

A BMW 3-as sorozat 50 éves története

Tartalomjegyzék



1. 50 éves a BMW 3-as sorozat A vezetés élményének abszolút mércéje a középkategóriában, hét nemzedék óta (Bevezetés)	2
2. Egy új irány: A BMW 3-as sorozat első nemzedéke (E21)	6
3. Nagyobb változatosság: A BMW 3-as sorozat második nemzedéke (E30)	10
4. Iránymutató stílus: A BMW 3-as sorozat harmadik nemzedéke (E36)	15
5. Eleganciába csomagolt sportosság: A BMW 3-as sorozat negyedik nemzedéke (E46)	20
6. Példaértékű hatékonyság: A BMW 3-as sorozat ötödik nemzedéke (E90/E91/E92/E93)	26
7. Innovatív egyéniség: A BMW 3-as sorozat hatodik nemzedéke (F30/F31/F34/F80)	31
8. Úttörő digitalizáció: A BMW 3-as sorozat hetedik nemzedéke (G20/G21/G80/G81)	36
9. Kivételes teljesítmény a versenypályákon is: A BMW 3-as sorozat motorsport-karrierje	44

1. 50 éves a BMW 3-as sorozat

A vezetés élményének abszolút mércéje a középkategóriában, hét nemzedék óta (Bevezetés)



A BMW 3-as sorozat rendkívüli karrierutat tett meg. A sikertörténetét övező mérföldkövek között az új járműkategória megteremtése és a középkategória vezetési élményének megtestesítése éppúgy megtalálható, mint a világ elsőszámú prémium modelljévé való következetes fejlődés. Az 50 évvel ezelőtt debütált modellsorozat az akkora már legendává ért BMW 02 sorozatot váltotta, ma pedig már hetedik generációjánál tart. A BMW 3-as sorozat melletti döntés ma éppúgy a sportosan agilis vezethetőség, az innovatív technológiák iránti rajongás és a prémium minőség melletti elköteleződés kifejezése, ahogyan 1975-ben is az volt.

Az 1975-ös Frankfurti Nemzetközi Autószalonon (IAA) útjára indított BMW 3-as sorozat az elmúlt fél évszázad során a bajor prémiummárka legsikeresebb modellsorozatává és nemzetközi bestsellerjévé érett, amely címek birtokában a 3-as BMW kiváltképp hatékony globális nagykövetségként testesítette meg a bajor prémiumgyártó modelljeinek legfőbb jellemzőit. A BMW 3-as sorozat története a müncheni vállalat sportosság, hatékonyság, biztonság, kényelem, járműkapcsolat és formatervezés terén elért folyamatos fejlődésének is emléket állít. A portfólión bemutatkozó technológiai innovációk újra és újra mércét állítottak a középkategóriában, a 3-as BMW modellpalettáját színesítő új koncepciók pedig már öt évtizede mutatnak irányt az egész szegmensnek.

A BMW 3-as sorozat markáns egyénisége nemzedékről nemzedékre erősödik, amelyet a legújabb technológiai fejlesztések egészítenek ki. Formanyelvét ugyancsak a folytonosság és a fejlődés elve mentén megálmodott stílusjegyek jellemzik. A látványos, dupla ikergyűrű-motívummal dolgozó frontrész, a legendás BMW hűtőrács, a dinamikus vonalvezetés és az erőteljes hátrész éppúgy végigkísérte a modell történetét, mint az utastérben már az első generációban is alkalmazott, vezető felé fordított műszerfal-kialakítás. A 3-as BMW sportos hírnevéhez a versenypályákon aratott páratlan győzelmi sorozat is nagymértékben hozzájárult. A BMW 320 első sikereitől kezdve, egészen a BMW M3 megszámlálhatatlan mennyiségű trófeájáig, e



diadalok egészen a Német Túraautó Bajnokságban (DTM) ünnepelt aranyérmekig vezettek.

Sportos és hatékony: a BMW 3-as sorozat erőforrásai

A középkategóriás limuzin első generációja olyan sportos vezethetőséggel ajándékozta meg a bajor prémiummárka ügyfeleit, amilyen korábban ismeretlen volt ebben a szegmensben, miközben erőforrásai kiváltképp gazdaságosak voltak. E motorok sportos karakterisztikája és az ennek köszönhető menetteljesítmény azonnal kategóriája élére emelte a BMW 3-as sorozatot, amelynek hamisítatlan vezetési élményét hátsókerék-meghajtás is fokozta.

1977-ben, két évvel a BMW 3-as sorozat világpremierje után a modell hathengeres motorokkal is elérhetővé vált, a középkategóriában elsőként. Ezt olyan innovációk követték, mint a forradalmi üzemanyag-befecskendezés, a motorvezérlő rendszerek, az ultrasportos dízelmotorok, valamint az alumínium és magnézium alkalmazásával elért súlycsökkentés.

A motorerő és a teljesítmény folyamatos növelése, illetve az üzemanyag-fogyasztás és a károsanyag-kibocsátás mindezekkel párhuzamos csökkentése döntő hatással volt a BMW 3-as sorozat felemelkedésére és kategóriaetalon pozíciójának megszilárdítására. Az utóbbi években ezen adatokat hálózatról tölthető hajtáslánc-technológiák fokozzák, következetesen csökkentve a modellek ökológiai lábnyomait. Ma már számos 3-as BMW mild-hibrid technológiával gondoskodik a kimagasló hatékonyság és a dinamikus teljesítményleadás új dimenziójának párosáról, a BMW 3-as sorozat legújabb nemzedékének plug-in hibrid hajtáslánc-technológiával szerelt modellváltozatai pedig minden korábbinál nagyobb tisztán elektromos hatótávolságot kínáló akkumulátor-technológiával dolgoznak.

Lélegzetelállítóan agilis és mintaszerűen biztonságos: a BMW 3-as sorozat futómű-technológiája

A megannyi edzett erőforrás és a hátsókerék-meghajtás már a BMW 3-as sorozat legelső napjától kezdve gondosan kiegyensúlyozott tengelyek közötti terhelés-elosztással és fejlett futómű-technológiával párosul. A technikailag kifinomult felfüggesztéseknek, az extrém precíz kormányműnek és az erőteljes fékrendszernek



köszönhetően a bajor prémiumgyártó a 3-as BMW vezetőinek már 1975-ben is olyan magabiztos vezethetőséget garantált, amely a középkategória összes riválisánál sportosabb volt. Ez a sztenderd mind a mai napig a BMW 3-as sorozat védjegye. Öt évtized és hét nemzedék alatt a 3-as BMW futómű-technológiájának összes alkatrésze átfogó fejlődésen ment keresztül, a vezetés szintisza élményének alapelve azonban változatlan. Kategóriája legfejlettebb futómű-technológiával felvértezve a BMW 3-as sorozat ma is a sportos teljesítmény és az agilis vezethetőség középkategóriás szimbóluma.

A BMW 3-as sorozat kimagasló agilitásáról és biztonságáról egy másik innováció is gondoskodik. 1985-ben a 3-as BMW a bajor prémiumgyártó első modelljeként kapta meg az összkerékhajtást, ma pedig a BMW xDrive intelligens összkerékhajtás csak a BMW 3-as limuzin esetében nem kevesebb, mint hét motorváltozattal társítható, alapfelszereltségként vagy az opcionális extrafelszereltség részeként.

A változatosság sikert eredményez: a BMW 3-as sorozat modellváltozatai

A bajor prémiummárka legsikeresebb modellsorozata 50 éve folyamatosan fejlődik. Az első generáció kétajtós karosszériaváltozata után már a második nemzedékkel megérkezett a négyajtós kivitel, majd sorban követte egymást a BMW M3 nagyteljesítményű sportautó, az első Touring modell és az első BMW 3-as Cabrio. A harmadik generáció BMW 3-as Coupé modellje magával ragadó stílussal fűszerezte meg a palettát, a BMW 3-as Compact pedig új szegmensbe is bevezette a sorozatot.

A portfólió növekedése és változtatásai számos mérföldkőhöz vezettek a BMW 3-as sorozat történetében és olyan innovatív koncepcióknak mutattak zöld utat, amelyek mind a mai napig meghatározzák a szegmens egészének trendjeit. A modellpaletta változatossága jelentős szerepet játszott abban, hogy a 3-as BMW a lehető legszélesebb célcsoporttal a lehető legkülönbözőbb módokon ismertethette meg a sportos vezetés élményét.

A hatodik generáció tovább bővítette a hamisíthatlan karosszériaváltozatok tárházát, első ízben választva külön a BMW 3-as sorozat és a BMW 4-es sorozat



modellcsaládját. A BMW 3-as sorozat aktuális, hetedik nemzedéke a BMW 3-as limuzin és a BMW 3-as Touring párosából áll. A középkategória portfóliójába emellett a BMW 4-es Coupé, a BMW 4-es Cabrio és a BMW 4-es Gran Coupé is beletartozik. 2022 óta ráadásul az első BMW M3 Touring is elérhető, amely a versenypályák adrenalinától lüktető motorsport-élményét kibővített hétköznapi használhatósággal párosítja.

Hogyan lehet összefoglalni e modellsorozat 50 éves sikertörténetét? 1975 óta a bajor prémiumgyártó világszerte több mint 20 millió darabot értékesített a BMW 3-as sorozat modellváltozataiból. Ez önmagáért beszél.

2. Egy új irány: A BMW 3-as sorozat első nemzedéke (E21)



A BMW 3-as sorozat 1975-ös világpremierje vadonatúj fejezetet nyitott az autóipar történetében. Jóllehet, a kétajtós karosszériakialakítás a három évvel korábban bemutatott BMW 5-ös sorozattal szoros rokonságot hangsúlyozta, a kompakt és sportos modell merőben új autóként érkezett meg a piacra. A 3-as BMW célja már egészen a kezdetektől azon ügyfelek elcsábítása volt, akik olyan erős motorokra, olyan könnyed kezelhetőségre és olyan átfogó biztonságra vágytak, amelyek korábban kizárólag a luxuskategória kiváltságai voltak.

Az újdonságot hatalmas várakozás előzte meg – nem hiába, hiszen a modell a világszerte sikeres BMW 02 sorozat utódjaként debütált. A BMW 3-as sorozat feladata így az volt, hogy a dizájn, a kényelem, a helykínálat és a biztonság terén egyaránt új mércét állítva garantálja elődje sportosan agilis vezethetőségét.

Letisztult vonalak, dinamikus arányok és a vezető felé fordított műszerfal-kialakítás világpremierje

A letisztult vonalak mentén megálmodott karosszéria a Paul Bracq vezető formatervező munkásságát dicsérő BMW 5-ös sorozattal megkezdett irányt folytatta. A frontrészt a jellegzetes BMW hűtőrács és a kör alakú fényszórópár látványos egysége uralta. Utóbbi a 2.0 liter hengerűrtartalmú motorral szerelt csúcsmodelleken duplikálva keltett még sportosabb benyomást. A modell jellegzetes stílusjegyei közé tartozott még a kupés ívben megrajzolt oldalsó ablaksáv, a legendás Hofmeister kink és a motorháztető erőteljes „power dome” kialakítása.

Dinamikus arányaival a BMW 3-as sorozat már első ránézésre is jelentősen nagyobbak mutatkozott elődjénél, noha a 4 355 milliméteres hosszúság, az 1 610 milliméteres szélesség és az 1 380 milliméteres magasság csupán néhány centiméterrel múlta felül a BMW 02 sorozat méreteit. Az 1 364 milliméteres első és 1 377 milliméteres hátsó nyomtávok garantálták a nívómagabiztos úttartását.



