

BMWCLAF NEWS

“Desfrute sua BMW com as boas coisas da vida”

I. Editorial Julio Reyes, Presidente BMWCLAF

Este ano de 2023 começou com ótimas novidades na BMW. Em primeiro lugar, a celebração dos 100 anos da BMW Motorrad, que começou em Julho com uma raid de muitos entusiastas de motocicletas entre Munique e Berlim, seguida do tradicional BMW Motorrad Days, também em Berlim, Alemanha, com a participação ativa da BMW Classics e de muitos Embaixadores da Marca, que são os Clubes Oficiais da BMW em todo o mundo. A divisão de motocicletas da marca fez lançamentos comemorativos dos 100 anos da BMW Motorrad com as espetaculares BMW Motorrad R nine T 100 e R18 Cruiser 100. A linha de montagem da BMW Motorcycle começou em 1923, em Munique, com a revolucionária BMW R32, com motor boxer, passando pelas R37, R75/5, R90S, R80 GS, K1, R 1100 RS, S1000 RR, K1600 GT, R nineT, R 18, M 1000 XR, até as atuais BMW M 1000 RR e M 1000 R, chegando a produção mundial de mais de 200.000 motocicletas em 2022, com fábricas na Alemanha, Brasil, Tailândia, China e Índia. Na divisão automobilística teremos o “Face Lift”(também chamados de LCI’s) da Série 7 e do X7, o novo X1, o SUV XM e ainda os “Face Lifts” da Série 3, da Série 8 e o do Z4. Teremos o lançamento da nova Série 5 G60, que já está em sua oitava geração, que chegará com grandes avanços em qualidade, design e tecnologia, além do I7 Protection, primeiro veículo blindado de fábrica totalmente elétrico. O BCIC - BMW Clubs International Council realizará também em Berlim, aproveitando este ambiente comemorativo, sua reunião anual em Julho, com a presença ativa de todas as Federações de Clubes BMW, ocasião em que o nosso Chairman, Scott E. Blazey, anunciará melhorias importantes na gestão, funcionamento e relacionamento deste Conselho com o Grupo BMW e com os mais de 800 Clubes Oficiais BMW existentes. A BMWCLAF - BMW Clubs Latin America Federation realizará sua XIV Assembléia Anual em novembro na cidade de Mendoza Argentina com a presença dos Diretores dos Clubes BMW da América Latina e Caribe, incluso dos Executivos do BMW Group América Latina e Argentina. Como sempre, aproveite seu BMW com as coisas boas da vida. Que Deus abençoe a todos.



BMW Clubs
Latin America
Federation



BMW Clubs
International Council



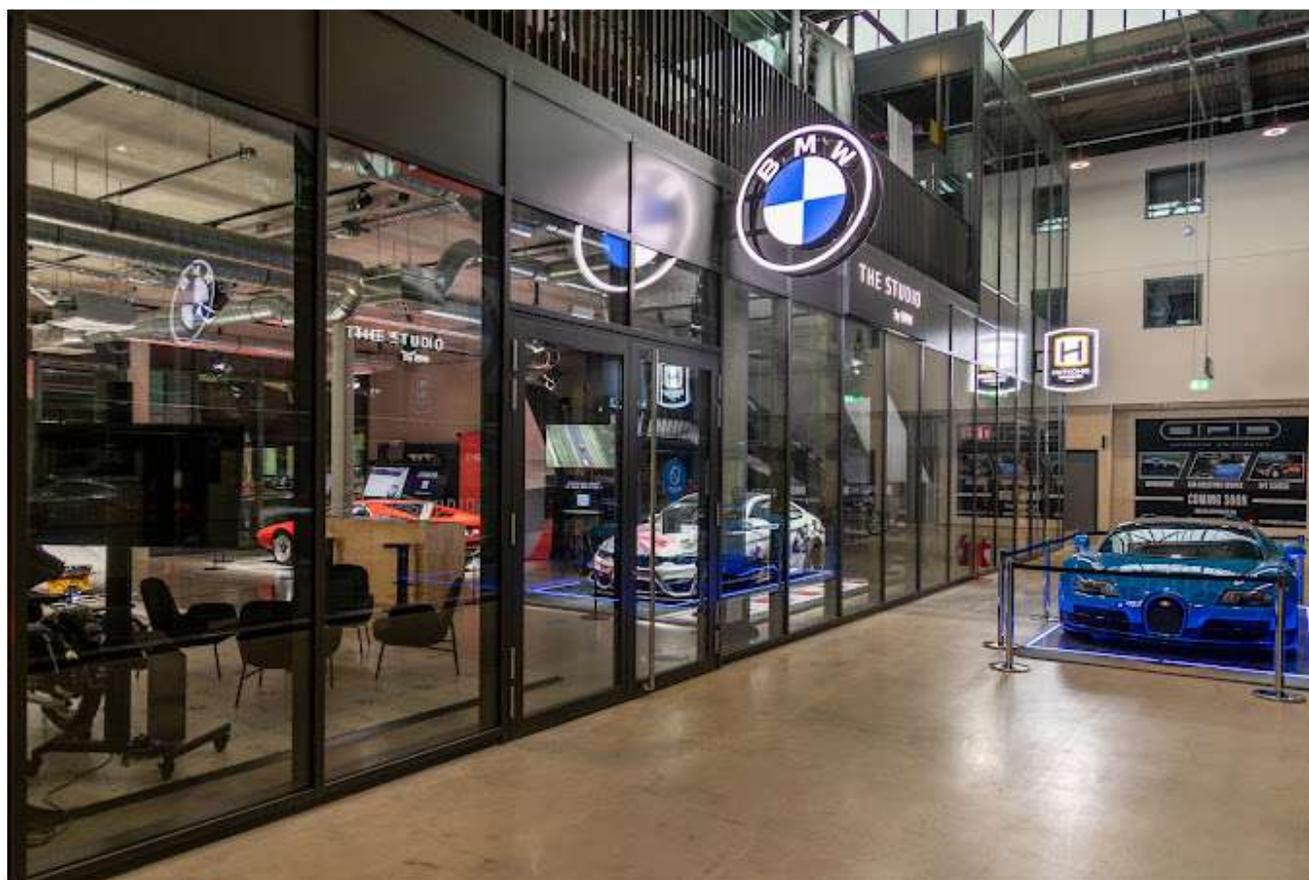
XIV Assembléia Anual BMWCLAF - Novembro 2023, Mendoza, Argentina

Nossa XIV Assembléia Anual BMWCLAF está confirmada para 04 a 12 Novembro de 2023, em Mendoza, Argentina, onde novamente receberemos, junto com o BMW Auto Club Mendoza e o BMW Moto Club Mendoza, os Diretores dos Clubes Sócios da BMWCLAF. Será inesquecível a troca de experiências, teremos muitas novidades da marca como sempre, bem como as atividades turísticas e gourmets já programadas serão espetaculares, incluso visitas as famosas vinícolas locais, além da entrega a todos do livro "The Book" sobre a história dos Clubes BMW. Ainda há tempo, reserve desde já seu lugar e prepare-se para desfrutar do sol, do bom vinho, da boa comida e das maravilhas de Mendoza.

