



Comunicat de presă  
29 iunie 2015

## **40 de ani BMW Seria 3**

**București.** În acest an se împlinesc 40 de ani de la lansarea primului BMW Seria 3. După șase generații acesta a demonstrat că este cea mai de succes poveste a mărcii: aproape 1 din 3 modele vândute de BMW la nivel mondial vin din această gamă. Experiența excepțională de la volan asigurată prin propulsoare remarcabile și trenul de rulare agil, definit de distribuția de mase 50:50, definesc foarte bine „plăcerea de a conduce”, atât de emblematică pentru BMW.

1. Începuturile
2. Motorizări care au făcut istorie
3. Evoluția trenului de rulare
4. BMW Seria 3 – o carieră unică în motorsport
5. 8 români despre 40 de ani BMW Seria 3



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 2

## 1. Începuturile

La începutul anilor 1960, după o perioadă de dificultăți financiare, BMW se reorganizează cu sprijinul financiar al familiei Quandt care devine acționar majoritar. Compania organizează primul studiu de piață amplu în care indentifică un segment de piață optim pentru dezvoltare: automobile cu performanțe sportive, poziționate ca preț sub modelele sport dedicate. Apare astfel „Noua Clasa”, cu BMW 1500, BMW 1800 și BMW 200 și se pun primele baze liniei moderne de modele BMW.

Șeful de design de la acea vreme, Wilhelm Hofmeister, definește multe din caracteristicile modelelor BMW moderne: caroseria cu console scurte, capota cat mai lungă și habitacul împins în spate, farurile rotunde încadrate în grilă, curbura Hofmeister a montantului C, linia media orizontală care dă dinamism caroseriei.

Idea unui sedan sportiv, de dimensiuni mai mici și foarte agil vine din partea lui Max Hofman, cel care deținea compania de import BMW în USA. Astfel, la Salonul Auto de la Geneva, în 1966, se lansează BMW 1602 și se pun bazele gamei de modele „’02” (va include și BMW 1802 și BMW 2002), predecesorul BMW Seria 3.

Nouă ani mai târziu, în cadrul Salonului Auto de La Frankfurt, în septembrie 1975, se lansează prima generație a BMW Seria 3. Debutează și o caracteristică importantă de design, care avea să definească de atunci înainte modelele mărcii: bordul orientat spre șofer. Doi ani mai târziu, în 1977, BMW Seria 3 devine primul model din segment disponibil cu un motor de șase cilindri în line. Urmează o serie lungă de inovații, care include sisteme de injecție și management al motorului, tracțiune integrală, modele diesel performante, folosirea materialelor ușoare, precum aluminiu sau magneziu. Tot BMW Seria 3 a fost la baza BMW M3, modelul care s-a dovedit cel mai de succes touring car din istorie, numai prima generație BMW M3 înregistrând peste 1500 de victorii în diverse curse pe mapamond. Și pentru amatorii de palmares trebuie amintit un alt moment istoric: un BMW Seria 3 320d avea să fie primul automobil diesel care obținea un succes major pe circuit: victoria în cursa de 24h Nürburgring.

A doua generație BMW Seria 3 a venit cu o carsoerie sedan în 4 uși. Succesul modelului a căpătat noi valențe. Tot cu ocazia celei de-a doua generații se lansează primul M3, versiunea cabriolet și, ca urmare a unui proiect dezvoltat de un inginer în timpul liber, versiunea break, „Touring”. A treia generație lansează versiunea



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 3

„Compact” care avea să anticipeze BMW Seria 1. În prezent, după șase generații de evoluții, Seria 3 este acum disponibilă în versiunile Sedan, Toruing și ultra-spațiosul Gran Tourer, în timp ce versiunile Coupe și Cabriolet au fost asimilate gamei BMW Seria 4.

## 2. Motorizări care au făcut istorie

Gama de motoare pentru BMW Seria 3 se prezintă mai diversă și mai eficientă așa cum nu a fost vreodată în istoria de 40 de ani a modelului. Clienții pot opta pentru 13 tipuri de motorizări (5 benzină și 7 diesel) cu puteri cuprinse între 100 kW/ 136 CP pentru 318d (primul model din gamă propulsat de un motor de trei cilindri, în premieră pentru BMW Seria 3) și 317 kW/ 431 CP pentru BMW M3. Cu o putere de 120 kW/ 163 CP și emisii de 99 g per km (în versiunea echipată cu o cutie automată), BMW Seria 3 320d EfficientDynamics Edition este cel mai eficient model al mărcii din istorie, cu un raport putere-performanțe remarcabil.