A BMW 3-as sorozatban ünnepelte világpremierjét a vezető felé fordított műszerfal-kialakítás. Az egymásra helyezett modulokból épített középkonzolt a mérnökök határozottan a vezető felé fordították, így a műszerek könnyebben elérhetővé és átláthatóbbá váltak. Ezzel az új fejlesztéssel – amely mind a mai napig a BMW modelljeinek egyik védjegye – a tervezők tovább optimalizálták az utastér ergonómiáját.

Erőteljes motorok – a középkategóriában elsőként akár hat hengerrel

A BMW 3-as sorozat hivatalos bemutatásakor a BMW AG igazgatótanácsának elnöke a BMW 320i modellnek kiemelt figyelmet szentelt. „Ez az autó nekünk a legendás BMW 2002 tii méltó utódját jelenti” – fogalmazott Eberhard von Kuenheim az 1975-ös Frankfurti Nemzetközi Autószalon (IAA) megnyitása előtti napon. A BMW 320i üzemanyag-befecskendező technológiával felvértezett, négyhengeres motorja 92 kW / 125 lóerő leadására volt képes, amellyel a modell nem csupán a BMW 3-as sorozat trónjára, de a vezetés szerelmeseinek szívébe is megérkezett. A debütálását követő évben a modellt Európa legnagyobb példányszámban elkelt autós magazinjának olvasói „a világ legjobb limuzinjának” választották meg a 2.0 liter vagy kisebb hengerűrtartalmú modellek kategóriájában.

A palettán a kezdetektől elérhető volt a BMW 316, a BMW 318 és a BMW 320 is. Típusjelzésük a motorháztető alatt dolgozó erőforrás hengerűrtartalmára utalt: 1 573 köbcenti, 1 766 köbcenti és 1 990 köbcenti. A kifinomult, négyhengeres karburátoros motorok a sportos teljesítményt rendkívül kedvező üzemanyag-fogyasztással párosították. Még a 66 kW / 90 lóerő maximális teljesítményre képes, belépő szintű BMW 316 is – amelynek saját tömege mindössze 1 010 kilogramm volt – vérpezsdítő agilitással és 160 km/órás végsebességgel örvendeztette meg a bajor prémiumgyártó ügyfeleit.

1977-ben látványosan bővült a modell motorpalettája, és ezzel a középkategóriába elsőként a hathengeres motorok is megérkeztek. A BMW 320 2.0 liter hengerűrtartalmú motorját és a BMW 323i 2.3 liter hengerűrtartalmú erőforrását a mérnökök kifejezetten a BMW 3-as sorozat számára fejlesztették ki. A BMW 323i soros hathengeres motorjába olyan innovációk kerültek, mint az elektronikus motorvezérlés és a tranzisztoros gyújtás, amelyek 105 kW / 143 lóerő maximális



teljesítményhez és 9,0 másodperc alatt abszolválta nulla-százás gyorsuláshoz segítették a kétajtós modellt.

A BMW 3-as sorozatot azonban nem csupán az erőteljes motorpaletta, de a független kerékelfüggesztés is a középkategória élére vezényelte: a futóműben elől hosszanti vezetőkarok és spirálrugók, hátul pedig ferde lengőkarok és spirálrugók kaptak helyet. A MacPherson-felépítésű első futómű stabilizátorrudakkal fokozta a kormánymű precizitását. A 3-as BMW-ben egy másik innováció is bemutatkozott: a fogasléces kormányrendszer. Az első nemzedék kimagasló menetdinamikai adottságaival és sportos agilitásával szerzett magának hírnevet, amely a 3-as számot viselő modellekben mind a mai napig meghatározó.

A BMW 3-as sorozat a vállalat történetének új bestsellere lett

Az 55 kW / 75 lóerő maximális teljesítményre képes, 1.6 literes erőforrással szerelt BMW 315 1981-ben csatlakozott a palettához, új belépő szintű modellként. A BMW 3-as sorozat értékesítési mutatója még ebben az évben átlépte az egymillió darabszámot, amellyel az új modellsorozat mindössze hatévnyi sorozatgyártás után döntötte meg az elődje által tartott rekordot, és ezzel a vállalat történetének legsikeresebb modelljévé érett. Az ügyfélelégedettségek ugyancsak kimagaslóak voltak: egy 1980-ban készített felmérés szerint a BMW 3-as sorozat vezetőinek 80 százaléka „nem talált fejleszteni valót” az autójában.

1983-ig világszerte összesen 1 364 039 darab 3-as BMW talált gazdára. Ebből 4 595 darab „Topcabriolet” karosszériaváltozatban készült: ezeket a stuttgarti székhelyű Baur kabrióspecialista vállalat alakította át a bajor prémiumgyártó azon ügyfeleinek kérésére, akik a megvásárolt modelljük vezetési élményét nyitható tetős változatban kívánták megélni. A Baur bármelyik motorral szerelt modellt képes volt átalakítani és típus-specifikus bukókerettel ellátni.

3. Nagyobb változatosság: A BMW 3-as sorozat második nemzedéke (E30)



A BMW 3-as sorozat 1982-ben bemutatott, második generációja az úttörő első nemzedék méltó utódjaként érkezett meg az utakra. Az új modell minden szempontból elődje sokoldalúbb, továbbfejlesztett változata volt – új formanyelvvel, optimalizált aerodinamikával, nagyobb helykínálattal és kényelemmel, extra erővel, valamint többféle karosszériaváltozattal és motorválasztékkal.

A nívum vonalvezetése jelentősen feszesebbé és egységesebbé vált, légellenállási együtthatója pedig mintegy 15 százalékkal csökkent. Motorváltozattól függetlenül mindegyik modell alapfelszereltségként kapta meg az oldalankénti dupla első fényszórókat, és noha az újdonság karosszériája 3 centiméterrel rövidebb lett, az utastérben kínált lábtér 4 centiméterrel nőtt. Az első irányjelzők a fényszórók mellől a lökhárítóba költöztek, és miközben a jármű sziluettje oldalnézetből tovább finomodott, a szélesebb B-oszlopok matt fekete árnyalata sportosabb kiállást garantált. A 35 milliméterrel szélesebb nyomtávok eközben minden korábbinál atletikusabb megjelenésről gondoskodtak. A BMW mérnökei ráadásul körülbelül 30 kilogrammot faragtak az autó saját tömegéből – a bőségebb felszereltségi szintek ellenére is.

A BMW 3-as sorozat sportosságát és hatékonyságát fejlett motorteknika fokozta

Az új BMW 3-as sorozat továbbfejlesztett négy- és hathengeres motorokkal ünnepelte világpremierjét. A BMW 316 végsebessége például – amelynek motorháztesteje alatt egy 66 kW / 90 lóerő maximális teljesítményre képes, elektronikusan vezérelt karburátorral szerelt erőforrás dolgozott – 175 km/óra volt. A mechanikus befecskendezéssel dolgozó, 77 kW / 105 lóerő maximális teljesítményű négyhengeres motorral szerelt BMW 318i egészen 184 km/óráig tempózott. A hathengeres motorok teljesítményét már ekkor elektronikus üzemanyag-befecskendező rendszer fokozta. A 102 kW / 139 lóerő maximális teljesítményre képes BMW 323i például egészen 202 km/órás sebességig gyorsult, ötfokozatú manuális váltóval szerelve pedig 100 kilométeren átlagosan mindössze 8,9 liter üzemanyagot égetett el.



1984-ben a BMW mérnökei egy olyan új motorkoncepcióról rántották le a leplet, amelyet a nagyobb forgatónyomaték-leadás és a gazdaságosabb üzemelés mentén terveztek meg. A BMW 3-as sorozat hatékonysága ezzel új szintre lépett. A 2.7 liter hengerűrtartalmú, soros hathengeres „eta” motor maximális teljesítménye 90 kW / 122 lóerő volt, amely a BMW 325e modellben 100 kilométeren átlagosan csupán 8,4 liter üzemanyagot fogyasztott. A BMW 3-as sorozat történetében egyúttal ez volt az első olyan modell is, amely egyes piacokon kizárólag katalizátorral szerelve volt elérhető. Az 1980-as években a BMW 3-as sorozat rendelkezett kategóriájában a katalizátorral dolgozó modellváltozatok legszélesebb palettájával. A BMW 325e modellben és az egy évvel később debütáló, 126 kW / 171 lóerő maximális teljesítményre képes, soros hathengeres erőforrással szerelt BMW 325i modellben egy másik fejlesztés is bemutatkozott: az üzemanyag-fogyasztásra és károsanyag-kibocsátásra optimalizált, digitális motorvezérlő elektronika.

Világpremierjét ünnepli a dízelmotor, az ABS és az összkérékhajtás

A BMW 325i modellel szinte egy időben egy másik, ugyancsak gazdaságos vezetésre optimalizált modellváltozat is bemutatkozott. Ez volt az első alkalom, hogy a BMW dízelmotort szerelt kompakt limuzinjába. A BMW 324d motorházteteje alatt egy 63 kW / 86 lóerő maximális teljesítményre képes, soros hathengeres dízelmotor dolgozott, 165 km/órás végsebességgel és 100 kilométerre vetített rekordalacsony, átlagosan 6,9 liter üzemanyag-fogyasztással.

1987-ben felgurult a palettára a BMW 324td is, amelynek új, soros hathengeres turbódízel motorját 85 kW / 115 lóerő maximális teljesítmény, alacsonyabb üzemanyag-fogyasztás és károsanyag-kibocsátás, valamint minden korábbinál kisebb zaj- és rezgésszint jellemezte. A nívum legfőbb újítása – a turbófeltöltő mellett – a digitális dízelvezérlő elektronika (DDE) volt, amely minden pillanatban az adott vezetési szituációhoz igazított, kifinomultabb üzemanyag-befecskendezést garantált.

Agilitás, aktív biztonság és precíz vezethetőség tekintetében a BMW 3-as sorozat második nemzedéke is leiskolázta kategóriatársait. A mérnökök úgy módosították a modell első kerékelfüggesztéseit, hogy az aktív biztonságot a kezelhetőségi tulajdonságok romlása nélkül fokozzák. A fogasléces kormányrendszer továbbfejlesztése pontosabb kanyarív-felvételt, egyenetlen útszakaszokon pedig



precízebb úttartást eredményezett. A különálló spirálrugókkal és lengéscsillapítókkal dolgozó, ferde lengőkaros hátsó kerékfelfüggesztések szintén nagymértékben hozzájárultak mindehhez.

Az elektronikus blokkolásgátló fékrendszer (ABS) az opcionális extrafelszereltség részeként most először vált elérhetővé a hathengeres motorral szerelt modellekhez, nem sokkal a BMW 7-es sorozatban ünnepelt világpremierje után. 1992 óta e biztonsági funkció az összes 3-as BMW alapfelszereltségének a része.

A bajor prémiummárka első sorozatgyártásában kínált összkerekhajtású modellje ugyancsak a BMW 3-as sorozat családjába tartozott. Az 1985-ben bemutatott BMW 325ix viszkókuplungos osztóművel és hátsó differenciálművel osztotta el a négy hajtott kerék között a soros hathengeres erőforrás 126 kW / 171 lóerő maximális teljesítményét, miközben az elektronikus blokkolásgátló fékrendszer (ABS) úgy optimalizálta a tapadást és az iránystabilitást, hogy közben harmonikusan dinamikus vezethetőséget garantált.