II. The STUDIO by BMW - Motorworld Munich - Portrait

Em maio de 2021, o BMW Group inaugurou o "THE STUDIO by BMW" no Motorworld Munique. É uma atraente vitrine da marca e nesta época apresentou uma das mais importantes obras da coleção BMW Art Car Collection: o BMW M1 Grupo 4, pintado à mão pelo lendário ícone da pop art Andy Warhol. Em 1979, quatro anos após o primeiro BMW Art Car, o ícone da Pop Art Andy Warhol, equipado com baldes de tinta, assumiu o quarto BMW Art Car. A obra de arte foi concluída em apenas 28 minutos. Tons coloridos se estendem por todo o BMW M1, assim como marcas de pincel, impressões digitais de Warhol e, finalmente, sua assinatura na traseira. O BMW M1 Grupo 4 foi utilizado nas 24 Horas de Le Mans daquele mesmo ano e terminou em sexto lugar na geral e em segundo na sua classe.

O Motorworld Munique, com área de 75.0000 m², está localizado na antiga oficina da Deutsche Bahn em Munique-Freimann. A sua peça central é o impressionante salão de locomotivas classificado, que com as suas dimensões gigantescas – 185 metros de comprimento, 90 metros de largura e até 18 metros de altura – é um dos maiores pavilhões históricos de aço autoportantes da Europa.



The STUDIO by BMW - Motorworld Munich

II. The STUDIO by BMW - Motorworld Munich - Portrait

O Motorworld Munich expõe os veículos clássicos e esportivos mais exclusivos do mundo, além de uma ampla gama de prestadores de serviços automotivos e oficinas especializadas, com inúmeras lojas, vários locais para eventos, incluindo o internacionalmente conhecido Zenith Hall e 23 salas de conferências, bem como o hotel quatro estrelas AMERON München Motorworld, oito restaurantes, bares e cafés diferentes e 120 boxes de vidro para estacionamento de veículos de coleção.

Além disto oferece uma combinação única de gastronomia, estilo de vida e fascínio pelos automóveis. De carros clássicos a supercarros modernos - os veículos em exibição são verdadeiramente únicos e fazem o coração de todos os entusiastas de carros bater mais rápido.

No THE STUDIO by BMW você pode admirar de perto vários ícones da BMW, de terça a sábado, das 10h00 às 18h00. Também oferecemos a você:

- *Assessoria exclusiva, configuração em tempo real e entrega de automóveis novos;
- *Agendamento de test drives;
- *Contacto com BMW Group Classic;



The Studio by BMW - Motorworld Munich

II. The Studio by BMW - Motorworld Munich - Portrait



BMW M1 E23 and BMW 507 Elvis Presley

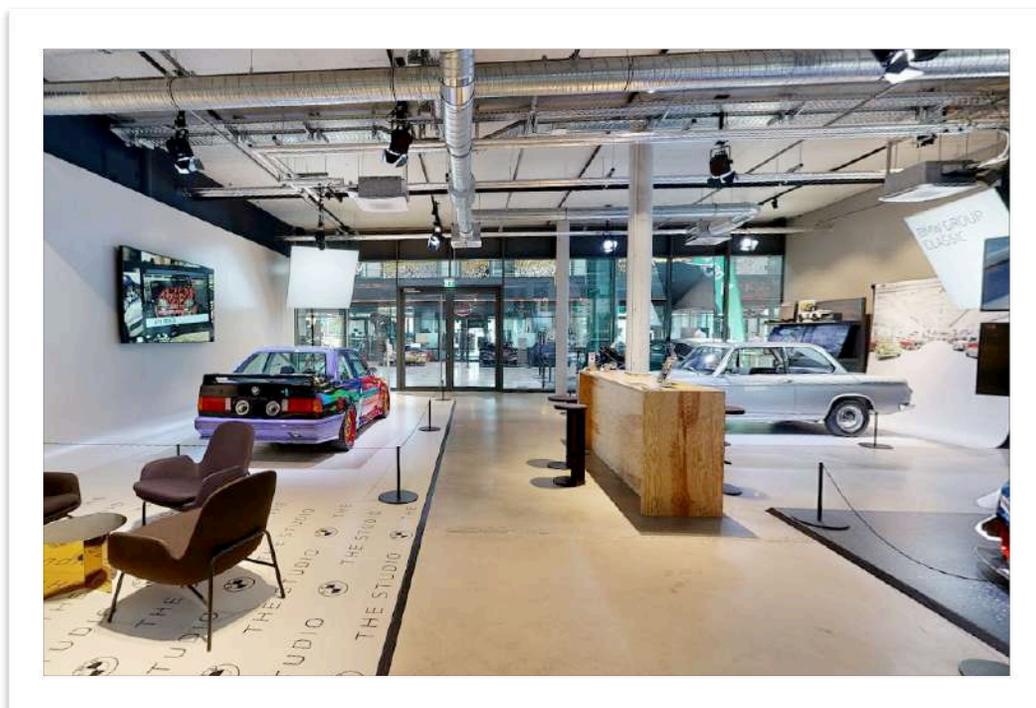


BMW 507 Elvis Presley, BMW M1 E23 and BMW M4 GT4 F82

II. The Studio by BMW - Motorworld Munich - Portrait



BMW Junior Team and BMW M6 GT3 F13 - Behind Car Collectors Glass Boxes



BMW M3 E30 Group A Art Car “Ken Done” and BMW 1600-2 E10



III. BCCC - BMW Club Clásicos Colombia - Portrait

A história do BMW Club Clásicos Colômbia remonta a 13 de agosto de 1986, quando, a pedido de Julián Caro Barrera, Carlos Muñoz Forero e Gilberto Muñoz Forero, foi fundado o BMW 2002 Auto Club da Colômbia. Esta organização social, cívica e desportiva nasceu com o objetivo de promover e estimular a conservação e manutenção dos veículos BMW 2002. Daí nasceu o primeiro clube automóvel da marca BMW na Colômbia que, ao longo dos anos, encerrou as suas atividades para ser novamente reativado, por um grupo de entusiastas em 1997. Esta nova associação não durou muito, pois seus dirigentes decidiram vender seus BMWs e abandonar o projeto de reativar formalmente o Clube Colômbia BMW 2002.

