

40 aniversario de la Serie 3 de BMW

Índice.



1. 40 aniversario de la Serie 3 de BMW. (Versión resumida)	2
2. 40 aniversario de la Serie 3 de BMW. (Versión completa)	4
3. Curiosidades sobre el BMW Serie 3.	22
4. Ficha técnica comparativa E21 & F30.	25



40 aniversario de la Serie 3 de BMW

Versión resumida.

El BMW Serie 3 celebra sus 40 años de historia. Cuatro décadas colmadas de éxitos siguiendo el concepto de sedán creado por BMW a mediados de los setenta. Sin duda, una armoniosa combinación entre tradición y modernidad. El BMW Serie 3 es el sedán Premium más vendido del mundo.

El Estadio Olímpico de Múnich fue el escenario escogido para el estreno mundial de la primera generación del BMW Serie 3 (E21), que debutó en julio de 1975. Esta fecha marcó el comienzo de uno de los capítulos más exitosos en la historia de BMW. El diseño de este modelo se caracteriza por sus grandes superficies acristaladas, su afilada silueta y por su imagen característica de BMW, con un frente dominado por la parrilla de doble riñón, señal de identidad de la marca.

Lo que nadie podía imaginar en aquel momento era el rotundo éxito comercial que iba a suponer este modelo. En mayo de 1981, a casi seis años de su lanzamiento, se produjo la unidad número un millón del BMW Serie 3 E21. Este vehículo se convertiría de este modo en el BMW más vendido hasta la fecha, una hazaña que volvería a repetirse en las futuras generaciones.

El primer BMW Serie 3 ya presumía de un comportamiento dinámico intachable y una dirección sin interferencias de la tracción.

El mercado respondió a la implementación coherente de un concepto básico: los motores de elevadas prestaciones se combinaban con la propulsión trasera, una distribución equilibrada de pesos y un chasis avanzado con una sofisticada suspensión. Incluso en 1975, el BMW Serie 3 presumía de un comportamiento dinámico intachable, una dirección sin interferencias de la tracción y un equipo de frenos y de iluminación que garantizaban una conducción excepcionalmente segura y deportiva, independientemente de la situación.

Estos conceptos siguen presentes hoy en la sexta generación del BMW Serie 3 y durante estas cuatro décadas han ido evolucionando. A pesar del notable desarrollo que ha experimentado la Serie 3 de BMW, la idea básica del placer de conducir que se introdujo en el E21 que se encuentra en la actualidad en el Serie 3 F30. Lo cual refleja que después de cuarenta años, este vehículo sigue siendo la referencia en conducción deportiva, ágil y segura.



El afán constante por querer superarse e innovar, sin dejar a un lado la tradición y los valores de la marca, ha definido a las seis generaciones del BMW Serie 3. Todas y cada una de ellas forman ya parte de uno de los capítulos más exitosos de la historia de BMW.



40 aniversario de la Serie 3 de BMW

Versión completa.

Durante las cuatro últimas décadas, el BMW Serie 3 ha vivido en constante evolución sin renunciar a los valores que caracterizan a la marca. Tradición e innovación combinadas con el placer de conducir que ha situado a este sedán en la vanguardia de su segmento: el dinamismo, la propulsión trasera, la equilibrada distribución de pesos y un chasis avanzado. Estos son los cuatro pilares básicos que han definido al BMW Serie 3 durante toda su historia.

El BMW Serie 3 E21, el primero de todos, fue presentado en 1975, y desde el primer momento, causó sensación. En menos de seis años, se convirtió en el modelo de BMW más vendido hasta la fecha; los compradores deseaban conducir esta nueva categoría de vehículos que nació con esta primera generación (E21), el sedán compacto deportivo.

Para ver la primera carrocería de cuatro puertas en un BMW Serie 3 hubo que esperar hasta 1983, cuando BMW sorprendió a todos los aficionados con la presentación de esta nueva variante desarrollada sobre la base de la segunda generación. Adquiría entonces una faceta mucho más práctica pero sin perder ni un punto de deportividad. Con el BMW Serie 3 E30 llegó también el primer BMW Serie 3 Touring y el primer BMW M3 de la historia, un vehículo que desde el primer momento se alzó como la referencia, no solo entre los modelos de su categoría, sino entre los deportivos en general.

Con la llegada del Serie 3 E36 en 1990, BMW volvía a superarse con un producto totalmente nuevo, de estética muy cuidada y moderna, pero que, como hasta la fecha, no renunciaba a las proporciones clásicas de la marca: su alargado cofre, sus cortos voladizos delanteros y traseros y el habitáculo orientando al conductor son rasgos que lo definían y que siguen presentes ahora en la sexta generación. Otra característica que introdujo el BMW Serie 3 E36 y que permanece hoy en día son faros delanteros dobles cubiertos con un cristal.

Un reparto de pesos ideal 50:50 en los ejes delantero y trasero.

Ocho años más tarde, en 1998, llega el BMW Serie 3 E46. A pesar del aumento de tamaño, mantenía el reparto de pesos ideal 50:50 en los ejes delantero y trasero. Esto era posible gracias a la lógica disposición de los elementos, y a que muchas partes de los ejes eran de aluminio. Su conducción estimulante, su amplio equipamiento tecnológico y sus sistemas de ayuda a la conducción hicieron que esta generación del BMW Serie 3 fuera, de nuevo, la referencia dinámica del segmento.

Para su quinta generación, el BMW Serie 3 experimentó una evolución notable en su diseño exterior. Era semejante a sus antecesores e inmediatamente reconocible como un BMW Serie 3, pero se diferenciaba considerablemente de los demás por las llamativas formas de las superficies de su carrocería, que jugaba con líneas cóncavas y convexas.

Con el BMW Serie 3 E90 llegó también el BMW iDrive a la gama de los sedanes compactos deportivos, lo que permitió despejar el tablero de control y botones.

En octubre de 2011, los seguidores de la marca fueron testigos de la presentación del BMW Serie 3 F30, que debutó en un evento que pudieron seguir en directo a través de las redes sociales. Las nuevas tecnologías cambian nuestra forma de vivir y el Serie 3 F30 presume de ofrecer una combinación sin comparación de sistemas de asistencia a la conducción, servicios de movilidad y conectividad con BMW ConnectedDrive.

BMW Serie 3 E21 (1975-1983): aparece la primera generación

La primera generación del BMW Serie 3 (E21) se presentó al mundo en julio de 1975. La localización escogida fue el Estadio Olímpico de Múnich. El diseño de la carrocería de este sedán deportivo fue obra de Paul Bracq, que fue jefe de diseño de BMW entre 1970 y 1974. También creó otros modelos como el prototipo BMW Turbo que dio lugar al mítico BMW M1.