Az 1985-ös Frankfurti Nemzetközi Autószalonon a BMW 3-as sorozat műszaki alapjaira megálmodott sportautó is reflektorfénybe gurult. A BMW M3 147 kW / 200 lóerő maximális teljesítményű, négyhengeres benzinmotorja hengerenként négy szeleppel dolgozott, amely technológiát – a futómű-technológiához hasonlóan – a motorsport élvonalából emelték át a mérnökök és egy csapásra az erőforrásban rejlő teljesítmény-potenciál szinonimájává vált. Az 1987-es gyártástól kezdődően a BMW M3 volt a bajor prémiummárka első olyan modellje is, amelyet elektromosan állítható lengéscsillapítókval szereltek.

Hatalmas választék: 3-as BMW négy ajtóval, nyitott tetővel és Touring karosszériaváltozattal

Sorozatgyártása első évfordulójáig a 3-as BMW második nemzedékéből világszerte több mint 230 000 darabot értékesítettek – a második karosszériaváltozat piaci premierje pedig még intenzívebb ügyfélérdeklődést vetített előre. A BMW 3-as sorozat első négyajtós kiadása 1983 őszén mutatkozott be, számos funkcionális előnnyel és a hátsó ülés sor látványosabb kényelmesebb elérhetőségével. A vezetés nyitott tetős élménye iránti vágyak szintén hamar beteljesültek: elegáns jármű-



sziluettjével, vízszintesen megrajzolt, alacsony vállvonalával és szabadságot éltető üléspozíciójával az 1985-ben debütált BMW 3-as Cabrio egy csapásra a rajongók kedvence lett.

A fejlesztőmérnökök kreativitása azonban még korántsem fásult. Az 1987-ben bemutatott BMW 3-as Touring például a vezetési élmény és a funkcionalitás egészen új kombinációját hozta el a jelenbe. A sportosan agilis és magával ragadóan megnyerő BMW 3-as sorozat most először akkora csomagterrel örvendeztette meg a bajor prémiummárka ügyfeleit, amekkora azelőtt elképzelhetetlen volt a szegmensben. Ez pedig nem csupán új mércét és új irányt mutatott, de értékesítési rekordot is döntött: a BMW 3-as sorozat második nemzedéke világszerte összesen 2 339 251 példányban talált gazdára, amely mintegy egymillió darabbal múlta felül közvetlen elődmodellje eladási sikertörténetét.

Amellett, hogy egy sor különleges karosszériaváltozatot is útjára indított, a BMW 3-as sorozat második generációja az elektromos mobilitás térnyerését is megkezdte. 1987-ben nyolc BMW 325iX modellt alakítottak át elektromos elsőkerék-meghajtásúvá. A modellek akkumulátorait hagyományos háztartási aljzatról lehetett feltölteni. Ezek az autók voltak a BMW első olyan elektromos modelljei, amelyek a hétköznapi mobilitási körülményeivel is megbirkóztak.

4. Iránymutató stílus:

A BMW 3-as sorozat harmadik nemzedéke (E36)



A BMW 3-as sorozat harmadik generációja 1990-ben ünnepelte világpremierjét, rendkívül elegáns vonalvezetéssel és teljesen megújult technológiával. A modell már bevezetésekor is elérhető volt négyajtós karosszériaváltozatban – a 3-as BMW történetében először. Közvetlen elődmodelljéhez képest a karosszéria méretei jelentősen nőttek, ami nem csupán tágasabb és biztonságosabb utasteret eredményezett, de érezhetően kényelmesebb utazást is kínált. A hátul ülőket például 30 milliméterrel nagyobb lábtér kényeztette. A formavilág a méretbeli növekedés ellenére is megőrizte sportos karakterét, miközben a hosszabb tengelytáv, a rövid túlnyúlások, valamint az 1 418 milliméteres első és 1 431 milliméteres hátsó nyomtávok már első ránézésre is kiemelkedő menettulajdonságokat sejtettek.

A karcsú jármű-sziluett mellett a letisztult frontrész is a figyelem középpontjába került, oldalanként pedig a dupla első fényszórók egyetlen üvegbura mögé költöztek. Az átfogó biztonság kiemelt fontosságú volt: a frontrész átdolgozása optimalizált gyalogosvédelmet garantált, az új BMW 3-as sorozat összes modellváltozata pedig új ajtóerősítő elemekkel fokozta az oldalirányú ütközések elleni védelmet.

Erőforrások: minimum 100 lóerős teljesítmény és innovatív soros hathengeres blokkok

A modellhez elérhető erőforrások maximális teljesítménye a piaci bevezetésekor 100 lóerőtől indult. A belépő szintű, új BMW 316i 1.6 liter hengerűrtartalmú motorja 74 kW / 100 lóerő maximális teljesítmény leadására volt képes, miközben a BMW 318i maximális teljesítménye 83 kW / 113 lóerő volt. A paletta mindkét innovatív, soros hathengeres motorja dupla vezérműtengellyel és hengerenként négy szeleppel dolgozott. A BMW 320i maximális teljesítménye 110 kW / 150 lóerő, a BMW 325i maximális teljesítménye pedig 141 kW / 192 lóerő volt. A megnövelt teljesítmény és a tovább csökkentett üzemanyag-fogyasztás párosát a VANOS változó vezérműtengely-állítás innovációja garantálta, amely 1992-ben, a BMW M3 második generációjának 210 kW / 286 lóerő maximális teljesítményre képes, soros hathengeres



benzinmotorjában ünnepelte világpremierjét, majd ezt követően más hathengeres erőforrásban is megjelent.

A sportos dízelmotorok töretlen népszerűsége a 2.5 liter hengerűrtartalmú, 85 kW / 115 lóerő maximális teljesítményre képes erőforrással szerelt BMW 325td debütálásával folytatódott. 1993-ban aztán megérkezett a BMW 325tds, motorházteteje alatt egy új, turbófeltöltésű soros hathengeres dízelmotorral – töltőlevegő-hűtővel, 105 kW / 143 lóerő maximális teljesítménnyel és 260 Nm csúcs forgatónyomatékkal. Utóbbiak 10,4 másodperc alatt gyorsították fel a limuzint álló helyzetből 100 km/órás sebességre, mialatt a motor 100 kilométeren átlagosan csupán 6,7 liter üzemanyagot fogyasztott. Egy évvel később a BMW 318tds lépett a belépő szintű dízelmotoros modell helyére – töltőlevegő-hűtővel dolgozó négyhengeres turbódízel erőforrással, 66 kW / 90 lóerő maximális teljesítménnyel és lenyűgöző, mindössze 5,9 liter átlagos üzemanyag-fogyasztással.

A soros hathengeres benzinmotorok 1995-ben debütáló, új generációja nem csupán erősebb és hatékonyabb, de könnyebb is lett – az alumíniumból készült forgattyúsháznak köszönhetően. A zászlóshajó hengerűrtartalma 2.5 literrel 2.8 literre nőtt, a csúcsmodell a BMW 328i típusjelzést kapta. A motorháztető alatt 142 kW / 193 lóerő maximális teljesítmény és 280 Nm csúcs forgatónyomaték dolgozott.

Fejlett futómű-technológia, az opcionális extrafelszereltség részeként automata menetstabilizálóval

A BMW 3-as sorozat harmadik nemzedéke az első tengelyen szimpla ágyazású lengőkarra támaszkodó rugóstaggal kialakított kerékelfüggesztéssel dolgozott, stabilizátorokkal kiegészítve. A hátsó tengelyen eközben egy új központi lengőkar, valamint két, egymás fölé helyezett oldallirányú lengőkar gondoskodott az optimális iránystabilitásról (különösen nagy kanyarsebességeknél), a kiegyensúlyozott futásról és a megnövelt rugózási kényeleletről. Az első és hátsó tengelyen egyaránt kétcsöves, gáztöltésű lengéscsillapítók kaptak helyet.

A BMW 318i modellben a fogasléces kormányrendszer legújabb változata már alapfelszereltségként szervó-rásegítést is kapott, a fékrendszer hatékonyságát pedig ismét tovább javították. 1992-től a blokkolásgátló fékrendszer (ABS) a BMW 3-as



sorozat összes modellváltozatában az alapfelszereltség része lett, az opcionális extrafelszereltség részeként pedig az automata menetstabilizáló (ASC) is elérhetővé vált. A kipörgésgátló rendszer feladata mindeközben az volt, hogy megtartsa a motor teljesítményleadását azon a szinten, amelyen az erő még a kerekek megcsúszása nélkül, biztonságosan vihető át a hajtott tengelyre – függetlenül attól, hogy a vezető milyen erősen nyomta a gázpedált. 1997-től ez a technológia továbbfejlesztett formában – ASC+T néven – vált elérhetővé, és ráadásként a fékrendszer beavatkozásával stabilizálta az autót.

Lendületes és megnyerő: az első BMW 3-as Coupé

A BMW 3-as sorozat harmadik nemzedékét olyan karosszériaváltozatokkal is kínálták, amelyeket kifejezetten új célcsoportok megszólítására fejlesztettek ki. A piaci bevezetéskor elérhető változatok sorrendje azonban az elődmodellhez képest megfordult: a négyajtós limuzin lett az alapváltozat, az 1992 elején bemutatott kétajtós pedig egy felettebb elegáns kupéként öltött testet. És noha a két karosszériaváltozat közötti rokonság nyilvánvaló volt, a lemezek alatt valójában mindössze néhány alkatrészben osztoztak. Az első BMW 3-as Coupé határozottan önálló modell volt.

A BMW M3 is e modell műszaki alapjaira épült. A három centiméterrel alacsonyabb hasmagasság és a tekintélyt parancsoló kisugárzás a négyajtós karosszériaváltozathoz képest nyolc centiméterrel hosszabb frontrésszel, alacsonyabbra húzott motorháztetővel, mintegy három centiméterrel rövidebb tetővel, valamint alacsonyabb és rövidebb csomagterájtóval párosult. A sportos megjelenést keret nélküli ablakokkal szerelt, szélesebb ajtók nyomatékosították.

1993-ban érkezett meg az utakra a BMW 3-as Cabrio, amit jellegzetesen alacsony övonal mentén álmodtak meg a tervezők. A modell négy utasnak kínált kényelmes helyet, kiválóan szigetelt vászontetejének köszönhetően nyáron és télen egyaránt. A BMW 3-as Cabrio az opcionális extrafelszereltség részeként keménytetővel is megrendelhető volt.

Nem sokkal később a bajor prémiumgyártó ismét egy új innovációról rántotta le a leplet. Az 1994-ben debütált nívó kiváltképp kompakt csomagolásban kínálta fel a



márka ügyfeleinek a sportos vezethetőség élményét. Mindez a modell típusnevében is visszaköszönt: a BMW 3-as Compact csupán 4,21 méter hosszú volt, két ajtóval, meredeken lejtő hátsó kialakítással (és nagyméretű csomagterájtóval) és négy/öt utasnak elegendő férőhellyel.