Foi em 2003 que surgiu o Sr. Fernando Vargas, que havia adquirido um BMW 2002 como seu primeiro carro a participar de corridas de carros clássicos. Percebendo a grande quantidade de BMW 2002 na Colômbia, Fernando decidiu convocar alguns deles para uma reunião. Procurou assim poder retomar aquele Clube que já existiu e que agora valia a pena resgatar. Com a ajuda dos irmãos Bernardo e Felipe Ucrós, Fernando convocou o grupo formado por Roberto Ardila, Alexander Parada, Juan Carlos González, Nelson Russi e Álvaro Prada e claro, os irmãos Ucrós.



BMW Club Clásicos Colombia - Primeiro Encontro, Bogotá, Colombia - Setembro, 2003

III. BCCC - BMW Club Clásicos Colombia - Portrait

Em 2008 foi criado o primeiro site e fórum, chegando assim aos melhores momentos para o Clube. Iniciou-se a venda de merchandising alusivo ao Clube e além de viagens aos melhores locais da Colômbia como Santander, Antioquia, Meta, Tolima. No mesmo ano, foi definido um novo Conselho de Administração e o número de membros efetivos duplicou. Foi o ano de internacionalização, reconhecimento e crescimento da família BMW 2002 na Colômbia. Nasceu então o lema: “Reviva a paixão pelo clássico alemão!”. O logotipo também foi atualizado, que foi reconhecido e utilizado por muitos BMW 2002 em todo o mundo.

Em 2010, os sócios e fundadores Fernando Vargas, Roberto Ardila, Álvaro Prada, Rodrigo Carrizosa, Rodrigo Munar, Bernardo Ucrós e Juan Carlos González decidiram adquirir a personalidade jurídica do Club BMW 2002 Colômbia sob o NIT 900.338.380-0 como empresa. Entidade sem fins lucrativos, que se dedica à realização de atividades culturais e desportivas no exterior e no interior para promover a conservação, restauro e manutenção de viaturas BMW 2002.

Durante o mesmo ano muitos entusiastas começaram a apresentar modelos BMW contemporâneos ao BMW 2002, como a primeira geração do Série 3, o Série 5 e alguns Sport Coupés.



III. BCCC - BMW Club Clásicos Colombia - Portrait

Perante esta realidade, o Clube decidiu, na sua reunião de associados de 2012, entrar em sintonia com a nova situação e tendência dos BMW clássicos. A decisão é então ampliar a gama de veículos aceites pelo clube de acordo com as opiniões do BMW Classic Group em Munique, incluindo oficialmente as duas primeiras gerações da Série 3 (E21 e E30), três primeiras gerações da Série 5 (E12, E28 e E34), as duas primeiras Série 7 (E23 e E32) e as primeiras Série 6 e Série 8. Da mesma forma, as motocicletas fabricadas até meados da década de noventa passaram a fazer parte do novo escopo que o Clube tem a partir de maio do ano de 2012. Na mesma reunião de sócios o Clube decidiu mudar seu nome para Club BMW Clásicos Colombia.

Durante Assembleia Extraordinária do Clube em setembro de 2016, por iniciativa da Diretoria, os associados do Clube aprovaram iniciar o processo de certificação perante a BMWCLAF - BMW Clubs Latin America Federation. Este processo começa com a modificação do logotipo para atender às exigências do BCIC - BMW Clubs International Council, além de ajustar seus estatutos, o nome é alterado para BMWCCC - BMW Club Clásicos Colombia, o site é renovado, as políticas são A aceitação de novos membros e o endosso como clube são obtidos da Autogermana, importadora oficial da marca BMW na Colômbia. Neste momento nosso Clube submete o pedido de aceitação como Clube Oficial perante a BMWCLAF - BMW Clubs Latin America Federation, entidade responsável pelo BCIC BMW Clubs International Council.

Após o envio da inscrição formal à BMWCLAF, a inscrição como clube oficial é aprovada no final de 2017. Em meados de 2018 recebemos a certificação da BMWCLAF BMW Clubs Latin America Federation como Clube Oficial do Capítulo da Umbrella para criar e certificar o BMWCCC - BMW Club Classics Colômbia.



IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 01. BMW "02 Series" E06/E10

BMW Série 02 é uma linha de carros executivos compactos produzidos pela montadora alemã BMW entre 1966 e 1977, baseados em uma versão abreviada dos New Class Sedans.

A primeira Série 02 produzida foi a 1600-2 (mais tarde renomeada como 1602) em 1966. Em 1975, a Série 02 foi substituída pela Série E21 (exceto o modelo 1502 que continuou até 1977).

O 1600-2, como foi designado o primeiro BMW "Série 02", E10, era um BMW básico e era menor, mais barato e menos bem equipado do que o New Class Sedan no qual foi baseado. O diretor de design da BMW, Wilhelm Hofmeister, atribuiu o projeto de duas portas aos designers Georg Bertram e Manfred Rennen. Com distância entre eixos 5 cm (2 pol.) Menor e cerca de 25 cm (10 pol.) Menor comprimento, principalmente pelo encurtamento do deck traseiro, o peso mais leve do carro de duas portas o tornou mais adequado do que o sedã New Class original para fins esportivos. Como resultado, o sedã de duas portas tornou-se a base da esportiva Série 02.

A partir de 1967, um conversível baseado na carroceria 02 foi construído pela Karosserie Baur. O projeto original era um conversível completo; depois de 1971, este foi substituído por um modelo targa-top com caixilhos de janela fixos, denominado "top cabriolet". Um hatchback, denominado modelo Touring, E06, foi desenvolvido a partir da carroceria 02, estando disponível a partir de 1971. Apenas 25.827 modelos Touring foram vendidos antes da carroceria ser descontinuada em 1974.



BMW 1600-2 "Series 2" E10 i4

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 01. BMW "02 Series" E06/E10



BMW 2002 Tii E10 i4



IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 01. BMW "02 Series" E06/E10



BMW 2002 Touring E06 i4



BMW 2002 Cabriolet E10 i4

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 01. BMW "02 Series" E06/E10



BMW 2002 Cabriolet E10 i4



BMW 2002 Targa E10 i4

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 02. BMW 3 Series E21 i4 e i6

O BMW Série 3 é uma linha de carros executivos compactos fabricados pela montadora alemã BMW desde maio de 1975. É o sucessor da Série 02 e foi produzido em sete gerações.

A primeira geração do Série 3 estava disponível apenas como sedã de 2 portas; no entanto, a gama de modelos foi expandida desde então para incluir um sedã de 4 portas, conversível de 2 portas, cupê de 2 portas, perua ("Touring") de 5 portas, liftback de 5 portas ("Gran Turismo") e estilos de carroceria hatchback de 3 portas. Desde 2013, os modelos coupé e conversível são comercializados como Série 4; portanto, a linha da Série 3 não inclui mais esses estilos de carroceria.