El BMW Serie 3 E21 ofrecía una estética inspirada en la del BMW Serie 5 E12 (1972-1981) y se distanciaba de la legendaria familia 02 de los años sesenta. El nuevo BMW Serie 3 se destacaba por su carrocería de dos puertas con forma de cuña y una parte posterior, atípica en la época.

El primer BMW Serie 3 tenía una longitud de 4,355 milímetros, 1,610 de ancho y 1,380 de altura. La distancia entre ejes era de 2,563 mm y, además, destacaba por sus cortos voladizos. Estaba claro que había aparecido una nueva clase de automóvil dentro de BMW: el sedán compacto deportivo.

Además, este BMW Serie 3 E21 fue el primer BMW que estrenó un tablero orientado al conductor. Por primera vez en la marca, la consola central estaba integrada dentro del tablero y el interior estrenaba su característica iluminación en tono naranja.

En el momento de su lanzamiento, el BMW Serie 3 podía equipar unos eficientes motores de cuatro cilindros en línea que funcionaban con gasolina regular que, en plena crisis del petróleo, resultaba más económica

que la súper. Los motores estaban basados en el mítico bloque M10 que se mantuvo a la venta hasta 1987 y que era el mismo con el que Nelson Piquet ganó el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 en 1983.

El BMW Serie 3 de primera generación se lanzó en las siguientes versiones: 316 (con 90 hp), 318 (con 98 hp) y 320 (con 109 hp). Todos estos modelos utilizan motores alimentados por carburadores Solex. Si el cliente deseaba más prestaciones, podía elegir el 320i, que equipaba la novedosa inyección que incrementaba la potencia hasta los 125 hp. Las dos últimas cifras de la denominación del modelo indicaban la cilindrada. Por ejemplo, el 316 utilizaba un motor de 1,6 litros.

Para marcar diferencias dentro de la gama, las versiones equipadas con el motor de 2.0 litros montaban un equipo de faros dobles, mientras que el resto de modelos llevaba las típicas ópticas redondas simples. En julio de 1975, el 316 costaba 13,600 marcos (6,953 euros) y el 320i tenía un precio de 17,400 marcos (8,896 euros).

Llegan los motores de seis cilindros.

El BMW Serie 3 E21 fue el primer automóvil de este segmento que incorporó un motor de seis cilindros en línea. Durante el Salón de Frankfurt de 1977, los entusiastas de la marca pudieron conocer los nuevos modelos 320/6 y 323i. Esta fecha marcó una larga tradición en BMW: la de los sedanes deportivos de alto rendimiento con bloques de seis cilindros.

El BMW 323i tenía un motor de 2.3 litros alimentado por inyección, ofrecía una potencia de 143 hp. Por otro lado, el 320/6 utilizaba el bloque de seis cilindros con 2.0 litros de desplazamiento y una alimentación por carburador.

En 1978, aparecieron novedades a la gama de motores. El 316 pasó a usar el bloque de 1.8 litros de 90 hp, y el 318i estrenó un sistema de inyección por lo que su potencia se incrementó hasta los 105 hp. Por último, en 1981 se presentó el BMW 315. Se trataba de una interesante versión de acceso a la gama que usaba un motor de 1.6 litros con 75 hp.

Ese mismo año tuvo lugar otro importante acontecimiento en BMW. Después de llevar seis años en fabricación, en mayo de 1981 salió de la línea de producción la unidad un millón del BMW Serie 3. El E21 se convirtió de este modo en el BMW más vendido.

BMW Serie 3 E30 (1982-1994): mayor espacio interior.

Después de una trayectoria comercial con tantos éxitos, los ingenieros de BMW tenían ante sus manos un gran reto: superar al anterior y exitoso BMW Serie 3. En esta ocasión, el diseño de la carrocería del BMW Serie 3 fue obra de Claus Luthe, quien más tarde diseñaría el deportivo BMW Serie 8, el BMW Serie 5 (E34) o el sedán de lujo deportivo BMW Serie 7 E32. No obstante, el primer vehículo creado por Claus Luthe en BMW fue el BMW Serie 3 E30.

El nuevo BMW Serie 3 se lanzó al mercado en 1982 con un aspecto más moderno que su antecesor. Aunque ofrecía un habitáculo cuatro centímetros mayor, la longitud total de la carrocería disminuyó en tres centímetros. El BMW Serie 3 E30 tiene unas dimensiones de 4,321 mm de largo, 1,630 mm de ancho y 1,350 mm de alto.

Otra de características que destacan de su diseño es que las luces intermitentes ya no se encuentran situados en posición vertical en el vértice de las branquias delanteras, sino que están integradas en la facia. En la parte lateral destaca un ancho pilar B en color negro que transmite una sensación de solidez. Por supuesto, este Serie 3 de BMW también contaba con la parte posterior en forma de cuña que estrenó la anterior generación.

Se presentó con cuatro mecánicas de gasolina. La versión de acceso a la gama era el 316, que utilizaba un motor de 1.8 litros con 90 hp. El 318i usaba el mismo motor, pero alimentado por un sistema de inyección por lo que la potencia se incrementaba hasta los 105 hp. En un escalón superior se situaba el 320i con el bloque de seis cilindros M20 de 129 hp.

El buque insignia de la gama era el BMW 323i con el motor de 2.3 litros de inyección electrónica y 150 hp. Alcanzaba los 202 km/h de velocidad máxima y ofrecía un rendimiento medio homologado (según norma DIN) de 11.24 km/lt.

En 1983, BMW sorprendió a todos los aficionados de la marca con la presentación del BMW Serie 3 con carrocería de cuatro puertas. De este modo, el acceso a las plazas posteriores era mucho más sencillo. Así, la familia y los hijos ya no eran un argumento para no seguir disfrutando del placer de conducción del BMW Serie 3.

Al año siguiente, los ingenieros de BMW se adelantaron varias décadas al actual concepto de ecología y presentaron el BMW 325e. La letra “e” proviene de la palabra griega “eta” y significa “eficacia”. Utilizaron el bloque M20 con la cilindrada incrementada hasta los 2.7 litros con el objetivo de

ofrecer mayor par motor en baja. Tenía una potencia de 122 hp, un par máximo de 232 Nm y un rendimiento medio de 11.90 km/lt.