1995-ben aztán egy korábbi iránymutató újdonsága új kiadását is bemutatta a BMW: az új BMW 3-as Touring minden korábbinál egyértelműbben ötvözte a BMW 3-as sorozat menetdinamikai tulajdonságait a Touring karosszériaváltozat gyakorlati előnyeivel. Az új ötajtós felszereltsége nagyjából megegyezett a limuzin felszereltségével, a BMW 3-as Coupé exkluzív utastér-kárpitozási és -színvilági lehetőségeivel kiegészítve. A BMW 3-as Touring a kompromisszumoktól mentes sokoldalúságot stílusos egyéniségként váltotta valóra.

A BMW 3-as sorozat harmadik nemzedékének karosszériaváltozatait összesen mintegy tíz évig gyártotta a bajor márka. Ez idő alatt a vállalat világszerte 2 745 780 darabot értékesített belőle, amellyel ismét jelentősen felülmúlta az előző generáció eladási mutatóit.

5. Eleganciába csomagolt sportosság: A BMW 3-as sorozat negyedik nemzedéke (E46)



1998 tavaszán a BMW 3-as sorozat negyedik generációja a stílusos elegancia és a technikai fejlődés új dimenziója mentén érkezett meg az utakra. Karosszériaarányai, vonalvezetése és stílusjegyei sportos eleganciát sugalltak, kétséget sem hagyva afelől, hogy a 3-as BMW ismét kategóriája etalonjaként ünnepli világpremierjét. A négyajtós limuzinként debütáló, új BMW 3-as sorozat elődmodelljéhez képest 4 centiméterrel hosszabb és szélesebb lett, a márka védjegyévé váló, dupla első fényszórók mellé pedig motorháztetőbe integrált hűtőrácsok társultak. Az új limuzin dinamikus adottságait elnyújtott vonalvezetés és még kecsesebb tetőív is hangsúlyozta, hátulnézetből pedig megjelentek az első „L” alakú lámpák. A karosszéria növekedésével párhuzamosan az utastér is tágasabb lett: az első és a hátsó ülések egyaránt nagyobb helyet kínáltak. A hátsó ülésor térdtere mintegy 20 milliméterrel, a fejtér pedig 10 milliméterrel nőtt.

A BMW 3-as sorozat negyedik generációja minden korábbinál átfogóbban kamatoztatta a tervezőmérnökök magasabb szegmensekben felhalmozott járműépítési tapasztalatait. A karosszériaváz és a futómű összehangolása, valamint az utastér kialakítása és a biztonsági koncepció harmonikus alkalmazása a BMW 7-es sorozat örökségeként öltött testet. Az újratervezett műszerfal modern, optimális méretű és magas minőségű benyomást keltett, olyan funkciókkal felvértezve, mint a multifunkciós kormánykerék, az oldallégzsákok, az esőérzékelő ablaktörlők és a navigációs rendszer, amely új mércét állított a kategóriában. „A BMW esszenciája a 3-as sorozatban egyesül” – írták a nívumról az Autorevue autós magazin tesztelői.

Hamisítatlan vezetési élmény, jellegzetes modellváltozatok

Az újdonság különböző modellváltozatai minden korábbinál gyorsabban elérhetővé váltak. A négyajtós karosszériaváltozat tükrében 17 milliméterrel hosszabb, 18 milliméterrel szélesebb és 46 milliméterrel alacsonyabb, új BMW 3-as Coupé már 1999 áprilisában bemutatkozott, közvetlen elődmodelljéhez képest jelentősen nagyobb utastéri helykínálattal. A modell kevésbé meredek szélvédője és jellegzetes karosszériaarányai látványosan hosszabb, elegáns jármű-sziluetttet alkottak.



A BMW 3-as sorozat harmadik karosszériaváltozata – a Touring – már 1999 végén megjelent, újfent egy dinamikus és elegáns ötajtós képében. Az újdonság még egyértelműbben testesítette meg a 3-as BMW sokoldalúságát, elődmodelljéhez képest 46 milliméterrel hosszabb, 16 milliméterrel szélesebb és 29 milliméterrel magasabb kiadásban.

A nyitható tetős változat a BMW 3-as sorozat negyedik nemzedékéből is megszületett: a BMW 3-as Cabrio 2000 tavaszán ünnepelte világpremierjét, az A-oszloptól meredekebben emelkedő övvonallal és erőteljesebb hátsó kialakítással. A BMW 3-as Cabrio kategóriájában elsőként kapta meg alapfelszereltségként az integrált biztonsági övekkel szerelt első üléseket. A modell alapfelszereltségének része volt továbbá egy elrejtett bukókeret is, amely az első szélvédő kerete mellett szükség esetén a hátsó fejtámlák mögött aktiválódott.

2000-ben ünnepelte világpremierjét az új BMW M3 is, amely már motorházteteje kiképzésével is egyértelművé tette erőfölényét: az úgynevezett „power dome” alatt egy új soros hathengeres benzinmotor kapott helyet, 3 246 köbcentivel és 252 / 343 lóerő maximális teljesítménnyel. 2001 tavaszán a paletta a nagyteljesítményű sportautó nyitható tetős karosszériaváltozatával bővült: megérkezett a BMW M3 Cabrio.

2001 elején a BMW 3-as Compact új kiadása is debütált, a dupla első fényszórók merész újraértelmezésével. Elődjéhez képest a modell 53 milliméterrel volt hosszabb és szélesebb, amely kényelmesebb utasteret garantált.

Az első közvetlen befecskendezéses BMW dízelmotor

Az már a BMW 3-as sorozat negyedik nemzedékének piaci premierjekor egyértelművé vált, hogy a dízelmotorok innentől kezdve fajsúlyosabb szerepet kapnak a modell történetében. A bajor prémiumgyártó első közvetlen befecskendezéses dízelmotorja is bemutatkozott, 100 kW / 136 lóerő maximális teljesítménnyel. A BMW 320d négyhengeres erőforrása alacsony üzemanyag-fogyasztás és károsanyag-kibocsátás mentén garantált 207 km/órás végsebességet.



Az új benzinmotorok ugyancsak úttörő innovációkat tartogattak. A belépő szintű modell a négyhengeres BMW 318i volt, 87 kW / 118 lóerő maximális teljesítménnyel – ehhez csatlakozott három hathengeres erőforrás: a 110 kW / 150 lóerő maximális teljesítményű BMW 320i, a 125 kW / 170 lóerő maximális teljesítményre képes BMW 323i és a 142 kW / 193 lóerő maximális teljesítményű BMW 328i, amelynek végsebessége 240 km/óra volt.

A 2000-es modellévre aztán a BMW újragondolta soros hathengeres erőforrásai portfólióját. Innentől kezdve a BMW 3-as sorozathoz három hathengeres motor volt elérhető: a BMW 320i mellé megérkezett a BMW 325i és a BMW 330i. A zászlóshajóért kiváltképp megőrültek a sportos középkategória rajongói, hiszen a BMW mérnökei az addigi legszélesebb fordulatszám-tartományt letaglózó teljesítménnyel, végtelenül sima járáskultúrával és kimagasló hatékonysággal társították. A 2 979 köbcentis motor maximális teljesítménye 170 kW / 231 lóerő volt.

Az ezredfordulón debütált a BMW 3-as sorozatban a 3.0 liter hengerűrtartalmú, új soros hathengeres dízelmotor is. A BMW 330d maximális teljesítménye 135 kW / 184 lóerő, csúcs forgatónyomatéka pedig 290 Nm volt. Hengerenkénti négyszepes technológiájával, közvetlen befecskendezésével, változó turbinageometriájú turbófeltöltőjével és töltőlevegő-hűtőjével az erőforrás építési alapelve nagymértékben megegyezett a BMW 320d négyhengeres dízelmotorjával. Egy kulcsfontosságú technológiában azonban eltért: a motor üzemanyag-ellátásáról a korábban alkalmazott, elosztó-típusú befecskendező pumpa helyett Common Rail közvetlen üzemanyag-befecskendező rendszer gondoskodott, amellyel a BMW idejekorán emelte sorozatgyártásba a teljesítmény-leadás és a sima járáskultúra tekintetében mind a mai napig preferált technológiát.

A bajor prémiummárka dízelmotorjait sportosság és rendkívül kifinomult működés jellemezte, amely hamarosan új modellváltozatok megjelenéséhez vezetett. 2002-ben például a BMW bemutatta első dízelmotoros kupéját, a BMW 330Cd modellt. 2004-ben aztán az első dízelmotoros kabrió is megérkezett: a BMW 320Cd Cabrio után nem sokkal a hathengeres BMW 330Cd Cabrio is világpremierjét ünnepelte.



2001-ben a BMW mérnökei ismét bizonyították innovációs erősségüket egy olyan technológia kifejlesztésével, amely a menetdinamikát az üzemanyag-fogyasztás optimalizálása mentén fokozta. Ez volt a benzinmotorokhoz kifejlesztett VALVETRONIC változó szelepvezérlés, amely a piacon kizárólag a BMW modelljeihez vált elérhetővé, a BMW 316ti Compact pedig a világ első sorozatgyártású modelljeként kínálta e technológiát. A modell 1.8 liter hengerűrtartalmú, négyhengeres benzinmotorja 85 kW / 115 lóerő maximális teljesítmény leadására volt képes.

A VALVETRONIC technológiát a BMW azon első közvetlen befecskendezéses rendszerek alternatívájaként fejlesztette ki, amelyek a hétköznapiakban nem tudták kellő hatékonysággal kihasználni az üzemanyag-megtakarításban rejlő lehetőségeket. A pillanatnyi gázpedálállástól függetlenül dolgozó VALVETRONIC szelepvezérlés ezzel szemben akár 10 százalékos üzemanyagfogyasztás-csökkenést is lehetővé tett, függetlenül az üzemanyag minőségétől.

Súlycsökkentett futómű és dinamikus menetstabilizáló rendszer

A 3-as BMW negyedik generációja számára a bajor prémiumgyártó egy új könnyűszerkezetes futóművet és innovatív menetstabilizáló rendszereket fejlesztett ki. A futómű-technológia felépítési alapelve és technikai újításai a luxuskategória néhány képviselőjét idézték. Az alumínium megjelenésével a mérnökök körülbelül 20 százalékot faragtak le a futómű rugózatlan tömegéből, az első és hátsó tengely magasszilárdságú acél elemeinek célzott alkalmazásával pedig további plusz kilókat.

A BMW 3-as sorozat alapfelszereltségébe ismét bekerült az ASC+T továbbfejlesztett automata menetstabilizáló, újdonságként pedig a dinamikus menetstabilizáló rendszer (DSC – Dynamic Stability Control) is bemutatkozott. E technológia – amely a dinamikus vett kanyarodások közben ellensúlyozza az alul- és túlkormányzást – eleinte csupán az opcionális extrafelszereltség részeként, a BMW 328i modellhez volt elérhető, mígnem 2001-ben az összes 3-as BMW alapfelszereltségének részévé vált.

2000-től a BMW 3-as sorozat limuzin és Touring karosszériaváltozata is elérhető volt a BMW új összkérékhajtásával, szorosan együttműködve a dinamikus menetstabilizáló rendszerrel (DSC – Dynamic Stability Control).



1999 végére a BMW 3-as sorozat negyedik nemzedékének sikere a Német Gépjármű-közlekedési Hatóság (Federal Motor Vehicle Office) statisztikai adataiban is visszaköszönt. A modell az évet a harmadik legkelendőbb új autóként zárta – ezt a szintet addig a 3-as BMW kategóriájának egyetlen képviselője sem érte el. A sorozatgyártás végére a BMW 3-as sorozat új értékesítési csúcst állított fel, világszerte eladott 3 266 885 darabbal.

