



Δελτίο Τύπου

14 Ιουνίου 2011

Κινητήρες BMW Σειράς 3 Sedan: εντυπωσιακή τεχνολογία μέσα από πέντε γενιές οχημάτων.

Το 1975, η σπορ μεσαία BMW Σειρά 3 καθιέρωσε μία νέα κατηγορία με καινοτόμους κινητήρες που άνοιξαν το δρόμο για τεχνολογίες αιχμής.

Μόναχο. Εδώ και 36 χρόνια, η BMW Σειρά 3, συγκρινόμενη με οποιαδήποτε άλλη σειρά μοντέλου, ωφελείται από τη συναρπαστική τεχνολογία των κινητήρων της. Σε χρονικό διάστημα πέντε γενιών, οι κινητήρες της Σειράς 3 έχουν λανσάρει επανειλημμένα πρωτοποριακές τεχνολογίες δημιουργώντας νέα πρότυπα. Οι τετρακύλινδρες και εξακύλινδρες μονάδες, εκπροσωπώντας η κάθε μία την τελευταία λέξη της τεχνολογίας στην εποχή της, αποτέλεσαν τη βάση για την επιτυχία της διεθνώς αναγνωρισμένης σπορ μεσαίας σειράς. Και επιπλέον: με τη δυναμική και άκρως αποδοτική τεχνολογία των κινητήρων της, η BMW Σειρά 3 ίδρυσε μία νέα κατηγορία σπορ οχημάτων και ταυτόχρονα έγινε bestseller στην premium κατηγορία. Κάθε νέο μοντέλο σηματοδοτούσε ένα νέο επίτευγμα, παρά το ότι όλο και περισσότεροι ανταγωνιστές άρχισαν να υιοθετούν τη φιλοσοφία των σπορ, μικρομεσαίων premium sedan.

Πέραν της άριστης συμπεριφοράς, της αξιοπιστίας της πίσω κίνησης (RWD) και ενός συστήματος διεύθυνσης απαλλαγμένου από αρνητικές αντιδράσεις, ο χαρακτήρας της BMW Σειράς 3 διαμορφώνεται μέσα από την τεχνολογία των ισχυρών και προηγμένων κινητήρων της. Ήδη από το 1975, οι τετρακύλινδροι κινητήρες, τους οποίους ακολούθησαν εξακύλινδρες εκδόσεις το 1977, προσέφεραν ένα μέγιστο επίπεδο απόδοσης, συνδυάζοντας υψηλές επιδόσεις με χαμηλή κατανάλωση. Από το model year 2008, αυτά τα πλεονεκτήματα εντάχθηκαν στη φιλοσοφία BMW Efficient Dynamics και αναβαθμίστηκαν περαιτέρω. Σαν αποτέλεσμα, όλοι οι κινητήρες της BMW Σειράς 3 κατέχουν εξαιρετική θέση στο περιβάλλον του ανταγωνισμού.

Στην αρχή υπήρχε ο ισχυρός τετρακύλινδρος κινητήρας.

Τα πρώτα μοντέλα της BMW Σειράς 3 που λανσαρίστηκαν το 1975 είχαν αρχικά τετρακύλινδρους βενζινοκινητήρες. Όλες οι εκδόσεις – BMW 316, BMW 318, BMW 320 και BMW 320i – διακρίνονταν για τις συναρπαστικές επιδόσεις τους. Η κινητήρια μονάδα της BMW 320i με τεχνολογία ψεκασμού καυσίμου και 92 kW/125 hp παρήγαγε τη μέγιστη ισχύ από τους κινητήρες της γενιάς της.

BMW

Corporate Communications

Εκείνη την εποχή, οι αναγνώστες του Ευρωπαϊκού περιοδικού αυτοκινήτου με τη μεγαλύτερη κυκλοφορία ψήφισαν τη μεσαία BMW 320i ως 'το καλύτερο sedan στον κόσμο' στην κατηγορία μέχρι δύο λίτρων.

Από το 1977 με έξι κυλίνδρους: BMW 320/6 και BMW 323i.