O Série 3 é o modelo mais vendido da BMW, representando cerca de 30% das vendas totais anuais da marca BMW (excluindo motos), e ganhou vários prêmios ao longo de sua história.

O BMW E21 é a primeira geração dos carros executivos compactos BMW Série 3, que foram produzidos de junho de 1975 a dezembro de 1983 e substituíram o BMW "Série 02". A série foi construída exclusivamente em carroceria sedã de duas portas (exceto conversíveis fabricados pela Baur). Ao contrário do seu antecessor, uma carroçaria 'Touring' com porta traseira inclinada já não era oferecida.



BMW 320 E21 i4

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 02. BMW 3 Series E21 i4 e i6

Os modelos iniciais foram produzidos com motores a gasolina de quatro cilindros carburados de 1,6 L, 1,8 L e 2,0 L. A injeção de combustível foi introduzida no final de 1975 no 320i - mas em 1977, um motor carburado de 6 cilindros em linha substituiu o 320 e Modelos 320i, enquanto uma versão da injeção de quatro cilindros foi colocada à venda nos Estados Unidos. Em 1978, a série 3 recebeu seu primeiro seis cilindros com injeção de combustível no 323i; e em 1981, um 1,6 L na extremidade inferior foi oferecido no 315.

A carroceria cabriolet, fabricada pela Baur, foi produzida de 1978 a 1981, com todos os motores disponíveis.

Não havia nenhum modelo BMW M3 para a geração E21, mas vários modelos de edição limitada foram produzidos com base no modelo com o maior motor, o 323i de seis cilindros.

A visão frontal do novo carro era dominada pela grade em forma de rim, marca registrada da BMW, destacando-se claramente da tampa do radiador. O estilo do novo carro lembrava o E12 Série 5 que estava em produção quando o E21 foi lançado.

A visão frontal do novo carro era dominada pela grade em forma de rim, marca registrada da BMW, destacando-se claramente da tampa do radiador.

O estilo do novo carro lembrava o E12 Série 5 que estava em produção quando o E21 foi lançado.



BMW 323 E21 i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 02. BMW 3 Series E21 i4 e i6

O estilo do novo carro lembrava o E12 Série 5 que estava em produção quando o E21 foi lançado. Paul Bracq, Diretor de Design da BMW de 1970 a 1974, é responsável por definir a direção de design do E21.

O BMW E21 é, segundo o Design Museum London, um dos "cinquenta carros que mudaram o mundo".

O design do cockpit do E21 marcou a introdução de um novo conceito de design, com o consola central e a área central do painel de instrumentos voltadas para o condutor. Isto tornou-se parte da filosofia de design de interiores da BMW durante muitos anos. Como sinal de segurança passiva, todas as arestas e elementos de controle no interior foram arredondados e acolchoados.

Com uma distância entre eixos medindo 2,6 m (102 pol.), Os comprimentos da carroceria dianteira e traseira salientes eram mínimos. A carroceria media 1.364 mm (53,7 pol.) na frente e 1.377 mm (54,2 pol.) na traseira.

A suspensão incorporou direção de pinhão e cremalheira e suspensão MacPherson na frente e suspensão independente do tipo braço semi-arrastante na parte traseira. Os freios assistidos eram discos nas rodas dianteiras, enquanto as rodas traseiras tinham freios a tambor (exceto o modelo 323i que tinha discos nas 4 rodas).



BMW 323 E21 i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 02. BMW 3 Series E21 i4 e i6

O modelo 320 inicial era movido por um motor de quatro cilindros usando um carburador Solex de 2 cilindros downdraft. Ele acelera até 100 km/h (62 mph) em 11,5 segundos e atinge uma velocidade máxima de 170 km/h (106 mph).

Em 1977, o modelo 320 mudou do motor BMW M10 de quatro cilindros para o motor BMW M20 de seis cilindros em linha a gasolina. Embora permanecessem identificados como "320", o modelo de seis cilindros é frequentemente referido como "320/6". O motor usa um carburador downdraft Solex de 4 cilindros. O 320/6 acelera até 100 km/h (62 mph) em 10,0 segundos e tem uma velocidade máxima de 181 km/h (112 mph).

O 323i foi o modelo E21 topo de linha após seu lançamento em 1977. Ele é movido por um motor de seis cilindros de 2,3 litros com injeção de combustível Bosch K-Jetronic. Ele acelera até 100 km/h (62 mph) em 8,7 segundos e atinge uma velocidade máxima de 190 km/h (118 mph).

Transmissões: ZF 3HP22 de 3 velocidades automático(318 e 320), Manual Getrag 242 de 4 velocidades e Manual Getrag 245 de 5 velocidades, com quinta marcha overdrive ou marcha de relação estreita (esta última disponível a partir de 1976).

Uma conversão cabriolet foi oferecida pela Karosserie Baur, chamada TopCabriolet. Consistia em um teto targa e uma capota traseira independente. A seção do teto targa foi projetada para caber no porta-malas, enquanto a tampa do porta-malas também serviu de cobertura para o pára-brisa traseiro de plástico, protegendo-o de arranhões e geada no inverno. A produção do TopCabriolet começou em 1978 e todas as opções de motor estavam disponíveis.



BMW 323i E21 Baur Cabriolet i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 03. BMW 3 Series E30 i4 and i6

O BMW E30 é a segunda geração do BMW Série 3, fabricado entre 1982 e 1994 e substituiu o E21 Série 3. A linha de modelos incluía carrocerias cupê de 2 portas e conversíveis, além de ser a primeira Série 3 produzida em estilos de carroceria sedan e wagon/carrinha de 4 portas. Era movido por motores a gasolina de quatro cilindros, gasolina de seis cilindros e diesel de seis cilindros, este último pela primeira vez na Série 3. O modelo E30 325iX foi o primeiro BMW a ter tração integral.

O primeiro modelo BMW M3 foi construído na plataforma E30 e era movido pelo motor BMW S14 de quatro cilindros a gasolina de alta rotação, que produzia 175 kW (235 cv) em sua versão final. O roadster BMW Z1 também foi baseado na plataforma E30. Após o lançamento do E36 Série 3 em 1990, o E30 começou a desaparecer.

O desenvolvimento da Série E30 3 começou em julho de 1976, com estilo desenvolvido sob a direção do designer-chefe Claus Luthe e estilo exterior liderado por Boyke Boyer. Em 1978, o projeto final foi aprovado e o congelamento do projeto (processo de cubização) foi concluído em 1979. O filme de lançamento da BMW para o E30 mostra o processo de design, incluindo design auxiliado por computador (CAD), testes de colisão e testes em túnel de vento. O carro foi lançado no final de novembro de 1982.