6. Példaértékű hatékonyság: A BMW 3-as sorozat ötödik nemzedéke (E90/E91/E92/E93)



A BMW 3-as sorozat ötödik generációja 2005-ben, a Genfi Nemzetközi Autószalonon ünnepelte világpremierjét – miként ekkorra már hagyománnyá vált, a négyajtós limuzin karosszériaváltozatával. Magával ragadó kisugárzásával, rövid túlnyúlásaival, dinamikus vonalvezetésével és progresszív formanyelvével a nívó már bemutatkozása pillanatában összetéveszthetetlen egyéniség volt, innovatív felszereltségi lehetőségeivel pedig a világ minden táján elvarázsolt a rajongókat. A bajor prémiumgyártó mérnökei a tágas utasteret kimagasló torziós merevségű, hamisítatlan stílusjegyekkel megfűszerezett karosszériába csomagolták, az egyszerre erőteljes és hatékony motorok pedig lendületes, kiegyensúlyozott menetdinamikai adottságokkal kecsegtettek. A piaci bevezetését követő évben az új BMW 3-as sorozatot New Yorkban a világ legjobb új autójának is megválasztották.

A megnyerő formanyelv és a nagyobb karosszériaméreték elődmodelljéhez képest messze lebilincselőbb és erőteljesebb atmoszférával ruházták fel az új BMW 3-as limuzint (E90): az újdonság 49 milliméterrel hosszabb, 78 milliméterrel szélesebb és 10 milliméterrel magasabb lett. A modell mindenirányú növekedése az utasok nagyobb kényelmét és biztonságát szolgálta, miközben az intelligens könnyűszerkezetes járműépítés alapelveinek köszönhetően a nívó még a nagyobb méretek és az összetettebb felszereltségek ellenére sem nyomott többet a mérlegen.

Intenzívebb vezetési élmény, kisebb önsúly és alacsonyabb üzemanyag-fogyasztás

A BMW 3-as sorozat ötödik nemzedéke a helykínálat, a komfort, a biztonság, a menetdinamika és a hatékonyság páratlan harmóniáját nyújtotta – modell- és karosszériaváltozattól függetlenül. A 2005-ben bemutatott, új BMW 3-as Touring (E91) minden tekintetben felülmúlta elődjét és kategóriája etalonjaként tündökölt – 42 milliméterrel hosszabb, 78 milliméterrel szélesebb és 9 milliméterrel magasabb karosszériával. A nagyobb utas- és csomagtér mellett a modell vezethetősége is új szintre lépett, a 35 milliméterrel megnövelt tengelytávolság pedig jelentős mértékben csökkentette a karosszériarezgéseket.



A 2006-ban debütált BMW 3-as Coupé (E92) ugyancsak minden korábbinál egyedibb lett. Összetéveszthetetlen megjelenése a hosszan elnyújtott, sportos vonalvezetésben gyökerezett, amelyet a legapróbb részletektől terveztek újra a mérnökök. Az új BMW 3-as Coupé mindeközben tágasabb utasteret is kínált, mint elődje.

Az új BMW 3-as Cabrio (E93) 2007 márciusában gurult reflektorfénybe, a bajor prémiumgyártó modelltörténetének első keménytetős kabriójaként. Az új tetőkonceptió páratlan mértékű hangszigetelést tett lehetővé – még nagyobb utazósebességnél is. A kimagasló torziós merevségű karosszériaváz a lélegzetelállító agilitás és a letaglózó menetdinamika ideális műszaki alapját is garantálta. A modell zárt tetővel is tökéletes kilátást és fényárban úszó, exkluzív utasteret kínált – a nagyméretű üvegfelületek és az elegáns tetőkárpitozás párosának köszönhetően. Nyitott tetővel az utasok a BMW 3-as Cabrio által fémjelzett, alacsony övvonal mögött élvezhették az abszolút szabadság átható élményét.

Az új BMW M3 szintén 2007-ben ünnepelte világpremierjét. Az új BMW 3-as Coupé műszaki alapjaira megálmodott, nagyteljesítményű sportautó a topatlétákra jellemző kisportoltsággal és egy vadonatúj fejlesztésű V8-as benzinmotorral érkezett meg az utakra, 309 kW / 420 lóerő maximális teljesítménnyel. E modellel a BMW M3 örökre bebetonozta magát a csúcskategóriás prémium sportautók exkluzív mezőnyébe, amely 2008 tavaszán újabb karosszériaváltozatokkal bővült: bemutatkozott a BMW M3 Cabrio és a BMW M3 limuzin is.

A BMW EfficientDynamics technológia a BMW 3-as sorozatba is megérkezik

A 3-as BMW ötödik generációja számára tervezett motorpaletta egy sor olyan innovációt felvonultatott, amelyek célja a vezetési élmény és a hatékonyság egyenlő arányú fokozása volt. A BMW 320d négyhengeres dízelmotorja a Common Rail közvetlen üzemanyag-befecskendező rendszer második generációjával és változó turbinageometriájú turbófeltöltővel állított elő 120 kW / 163 lóerő maximális teljesítményt és 340 Nm csúcs forgatónyomatékot. A két hathengeres benzinmotor hatékonyságát – ahogyan a 110 kW / 150 lóerő maximális teljesítményű, négyhengeres benzinmotor esetében is – gázpedálállástól függetlenül dolgozó VALVETRONIC szelepvezérlés fokozta. A BMW 330i 3.0 liter hengerűrtartalmú, 190 kW / 258 lóerő maximális teljesítményű benzinmotorja és a BMW 325i 2.5 liter



hengerűrtartalmú, 160 kW / 218 lóerő maximális teljesítményű benzinmotorja egyaránt garantálta a hathengeres BMW erőforrások lebilincselő menetdinamikáját, miközben a mérnökök egy exkluzív kvalitással is felvértezték őket: ezek a motorok voltak a sorozatgyártásban kínált első olyan erőforrások, amelyeket magnézium-alumínium kompozitból készült forgattyúsházzal szereltek.

Az új BMW 3-as Coupé motorházteteje alatt a következő motorinnováció is bemutatkozott: a világ első olyan soros hathengeres erőforrása, amelyben BMW TwinTurbo technológia, magas pontosságú üzemanyag-befecskendezés és teljes egészében alumíniumból készült forgattyúsház dolgozott együtt. A BMW 335i Coupé 3.0 liter hengerűrtartalmú erőforrásának 225 kW / 306 lóerő maximális teljesítménye a dinamikus vezethetőség új dimenzióját hozta el a jelenbe, ebben a teljesítmény-kategóriában példátlan szintű hatékonysággal párosulva.

Egy évvel később a BMW 335d 3.0 liter hengerűrtartalmú erőforrása vette át a dízelüzemű motorcsalád zászlóshajójának szerepét. A változó TwinTurbo technológia és a harmadik generációs Common Rail közvetlen üzemanyag-befecskendező rendszer egyedülálló kombinációja 210 kW / 286 lóerő maximális teljesítményben és 580 Nm csúcs forgatónyomatékban teljeseedett ki.

Az új motorgeneráció és a BMW EfficientDynamics technológia átfogó alkalmazásának köszönhetően a négyhengeres motorokkal szerelt modellek a menetteljesítmény és az üzemanyag-fogyasztás olyan egyedülálló harmóniáját érték el, amely párját ritkította a BMW 3-as sorozat versenytársai között. Az új négyhengeres modelleket olyan innovációk színesítették, mint a fékezésienergia-visszanyerő rendszer (Brake Energy Regeneration), az automatikus motorleállítás és -indítás (Auto Start Stop function), manuális váltási üzemmódban az ideális sebességváltás kijelzése és az igény szerinti szabályzású segédberendezések. Azáltal, hogy a bajor prémiumgyártó a BMW EfficientDynamics technológiát legfontosabb modellsorozatában (az újautó-eladási mutatók tekintetében) is bevezette, jelentős mértékben járult hozzá a BMW 3-as sorozat üzemanyag-fogyasztásának és károsanyag-kibocsátásának csökkentéséhez.

Kimagasló agilitás a legkorszerűbb futómű-technológiának köszönhetően



A BMW 3-as sorozat ötödik nemzedékének kifejlesztésekor a tervezőmérnökök a modell futómű-technológiáját is merőben új szintre emelték. A kormány mögött ez érezhetően nagyobb agilitást és minden korábbinál intenzívebb vezetési élményt eredményezett.

Az első kerékfelfüggesztés technológiája ismét a luxuskategóriából érkezett. A kettős ágyazású lengőkarra támaszkodó rugóstaggal kialakított első kerékfelfüggesztés koncepciója a BMW 5-ös sorozatban alkalmazott megoldást követte, miközben a hosszanti vezetőkarok, a lengőkarok, a csonkállványok és az első futómű segédkerete is teljes egészében alumíniumból készült. Az ötkaros hátsó kerékfelfüggesztést ugyancsak újként fejlesztették ki a mérnökök, egyedülálló felépítésével tökéletes alapot biztosítva az extrém dinamikus vezethetőséghez.

A 3-as BMW ötödik generációjában dolgozó dinamikus menetstabilizáló rendszer (DSC – Dynamic Stability Control) jelentősen átfogóbb funkcionalitást kínált. Most először a technológia dinamikus vonóerő-szabályzó funkciója (DTC – Dynamic Traction Control) is aktiválhatóvá vált, egyetlen gombnyomással. Sőt mi több, megjelent a kanyarodás közbeni fékerő-szabályzás (CBC – Cornering Brake Control), az emelkedő-asszisztens (Start-Off Assistant), a fékrendszer-készenlét (Brake Standby), a féknyomás-kiegyenlítés (Fading Compensation) és a féktárcsák rendszeres szárazra fékezése (Dry Braking function) is.

A BMW 3-as sorozat ötödik nemzedéke világszerte osztatlan sikert aratott. A limuzin, a Touring, a Coupé és a Cabrio karosszériaváltozatból globálisan összesen 3 102 345 darab kelt el.

7. Innovatív egyéniség: A BMW 3-as sorozat hatodik nemzedéke (F30/F31/F34/F80)



A BMW 3-as sorozat hatodik generációja 2012 elején mutatkozott be a nagyközönség előtt. A népszerű karosszériaváltozatok palettája tovább bővült, és a modell történetében most először kettéágazott: a BMW 3-as limuzin és a BMW 3-as Touring mellé újdonságként érkezett meg a BMW 3-as Gran Turismo, a BMW 4-es Coupé és a BMW 4-es Cabrio mellé pedig a BMW 4-es Gran Coupé.

Az új BMW 3-as limuzin (F30) piaci bevezetésével a prémium középkategória újabb innovációkkal gazdagodott, a hajtáslánc-technológia, a futómű-technológia, a biztonság és a vezetést támogató rendszerek tekintetében egyaránt. A 3-as BMW hatodik nemzedéke volt például az első olyan középkategóriás modell, amelyet nyolcfokozatú Steptronic automataváltóval szereltek. Újdonság volt továbbá a BMW Head-Up kijelző, amely a vezetéshez kapcsolódó legfontosabb információkat a szélvédőre, közvetlenül a vezető látómezejébe vetíti. Az új BMW 3-as sorozat alapfelszereltsége vezetési élménykapcsolóval (Driving Experience Control) és légkondicionálóval bővült, a kényelmet pedig olyan funkciók fokozták, mint például az érintés nélküli csomagterajtó-működtetés és a valós idejű forgalmi információk (RTTI – Real Time Traffic Information). A biztonságot az opcionális extrafelszereltség részeként megrendelhető Aktív Védelem (Active Protection) és az automatikus járműhelyzet-továbbítással kiegészített Intelligens Segélyhívó (Intelligent Emergency Call) emelte új dimenzióba.