1985 estuvo cargado de novedades, supuso el inicio de la comercialización del primer Serie 3 con motor diésel: el 324d. Este modelo utilizaba un bloque de seis cilindros con 86 hp, que destacaba por su suavidad y rendimiento.

Además, el 323i dejó paso al nuevo 325i, que incrementaba su cilindrada hasta los 2.5 litros. La potencia era de 171 hp y podía alcanzar una velocidad máxima de 217 km/h. Este vehículo también se ofreció con tracción integral: el 325ix. Nacía así el primer BMW con un sistema de tracción a las cuatro ruedas gracias a un diferencial central de accionamiento viscoso que reparte el par entre los dos ejes.

Otro de los estrenos del 85 fue el BMW 325i Convertible. Significaba la vuelta de BMW al segmento de los descapotables, ya que desde la familia 02 de 1967, BMW no construía en sus instalaciones un convertible de cuatro plazas. La generación E21 del Serie 3 se ofreció como convertible fruto de la colaboración con el carrocerero alemán Baur.

La última novedad de ese año fue el BMW M3. Bajo una carrocería muy musculosa, se ofrecía un auténtico deportivo cuyas raíces se arraigaban en la experiencia de BMW en el mundo de las competencias. Utilizaba un motor de cuatro cilindros de 2.3 litros con una cabeza de motor multiválvulas y ofrecía 200 hp de potencia.

Es el momento de ofrecer un familiar deportivo.

El nacimiento del Serie 3 Touring es una de las historias más curiosas de BMW. En 1984, un ingeniero de BMW quiso combinar el placer de conducir con la practicidad. Como iba a ser padre, comprendió que necesitaba más espacio, pero no estaba dispuesto a renunciar al dinamismo de su Serie 3.

Por ello, informó a sus superiores sobre sus intenciones, y empezó a trabajar sobre su propio vehículo en los talleres de Múnich. Cortó la carrocería de su E30, soldó la columna C en una posición más retrasada e instaló una práctica puerta trasera. Seis meses después, tenía su obra terminada y se la enseñó a sus jefes. Quedaron entusiasmados con el resultado, y en agosto de 1987 se presentó el BMW Serie 3 Touring. Desde 1974, BMW no tenía un modelo con puerta trasera en su gama.

En 1987 también se lanzó al mercado el 324td que estrenaba un nuevo motor turbodiésel de 115 hp, con el sistema de gestión electrónica DDE

que mejoraba la eficiencia. Además, también se presentó un nuevo motor de cuatro cilindros (M40) que incrementaba su potencia hasta los 113 hp. Este propulsor usaba el moderno sistema de inyección Motronic. Un año después se lanzó una versión de 1.6 litros de esta mecánica con 100 hp de potencia.

En 1988, el BMW Serie 3 E30 se sometió a una renovación de modelo y estrenó nueva facia, faros delanteros con tecnología elipsoidal y unos grupos ópticos traseros totalmente rediseñados. El chasis se actualizó con unos amortiguadores de doble tubo y además, el 325i llevaba de serie el sistema ABS.

Un año después se presentó el BMW 318is, el bloque de cuatro cilindros de 1.8 litros recibió una cabeza de motor de cuatro válvulas por cilindro y la potencia se incrementó hasta los 136 hp. Se trataba de un sedán deportivo de dos puertas con mucho carácter. Muchos lo denominaron “el pequeño M3”.

BMW Serie 3 E36 (1990-1999): una silueta cargada de estilo.

El BMW Serie 3 E36 se presentó a la prensa en octubre de 1990 en la pista de pruebas de BMW en Miramás (Francia). Su diseño también fue obra de Claus Luthe y supuso una importante evolución en la historia del Serie 3. Este sedán estrenaba una silueta completamente diferente y saltaba a la vista su cuidada aerodinámica.

En el BMW Serie 3 E36 los dobles faros delanteros se encontraban detrás de un cristal y los riñones eran más anchos, con lo que cobra mayor importancia en la parte delantera. El nuevo modelo hizo su estreno con una carrocería de cuatro puertas con el objetivo de ofrecer más espacio y habitabilidad a sus pasajeros.

Para ello, el Serie 3 E36 incrementó su longitud en 12 mm, con lo que la cota final fue de 4,433 milímetros de largo, 1,698 de ancho y 1,354 de alto. Este sedán seguía manteniendo la típica imagen deportiva de las anteriores generaciones.

El BMW Serie 3 E36 se lanzó al mercado con los modelos de cuatro cilindros: 316i (102 hp) y 318i (113 hp). En un escalón superior se situaban las mecánicas de seis cilindros en línea del 320i (150 hp) y 325i (192 hp). Los nuevos bloques de seis cilindros usaban doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro.

El BMW Serie 3 E36 fue el primer vehículo alemán en llevar refuerzos integrados en las puertas para mejorar la seguridad, y la jaula del habitáculo que fue creada según los criterios técnicos más avanzados.

En otoño de 1991, el sedán adoptó un nuevo motor diésel de 2.5 litros con 115 hp. Había nacido el 325td que continuaba la historia de los motores diésel deportivos de BMW.

Aparece el primer Coupé de la Serie 3 de BMW.

En 1992, aparece la primera carrocería Coupé de un BMW Serie 3. Las versiones de dos puertas ya no estaban basadas en el sedán de cuatro; eran vehículos totalmente nuevos que apenas compartían piezas con sus hermanos de gama. El BMW Serie 3 Coupé era tres centímetros más bajo, las puertas carecían de marco y la parte posterior era más corta y baja.

Además, los nuevos modelos también estrenaron el sistema de regulación variable de los árboles de levas (VANOS), que mejoraba el rendimiento y optimizaba el consumo y las emisiones en los 320i Coupé y 325i Coupé. Ese mismo año también se presentó el nuevo BMW M3, que ya utilizaba un motor de seis cilindros con 286 hp.

En 1993, hace su aparición el BMW Serie 3 Convertible, el cual ofrecía espacio para cuatro personas y se podía comprar con un práctico toldo duro que lo hacía tan cómodo como el Coupé. Primero se ofreció en los modelos 318i, 320i y 325i. Un año después, los clientes ya podían comprar el BMW M3 Convertible.

El 325tds con su motor diésel de seis cilindros con turbo e intercooler creó una revolución en el segmento. Este sedán diésel deportivo ofrecía 143 hp de potencia, un par máximo de 260 Nm y un rendimiento medio de 14.93 km/lt. El BMW 325tds aceleraba de 0 a 100 km/h en 10.4 segundos y alcanzaba una velocidad máxima de 214 km/h.