Externamente, a aparência do E30 é muito semelhante às versões com faróis duplos de seu antecessor E21, no entanto, há várias mudanças detalhadas no estilo do E30. As principais diferenças em relação ao E21 incluem o interior e uma suspensão revisada, esta última para reduzir a sobreviragem pela qual o E21 foi criticado.

Em 1985 foram actualizados os acabamentos exteriores e interiores. O modelo 323i foi substituído pelo 325i nesta época e o 324d movido a diesel foi introduzido. Um conversível de fábrica entrou na linha de modelos. Porém, o Baur continuou à venda, junto com o conversível de fábrica. O M3 conversível foi oferecido apenas para o mercado europeu.



BMW 325 E30 Sedan i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 03. BMW 3 Series E30 i4 and i6

No Salão Automóvel de Frankfurt em setembro de 1987, a BMW apresentou uma grande atualização para o E30 (frequentemente chamado de Série 2). As alterações na gama foram a incorporação da variante Touring (caminhão) e a eliminação do modelo 325e. Os modelos atualizados de 1987 permaneceram praticamente inalterados até o final da produção, com a adição do modelo 318is em 1989.

As mudanças externas de estilo incluíram lanternas traseiras redesenhadas, pára-choque dianteiro e uma redução na quantidade de acabamentos cromados. O motor de quatro cilindros foi atualizado do BMW M10 para o BMW M40 e outras alterações mecânicas foram feitas. A proteção contra ferrugem foi melhorada com a atualização.

Além dos estilos de carroceria sedã de duas portas e conversível Baur de seus antecessores E21, o E30 mais tarde também se tornou disponível como um sedã de quatro portas e uma perua de cinco portas (comercializada como "Touring").

A carroceria Touring começou como um protótipo construído pelo engenheiro da BMW Max Reiböck na garagem de seu amigo em 1984 e começou a ser produzida em 1987. A versão conversível de fábrica começou a ser produzida em 1985, e a conversão da Baur permaneceu disponível junto com ela.



BMW 325 E30 Coupe i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 03. BMW 3 Series E30 i4 and i6

Inicialmente, o E30 usava motores a gasolina de quatro cilindros (M10) e seis cilindros (M20) de seu antecessor E21. Durante o período de produção, novas famílias de motores a gasolina de quatro cilindros foram introduzidas e o motor de seis cilindros recebeu diversas melhorias. Foi introduzido um motor diesel de seis cilindros, tanto naturalmente aspirado quanto turboalimentado.

No lançamento da linha E30 em 1982, o 316 usava uma versão de 1.766 cc do M10 alimentada por carburador e produzindo 66 kW (90 cv). O 318i tinha o mesmo motor M10, mas com injeção de combustível Bosch L-Jetronic, aumentando a potência para 77 kW (105 cv) e melhorando também a economia de combustível.

A atualização da Série 2 de 1987 introduziu um novo motor de quatro cilindros: o M40, que usava injeção de combustível Bosch Motronic. No 318i, foi usada uma versão de 1.796 cc (110 cu in) do M40. O modelo 316i substituiu o 316, usando uma versão de 1.596 cc (97 cu in) do M40.

O 318iS foi lançado em 1989, utilizava o novo motor M42 e estava disponível apenas com duas portas. Este é o motor mais moderno disponível na linha E30, incorporando DOHC, o atualizado Bosch Motronic 1.7, ajustadores de válvulas hidráulicas e ignição por bobina. Em alguns mercados, o motor M42 foi utilizado nos modelos 318i/318iC, em vez do M40.

O M3 é movido pelo motor S14, um motor de quatro cilindros de alta rotação.

No lançamento da linha E30, os modelos de seis cilindros consistiam no 320i, que tinha uma versão 2,0 L (122 cu in) do M20 produzindo 92 kW (123 cv), e o 323i, com 2,3 L (140 cv) do M20 produzindo 102 kW (137 HP), ambos com injeção de combustível Bosch L-Jetronic. Estes modelos não foram vendidos na América do Norte, provavelmente por razões de emissões. Em 1985, o motor 2,3 L foi substituído por uma versão 2,5 L do M20, que produzia 125 kW (168 cv) e usava injeção de combustível Bosch Motronic. Este motor estava disponível em variantes 325i, incluindo o 325iX com tração integral.



BMW 320i E30 Cabrio i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 03. BMW 3 Series E30 i4 and i6

Uma versão econômica chamada 325e foi lançada com um motor de menor rotação e mais econômico. O *e* é uma abreviatura de *eta*, que é usada para representar a eficiência térmica de uma máquina térmica. Para maximizar o torque em baixas rotações, o motor 325e era o maior disponível em um E30 (além do modelo 333i, que só era vendido na África do Sul). O motor 325e tinha curso mais longo que a versão 325i, com cabeçote de cilindro mais restritivo, quatro rolamentos de came em vez de sete e molas de válvula simples (em vez das molas de válvula dupla usadas pela versão 325i). Para versões sem conversor catalítico, o motor 325e produzia 90 kW (121 cv) a 4.250 rpm e 240 N·m (177 lb·ft) a 3.250 rpm. Em comparação, o torque máximo do motor 325i foi de 215 N·m (159 lb·ft) a 4.000 rpm.

A atualização da Série 2 de 1987 aumentou o 320i para 95 kW (127 cv) e o 325i para 125 kW (168 cv) e melhorou a economia de combustível.

Em 1983, o motor M21 foi introduzido no novo 524td no IAA na Alemanha. O motor M21 usava turboalimentador Garrett (sem intercooler). O motor tem cilindrada de 2.443 cc (149 cu in) e utiliza injeção mecânica de combustível.

Em 1985, a BMW lançou o 324d, uma versão naturalmente aspirada do mesmo motor M21, que era popular em países com altos impostos sobre veículos motorizados.

Uma bomba de combustível controlada eletronicamente foi usada em 1987, aumentando a produção de torque em 10 N·m (7 lb·ft). O motor atualizado possui um turbocompressor menor, o que reduz o turbo lag.

No total, havia seis transmissões disponíveis para os diversos modelos E30: quatro manuais e duas automáticas. O E30 foi oferecido com tração traseira ou tração integral permanente (somente sedãs e carrinhas 325iX).



BMW 325i E30 Touring i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 03. BMW 3 Series E30 i4 and i6

Uma das características que contribuíram para o espaço do E30 foi a suspensão. Os suportes MacPherson dianteiros e a suspensão traseira com braço semi-reboque eram um arranjo compacto que deixava bastante espaço na cabine e no porta-malas para o tamanho geral do carro. Os braços semi-reboques foram criticados pelas mudanças dinâmicas de convergência e convergência inerentes à geometria da suspensão, causando movimentos bruscos em situações difíceis de curvas (como corridas e autocross). No entanto, os críticos elogiaram o manuseio do E30.