A BMW új középkategóriás portfóliója: két modellsorozat, hat modellváltozat

Az új BMW 3-as limuzin az elődmodellekkel fémjelzett sportos eleganciát az addigi legösszetettebb utastérrel párosította. A hűtőrácsokig húzódó, keskeny első fényszórók minden korábbinál sportosabb benyomást keltettek, miközben a 93 milliméterrel megnövelt hosszúság és az 50 milliméterrel nagyobb tengelytávolság extra lábteret eredményezett – kiváltképp a hátsó ülésorban. A nyomtávok elől 37



milliméterrel, míg hátul 47 milliméterrel nőttek, tovább fokozva az újdonság agilis, dinamikus vezethetőségét.

A 2012 augusztusában bemutatott, új BMW 3-as Touring (F31) hasonlóan nagyobb utastérrel és 495 literes csomagtérrel ünnepelte világpremierjét. Utóbbi a 40:20:40 arányban osztott hátsó üléstámla ledöntésével egészen 1 500 literig bővíthető volt. A modell alapfelszereltségét elektromos csomagtérajtó-működtetés színesítette, a modell történetében most először.

Nem sokkal később egy vadonatúj karosszérial koncepció is felgurult a 3-as BMW palettájára: a BMW 3-as Gran Turismo (F34) a sportos elegancia és a sokoldalúság páratlan harmóniájával kecsegtetett. Egyedi stílusjegyei között a kupés tetőív és a keret nélküli ajtók éppúgy megtalálhatók voltak, mint a limuzin és Touring karosszérialváltozatokénál egyaránt hosszabb tengelytávolság, a hátsó légterelő szárny és a némileg megemelt üléspozíció. A hátsó ülés sorban helyet foglaló utasok bőséges térérzete mellett a BMW 3-as Gran Turismo a 3-as BMW modell történetének addigi legnagyobb csomagterével is büszkélkedhetett: nagyméretű, elektromosan működtethető csomagtérajtaja 520 – 1 600 liter térfogatú csomagteret rejtett.

A BMW 3-as sorozat hatodik nemzedéke új mércét állított a prémium középkategória vezetési élménye terén, amelyen a BMW 4-es sorozattal osztozott. A kétajtós újdonság 2013 elején, a Detroitban megrendezett Észak-Amerikai Nemzetközi Autószalonon mutatkozott be először. A BMW 4-es Coupé-t egy évvel később követte a BMW 4-es Cabrio, ismét keménytetővel. A BMW legutóbbi középkategóriás innovációja a BMW 4-es Gran Coupé volt, amely dinamikusan elnyújtott vonalvezetéssel, négy ajtóval és egy nagyméretű csomagtérajtóval hirdette a szépség és a praktikum kivételes találkozását.

Erőforrások: BMW TwinPower Turbo technológia négy és hat hengerrel

A BMW 3-as sorozat hatodik nemzedéke és a BMW 4-es sorozat kivétel nélkül BMW TwinPower Turbo technológiával dolgozó benzines és dízelüzemű erőforrásokat kínált. A limuzin egy négyhengeres és egy hathengeres benzinmotorral, valamint egy négyhengeres dízelmotorral érkezett meg az utakra. A modell piaci bevezetéséről kezdve a rendkívül takarékos BMW 320d EfficientDynamics Edition is elérhető volt,



100 kilométerre vetítve mindössze 4,1 liter átlagos üzemanyag-fogyasztással. A paletta ezt követően már az első értékesítési év vége előtt újabb motorokkal és a BMW 3-as ActiveHybrid modellváltozattal bővült. Ez utóbbi volt a BMW 3-as sorozat első hibrid hajtáslánc-technológiával szerelt modellváltozata, amelynek soros hathengeres benzinmotorja és elektromos motorja 250 kW / 340 lóerő maximális rendszerteljesítményben teljesedett ki.

A hibrid hajtáslánc-technológia mellett csak a BMW 3-as limuzin ötféle benzinmotorral és hétféle dízelmotorral volt elérhető, maximálisan lefedve a 85 kW / 116 lóerő és 240 kW / 326 lóerő közötti teljesítmény-tartományt. Hét motorváltozat BMW xDrive intelligens összkerekhajtással is kombinálható volt, alapfelszereltségként vagy az opcionális extrafelszereltség részeként. Az átfogó motorpaletta és a BMW xDrive intelligens összkerekhajtás a BMW 3-as sorozat többi karosszériaváltozatához és a BMW 4-es sorozat modellváltozataihoz egyaránt elérhető volt. E modellgeneráció másik innovációjaként a BMW 4-es Cabrio BMW xDrive intelligens összkerekhajtással is megrendelhető volt.

Optimalizált futómű-technológia, alacsonyabb saját tömeg

A 3-as BMW hatodik generációját jellemző agilitás, dinamika és menetkomfort az optimalizált futómű-technológiának és az intelligens könnyűszerkezetes járműépítés alapelveinek is nagymértékben köszönhető volt. A BMW 3-as limuzin például a megnövelt méretek és a minden korábbinál összetettebb felszereltség ellenére is mintegy 40 kilogrammal könnyebben érkezett meg az utakra, mint közvetlen elődmodellje.

A kettős ágyazású lengőkarra támaszkodó rugóstaggal kialakított első kerékfelfüggesztést és a multilink hátsó kerékfelfüggesztést a könnyűszerkezetes kialakítás és a feszség tekintetében egyaránt szisztematikusan finomhangolták a mérnökök. Az elektromechanikus szervokormány, a hátsókerék-meghajtás és a tengelyek közötti tökéletes, 50:50 arányú terhelés-elosztás a minden korábbinál precízebb és biztonságosabb vezethetőség előfeltételeit is megteremtette. A változó áttételű sport kormánymű és az elektronikusan vezérelt lengéscsillapítók az opcionális extrafelszereltség részeként váltak elérhetővé.



A kettéágazó modellsorozat a BMW M GmbH nagyteljesítményű sportautóinak portfólióján is visszaköszönt: a legendás BMW M3 típusnév 2014-től a limuzin karosszériaváltozat sajátja lett (F80), a kupé és a kabrió pedig a BMW M4 típusnevet kapta. Az új típusjelölés azonban mit sem csorbított a motorsport élvonalában kifejlesztett csúcstechnológián – élén az új, magas fordulatszám-tartományig kalibrált, soros hathengeres benzinmotorral, amelynek M TwinPower Turbo technológiája mindhárom modellben 317 kW / 431 lóerő maximális teljesítmény leadására volt képes.

8. Úttörő digitalizáció: A BMW 3-as sorozat hetedik nemzedéke (G20/G21/G80/G81)



A BMW 3-as sorozat aktuális, hetedik generációja 2018 októberében, a Párizsi Nemzetközi Autószalonon debütált. Az új BMW 3-as limuzin (G20) 2019 márciusában érkezett meg az utakra. A modell kisugárzását a bajor prémiummárka új formanyelve határozza meg, merész vonalvezetéssel és műalkotásként megtervezett, feszes felületekkel. Egyszerre modern, sportos és érzelmekben gazdag – hamisítatlan 3-as BMW, amelynek dinamikus karosszéria-kialakítását hosszú motorháztető, bőséges tengelytávolság, elegánsan lejtő tetőív és rövid túlnyúlások nyomatékosítják. A BMW 3-as limuzin ráadásul alacsony légellenállását tekintve is egyedülálló: a BMW mérnökei az olyan aerodinamika-optimalizáló megoldásokkal, mint például a teljesen zárt padlólemez és az aktív légcsatornák, 0,26-ról 0,23-ra csökkentették a nívó légellenállási együtthatóját.

Elődmodelljéhez képest az új BMW 3-as limuzin 76 milliméterrel hosszabb és 16 milliméterrel szélesebb lett, amelyekhez 41 milliméterrel hosszabb tengelytávolság társul. Mindez az első ülésekben még nagyobb váll- és könyökteret, a hátsó ülésorban pedig minden korábbinál könnyebb bejutást és nagyobb lábteret eredményez.

A BMW Intelligent Personal Assistant bevezetése

Az új BMW 3-as sorozatot jellemző digitalizáció középpontjában átfogó információ-szolgáltató innovációk állnak. Még az alapfelszereltségként kínált BMW Live Cockpit műszerfal-elrendezés is érezhetően nagyobb átmérőjű kijelzőkkel dolgozik. Az opcionális extrafelszereltség részeként megrendelhető BMW Live Cockpit Professional műszerfal-elrendezés egy 12,3" képernyő-átmérőjű műszeregység és egy 10,25" képernyő-átmérőjű központi kijelző teljes egészében digitális párosát állítja csatasorba. A BMW Live Cockpit Professional műszerfal-elrendezéssel a BMW 7.0 operációs rendszer is megérkezett a BMW 3-as limuzinba, amely az érintés-érzékeny BMW iDrive Controller forgótárcsa, a multifunkciós gombokkal felszerelt kormánykerék, a BMW Gesztusvezérlés és a hangvezérlés segítségével rendkívül intuitív irányítást tesz lehetővé.



A BMW 3-as sorozat járműkapcsolati digitalizációja a BMW Intelligent Personal Assistant világpremierjével exponenciális növekedésnek indult. A „Hey BMW” hangutasításra aktiválódó technológia segítségével a bajor prémiumgyártó ügyfelei élő szóban működtethetik a BMW 3-as sorozat különböző funkcióit, miközben a digitális úti társ számtalan hétköznapi feladat elvégzésére is képes.

A vezetést és a parkolást megannyi intelligens vezetést támogató rendszer könnyíti meg

Intelligens vezetést támogató rendszerei jelentős mértékben kibővített portfóliójával az új BMW 3-as limuzin még kényelmesebb és még biztonságosabb hétköznapi vezethetőséget kínál. A modell alapfelszereltségének az automata fékező funkcióval dolgozó, ütközésekre és gyalogosokra egyaránt figyelmeztető rendszer (Collision and Pedestrian Warning with braking function), illetve a sávhagyásra figyelmeztető rendszer (Lane Departure Warning) is része. Az opcionális extrafelszereltségek között a Driving Assistant Professional csomag is megtalálható, amely többek között az oldalirányú ütközést megelőző rendszerrel együttműködő sávtartó asszisztenst (Lane Keeping Assistant with Active Side Collision Protection) is magába foglalja.

Az új BMW 3-as sorozat a parkolási manővereket is megkönnyíti. Az opcionális extrafelszereltség részeként megrendelhető parkolóasszisztens (Parking Assistant) automata kormánymozdulatokkal, gázadással és fékezéssel segíti a be- és kiállást. A nyolcfokozatú Steptronic automataváltóval felszerelt modellek esetében az asszisztens a fokozatok között szükséges váltásokat is automatikusan elvégzi.