BMW Serie 3 Compact: dos puertas con puerta trasera.

El BMW Serie 3 Compact hizo su aparición en 1994, se trataba de una versión de dos puertas y una práctica puerta trasera basada en el Serie 3 E36. En abril de ese año, se lanzó el 316i con 102 hp, mientras que en otoño se estrenó el 318is de 140 hp. Ese mismo año, BMW lanzó el diésel 318tds de 90 hp. La carrocería Compact pudo disponer de este propulsor el año siguiente.

En 1997 se presentó la versión más deportiva del Compact: el 323ti. Utilizaba la nueva generación de motores M52 y con un bloque de 2.3 litros de seis cilindros ofrecía 170 hp. Este vehículo adoptó una amortiguación deportiva 15 milímetros más baja y ofrecía un comportamiento muy

dinámico. El BMW 323ti Compact era capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 7.8 segundos y alcanzaba los 230 km/h.

Dos años antes del lanzamiento de este vehículo, los ingenieros de BMW presentaron el nuevo BMW Serie 3 Touring. La Serie 3 de BMW volvía a ofrecer una carrocería familiar de enfoque deportivo y un interior lleno de practicidad. Los clientes podían escoger hasta una banca posterior con asientos integrados para niños.

BMW Serie 3 E46 (1998-2005): mantiene su carácter deportivo.

En mayo de 1998, se presenta la cuarta generación del BMW Serie 3. Se trata del modelo E46 diseñado por Eric Gople supervisado por Chris Bangle. Los primeros trabajos sobre este modelo comenzaron en 1992 y tenían como objetivo ofrecer más espacio interior que el E36 y mantener su carácter deportivo.

El diseño exterior del BMW Serie 3 E46 es una evolución del E36 y se asemeja al BMW Serie 5 E39 que se presentó en 1995. El BMW Serie 3 de esta generación conserva los tradicionales dobles faros ocultos tras un cristal y el cofre delantero integra los característicos riñones de BMW.

Respecto a la generación anterior, el E46 ofrece unas mayores dimensiones exteriores. La longitud es de 4,447 milímetros, mide 1,739 mm de ancho y su altura es de 1,387 milímetros. El habitáculo creció gracias a estas nuevas cotas y los pasajeros disponían de 20 milímetros más de espacio para las rodillas que en la generación anterior.

El BMW Serie 3 E46 destaca por un reparto de pesos 50:50 en los ejes delantero y trasero gracias a la lógica colocación de sus elementos. Además, muchas partes de los ejes son de aluminio. La tracción posterior y sus sistemas de ayuda a la conducción hicieron que esta generación del BMW Serie 3 fuera, de nuevo, la referencia dinámica del segmento.

La cuarta generación del BMW también destacó por su cuidado equipamiento. Podían equipar volante multifunción, sensor de lluvia y por supuesto, elementos de seguridad como el control de estabilidad DSC III o el airbag para la cabeza ITS.

Llega el primer motor diésel de inyección directa.

El BMW Serie 3 E46 se lanzó al mercado con un nuevo motor diésel de inyección directa con 136 hp de potencia. El BMW 320d podía alcanzar los 207 km/h de velocidad máxima y ofrecía un rendimiento medio de

17.54 km/lt. Este propulsor diésel destacaba por su suave funcionamiento, lo que acabó relegando a un segundo plano al resto de vehículos diésel de este segmento.

También se presentó con cuatro mecánicas de gasolina. Los motores de cuatro cilindros estaban representados por el 316i de 105 hp y 318i de 118 hp. En un escalón superior se situaban los tradicionales seis cilindros en línea del 320i (150 hp), 323i (170 hp) y el 328i (193 hp), que era el tope de gama.

En abril de 1999, se presentó el nuevo BMW Serie 3 Coupé. Primero se ofreció con las versiones 323Ci y 328Ci. En el verano de ese año se lanzó el 320Ci. Al igual que en la anterior generación, el BMW Serie 3 Coupé tenía una carrocería diferente al sedán. El Coupé era 17 milímetros más largo, 18 más ancho y 46 más bajo. Gracias a estas proporciones y a un parabrisas más inclinado, el Serie 3 Coupé ofreció una silueta deportiva y alargada.

Ese mismo año llegó al mercado el nuevo BMW Serie 3 Touring. Para ofrecer todavía más espacio interior, el familiar creció 46 milímetros de largo, 16 de ancho y resultó 29 milímetros más alto. El Serie 3 Touring de la generación E46 ofrece unas proporciones deportivas y es un vehículo con personalidad propia dentro de la gama.

La última novedad de 1999 fue la llegada del nuevo motor diésel de 3.0 litros. El BMW 330d utiliza un bloque de seis cilindros en línea de inyección directa, cuatro válvulas por cilindro, turbo VNT e intercooler. Su potencia máxima es de 184 hp y ofrece un par motor de 390 Nm a 1,750 rpm. El 330d alcanza los 235 km/h de velocidad máxima y ofrecía un rendimiento medio de 14.29 km/lt.

Durante la primavera del año 2000, BMW presentó el nuevo Serie 3 Convertible. De nuevo, se volvía a poner a la venta un descapotable de cuatro plazas para disfrutar de la conducción dinámica.

Como novedad, los asientos delanteros del nuevo BMW Serie 3 Convertible llevaban integrados los cinturones de seguridad. Además, este descapotable incluía una protección antivuelco gracias al marco reforzado del parabrisas y a las dos barras de accionamiento automático que estaban ocultas en las cabeceras de los asientos traseros.

Unos meses después, el 328i dejó paso al 330i. Este motor de 3.0 litros con 231 hp de potencia causó sensación por su suave funcionamiento y su contundente entrega de potencia. Además, el 323i fue sustituido por el 325i de 192 hp.

En junio del 2000, la tracción integral vuelve a estar disponible. Este sistema no utilizó bloqueos convencionales. Actuaba de forma selectiva en los frenos de las ruedas correspondientes para ofrecer el reparto de tracción óptimo. Este dispositivo recurría a las señales del control dinámico de estabilidad DSC.

En octubre de 2000, aparece la nueva generación del BMW M3. Este deportivo utilizaba un motor de seis cilindros en línea atmosférico de 343 hp de potencia. El M3 E46 llevaba de serie una transmisión manual de seis velocidades. No obstante, podía equipar de forma opcional la transmisión secuencial SMG II de seis velocidades. Se trata de una transmisión automática que controla de forma electrónica el embrague y que permite configurar varios modos de conducción gracias al sistema Drivelogic.