Uma versão ampliada da suspensão dianteira E30 e da transmissão E30 325i foram usadas no roadster BMW Z1. As suspensões traseiras do BMW Z3 e BMW Compact (E36/5) também são muito semelhantes às do E30, mas usam buchas de cinco saliências. O BMW M Coupe baseado no Z3 usa uma versão ampliada da mesma suspensão traseira com braço semi-reboque, juntamente com buchas mais fortes.

Para as rodas dianteiras, todos os modelos utilizam freios a disco. Os primeiros modelos 316/318 possuem discos sólidos, enquanto todos os modelos posteriores possuem discos ventilados. Para as rodas traseiras, a maioria dos modelos utiliza freios a disco sólido, exceto alguns modelos anteriores: modelos de 4 e 6 cilindros que utilizam freios a tambor. O sistema de travagem antibloqueio (ABS) tornou-se disponível em 1986

O E30 foi produzido em Munique, Alemanha; Regensburg, Alemanha; e Rosslyn, África do Sul. A produção em série começou em outubro de 1982.



BMW 325i E30 Baur i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 04. BMW 3 Series E36 i4 and i6

A terceira geração da linha de carros executivos compactos BMW Série 3 carrega o código de modelo E36 e foi produzida pela fabricante de automóveis alemã BMW de 1990 a 2000. Os modelos iniciais eram sedãs de quatro portas, seguidos pelo cupê, conversível, carrinha ("Touring"), hatchback ("Compact") e o raro Baur TC4 conversível de quatro portas nos anos posteriores.

O E36 foi o primeiro Série 3 a ser oferecido com carroceria hatchback. Foi também o primeiro Série 3 disponível com transmissão manual de seis velocidades (no M3 de 1996), transmissão automática de cinco velocidades e motor diesel de quatro cilindros. A suspensão traseira multi-link também foi uma melhoria significativa em comparação com as gerações anteriores da Série 3. A tração integral não estava disponível para o E36, ao contrário das gerações anteriores (E30) e subsequentes (E46).

O E36 foi nomeado para a "lista dos 10 melhores" da revista Car and Driver por cada ano em que esteve à venda.

Após a introdução do seu sucessor, o E46 Série 3 em 1998, o E36 começou a desaparecer e foi eventualmente substituído em 1999.



BMW 328 E36 Sedan i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 04. BMW 3 Series E36 i4 and i6

O desenvolvimento do E36 começou em 1981 e o design exterior foi fortemente influenciado pela aerodinâmica, especificamente o formato geral da cunha, as coberturas dos faróis e os espelhos retrovisores menores. Os principais designers foram Pinky Lai e Boyke Boyer.

A versão de produção do E36 foi lançada em outubro de 1990, com um comunicado de imprensa em novembro e lançamento no mercado no início de 1991.

Os estilos de carroceria da linha são:

Sedã de 4 portas, produzido de 1990 a 1998.

Cupê de 2 portas, produzido de 1990 a 1999.

Conversível de 2 portas, produzido de 1993 a 1999.

Uma conversão Baur "Top Cabriolet" de 4 portas também estava disponível.

Carrinha de 5 portas (comercializada como "Touring"), produzida de 1994 a 1999.



BMW 328 E36 Coupe i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 04. BMW 3 Series E36 i4 and i6

Os equipamentos de segurança disponíveis incluíam airbag do motorista, airbag do passageiro (a partir da produção de 1993) e airbags de impacto lateral em modelos posteriores, freios ABS e controle de estabilidade ("ASC. +T"). O controle eletrônico do clima também estava disponível no E36. Na América do Norte, os carros equipados com o "Pacote de Inverno" também possuem bancos e retrovisores aquecidos.

Os motores a gasolina de quatro cilindros utilizados na gama E36 eram inicialmente motores herdados da geração anterior da Série 3: o motor SOHC do BMW M40 e o motor DOHC do BMW M42. Em 1993, o M40 foi substituído pelo motor BMW M43 SOHC e o M42 foi substituído em 1996 pelo motor BMW M44 DOHC.

Para os modelos de seis cilindros, o E36 foi lançado com o então novo motor a gasolina BMW M50 DOHC. No final de 1992, as versões M50TU adicionaram VANOS exclusivos (tempo de válvula variável), que aumentou o torque (a potência máxima permaneceu inalterada). Em 1995, o motor BMW M52 substituiu o M50TU, resultando na substituição do modelo 328i pelo 325i e na adição de um novo modelo 323i de gama média (motorizado por uma versão de 2,5 litros do M52).



BMW 328 E36 Sedan i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 04. BMW 3 Series E36 i4 and i6

O E36 foi produzido com as seguintes transmissões:

Manual de 5 velocidades (1994-1999 M3) Transmissão Getrag 420G

Manual de 6 velocidades (1996-1999 M3 - exceto Estados Unidos)

4 velocidades automática

5 velocidades automática

Todos os modelos têm tração traseira, pois o E36 não foi produzido com tração integral (ao contrário de seu antecessor e sucessor).

Os modelos sedan, cupê, conversível e Touring usam a suspensão multi-link "Z-axis" na traseira, introduzida no BMW Z1 roadster.

Os modelos hatchback ("Compacto") usam uma suspensão traseira de braço semi-reboque baseada no design anterior da Série E30 3. Isso foi feito para economizar espaço devido à traseira truncada do hatchback.

A linha 3 Series Compact de modelos hatchback de três portas foi lançada em 1993, com base em uma versão abreviada da plataforma E36. O código do modelo para a carroceria hatchback é "E36/5" e a gama de modelos consistia em 316i, 316g, 318ti, 323ti e 318tds.



BMW 328 E36 Sedan Baur i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 04. BMW 3 Series E36 i4 and i6

A gama de modelos europeus tinha mais variedade do que a norte-americana e incluía motores diesel e carrocerias "Touring" carrinhas. A gama do mercado europeu tinha mais modelos de gama baixa do que o mercado norte-americano, por exemplo, o 316i e o 318i tinham motores SOHC de 8 válvulas. O M3 também era mais caro e tinha mais potência que a versão norte-americana.

O E36 foi produzido em Munique, Alemanha; Regensburg, Alemanha; Rosslyn, África do Sul; e Condado de Spartanburg, Carolina do Sul, Estados Unidos.

A montagem local de kits desmontáveis completos (CKD) foi usada para carros vendidos no Uruguai (até 1991), Egito, México e Tailândia. O E36 também foi construído como kits CKD nas Filipinas de 1994 a 1997, onde a produção foi interrompida devido à crise financeira asiática de 1997.



BMW 323 E36/5 Compact i6

IV. BMW 3 Series: História Completa - Puro Prazer de Dirigir

IV 04. BMW 3 Series E36 i4 and i6

No automobilismo, um campo de vários competidores 318is, representando a BMW 318is Cup da Polónia no Grande Prêmio da Eslováquia de 2023.

