cresciuta di poco (206 CV). Per migliorare l'efficienza aerodinamica venne sviluppato un kit comprendente una parziale carenatura del sottoscocca, l'eliminazione dei paraurti, spoiler anteriore, alettone posteriore (di grandi dimensioni) e deflettore sulla parte posteriore del tetto.

di Elias Bertini



SCHEDA TECNICA



Telaio: scocca portante con portiere e cofani in alluminio
 Motore: 6 cilindri in linea
 Cilindrata: 3'154 cm³
 Alesaggio x corsa: 89,3 x 84 mm
 Rapporto di compressione: 9,5 : 1
 Potenza massima: 206 CV
 Distribuzione: monoalbero a valvole in testa (2)
 Alimentazione: iniezione Bosch D-Jetronic
 Velocità massima: 220 Km/h
 Cambio: meccanico a 4 marce
 Passo: 2'610 mm
 Carreggiata: ant. 1'450 mm, post. 1'415 mm
 Peso a vuoto: 1'270 kg

Tramite il servizio BMW Classic ogni cliente può disporre di oltre 60mila pezzi di ricambio originali presso le concessionarie ufficiali BMW.