A principios de 2001, se lanzó la carrocería que faltaba del Serie 3 E46. Se trataba del Compact que en esta ocasión, disfrutó de unos originales faros delanteros dobles que le confirieron una imagen inconfundible. En comparación con el sedán, el Serie 3 Compact resultaba 21 centímetros más corto, la distancia entre ejes era la misma (2,725 mm) y contaba con una práctica puerta posterior.

El nuevo Compact trajo consigo una importante novedad mecánica, el 316i fue el primer vehículo de serie con un motor Valvetronic. Esta tecnología permitió regular de modo variable la carrera de las válvulas de admisión sin tener que usar una mariposa de estrangulación. De este modo, se podía disminuir el consumo de combustible en hasta un 10%.

Los Coupé y Convertibles estrenan motores diésel.

La cuarta generación del BMW Serie 3 introdujo, por primera vez, las mecánicas diésel en las carrocerías Coupé y Convertible. El BMW 330Cd utiliza un motor diésel de altas prestaciones con 204 hp de potencia y un par máximo de 410 Nm. Este deportivo estuvo a la altura de las expectativas de todo lo que espera un conductor de BMW. Además, el bloque de cuatro cilindros diésel con 150 hp también hizo su estreno con el BMW 320Cd Convertible.

En 2003, el BMW Serie 3 implementó un nuevo sistema de luces de freno que indicaba a los conductores que iban detrás que el BMW estaba frenando con fuerza a través de un parpadeo. De esta manera, podrían reaccionar más pronto y evitar situaciones de peligro.

BMW Serie 3 E90 (2005-2012): proporciones armoniosas

La producción del BMW Serie 3 E90 comenzó en diciembre de 2004 y las primeras unidades llegaron al mercado en la primavera del año 2005. Para su quinta generación, los trazos de del exitoso sedán de la firma alemana fueron dibujados por Joji Nagashima bajo la dirección de Chris Bangle. El equipo encargado del proyecto invirtió tres intensos años de trabajo para desarrollar un vehículo que no solo debía alcanzar el grado de madurez de sus antecesores; tenía que superarlos en todos los sentidos.

El aspecto exterior del BMW Serie 3 de esta generación mantiene las proporciones armoniosas y equilibradas de las cuatro generaciones anteriores, a pesar del aumento de tamaño. Era semejante a sus antecesores, pero se diferenciaba considerablemente de ellos por las llamativas formas de las superficies de su carrocería, que jugaba con líneas cóncavas y convexas y con partes sombreadas y claras, continuando la misma línea estética de los BMW Z4 y BMW Serie 1.

Respecto a la generación anterior, el BMW Serie 3 E90 creció en todas sus cotas. La longitud total de la carrocería alcanzó los 4,520 mm, la anchura se situó en 1,817 milímetros, midiendo 1,421 mm de altura. Fue más largo, ancho y alto que su antecesor, pero sus voladizos en la facia y en la parte posterior, incluso más cortos que los de sus predecesores. Esto fue posible gracias al aumento del desempeño, que además redundó en un mayor confort para los ocupantes.

A pesar del aumento de tamaño, la carrocería del Serie 3 E90 pesa en bruto 30 kilogramos menos que la del modelo anterior. Esa reducción es resultado de un logrado trabajo de ingeniería, ya que por primera vez se utilizó un simulador virtual que permitía que todos los miembros que trabajaban en el proyecto tuvieran acceso simultáneo a cada uno de los componentes. Esto, además de ahorrar tiempo de desarrollo, reduce la necesidad de realizar pruebas.

Para la quinta generación del sedán de BMW, la rigidez de la carrocería aumentó en un 25 por ciento en comparación con el modelo anterior. En caso de una colisión, la estructura absorbe la energía del impacto a lo largo de las diferentes secciones que se encargan de amortiguar la fuerza. Todo esto se traduce en el BMW Serie 3 más seguro fabricado hasta la fecha. Pero un BMW Serie 3 no se puede entender sin su apariencia más dinámica y deportiva, y el Serie 3 E90 no fue la excepción. En este caso, el reparto de pesos del tren trasero variaba entre un 48 y un 56 por ciento en función del equipamiento del vehículo y la carga que lleve, lo que significa que se acerca mucho al ideal del peso entre los dos ejes de 50:50. Su tren delantero de doble articulación con tirantes y pilares telescópicos

está inspirado en el de los BMW Serie 5 y BMW Serie 7. Gracias a que los tirantes, los brazos transversales, los soportes y los baleros son todos de aluminio, consigue un elevado nivel de rigidez, lo que se traduce en una experiencia de conducción más estimulante.

Al igual que el exterior, el habitáculo del Serie 3 E90 se distingue por la combinación de superficies convexas y cóncavas. Como hasta ahora, las acentuadas líneas horizontales del tablero conseguían que la conducción como tal, fuera lo principal, pues los elementos de control e indicación secundarios están orientados hacia el conductor. A esto contribuye también la drástica reducción de controles que se han logrado con la introducción del sistema BMW iDrive.

El BMW Serie 3 E90 se lanzó al mercado en la primavera de 2005 con cuatro propulsores diferentes, tres de gasolina y uno diésel. La punta de lanza es el motor de gasolina de seis cilindros en línea del 330i, un bloque totalmente nuevo que reduce en 10 kilogramos el peso de su antecesor, al tiempo que incrementa la potencia hasta los 258 hp, un 12% más. Destaca por su cárter de material compuesto de magnesio y aluminio y por su sistema Valvetronic, que se emplea por primera vez en un propulsor de seis cilindros.

Por debajo de este, en términos de potencia, encontramos al 325i, que con 2.5 litros ofrece 218 hp y 250 Nm de par. El 320i emplea un motor de gasolina de cuatro cilindros en línea derivado del que utilizaba el anterior 318i E46, pero gracias a los cambios introducidos, aumenta el rendimiento hasta los 150 hp, reduciendo el consumo de combustible un 2%. Cuenta también con tecnología Valvetronic.

El cuarto propulsor que estaba disponible desde el inicio es el bloque diésel del 320d, que presume de ofrecer un mayor rendimiento y un funcionamiento más suave y eficiente. Gracias a la tecnología Common-rail de segunda generación y al empleo de un turbo de geometría variable, ofreciendo 163 hp y un par motor de 340 Nm disponible desde las 2,000 revoluciones por minuto.