Με πλήρως ανανεωμένους εξακύλινδρους κινητήρες, η BMW 320/6 και η νέα κορυφαία έκδοση BMW 323i πλαισίωσαν τη σειρά από το 1977. Και τα δύο μοντέλα κατέκτησαν το κοινό όχι μόνο με τις επιδόσεις τους (BMW 323i με ηλεκτρονικά ελεγχόμενη διαχείριση του κινητήρα και ανάφλεξη με τρανζίστορ, 105 kW/143 hp), αλλά και λόγω της ελαστικότητας και της ομαλής και αθόρυβης λειτουργίας τους. Με συμπαγή δομή και εξαιρετική κατανάλωση, η εξακύλινδρη εν σειρά μονάδα αποτέλεσε πρότυπο. Στα τέλη της δεκαετίας του '70, η BMW 323i έγινε σύμβολο για τους λάτρεις της σπορ οδήγησης. Βελτιωτές, συναρμολογητές και ειδικοί στις μετατροπές γνώριζαν μεγάλη ζήτηση και σχεδόν όλοι οι προμηθευτές δούλεψαν στο top model της BMW Σειράς 3. Μαζί με τους ανανεωμένους τετρακύλινδρους κινητήρες, μία νέα έκδοση, η BMW 315 με 55 kW/75 hp, προστέθηκε στη γκάμα στο δεύτερο μισό του κύκλου ζωής του μοντέλου.

BMW Σειρά 3, δεύτερη γενιά: σπορ επιδόσεις και νέοι Diesel.

Ακόμα και το 'εισαγωγικό' μοντέλο της δεύτερης γενιάς που λανσαρίστηκε το 1982, η τετρακύλινδρη BMW 316 με 66 kW/90 hp και ηλεκτρονικά ελεγχόμενο καρμπυρατέρ, ικανοποιούσε σπορ φιλοδοξίες. Οι δύο εξακύλινδρες εκδόσεις είχαν τεχνολογία ηλεκτρονικά ελεγχόμενου ψεκασμού καυσίμου. Η κορυφαία BMW 323i με 102 kW/139 hp προσέφερε ανώτερες επιδόσεις ενώ, με τη βοήθεια ενός πεντατάχυτου κιβωτίου με χαρακτηριστικά overdrive, είχε μέση κατανάλωση 8,9 lit./100 km. Οι μηχανικοί της BMW ακολούθησαν μία 'σπορ' μέθοδο και στον τομέα της κατανάλωσης καυσίμου. Το 1984, παρουσίασαν το νέο εξακύλινδρο κινητήρα με έμφαση στη ροπή και την οικονομία. Η BMW 325e παρήγαγε 90 kW/122 hp από κυβισμό 2,7-λίτρων με μέτρια κατανάλωση μόλις 8,4 λίτρα απλής βενζίνης στα 100 χιλιόμετρα. Επιπλέον, το πρώτο μοντέλο της BMW Σειράς 3 εφοδιαζόταν αποκλειστικά με καταλυτικό μετατροπέα. Με τη BMW 325e, μία Σειρά 3 απέκτησε μία ακόμα παγκόσμια αποκλειστικότητα – την ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου κινητήρα. Η τεχνολογία αυτή βελτιστοποιεί τον ψεκασμό καυσίμου και την προετοιμασία του μίγματος. Το σύστημα που ελέγχεται μέσω αισθητήρων – και χρησιμοποιούσε η BMW στους αγώνες ήδη από το 1979 – προσέφερε μία πολύ ομαλή λειτουργία που, μεταξύ άλλων, επέτρεπε και τη διακοπή τροφοδοσίας καυσίμου όταν ο οδηγός άφηνε το γκάζι.