Cea mai semnificativă caracteristică din cele pe care le prezintă gama de motoare este echilibrul deosebit dintre performanță și consumul de combustibil pentru performanțe best in class atât în ceea ce privește dinamismul, cât și emisiile.

Eficiență și dinamică - aceste două caracteristici au fost definatorii pentru BMW Seria 3 de-a lungul celor 40 de ani de istorie. Chiar și prima generație a acestei limuzine de clasă medie a reușit să degaje entuziasm datorită performanțelor sportive, o caracteristică specială pentru segmentul limuzinelor compacte din perioada aceea, și, în același timp, să convingă grație economiei de combustibil pe care o făcea. Astăzi, BMW Seria 3 datorează aceste rezultate excepționale pachetului de măsuri BMW EfficientDynamics și a tehnologiilor BMW TwinPower Turbo pentru motoare, oferit standard la toate modelele din gamă.

Este bine știut că povestea de succes pe care a cunoscut BMW Seria 3 din 1975 și până în prezent a fost influențată de numeroase inovații din care atât performanțele, cât și economia de combustibil au avut de câștigat. Un exemplu clar demonstrează modul în care s-a dezvoltat ingineria transmisiei și cât de semnificative au devenit aceste modificări de-a lungul timpului: în timp ce un model BMW 324d din 1985, cu o putere de 63 kW/86 CP, avea un consum de 6,9 litri de motorină pe o distanță de 100 km, în ciclu mixt, cel mai recent vârf de gamă Seria 3 diesel, BMW 340d, cu



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 4

tracțiune integral, are o putere mai mare cu 227 CP, dar consumă cu 1,8 litri mai puțin pe aceeași distanță, chiar dacă automobilul este mai mare, mai greu (pentru a îndeplini cele mai exigente norme de siguranță) și folosește tracțiunea integrală.

### **Momente importante în dezvoltarea motorizărilor pentru BMW Seria 3**

1975: Premiera mondială a gamei BMW Seria 3, echipată cu motoare cu patru cilindri.

1977: BMW 323i și BMW 320/6 - primele modele cu șase cilindri în linie din gama BMW Seria 3.

1982: Prezentarea celei de-a doua generații BMW Seria 3.

1984: BMW 325e, cu motor eta cu șase cilindri, înregistra o economie remarcabilă a consumului.

1985: Premiera BMW 324d, primul model cu motor diesel din gama BMW Seria 3.

1989: Introducerea tehnologiei cu patru supape la producția de mare volum o dată cu lansarea BMW 318is.

1990: Lansarea celei de-a treia generații BMW Seria 3.

1992: VANOS disponibil la BMW M3 și la motoarele cu șase cilindri ale versiunii BMW Seria 3 Coupé.

1994: BMW 318tds este primul model din gama BMW Seria 3 cu motor diesel cu patru cilindri.

1995: Motoare pe benzină, cu șase cilindri, cu carterul motorului din aluminiu.

1998: Lansarea celei de-a patra generații BMW Seria 3.

2000: Motoare pe benzină și diesel, cu șase cilindri, fiecare cu capacitatea de 3.000 centimetri cubi.



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 5

2001: BMW prezintă VALVETRONIC, controlul sarcinii fără supape, disponibil la motorul cu patru cilindri din echiparea modelului compact BMW 316ti.

2004: BMW 320Cd Cabriolet - primul model BMW decapotabil ce dispunea de un motor diesel.

2005: Prezentarea celei de-a cincea generații a gamei BMW Seria 3, noi motoare pe benzină, cu șase cilindri, cu carterul din material aliaj de magneziu și aluminiu.

2007: BMW 335i Coupé cu Twin Turbo și High Precision Injection. Injecție directă pe benzină pentru operația de ardere lentă la modelele BMW 330i și BMW 325i, cu motoare cu șase cilindri, precum și la modelele cu motoare cu patru cilindri BMW 320i și BMW 318i, propulsoare diesel cu patru cilindri, cu carterul din aluminiu, și a treia generație de injecție common rail.