En otoño de 2005, llega el motor diésel más potente de la gama, que corresponde al 330d. Se trataba de un bloque de seis cilindros en línea, con 3.0 litros de desplazamiento que presumía de ofrecer un elevado rendimiento con unos bajos consumos de carburante. Produciendo una potencia máxima de 231 hp y un contundente par motor de 500 Nm, disponible de manera constante entre 1,750 y 3,000 revoluciones por minuto.

Llegan las variantes Touring, Coupé y Convertible

En septiembre de 2005, debuta en el Salón del Automóvil de Frankfurt el BMW Serie 3 Touring (E91), desarrollado sobre la base de la quinta generación del sedán. Este vehículo familiar (el cuarto de la saga) es idéntico al sedán hasta el pilar A, pero, a partir de ese punto, la carrocería cambia por completo. Con respecto al BMW Serie 3 Touring E46, ofrece más espacio para los ocupantes de los asientos traseros y una cajuela 25 litros más capaz, que alcanza un volumen de carga máximo de 460 litros. Se ofrece con las mismas motorizaciones que la versión de cuatro puertas, incluidas las potentes variantes 330i Touring y 330d Touring con 258 y 231 caballos, respectivamente.

El BMW Serie 3 Coupé (E92) llegó al mercado con una oferta de cuatro propulsores de seis cilindros en línea, entre los que encontramos, además de un diésel, un nuevo motor sobrealimentado TwinTurbo de seis cilindros en línea, 3.0 litros de desplazamiento, con sistema de inyección de alta precisión y bloque de cilindros completamente de aluminio.

La motorización del BMW 335i Coupé emplea dos turbos; cada uno que se encarga de alimentar a tres de sus seis cilindros, lo que permite obtener un nivel de rapidez en la respuesta hasta ahora desconocida en motores de este tipo. Ofrece 306 hp de potencia y 400 Nm de par, disponibles entre 1,300 y 5,000 revoluciones por minuto. Es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 5.5 segundos, de alcanzar los 250 km/h de velocidad punta (limitada electrónicamente) y ofrece un rendimiento medio combinado de 9.5 litros por cada 100 kilómetros, según el ciclo UE.

Con el Serie 3 Coupé (E92) llegó también en septiembre de 2006 una nueva evolución del motor del 330i. En comparación con el modelo anterior de igual nombre, el nuevo BMW 330i Coupé es perceptiblemente más potente y, al mismo tiempo, más económico. Entregando 272 hp de potencia y 315 hp de par motor, suficientes para que acelerara de 0 a 100 km/h en 6.1 segundos, anunciando un rendimiento combinado de 8.4 km/l. Además, fue el primer Coupé de la Serie 3 de BMW en estar disponible con la tracción integral inteligente BMW xDrive.

El 24 de marzo de 2007, debuta el BMW Serie 3 Convertible (E93), el primer descapotable de la Serie 3 de BMW con toldo rígido retráctil, completamente automatizado y formado por tres piezas de acero ligero. A pesar del necesario aumento del espacio destinado para almacenar la capota, los diseñadores han mantenido las líneas clásicas que han definido a las tres generaciones anteriores del descapotable; esto es, silueta alargada y dinámica, línea de cintura baja para acentuar la estética del vehículo abierto y una parte posterior plana.

El BMW M3 estrena un motor V8 de 4.0 litros.

En el mes de abril del año 2007, fue presentada la cuarta generación del BMW M3 desarrollada, en esta ocasión, sobre la base del Serie 3 Coupé (E92). Siendo el primer M3 de la historia equipado con un motor de ocho cilindros, se trataba de un V8 de 4,000 cc de giro rápido completamente nuevo que producía 420 hp de potencia y 400 Nm de par motor, capaz de girar a 8,400 revoluciones por minuto. Poco después, en octubre de ese mismo año, llegó al mercado el BMW M3 sedán con el mismo motor que el Coupé. En enero de 2008, la gama se completó con la introducción del BMW M3 Convertible, desarrollado a partir del Serie 3 Convertible (E93).

A mediados de 2008, el BMW Serie 3 E90 se renovó estéticamente y amplió la gama de motorizaciones hasta alcanzar un total de cinco propulsores de gasolina y cinco diésel, incluidos los nuevos modelos de acceso 318i y 318d, ambos con 143 hp así como la aplicación de diversas medidas correspondientes a BMW EfficientDynamics en toda la gama. La variante diésel más poderosa, el 335d, montó un bloque de 3.0 litros con dos turbos que producía una potencia máxima de 286 hp y 580 Nm de par. Además, el motor más potente de la gama, el del 335i de 306 hp, también estuvo disponible en el resto de variantes, incluido el Sedán y el Touring.

También fue nuevo el motor del 330d, que ofrecía 245 hp de potencia con un consumo de combustible un 7% inferior. Las nuevas motorizaciones llegaron acompañadas por novedades estéticas; el frontal, el lateral y la parte posterior aumentaron el dinamismo visual, y los nuevos grupos ópticos delanteros y las luces ayudaron a incrementar esta sensación. Además, esto se vio reforzado por el aumento de ancho de vías, hasta 24 mm mayor que antes.

Junto con el lanzamiento al mercado de los renovados BMW Serie 3 y BMW Serie 3 Touring, en 2010 se presentaron los modelos Coupé y descapotable de la Serie 3 provistos de la nueva transmisión automática de siete velocidades con doble embrague.

Con este cambio, mejora sustancialmente su capacidad de aceleración gracias a que es capaz de cambiar de velocidad sin que se produzca una interrupción de la fuerza de tracción.

Con esta actualización llegó también la nueva generación del control BMW iDrive, optimizado para mejorar la ergonomía y facilitar su uso. Además, el sistema de navegación permitía, por primera vez, cargar en el sistema rutas planificadas previamente en Internet. Esto fue posible gracias a la última evolución de BMW ConnectedDrive, que permitía la utilización ilimitada de Internet desde el vehículo y que podía integrar funciones como BMW

Assist, BMW Online o la llamada de emergencia con localización automática.

BMW Serie 3 F30 (2012): autentico sedán deportivo.

El 14 de octubre de 2011, se presentó en la fábrica de BMW en Múnich el BMW Serie 3 F30 en un evento que los seguidores de la marca pudieron seguir en directo a través de las redes sociales. El diseño exterior de la sexta generación del automóvil Premium más vendido del mundo corrió a cargo de Christopher Weil, que introdujo una nueva y evolucionada interpretación del diseño típico de la firma.