Το 1985 κυκλοφόρησε η πρώτη πετρελαιοκίνητη BMW Σειρά 3, η BMW 324d, με τον εξακύλινδρο εν σειρά κινητήρα 63 kW/86 hp να συνδυάζει σπορ επιδόσεις -σπάνιο για Diesel - με τη χαρακτηριστική κατανάλωση ενός πετρελαιοκινητήρα, κάτω από 7,0 l/100 km. Χάρη στην ψηφιακή τεχνολογία των ηλεκτρονικών του πετρελαιοκινητήρα (ηλεκτρονικά ελεγχόμενος ψεκασμός καυσίμου) που λανσαρίστηκε λίγο αργότερα, οι επιδόσεις, η άνεση και η κατανάλωση της BMW Σειράς 3 sedan βελτιώθηκαν ακόμα περισσότερο.

BMW

Corporate Communications

Το 1985 γεννήθηκε ο ισχυρότερος κινητήρας της BMW Σειρά 3: Η BMW M3, της οποίας η αγωνιστική έκδοση έμελε να γίνει αργότερα το πιο επιτυχημένο μοντέλο τουρισμού όλων των εποχών, αντλούσε ισχύ από έναν 4βάλβιδο 2,3 λίτρων με 147 kW/200 hp.

Τρίτη γενιά: υψηλές επιδόσεις, μικρότερη κατανάλωση και VANOS.

Όταν στα τέλη του 1990 κυκλοφόρησε η τρίτη γενιά της BMW Σειράς 3, οι νέοι εξακύλινδροι κινητήρες είχαν δύο εκκεντροφόρους και τεχνολογία 4-βάλβιδων. Αργότερα, λανσαρίστηκε ο μεταβλητός χρονισμός εκκεντροφόρων VANOS στη BMW Σειρά 3, βελτιώνοντας την καμπύλη ροπής και την οικονομία καυσίμου. Ένας ακόμα νέος, εξακύλινδρος έκανε το ντεμπούτο του στο sedan – η μονάδα 2,5 λίτρων, 85 kW/115 hp της BMW 325td, που συνέχισε το σερί επιτυχιών του sport diesel 1993: Κάτω από το καπό της 325tds, ένας νέος εξακύλινδρος Diesel με υπερσυμπιεστή και εναλλάκτη θερμότητας (intercooler) παρήγαγε 105 kW/143 hp με επιτάχυνση 0 - 100 km/h σε 10,4 δευτερόλεπτα. Το 1995, το κέλυφος των εξακύλινδρων κινητήρων έγινε αλουμινένιο. Η BMW 328i με 142 kW/193 hp αναδείχθηκε σε top model της σειράς – με κατανάλωση 8,5 l/100 km, μέτρια τιμή γι' αυτή την κατηγορία ισχύος, εντυπωσίασε με τις επιδόσεις της και σε αγωνιστικό περιβάλλον.

Βελτιωμένη απόδοση στην τέταρτη γενιά.

Στην τέταρτη γενιά της Σειράς 3, η BMW 320d λανσαρίστηκε ως η πρώτη πετρελαιοκίνητη BMW με άμεσο ψεκασμό καυσίμου. Παράγοντας 100 kW/136 hp, άγγιζε τα 207 km/h με μέση κατανάλωση μόλις 5.7 l/100 km. Η σημαντικότερη καινοτομία των εξακύλινδρων βενζινοκινητήρων ήταν το Double VANOS, που προσέφερε πλουσιότερη καμπύλη ροπής, καθώς υπήρχε η δυνατότητα βέλτιστης προσαρμογής της ροής αερίων εισαγωγής/εξαγωγής και της καύσης στις στροφές και το φορτίο του κινητήρα, και μάλιστα σε όλη την κλίμακα στροφών. Από το model year 2000, η BMW Σειρά 3 sedan προσφερόταν με τρεις εξακύλινδρους βενζινοκινητήρες. Η BMW 320i παρέμεινε στη γκάμα και προστέθηκαν η BMW 325i και η BMW 330i, η τελευταία ήταν διάδοχος της BMW 328i. Ο τρίλιτρος κινητήρας 170 kW/231 hp αυτού το μοντέλου έγινε νέο σημείο αναφοράς για την ελαστικότητα, την πλούσια ισχύ, την ομαλή λειτουργία και απόδοσή του – επαναλαμβάνοντας την επιτυχία του προηγούμενου κινητήρα της BMW 328i. Σημαντική ήταν η βελτίωση και του πετρελαιοκινητήρα: Η δομική φιλοσοφία του νέου εξακύλινδρου της BMW 330d με 135 kW/184 hp και 4-βάλβιδη τεχνολογία, άμεσο ψεκασμό, υπερσυμπιεστή με τουρμπίνα μεταβλητής γεωμετρίας και intercooler είχε πολλές ομοιότητες με τον τετρακύλινδρο της BMW 320d. Υιοθετώντας Ψεκασμό Common Rail η BMW αξιοποίησε από νωρίς αυτή την τεχνολογία η οποία μέχρι σήμερα βρίσκεται πίσω από τη βέλτιστη παραγωγή ισχύος και πολιτισμένη λειτουργία των πετρελαιοκινητήρων. Με μέση κατανάλωση 6,7 lit./100 km σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό πρότυπο, η BMW 330d έπιασε τελική 227 km/h, που ήταν υψηλή για μοντέλο diesel εκείνης της εποχής.