2010: Se lansează primul model BMW 320d EfficientDynamics Edition. Motorul diesel de 2 litri și 120 kW/ 163 CP

2011: Lansarea celei de-a șasea generații BMW Seria 3. Acum toate motoarele folosesc tehnologie BMW TwinPower Turbo, care îmbină turboalimentarea cu injecția directă sau common rail, dar și alte inovații precum turbină twincroll sau cu geometrie variabilă, VANOS sau Valvetronic.

### **Evoluția în cifre:**

1985: BMW 324d, motor diesel cu șase cilindri, 63 kW/86 CP, 6,9 litri/100 km.

2015: BMW 335d xDrive, motor diesel cu șase cilindri, 230 kW/313 CP, 5,4 litri/100 km (media într-un ciclu de testare UE).

1994: BMW 318tds, primul motor diesel cu patru cilindri, 66 kW/90 CP, 5,9 litri/100 km.

2015: BMW 320d EfficientDynamics Edition, motor diesel cu patru cilindri, 120 kW/163 CP, 3,8 litri/100 km.

1978: BMW 323i, motor pe benzină cu șase cilindri, 105 kW/143 CP, 7,9 litri/100 km

2015: BMW 340i, motor pe benzină cu șase cilindri, 240 kW/326 CP, 7,4 litri/100 km.



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 6

1985: BMW 325e, motor pe benzină cu șase cilindri, 90 kW/122 CP, 8,4 litri/100 km.  
2015: BMW 330i, motor pe benzină cu patru cilindri, 185 kW/252 CP, 6,1 litri/100 km.

2001: BMW 316ti compact, motor pe benzină cu patru cilindri, cu VALVETRONIC, 85 kW/115 CP, 6,9 litri/100 km.

2015: BMW 318i, motor pe benzină cu trei cilindri, cu High Precision Injection, 100 kW/136 CP, 5,1 litri/100 km.

### **3. Evoluția trenului de rulare**

Plăcerea de a conduce de-a lungul timpului - de la prima suspensie față tip McPherson la Active Steering și DSC: momente importante din dezvoltarea șasiului pentru BMW Seria 3.

Grație celei mai moderne suspensii din segmentul său, a șasea generație a gamei BMW Seria 3 stabilește standarde în ceea ce privește plăcerea de a conduce și manevrabilitatea agilă. Combinația unică a unei suspensii față cu dublă legătură și braț de tensiune cu o suspensie spate cu cinci brațe, construcția ultraușoară exactă ce încorporează numeroase componente din aluminiu, frânele foarte eficiente și cu masa optimizată, precum și sistemul de servodirecție electromecanică ce economisește energie sunt dovezi ale avansului tehnologic pe care îl are BMW Seria 3.

Alături de transmisia puterii la roțile spate și distribuția echilibrată a maselor pe cele două punți, tehnologia avangardistă a suspensiilor reprezintă baza caracteristicilor de manevrabilitate extraordinară pe care le are gama BMW Seria 3. Acest concept are o lungă tradiție. Încă din 1975, primul BMW Seria 3 a impresionat prin performanțele sportive care au permis conducătorului să mențină un control total până la limită. Standardele impuse atunci pentru un condus mult mai sportiv în segmentul clasei medii și combinația între calitatea și gradul ridicat de siguranță caracterizează gama BMW Seria 3 și în prezent.

În acest fel, o nouă categorie de automobile a fost creată în urmă cu 40 de ani. Între timp caracteristicile sportive sunt un diferențiator puternic față de rivalii din segment. Fiecare generație nouă a dus mai departe atributele sportive și BMW Seria 3 rămâne



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 7

de neegalat printr-o combinație unică a factorilor care contribuie la o plăcere maximă a condusului - de la transmisia spate, la un echilibru mult mai bun al maselor între punți și până la o tehnologie superioară a suspensiei.

Cu fiecare generație a gamei BMW Seria 3 au fost introduse noi inovații pentru suspensie, direcției și sistemul de frânare. BMW Seria 3 a profitat constant de inovații care inițial au fost dezvoltate pentru automobile poziționate în segmente superioare. În consecință, modelul a devenit un precursor al progresului în domeniul tehnologiei șasiului. De-a lungul istoriei sale BMW Seria 3 a reinterpretat, în cel mai constant și mai convingător mod, principiul plăcerii de a conduce care a fost aplicat și în urmă cu 40 de ani. Construcția ultraușoară a întărit agilitatea printr-o reducere a greutateii, direcția precisă, fără egal, în timp ce sistemele de control al stabilității - versatile, foarte bine echilibrate – își arată superioritatea chiar și în situațiile de condus deosebit de dificile. În cercul exclusiv al mașinilor premium din clasa ei, BMW Seria 3 îndeplinește, mai mult ca niciodată, așteptările conducătorilor pentru care experiența unui condus activ este un factor crucial pentru decizia de cumpărare.