A parkolóasszisztens (Parking Assistant) másik újítása a tolatási segédlet (Reversing Assistant), amely nagymértékben megkönnyíti a szűk vagy komplex parkolóhelyekről történő kitolatást: a technológia megjegyzi a menetirány szerint megtett utolsó 50 méter kormánymozdulatait, gázadásait és fékezéseit, hogy visszafelé haladva pontosan ugyanazon a nyomvonalon, automatikusan tolasson ki.

Új lengéscsillapítók, még merevebb karosszéria

Az új BMW 3-as sorozat a futómű-technológia területén is tartogatott innovációkat. A bajor prémiumgyártó most először építette be sorozatgyártásban kínált BMW modellbe a rugóút-szinkronizált aktív lengéscsillapítókat, amelyek haladás közben



mindvégig figyelik az adott kerék spirálrugójának aktuális rugóútját és eszerint hangolják át karakterisztikájukat. A vadonatúj fejlesztésű futómű-technológia kivételesen lágy és pontos lengéscsillapítással képes kiegyenlíteni az útfelület egyenetlenségeit és a lendületes kanyarvételek közben fellépő karosszéria-kilengéseket, amely megteremti az új BMW 3-as sorozat egyik legkiemelkedőbb tulajdonsága, a sportosan dinamikus vezethetőség és a fejedelmi menetkomfort közötti tökéletes egyensúly műszaki alapját.

Közvetlen elődmodelljéhez képest az új 3-as BMW mintegy 55 kilogrammal kevesebbet nyom a mérlegen – az eltérő modellváltozatokat és felszereltségeket is figyelembe véve –, miközben karosszériája még merevebb, futómű-technológiája pedig még feszesebb lett. A modell súlypontja 10 milliméterrel lejjebb került, az első és a hátsó tengely közötti terhelés pedig tökéletes egyensúlyban, 50:50 arányban oszlik el. Az új BMW 3-as limuzin nyomtávjai elöl és hátul egyaránt szélesebbek.

Hajtáslánc-portfólió: benzines és dízelüzemű erőforrások, valamint plug-in hibrid hajtáslánc-technológia

Az új BMW 3-as limuzin kétféle benzines és háromféle dízelüzemű erőforrással ünnepelte világpremierjét, maximálisan lefedve a 110 kW / 150 lóerő és 195 kW / 265 lóerő közötti teljesítmény-tartományt. 2019-ben a plug-in hibrid hajtáslánc-technológiával dolgozó BMW 330e limuzin és a BMW M340i xDrive limuzin is megérkezett az utakra.

Középkategóriás újdonságok átfogó palettája

2019 júniusában, mindössze néhány hónappal az új BMW 3-as limuzin debütálása után az új BMW 3-as Touring (G21) is világpremierjét ünnepelte – alapfelszereltségként teljes LED-technológiás első fényszórókkal és akár 19” méretű könnyűfém keréktárcsákkal. A modell csomagterének maximális térfogata 1 510 liter, amely az elődmodellhez képest 112 milliméterrel megnövelt csomagtér és a 125 milliméterrel szélesebb csomagtér-nyílás kettősének köszönhető. Az újdonság 2019 szeptemberében, átfogó hajtáslánc-portfólióval érkezett meg az utakra.

A BMW 4-es sorozat második nemzedéke 2020-ban debütált, a BMW 3-as sorozattól minden korábbinál egyértelműbben megkülönböztethető stílusjegyekkel.



2020-ban – 35 évvel az első BMW M3 világpremierje után – a BMW M GmbH is bemutatta a prémium középkategória nagyteljesítményű élsportolónak legújabb nemzedékét. Az új BMW M3 limuzin (G80) és az új BMW M4 Coupé motorházteteje alatt egy M TwinPower Turbo technológiával felvértezett, soros hathengeres benzinmotor dolgozik, 353 kW / 480 lóerő maximális teljesítménnyel. A modellpáros történetében most először a Competition változatok is megjelentek, 375 kW / 510 lóerő maximális teljesítménnyel és akár M xDrive intelligens összkerékahajtással. 2022-ben a nagyteljesítményű élsportoló negyedik karosszériaváltozata is világpremierjét ünnepelte: megérkezett az első BMW M3 Touring (G81).

2022: innovatív technológia és felfrissített formanyelv

Három év alatt a BMW több mint 1,1 millió példányt értékesített a BMW 3-as sorozat hetedik nemzedékéből – többet, mint bármelyik korábbi generáció első három évében. A sikertörténetet így 2022 júliusában egy frissített formanyelv koronázta meg, mindenekelőtt tovább finomhangolt frontrésszel. A BMW 3-as limuzin és a BMW 3-as Touring most még keskenyebb első fényszórókkal érhető el, amelyek az újdonság frontrészének széles kialakítását nyomatékosítják. A BMW hűtőrácsok eközben még erőteljesebb kontúrt viselnek, az első lökhárító merész vonalvezetése és nagyméretű légbeömlői pedig az új BMW 3-as sorozat sportos megjelenését hangsúlyozzák. A hátsó lökhárítót ugyancsak új formanyelv mentén álmodták meg a tervezők.

BMW Ívelt Kijelző: a vezető felé fordított műszerfal-kialakítás digitális újraértelmezése

A számtalan dizájnújítás mellett az új BMW 3-as sorozat a digitalizáció és a műszerfal-kialakítás kulcsfontosságú elemeit is iránymutató innovációk mentén értelmezi újra. A BMW Ívelt Kijelző a márka által fémjelzett, vezető felé fordított műszerfal-kialakítás digitális megtestesülése, amely jelentősen kevesebb gombot és kapcsolót eredményez. A BMW Ívelt Kijelző egyetlen üvegfelület mögött kínálja fel a 12,3” képernyő-átmérőjű műszeregység és a 14,9” képernyő-átmérőjű központi kijelző teljes egészében digitális párosát.

Ma már a BMW 3-as sorozat összes modellváltozata alapfelszereltségként kapja meg a kormány mögötti váltófülekkel is vezérelhető, nyolcfokozatú Steptronic automataváltót, a háromzónás automata légkondicionálót, valamint a BMW Maps



felhőalapú navigációs rendszerrel dolgozó BMW Live Cockpit Plus műszerfal-elrendezést.

Plug-in hibrid hajtáslánc-technológia, jelentősen nagyobb tisztán elektromos hatótávolsággal

A 2022-es frissítést 2024-ben a modellsorozat újabb továbbfejlesztése követte. A BMW 3-as sorozat plug-in hibrid hajtáslánc-technológiával szerelt modellváltozatai ennek részeként megkapták a BMW eDrive hajtáslánc-technológia legkorszerűbb, ötödik generációs nagyfeszültségű akkumulátorát, amelynek köszönhetően a modellek egy feltöltéssel megtehető tisztán elektromos hatótávolsága akár 101 kilométerre (WLTP) nőtt. Az új nagyfeszültségű akkumulátor kapacitása 19,5 kWh. A bajor prémiummárka ügyfeleit ráadásul továbbfejlesztett járműtöltő technológia is segíti: az új technológia akár 11 kW töltési kapacitású, háromfázisú AC járműtöltést is lehetővé tesz, a BMW plug-in hibrid hajtáslánc-technológiával szerelt modelljeinek történetében először. A lemerült nagyfeszültségű akkumulátor így 2 óra 15 perc alatt teljesen feltölthető.

Az új BMW 3-as sorozat a bajor prémiummárka történetének eddigi legszélesebb hajtáslánc-portfóliójával büszkélkedhet, maximálisan lefedve a 110 kW / 150 lóerő és 275 kW / 374 lóerő közötti teljesítmény-tartományt. A BMW 330e limuzin (átlagos üzemanyag- és kombinált energiafogyasztás, illetve károsanyag-kibocsátás a nagyfeszültségű akkumulátor optimális töltöttsége esetén (WLTP): 1,0 liter / 100 km és 22,8 kWh / 100 km, illetve 23 gramm / km; átlagos üzemanyag- fogyasztás lemerült akkumulátorral (WLTP): 7,7 liter / 100 km; CO₂-osztályok: a nagyfeszültségű akkumulátor optimális töltöttsége esetén B, lemerült akkumulátorral F) és a BMW 330e Touring (átlagos üzemanyag- és kombinált energiafogyasztás, illetve károsanyag-kibocsátás a nagyfeszültségű akkumulátor optimális töltöttsége esetén (WLTP): 1,0 liter / 100 km és 22,8 kWh / 100 km, illetve 23 gramm / km; átlagos üzemanyag- fogyasztás lemerült akkumulátorral (WLTP): 7,7 liter / 100 km; CO₂-osztályok: a nagyfeszültségű akkumulátor optimális töltöttsége esetén B, lemerült akkumulátorral F) plug-in hibrid párosa mellett a palettán négyféle benzines és négyféle dízelüzemű erőforrás is megtalálható. A soros hathengeres benzinmotor és az összes dízelmotor dinamikusabb teljesítmény-leadását és hatékonyabb működését 48 Volt kapacitású indítógenerátorral dolgozó mild-hibrid technológia segíti, plusz 8 kW / 11 lóerő



teljesítménnyel. Számos modellváltozat BMW xDrive intelligens összerékhajtással is megrendelhető.

A BMW 3-as sorozat futómű-technológiájának új hangolása még tovább javítja a sportos vezethetőség és a kényelmes utazás közötti egyensúlyt. A hátsó lengéscsillapítók feszebb karosszériaváz-bekötési pontjai kulcsfontosságú újítások e téren.

Optimalizált járműkapcsolat, új BMW operációs rendszer

Ahogy az új BMW 3-as Touring, úgy az új BMW 3-as limuzin is a BMW új, 8.5 operációs rendszerét futtatja. A továbbfejlesztett, QuickSelect koncepció szerint felépített BMW iDrive kijelző- és járművezérlő technológia a BMW Intelligent Personal Assistant technológiának köszönhetően természetes élőbeszéd útján, a BMW Ívelt Kijelzőn keresztül pedig érintésekkel is vezérelhető.

Az alapfelszereltségként kínált BMW Live Cockpit Plus műszerfal-elrendezésnek a BMW Maps felhőalapú navigációs rendszer is része. Az opcionális extrafelszereltség részeként megrendelhető BMW Live Cockpit Professional műszerfal-elrendezés már nem csupán a BMW Head-Up kijelzőt, de a kiterjesztett nézetet (Augmented View) is magába foglalja.

Az új BMW 3-as sorozat utasterében továbbfejlesztett műszeregység és újratervezett kormánykerekek gondoskodnak a sportosan modern megjelenésről.

Minden korábbinál átfogóbb támogatás a hétköznapiakban

Az új BMW 3-as limuzin és az új BMW 3-as Touring vezetése, illetve parkolása során egy sor intelligens rendszer gondoskodik a kényelem és a biztonság párosáról. Az automata fékező funkcióval dolgozó, frontirányú ütközésre figyelmeztető rendszer (Front Collision Warning with brake intervention), az új, intelligens sebesség-asszisztens (Intelligent Speed Assistant) és a parkolóasszisztens (Parking Assistant) egyaránt a nívók széleskörű alapfelszereltségének részei, amelyeket az opcionális extrafelszereltség részeként megrendelhető rendszerek páratlanul széles portfóliója egészít ki.



A BMW 3-as sorozat hetedik nemzedéke éppoly népszerű, mint elődjei. 2025 közepéig a modellből világszerte körülbelül 2,5 millió példány talált gazdára.