Η τεχνολογία VALVETRONIC που λανσαρίστηκε στη BMW το 2001 σύντομα χρησιμοποιήθηκε και σε κινητήρες της Σειράς 3 sedan. Ο πλήρως μεταβλητός έλεγχος των βαλβίδων εισαγωγής έχει αποδειχθεί μέχρι σήμερα άκρως αποτελεσματικός στην αύξηση της κινητήριας ισχύος και τη βελτιστοποίηση της κατανάλωσης.

BMW

Corporate Communications

Πέμπτη γενιά: υψηλότερες επιδόσεις, μικρότερη κατανάλωση.

Όταν λανσαρίστηκε στην αγορά το 2005, το sedan κυκλοφορούσε σε εκδόσεις BMW 330i, BMW 325i, BMW 320i και BMW 320d. Τόσο οι βενζινοκινητήρες όσο και οι πετρελαιοκινητήρες υιοθετούσαν επαναστατικές καινοτομίες. Ο τετρακύλινδρος Diesel της BMW 320d με νέο Ψεκασμό Common Rail δεύτερης γενιάς και υπερσυμπιεστή με τουρμπίνα μεταβλητής γεωμετρίας παρήγαγε 120 kW/163 hp. Όπως ο τετρακύλινδρος 110 kW/150 hp, και οι δύο εξακύλινδροι βενζινοκινητήρες εφοδιάζονταν τώρα με έλεγχο εισαγωγής χωρίς πεταλούδα γκαζιού VALVETRONIC. Παράγοντας ισχύ 190 kW/258 hp και 160 kW/218 hp στις BMW 330i και BMW 325i αντίστοιχα, προσέφεραν επιδόσεις 6-κύλινδρων σε δύο εκδόσεις ισχύος. Επιπλέον, εισήγαγαν μία ακόμα επαναστατική καινοτομία – τον πρώτο στον κόσμο συνθετικό στροφαλοθάλαμο από μαγνήσιο-αλουμίνιο για κινητήρες μαζικής παραγωγής. Αυτός ο κινητήρας είχε βάρος μόνον 161 kg.

Ο παγκοσμίως πρώτος εξακύλινδρος εν σειρά κινητήρας με BMW TwinPower Turbo, High Precision Injection και αλουμινένιο στροφαλοθάλαμο που είδαμε για πρώτη φορά στη BMW 335i Coupé το 2007, χρησιμοποιήθηκε και στο sedan λίγο αργότερα. Με 225 kW/306 hp από κυβισμό τριών λίτρων, προσφέρει μία νέα διάσταση στην οδική συμπεριφορά, ελκτική ισχύ εφάμιλλη με ενός οκτακύλινδρου ατμοσφαιρικού και απόδοση απaráμιλλη για την κατηγορία επιδόσεων. Επίσης χρησιμοποιεί High Precision Injection, ένα σύστημα άμεσου ψεκασμού καυσίμου δεύτερης γενιάς που παρουσίασε για πρώτη φορά η BMW. Τα πιεζοηλεκτρικά μπεκ τοποθετούνται μεταξύ των βαλβίδων και επομένως πολύ κοντά στα μπουζί, με στόχο την αποδοτικότερη προετοιμασία μίγματος και καύση.