Joachim Winkelhock competiu no Campeonato Britânico de Carros de Turismo com o 318i e o 320i de 1993 a 1995, ganhando o título em 1993. Nesse mesmo ano, Johnny Cecotto venceu a Copa ADAC GT da Alemanha dirigindo um E36 M3. Cecotto venceu a Super Tourenwagen Cup pela BMW em 1994 e 1998, e Winkelhock em 1995.

Geoff Brabham e seu irmão mais novo David Brabham venceram o AMP Bathurst 1000 de 1997 no Mount Panorama Circuit em Bathurst, Austrália, dirigindo um Super Touring BMW 320i para a BMW Motorsport Australia.

As 24 Horas de Nürburgring de 1998 foram vencidas pela primeira vez por um diesel: um BMW E36 320d, graças ao facto de o seu motor diesel necessitar de menos paragens para reabastecer do que os seus rivais.



BMW 328 E36 Touring i6

V. BMW Tips

V 01. BMW Center Wheel Caps - Tips

No BMW Wheel Center Cap, com o tempo, acaba descolando o logo BMW.



New Style Convex (left) x Old Style Plastic (right)

Para resolver o problema, a Bmw criou um novo modelo convexo de 68mm.



BMW Convex Wheel Center Cap 68mm - BMW Part nº 36 12 2 455 269 - BMW Part nº 36 13 6 783 536 36(set of 4)

E31 E36 E38 E39 e46 E53 E60 E61 E63 E64 E65 E66 E70 E71 E72 E82 E83 E85 E86 E88 E89 E90 E91 E92 E93 F01 F02 F07

V. BMW Tips

V 01. BMW Center Wheel Caps - Tips

É muito difícil remover o BMW Wheel Center Cap da roda de liga leve sem retirá-la do veículo.

Para resolver este problema a BMW criou uma ferramenta especial:



BMW Center Cap Removal Tool - BMW Part nº 36 13 2 294 421

V. BMW Tips

V 01. BMW Center Wheel Caps - Tips

Abaixo a posição correta na roda do BMW Center Cap e do Emblema BMW "M" Logo, tendo com referência o "bico" de ar do pneu.



As "pernas" das Letras "M" do Emblema BMW Motorsport e da sigla "BMW" do Wheel Center Cap são voltadas para o "bico de ar" do pneu numa linha reta(azul claro).

VI. BMW Motorrad Custom - Make Life a Ride

VI 01. BMW R 18 The Crown

O customizador Dirk Oehlerking da Kingston Custom surpreendeu mais uma vez o cenário do motociclismo com sua última criação: a R 18 The Crown. Descrita como o culminar do seu trabalho até à data, a paixão de Oehlerking por motos únicas é evidente nesta peça única. Há três décadas que Oehlerking se dedica ao seu ofício na região do Ruhr, inspirando-se na cultura industrial e na sua extensa rede.

A R 18 The Crown possui carroceria em chapa de alumínio de design próprio e suspensão nas rodas dianteiras com braço oscilante dupla face e amortecedor central. Para comemorar o centenário da BMW Motorrad, a Oehlerking começou com um novo BMW R18, desmontou-o e moldou cuidadosamente o design usando espuma dura e cartão. O seu objetivo era conseguir uma aparência poderosa, elegante e inovadora.

O design inovador exigiu adaptações tecnológicas significativas, incluindo a construção de uma suspensão dianteira totalmente nova com braço oscilante e coluna telescópica. As partes da carroceria e o tanque de combustível de 8 litros foram fabricados em chapa de alumínio de 2 mm de espessura, cortada, dobrada e moldada manualmente. A Oehlerking também fabricou manualmente os dois coletores de escapamento em aço inoxidável, integrando perfeitamente componentes padrão, como farol, instrumentos, unidades de interruptores e sistema de apoio para os pés no conceito R 18 The Crown.



BMW Motorrad R 18 The Crown

VI. BMW Motorrad Custom - Make Life a Ride

VI 01. BMW R 18 The Crown

Para o toque final, a Oehlerking deu à motocicleta uma pintura Champagne Platinum com efeito madrepérola, adornada com o emblema da marca BMW com uma pequena coroa. O selim, feito de chapa de alumínio com 2 mm de espessura e revestido em couro genuíno, junto com componentes como acessórios de embreagem e freio de mão da Magura, e pára-lama traseiro e suportes da Wunderkind, complementam a estética geral.

A BMW R 18 The Crown será apresentada de 7 a 9 de julho de 2023, no âmbito do BMW Motorrad Days em Berlim, coincidindo com a celebração do centenário da BMW Motorrad.



BMW R 18 The Crown

VI. BMW Motorrad Custom - Make Life a Ride

VI 01. BMW R 18 The Crown



BMW R 18 The Crown

VI. BMW Motorrad Custom - Make Life a Ride

VI 01. BMW R 18 The Crown



BMW R 18 The Crown

VI. BMW Motorrad - Make Life a Ride

VI 02. BMW F 900 GS, F 900 GS Adventure and F 800 GS

A BMW Motorrad anunciou uma expansão significativa da sua gama média de enduro touring com a introdução das novas F 900 GS, F 900 GS Adventure e F 800 GS. Essas motocicletas são voltadas para motociclistas que buscam emoções off-road e aventuras de longa distância. Todos os três modelos passaram por atualizações substanciais, com recursos padrão aprimorados e um novo motor para melhorar o desempenho.

As novas F 900 GS, F 900 GS Adventure e F 800 GS estão equipadas com um avançado motor de 2 cilindros em linha. Este motor, apresentado pela primeira vez em 2018 com a F 850 GS, foi atualizado para oferecer maior dinâmica de condução. Com uma cilindrada maior de 895 cc (acima de 853 cc), essas motos produzem um som de motor mais emocional. A F 900 GS e a F 900 GS Adventure oferecem agora 77 kW (105 CV), enquanto a F 800 GS oferece 64 kW (87 CV). Estes novos motores apresentam um aumento de 10 CV na potência máxima, uma curva de binário mais completa, maior potência de tracção e melhor aceleração.

As motocicletas da série F vêm de fábrica com modos de pilotagem “Rain” e “Road”, juntamente com controle de tração dinâmico (DTC) e ABS Pro otimizado para curvas. Para quem procura um desempenho ainda mais dinâmico, está disponível o pacote opcional “riding MODEs Pro”. Este pacote inclui modos de condução adicionais, pré-seleção do modo de condução, controle de torque de arrasto do motor e controle de freio dinâmico (DBC).