A sajtóközleményben szereplő modellváltozatok, felszereltségi tételek, csomagok és szintek, műszaki adatok, illetve átlagos üzemanyag-fogyasztásra, kombinált károsanyag-kibocsátásra és kombinált energiafogyasztásra vonatkozó értékek a németországi piacon elérhető ajánlatokat tükrözik. Az egyes méretadatok és mérési eredmények a Németországban alapfelszereltséggel elérhető modellek értékei, amelyek a keréktárcsák / gumibroncsok méretétől és típusától, valamint az opcionális extrafelszereltség részeként megrendelhető tételek felszerelésétől is függenek.

Az átlagos üzemanyag-fogyasztási, kombinált károsanyag-kibocsátási, kombinált energiafogyasztási és elektromos hatótávolságra vonatkozó értékeket a legmodernebb autók menetteljesítményét vizsgáló EU-ciklus (NEDC – New European Driving Cycle) tesztkörének mérései szerint, valamint a valós körülmények közötti legdinamikusabb járműhasználat eredményeit vizsgáló, globális szabvány szerint működő tesztciklus (WLTP – Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) mérései szerint számolták ki. Az adatok a Németországban alapfelszereltséggel elérhető modellek értékei, amelyek a keréktárcsák / gumibroncsok méretétől és típusától, valamint az opcionális extrafelszereltség részeként megrendelhető tételek felszerelésétől is függenek. A hivatalos NEDC és WLTP mérési eljárásokról bővebb információt találnak a www.bmw.de/wltp weboldalon.

9. Kivételes teljesítmény a versenypályákon is: A BMW 3-as sorozat motorsport-karrierje



1976 óta a BMW 3-as sorozat a zárt versenypályák vérpezsdítő löktetését is felgyorsítja. Nemzetközi világpremierje után nem sokkal a BMW 320 (E21) az Európai Túraautó Bajnokságban mutatkozott be először, majd 1977-ben a BMW junior csapata a Német Sportautó Bajnokság (DRM – Deutsche Rennsport Meisterschaft) futamain is rajthoz állt. A bajor prémiumgyártó ezzel megtette az első lépést azon tehetséggondozás iránti osztatlan elköteleződése felé, amely mind a mai napig sikert sikerre halmoz. A BMW 320 versenyautó meghajtásáról egy 2.0 liter hengerűrtartalmú, négyhengeres, hengerenkénti négyszelepes benzinmotor gondoskodott, több mint 300 lóerő maximális teljesítménnyel. A Formula 2 futamain edzett erőforrás köré a mérnökök extrém könnyűszerkezetes, kimagasló torziós merevségű karosszériát építettek, hatalmas első és hátsó szárnyakkal – a leszorítóerő növelése és a vezethetőség optimalizálása érdekében. A BMW junior csapat három pilótája, Manfred Winkelhock, Marc Surer és Eddie Cheever 1977. március 13-án debütált a belgiumi Zolder aszfaltcsíkon, ahol a svájci Marc Surer a 12-es rajtszámot viselő versenyautóval azonnal Division II győzelmet ünnepelt.

A következő években egyértelműen a BMW 3-as sorozat uralta a kategóriát a túraautó-megmérettetésekben, az olyan toppilóták pedig, mint Hans-Joachim Stuck és Ronnie Peterson, rendre dobogóra álltak. 1978-ban Harald Ertl a BMW 320 Turbo modellel a Német Sportautó Bajnokság arany trófeáját is megnyerte, a BMW pedig a 2.0 liter hengerűrtartalmú kategóriában a gyártók közötti pontverseny első helyén végzett.

Sikertörténet a kezdetektől: a BMW M3

A BMW 3-as sorozat második nemzedéke (E30) kiváló műszaki alapot szolgáltatott egy sportosan agilis túraautó megépítéséhez. Az 1985-ben bemutatott BMW M3 motorházteteje alatt egy 147 kW / 200 lóerő maximális teljesítményre képes, négyhengeres, hengerenkénti négyszelepes benzinmotor dolgozott, amelyben a BMW Motorsport GmbH azonnal meglátta a potenciált. A mérnökök percenkénti 8 200



főtengely-fordulatnál mintegy 300 lóerős maximális teljesítményt hoztak ki a motorból, amely így már a Túraautó Világbajnokságra is készen állt.

A BMW M3 1987-ben mutatkozott be a túraautó-megmérettetéseken, egyik győzelmet zsebelve be a másik után. A modellel Roberto Ravaglia, Wilfried Vogt és Eric van de Poele 1987-ben a túraautó-mezőny világbajnoki, Európa-bajnoki és németországi abszolút győzelmét is elhódította. Az olasz Roberto Ravaglia egy évvel később Európa-bajnok, 1989-ben a Német Túraautó Bajnokság (DTM) győztese, 1990-ben pedig a hazai túraautó-szezon, az Italian Superturismo Championship bajnoka lett. Az első BMW M3 öt teljes éven keresztül uralta a túraautók nemzetközi mezőnyét: az 1987-es világbajnoki cím mellé számos Európa-bajnoki aranyérem, kettő DTM-trófea és megszámlálhatatlan futamgyőzelem társult, amellyel a motorsport-történelem legsikeresebb túraautójává érett.

Dízelüzemű versenysikerek

A BMW 3-as sorozat harmadik nemzedéke (E36) számos országban és bajnokságban diadalmaskodott, a rendkívül eltérő versenyszabályozások és -követelmények ellenére is. A zárt versenypályákon nem egyszer 1993 és 1998 közötti, különböző módosításokkal és erőforrásokkal szerelt pályagépek mérték össze tudásukat, így a sorozatgyártás-közel BMW 3-as Coupé és BMW 3-as limuzin mellett (egy körülbelül 300 lóerő maximális teljesítményre képes, 2.0 liter hengerűrtartalmú, négyhengeres erőforrással szerelve) az extrém átalakításokon átesett BMW M3 is rajtrácsra gurult. Az 1998-as nürburgringi 24-órás futam abszolút győzelmét egy 200 lóerő feletti maximális teljesítményű turbódízel motorral szerelt BMW 320d aratta. Ez volt az első alkalom a legendás megmérettetés történetében, hogy dízelmotorral szerelt versenyautó hódította el az abszolút trófeát.

A BMW 3-as sorozat negyedik nemzedékének (E46) limuzin karosszériaváltozata ismét kiváló műszaki alapot kínált a túraautó-bajnokságokon és hosszútávú megmérettetéseken való részvételhez. A megannyi bajnoki cím mellett a BMW elsősorban az Európai Túraautó Bajnokságra és a Túraautó Világbajnokságra koncentrált, 2005-ben pedig meg is érkezett a BMW 320i abszolút világbajnoki címe. Roberto Ravaglia 1987-es győzelme után Andy Priaulx a BMW történetének második túraautó-világbajnoka lett. A bajor prémiumgyártó eközben a hosszútávú futamokon



induló BMW M3 GTR modellel is sorra aratta a diadalokat, név szerint a 2004-es és 2005-ös nürburgringi 24-órás futamok dupla győzelmeivel és az American Le Mans Series (ALMS) versenysorozattal.

2009-ben a BMW M3 következő generációja (E92) állt rajthoz a tengerentúlon, 485 lóerő maximális teljesítményre képes V8-as benzinmotorral. A sebringi 12-órás győzelem után egyértelművé vált, hogy a BMW M3 GTR versenyautónak a következő idényben Európában is indulnia kell, többek között a nürburgringi 24-órás, a Le Mans-i 24-órás és a Spa-Francorchamps-i 24-órás is. A modell a Zöld Pokolban megszerezte a BMW tizenkilencedik abszolút győzelmét, Belgiumban pedig kategóriagyőzelmet ünnepelt.

Mesterhármás visszatérés a DTM-be

25 évvel a BMW M3 első túraautó-győzelme után a BMW kanadai pilótája, Bruno Spengler a Német Túraautó Bajnokságban (DTM) is győzelemre vezette a márkát. 2012-ben a BMW több mint 20 év kihagyás után tért vissza a DTM-be, ahol rögtön a második versenyhétvégén diadalt ünnepelt. A debütáló szezont a bajor prémiumgyártó mesterhármassal zárta: a BMW a gyártók közötti, Bruno Spengler a pilóták közötti, a BMW Schnitzer csapat pedig az istállók közötti pontverseny élén végzett.

A BMW M3 DTM utódja 2014-ben folytatta a sikertörténetet: a szezon végén a német Marco Wittmann abszolút győzelmet aratott a BMW M4 DTM versenyautóval, majd 2016-ban megismételte e diadalt.

A BMW 3-as sorozat motorsport-karrierjének eddigi utolsó fejezetét a BMW M4 GT3 írja, amellyel 2022-ben a dél-afrikai Sheldon van der Linde DTM-bajnoki címet ünnepelt. 2023-ban a modell megnyerte a Spa-Francorchamps-i 24-órás futamot, 2025-ben pedig Augusto Farfus, Jesse Krohn, Raffaele Marciello és Kelvin van der Linde kvartettje a nürburgringi 24-órás vezette győzelemre a BMW M4 GT3 EVO versenyautót.

A 3-as BMW sikertörténetének azonban van egy művészi aspektusa is, a húsz darabból álló BMW Art Cars kollekció öt guruló műalkotása képében. 1977-ben a



világhírű amerikai festőművész, Roy Lichtenstein a BMW 320i Turbo műszaki alapjaira készítette el a gyűjtemény harmadik darabját, majd 1989-ben Michael Jagamara Nelson ausztrál festőművész és Ken Done ausztrál művész is egy-egy BMW M3 (E30) modellt álmodott meg saját ízlése szerint. 1992-ben Sandro Chia olasz festőművész a BMW M3 GTR prototípusát formálta egyedivé, 2010-ben pedig Jeff Koons amerikai művész használta vászonként a BMW M3 GT2 versenyautót.

**

További információ:

Salgó András, vállalati kommunikációs vezető

Tel.: +36 29 555 115; e-mail: Andras.Salgo@bmw.hu

A BMW Group magyar nyelvű sajtóoldala a következő címen érhető el:

<https://www.press.bmwgroup.com/hungary>

A BMW Group

A BMW, a MINI, a Rolls-Royce és a BMW Motorrad márkák tulajdonosaként a BMW Group a világ vezető prémium autó- és motorkerékpár-gyártó vállalata, amely prémium pénzügyi és mobilitási szolgáltatásokat is kínál. A BMW Group világszerte több mint 30 járműgyártó és -összeszerelő létesítményt üzemeltet, termékeit pedig értékesítési hálózatán keresztül a világ több mint 140 országában forgalmazza.

2024-ben a BMW Group több mint 2,45 millió darab gépkocsit és több mint 210 000 darab motorkerékpárt értékesített világszerte. 142,4 milliárd eurós összbevételével a vállalat a 2024-es pénzügyi évben 11,0 milliárd eurós nyereséget termelt. A 2024. december 31-i összesítés szerint a BMW Group világszerte 159 104 embert foglalkoztat.

A BMW Group sikerét hosszú távú gondolkodással és felelős működéssel alapozta meg. A vállalat stratégiájának alapvető része a környezetvédelmi szempontból és szociálisan is fenntartható értéklánc, a termékei által képviselt, mindenre kiterjedő felelősség és az erőforrások megőrzése iránti elkötelezettség.

www.bmw.hu

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmw-group/>

YouTube: <http://www.youtube.com/bmwgroup>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

Facebook: <http://www.facebook.com/bmwgroup>

X: <http://www.x.com/bmwgroup>