Χάρη στη φιλοσοφία BMW EfficientDynamics, όλα τα τρέχοντα μοντέλα της Σειράς 3 sedan αποτελούν σημεία αναφοράς στις αντίστοιχες κατηγορίες ισχύος.

Η γκάμα κινητήρων της τρέχουσας Σειράς 3 sedan – από τη BMW 316d με 85 kW/115 hp και τη BMW 318i με 105 kW/143 hp μέχρι τη BMW 335i – προσφέρει απόδοση καυσίμου, δυναμική συμπεριφορά και απaráμιλλη προϊοντική ποικιλία. Κάθε μοντέλο της Σειράς 3 sedan θεωρείται πρότυπο στην αντίστοιχη κατηγορία ισχύος, συνδυάζοντας μοναδικά την οδηγική απόλαυση με την κατανάλωση. Η φιλοσοφία BMW EfficientDynamics ανοίγει συνεχώς νέα κεφάλαια στην εξέλιξη των κινητήρων. Το τελευταίο ορόσημο ακούει στο όνομα BMW 320d EfficientDynamics Edition και παράγει 120 kW/163 hp με μέση κατανάλωση μόλις 4,1 l/100 km.

-Τέλος Δελτίου Τύπου-

Το BMW Group

Το BMW Group είναι από τους πιο επιτυχημένους κατασκευαστές αυτοκινήτων και μοτοσικλετών σε όλο τον κόσμο με τις μάρκες BMW, MINI και Rolls-Royce. Σαν μία παγκόσμια εταιρία, το BMW Group λειτουργεί 24 μονάδες παραγωγής σε 13 χώρες και έχει ένα παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων σε περισσότερες από 140 χώρες.

Το οικονομικό έτος 2010, το BMW Group πούλησε 1.46 εκατομμύρια αυτοκίνητα και πάνω από 110,000 μοτοσικλέτες παγκοσμίως. Το κέρδος προ φόρων για το 2010 ήταν 4.8 δισεκατομμύρια ευρώ, με έσοδα που ανήλθαν στα 60.5 δισεκατομμύρια ευρώ. Στις 31 Δεκεμβρίου 2010, η εταιρία είχε παγκόσμιο έμψυχο δυναμικό περίπου 95.500 ατόμων.

BMW

Corporate Communications

Η επιτυχία του BMW Group ανέκαθεν βασιζόταν στη μακροπρόθεσμη συλλογιστική και υπεύθυνη δράση. Ως εκ τούτου, η εταιρία έχει δημιουργήσει οικολογική και κοινωνική βιωσιμότητα σε όλη την αλυσίδα αξιών, ολοκληρωμένη προϊόντική ευθύνη και μία σαφή δέσμευση για τη διατήρηση των φυσικών πόρων, στο πλαίσιο της στρατηγικής της. Σαν επιστέγασμα των προσπαθειών του, το BMW Group κατέχει την πρώτη θέση στη βιομηχανία, στους Δείκτες Βιωσιμότητας Dow Jones τα τελευταία έξι χρόνια.

Διεύθυνση Εταιρικής Επικοινωνίας BMW Group Hellas.

Νίκος Ταγκούλης, Διευθυντής Εταιρικής Επικοινωνίας.

Τηλέφωνο: +30 2109118150, Fax: +30 210 9118007

e-mail: nikos.tagoulis@bmw.gr

Βιβή Δαλάκου, Βοηθός Διευθυντή Εταιρικής Επικοινωνίας.

Τηλέφωνο: +30 2109118151, Fax: +30 210 9118007

e-mail: stavroula.dalakou@partner.bmw.gr