BMW F 900 GS, F 900 GS Adventure and F 800 GS

VI. BMW Motorrad - Make Life a Ride

VI 02. BMW F 900 GS, F 900 GS Adventure and F 800 GS

Os novos enduros de turismo de gama média da BMW apresentam uma estrutura tipo ponte construída a partir de peças de chapa de aço prensada, e o tanque de combustível de plástico de 14,5 litros da F 900 GS representa uma notável economia de peso em comparação com o armazém de aço anterior. A secção traseira também foi redesenhada para lhe conferir um aspecto mais desportivo e peso reduzido, juntamente com um silenciador traseiro mais leve desenhado por Akrapovič. A F 900 GS e a F 900 GS Adventure beneficiam dos novos garfos telescópicos invertidos totalmente ajustáveis da Showa.

A F 900 GS foi otimizada para uso off-road com um triângulo ergonómico redesenhado, apoios para os pés mais baixos e uma posição mais alta do guidão. Todos os três modelos vêm com uma alavanca de mudança ajustável como padrão, e a transmissão de seis velocidades foi melhorada para mudanças mais suaves. A F 900 GS também possui alavanca de freio em posição mais alta.

A nova F 900 GS apresenta um farol LED aprimorado que oferece melhor iluminação diretamente na frente da motocicleta. Faróis de LED agora são padrão na F 900 GS Adventure e na F 800 GS, junto com piscas de LED e luzes de controle. Além disso, todos os três modelos vêm equipados com um grande display TFT de 6,5 polegadas para melhor conectividade e legibilidade. A F 900 GS inclui um suporte multifuncional para montagem de dispositivos de navegação e câmeras de ação.



BMW F 800 GS

VI. BMW Motorrad - Make Life a Ride

VI 02. BMW F 900 GS, F 900 GS Adventure and F 800 GS

A F 900 GS passou por uma reformulação completa com foco nas proezas off-road, esportividade e desempenho dinâmico. O novo design apresenta um tanque de combustível de plástico mais fino e acabamento do radiador, resultando em uma aparência mais elegante. A secção traseira é mais estreita e dinâmica, e o silenciador traseiro desportivo Akrapovič aumenta o apelo geral da moto. A F 900 GS está disponível nas cores Blackstorm metalizado, pintura sólida Amarelo São Paulo (versão modelo Passion) e pintura sólida Lightwhite/Racing Blue metálica (versão GS Trophy).

A F 900 GS Adventure é oferecida nas cores Blackstorm metálico (variante básica) e Branco Alumínio fosco (variante do modelo Ride Pro). A F 800 GS está disponível nas cores Lightwhite sólido (variante básica), Racing Blue (variante do modelo Sport) e Blackstorm metálico (versão Triple Black).



BMW F 900 GS

VII. BMW Motorrad Classic - Make Life a Ride

VII 01. BMW Motorrad R80 G/S

A BMW R 80 G/S é uma motocicleta fabricada em Berlim, Alemanha, pela BMW Motorrad de 1980 a 1987. A produção foi de 21.864 motocicletas. Foi a primeira da família BMW GS de bicicletas esportivas duplas especializadas, das quais mais de 500.000 foram produzidas, e é frequentemente considerada a primeira "Bicicleta de Aventura" do mundo capaz de ser igualmente capaz dentro e fora da estrada. A designação G/S vem das palavras alemãs Gelände/Straße, que significam off-road/road, destacando o design dual-sport da moto.

A R 80 G/S (G de Gelände "offroad" em alemão S de Straße "rua") foi a primeira bicicleta multiesportiva de grande cilindrada do mercado. O G/S foi equipado com um motor BMW tipo 247 de 797,5 cc (48,67 cu in), que é um gêmeo plano (boxer), às vezes conhecido como airhead. O motor, montado em quadro R65, era uma versão modificada daquele instalado no R 80/7, com cilindros Nikasil, ignição eletrônica e volante mais leve. Na traseira, a moto contava com o novo "monolever", combinação de braço oscilante unilateral e eixo de transmissão, com amortecimento traseiro fornecido por um único amortecedor. A monolever era mais rígida e leve que o design dos modelos anteriores e posteriormente foi instalada em outras motocicletas BMW. Era uma alavanca de suspensão selada com o sistema de transmissão dentro da alavanca cheio de óleo para lubrificar o eixo e as peças. O braço oscilante unilateral permitiu que a roda traseira fosse facilmente removida com a bicicleta no cavalete central. Ela difere de outras motos de estrada BMW da mesma época por seu peso menor, curso de suspensão mais longo e grande roda dianteira de 21 polegadas. A bicicleta ganhou popularidade entre os viajantes em busca de aventura depois de vencer várias vezes o rali Paris-Dakar.



BMW R80 G/S

VII. BMW Motorrad Classic - Make Life a Ride

VII 01. BMW Motorrad R80 GS

A BMW ofereceu inúmeras peças opcionais, incluindo um tanque de combustível de 32 litros (7,0 imp gal; 8,5 US gal) assinado por Gaston Rahier, um assento individual, escapamento de aço inoxidável e uma bateria maior, o que significou que, pela primeira vez, você poderia comprar uma motocicleta de verdade para viagens de aventura. diretamente de um fabricante. O mercado criado gerou muitos acessórios de reposição para motocicletas, como tanques de combustível e alforjes maiores.

A R 80 G/S foi desenvolvida para a BMW pelo engenheiro Rüdiger Gutsche, um competidor de sucesso no Six Days International Trial com seu R75/5 especialmente adaptado. Em 1981, Hubert Auriol, ao volante de uma R 80 G/S preparada pela empresa alemã HPN Motorradtechnik, venceu o Rally Paris-Dakar. Ele repetiu seu sucesso com uma versão de 870 cc da R 80 G/S em 1983. Gaston Rahier venceu o Dakar com uma R 80 G/S em 1984, e novamente com uma R 80 G/S maior com motor 1.000. cc em 1985. Para comemorar seu sucesso, a BMW lançou a edição especial R 80 G/S Paris-Dakar que apresentava um tanque de combustível de 7 galões imperiais (32 L; 8,4 US gal), equipado com dois petcocks e assinado por Gaston Rahier.



BMW R80 G/S



BMW Motorrad Sidecar Competindo



BMW Clubs
Latin America
Federation



BMW Clubs
International Council



“Desfrute sua BMW com as boas coisas da vida”

BMWCLAF NEWS é o News Letter editado e publicado semestralmente pela BMWCLAF - BMW Clubs Latin America Federation exclusivamente para divulgação da história, notícias e lançamentos da marca BMW, bem como dos Clubes BMW Oficiais Associados e seus Membros, da BMW Classic e do BCIC - BMW Clubs International Council.

Julio Reyes

Presidente BMWCLAF

Antonio Munhoz

Editor BMWCLAF News e Presidente Conselho BMWCLAF

A marcas BMW, BMW M, BMW i, Alpina e BMW Motorrad pertencem ao BMW Group.