El aspecto del Serie 3 F30 mantuvo las proporciones clásicas que han definido a sus antecesores: cofre largo, defensas cortas, gran distancia entre ejes y un habitáculo desplazado hacia atrás que denota su condición de propulsión. Los expresivos faros dobles llegaron ahora hasta la parrilla ovoide típica de BMW, de forma que ópticamente crean una sola unidad que subraya el dinamismo visual del sedán. Además, por primera vez se ofrecieron diversas variantes de equipamiento, «versión Sport», «versión Luxury» y «versión Modern», que acentuaban de manera específica el carácter del vehículo.

El nuevo Serie 3 ofrece mayor espacio en las plazas traseras.

Comparado con la generación anterior, el BMW Serie 3 F30 crece en todas las cotas excepto en la altura. La longitud total aumenta en 93 mm hasta situarse en 4,624 mm, el ancho de vías se incrementa 37 mm en el tren delantero y 47 mm en el trasero y la distancia entre ejes es 50 mm superior, situándose en 2,810 mm. Esto se traduce en un habitáculo perceptiblemente más espacioso, lo que beneficia especialmente a los pasajeros de las plazas traseras.

La tecnología del conjunto propulsor y del chasis siempre ha distinguido a todas las generaciones del BMW Serie 3 con respecto a la competencia, y esta generación no es una excepción. A pesar de que ha crecido considerablemente, pesa hasta 40 kilogramos menos que su antecesor. El motor montado longitudinalmente, la tracción trasera y el reparto óptimo de peso en proporción 50:50, son características que se mantienen en esta nueva generación del BMW Serie 3.

En el habitáculo, el puesto de control tiene el diseño envolvente típico de BMW, con el tablero orientado hacia el conductor en un ángulo de siete grados. La pantalla de alta resolución, que se controla desde el control BMW iDrive, parece flotar encima del tablero. Además, el Serie 3 F30 presume de ofrecer una combinación sin comparación de sistemas de

asistencia a la conducción y de servicios de movilidad con BMW ConnectedDrive.

El BMW Serie 3 F30 se lanzó mundialmente con cuatro propulsores diferentes, dos de gasolina y dos diésel, todos ellos equipados con la nueva tecnología BMW TwinPower Turbo y con la función Auto Start/Stop de serie. Los propulsores de gasolina son los del 328i, con cuatro cilindros de 2.0 litros con turbo de avanzada tecnología para ofrecer 245 hp y 350 Nm a partir de 1,250 vueltas, y el del 335i, con motor de 3.0 litros de seis cilindros en línea turboalimentado que desarrolla 306 hp de potencia y 400 Nm de par.

Los dos motores diésel con los que el BMW Serie 3 de esta generación entra en el mercado son el del 320d, que monta un bloque de cuatro cilindros con tecnología BMW TwinPower Turbo que desarrolla 184 hp y 380 Nm de par, así como el BMW 320d EfficientDynamics Edition. Este último entrega 163 hp de potencia y anuncia un rendimiento de 24.39 km/lt según el ciclo de pruebas UE, lo que le sitúa como el vehículo más eficiente de su segmento.

En el mes de marzo del año 2012, la gama del BMW Serie 3 F30 se amplía con la incorporación de tres nuevos motores, dos diésel y uno de gasolina. Así, llegan el 316d que, con su motor de cuatro cilindros en línea y 2.0 litros, entrega 116 hp y 260 Nm, y el 318d, que produce 143 hp y 320 Nm. Además, se suma una nueva versión de acceso de gasolina, el 320i, con motor de 2.0 litros turboalimentado que genera 184 hp y 270 Nm de par.

El día 1 de julio de 2012, arrancó la comercialización de la variante que se situó como la más potente de la gama de la Serie 3, el BMW ActiveHybrid 3. Su motor de gasolina de seis cilindros en línea con tecnología BMW TwinPower Turbo de 306 hp se combina con un motor eléctrico de 55 hp, que obtiene la energía eléctrica necesaria de una batería de ion-litio de alto rendimiento. La potencia del sistema completo alcanza los 340 hp, lo que garantiza una capacidad de aceleración brillante: de 0 a 100 km/h en 5.3 segundos. Su consumo medio se sitúa, según el ciclo de pruebas UE en 16.95 km/lt.

Imagen deportiva combinada con la practicidad.

El nuevo BMW Serie 3 Touring (F31) comienza su andadura comercial el 22 de septiembre de 2012. Con su marcada imagen deportiva, demuestra que la funcionalidad y el diseño dinámico no tienen por qué contradecirse, y pueden ir de la mano. La cajuela alcanza los 495 litros de capacidad, 35 litros mayor que el del Serie 3 Touring de la generación anterior (E91), al

que se accede a través de una puerta de accionamiento automático provisto de un cristal trasero que se puede abrir por separado.

La gama de propulsores del Serie 3 Touring (F31) es la misma que la del sedán, que, para la ocasión, se amplió con la incorporación de nuevas mecánicas. Llega el 330d, que con su bloque de seis cilindros en línea y 3.0 litros, equipa el motor diésel más potente de la gama. Entrega 258 hp de potencia y se asocia exclusivamente con un cambio automático de ocho velocidades. La tracción integral xDrive ya está disponible en combinación con cuatro de los propulsores, el 320d, el 320i, el 328i y el 335i. Además llega el 316i, que tiene un nuevo motor de gasolina de 1.6 litros con 136 hp y que se posiciona como la opción más accesible de la gama.

Esta generación del BMW Serie 3 no tiene variante con carrocería Coupé. Con la introducción del BMW Serie 4 Coupé (F32) en junio de 2013, se cambia su denominación por el número «4» indicando que se inicia una nueva era que retoma la tradición de la marca de nombrar a sus grandes Coupé con números pares, como en las series 6 y 8. Lo mismo sucede con el BMW Serie 4 Convertible (F33), la versión descapotable con toldo duro retráctil que fue presentada en octubre de 2013. Llega una variante inédita a la gama del BMW Serie 3.

En junio de 2013, se lanzó un modelo inédito hasta ahora en la gama del exitoso sedán Premium de BMW: el BMW Serie 3 Gran Turismo (F34). Este modelo demuestra que la máxima habitabilidad y versatilidad es compatible con el placer de conducir un vehículo con un comportamiento dinámico y deportivo. Destaca su cajuela con amplias dimensiones, con apertura y cierre automáticos, su distancia entre ejes 110 mm mayor que la del Serie 3 F30 y su altura, 81 mm superior. Con él llega también un nuevo motor diésel a la gama del Serie 3 sedán, el 325d, que con sus 218 hp se sitúa a medio camino entre el 320d de 184 hp y el 330d de 258 hp. El Salón del Automóvil de Detroit celebrado en el mes de enero de 2014 sirvió de escenario para la presentación internacional del nuevo BMW M3 (F80), que compartió protagonismo con el nuevo BMW M4 Coupé (F82). Es la primera vez que el M3 equipa un motor turbo (las cuatro generaciones anteriores del modelo montaban propulsores atmosféricos). El nuevo motor turbo de seis cilindros y 3.0 litros combina las ventajas de un motor aspirado de altas revoluciones con las cualidades propias de un turbo, gracias a la tecnología M TwinPower Turbo.

Entregando una potencia máxima de 431 hp y 550 Nm, lo que supone un 40% más de par en comparación con el anterior motor V8. La utilización de materiales ligeros desemboca en una reducción del peso en 80 kilogramos en comparación con su antecesor, gracias al uso más



generalizado de polímero reforzado con fibra de carbono y de aluminio en diversos componentes de la carrocería y del chasis. En combinación con el cambio opcional M de doble embrague y siete velocidades que acelera de 0 a 100 km/h en 4.1 segundos.

Curiosidades sobre el BMW Serie 3



- El motor de cuatro cilindros del BMW Serie 3 E21 utiliza el mismo bloque (M10) que usó el Brabham BT52 con el que Nelson Piquet ganó el Campeonato del Mundo de Fórmula 1.
- En 1977, el BMW Serie 3 E21 se convierte en el primer vehículo del segmento con motor de seis cilindros en línea.
- El BMW Serie 3 E21 fue el primer modelo de la marca que equipó un tablero orientado hacia el conductor, una característica que ha llegado hasta nuestros días.
- En mayo de 1981, tras seis años en producción, se construyó la unidad un millón del BMW Serie 3 E21, que se convirtió de este modo en el BMW más vendido.
- En 1983, un año después de la presentación de la segunda generación, llega el primer BMW Serie 3 con carrocería de cuatro puertas.
- En 1985, aparece el primer BMW Serie 3 con motor diésel de la historia, el 324d (E30) con propulsor de seis cilindros con 86 hp de potencia.
- En 1985, llega al mercado la primera generación del BMW M3.
- En agosto de 1987, se presentó el primer familiar de la saga, el BMW Serie 3 Touring E30. BMW no tenía un modelo con puerta trasera en su gama desde el año 1974.
- En 1987, llega al mercado el primer BMW M3 con amortiguadores ajustables electrónicamente.
- En octubre de 1990, se presenta el BMW Serie 3 E36. La tercera generación del sedán se convierte en el primer vehículo alemán en llevar refuerzos integrados en las puertas para mejorar la seguridad y la resistencia del habitáculo. Todos equipan ABS de serie.
- En 1992, aparece la primera carrocería Coupé de un BMW Serie 3.
- También en 1992 se presentó la segunda generación del BMW M3. Utilizaba un motor de seis cilindros con 286 hp.
- Con el BMW 330d E46 de 1999 llega el primer Serie 3 con motor diésel de seis cilindros en línea. Entregaba 184 hp y 390 Nm.
- En el año 2000 aparece la tercera generación del BMW M3, que por primera vez equipa un diferencial autobloqueante variable M.

- En el año 2001, el BMW 316i Compact se convirtió en el primer vehículo de serie con un motor con tecnología Valvetronic.
- Desde el año 2001, todos los BMW Serie 3 están equipados con DSC de serie. Hasta ese momento era opcional en algunos modelos.
- La cuarta generación del BMW Serie 3 introdujo, por primera vez, las mecánicas diésel en las carrocerías Coupé y Convertible.
- En el año 2005 llega la sexta generación del Serie 3, que presume de contar con suspensiones con una gran cantidad de componentes de aluminio e inspirada en la de los BMW Serie 5 y BMW Serie 7.
- El BMW Serie 3 E90 se convierte en el primer Serie 3 con el sistema iDrive, que permite una drástica reducción en la cantidad de botones y controles en el tablero.
- En 2006, el BMW 335i Coupé se convierte en el primer Serie 3 con motor TwinTurbo.
- En el 2007, debuta el BMW Serie 3 Convertible, el primer descapotable de la Serie 3 con toldo duro retráctil, completamente automatizado y formado por tres piezas de acero ligero.
- También en el año 2007 fue presentada la cuarta generación del BMW M3, que se convierte en el primer M3 de la historia que cuenta con un motor de ocho cilindros.
- En el año 2008 llega el BMW 335d, que tiene montado un bloque de 3.0 litros con dos turbos y una potencia máxima de 286 hp y 580 Nm de par.
- En el año 2010, el Serie 3 Coupé y Convertible podían contar por primera vez una nueva transmisión automática de siete velocidades con doble embrague.
- El 14 de octubre de 2011, se presentó el BMW Serie 3 F30 en un evento que los aficionados de la marca pudieron seguir en directo a través de internet.
- Por primera vez un BMW Serie 3 se ofrece con varias líneas de equipamiento, «versión Sport», «versión Luxury» y «versión Modern», que acentúan de manera específica el carácter del vehículo.



- El BMW 320d EfficientDynamics Edition de 2012 homologa un rendimiento promedio de 24.39 km/lt según el ciclo de pruebas UE, lo que le sitúa como el vehículo más eficiente de su segmento.
- En el 2012, se presenta el BMW ActiveHybrid 3, una variante que combina un motor de gasolina de seis cilindros en línea con tecnología BMW TwinPower Turbo de 306 hp con un motor eléctrico de 55 hp.
- En el año 2013, llega un modelo inédito hasta ahora en la gama del exitoso sedán Premium de BMW, el BMW Serie 3 Gran Turismo (F34).
- En el 2014, llega el nuevo BMW M3 (F80), que se convierte en el primer M3 que equipa un motor turboalimentado, las cuatro generaciones anteriores del modelo montaban propulsores atmosféricos.

Ficha comparativa BMW 316i E 21& BMW 316i F30



	BMW 316 E21(1975)	BMW 316i F30 (2015)
Largo en metros	4,36	4,62
Ancho en metros	1,61	1,81
Alto en metros	1,38	1,42
Batalla en metros	2,56	2,81
Vías del./tra. en metros	1,36 / 1,38	1,54 / 1,58
Peso en vacío en kg	1.010	1.485
Maletero en litros	400	480
Depósito en litros	52	60
Cilindrada en cc	1.573	1.598
Potencia en CV	90	136
Aceleración 0-100 km/h en segundos	13,8	8,9
Consumo medio en l/100km	11,5 - 12,0	5,8