### **Momente importante în dezvoltarea șasiului pentru BMW Seria 3:**

1975: Premiera mondială a gamei BMW Seria 3 cu suspensie independentă a roților, ax frontal tip McPherson și direcție cu pinion și cremalieră montată elastic.

1977: Versiunea de motor cu șase cilindri, cu discuri de frână la toate roțile; opțional servodirecție asistată hidraulic.

1982: Prezentarea celei de-a doua generații BMW Seria 3 care dispunea de suspensie spate semiindependentă, cu arcuri și amortizoare individuale. Introducerea discurilor de frână cu etriere oscilante, ABS opțional.

1985: Lansarea modelului BMW 325i, cu motor cu șase cilindri, și versiunea BMW 325iX, cu tracțiune integrală, ambele cu ABS în dotarea standard.

1987: Primul BMW M3 dispunea de amortizoare reglabile electronic.



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 8

1990: Premiera celei de-a treia generații BMW Seria 3: Suspensie față simplă, cu bară stabilizatoare transversală, suspensie spate cu arc central, servodirecție asistată disponibilă standard la BMW 318i și la versiunile superioare.

1992: ABS este oferit standard la toate modelele gamei BMW Seria 3, Control Automat al Stabilității (ASC) disponibil opțional, a doua generație a modelului BMW M3 cu sistem de frânare compus.

1998: Lansarea celei de-a patra generații BMW Seria 3, care dispunea - în dotarea standard - de suspensie ușoară, discuri de frână la toate roțile, Control al Frânării în Viraje (CBC), iar opțional de Control Dinamic al Stabilității (DSC) pentru BMW 328i.

2000: Noua tehnologie de transmisie integrală cu DSC pentru versiunile Sedan și Touring, a treia generație a modelului BMW M3 cu diferențial autoblocant M variabil.

2001: DSC este standard la întreaga gamă BMW Seria 3.

2005: Prezentarea celei de-a cincea generații BMW Seria 3, cu suspensie din aluminiu, suspensie spate cu cinci brațe, DSC ce include Control Dinamic al Tracțiunii (DTC), compensare suplimentară a amortizării la versiunile de motorizare cu șase cilindri, frâne uscate, asistență la plecarea din rampă, primul automobil din segmentul său cu Active Steering ca opțional, pneuri cu rezistență redusă la ruliu și indicator de defecțiune a pneurilor în dotarea standard.

2007: Introducerea direcției electromecanice EPS (servodirecție electrică), inclusiv Servotronic ca parte integrantă a programului BMW EfficientDynamics.

2011: O dată cu a șasea generație BMW Seria 3 se introduce sistemul de amortizoare adaptive pentru întreaga gamă. Selectorul "Driving Experience Control", disponibil standard, permite schimbarea între mai multe moduri de condus care influențează comportamentul amortizoarelor, direcției, răspunsul accelerației, funcționarea cutiei de viteze sau eficiența componentelor auxiliare.



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 9

## 4. BMW Seria 3 – o carieră unică în motorsport

De-a lungul celor cinci generații de la lansarea sa, BMW Seria 3 s-a bucurat de o carieră extrem de impresionantă. Acest lucru este valabil cu privire la succesul pe piața auto, dar în special referitor la cariera în motorsport. De-a lungul ultimilor 40 de ani, modelele din Seria 3, caracterizate de dimensiuni compacte, motoare dinamice și suspensii sportive, au contribuit considerabil la performanțele dinamice și reputația excelentă pe care marca le-a dovedit și pe circuite. Cu asemenea atribute, modelele din gama mediană BMW sunt alegerea ideală pentru o utilizare de succes în motorsport.

### **Un start impresionant: BMW 320i pentru BMW Junior Team**

Prima generație a modelului BMW Seria 3 Sedan se lansase pe piață de numai doi ani în momentul în care a creat senzație și pe circuite. Obiectivul a fost transformarea noii game în "nava-amiral" a mărcii în ceea ce privește sportivitatea prin implicarea cu succes în sporturile cu motor. BMW Motorsport GmbH, divizie înființată în 1972, a dezvoltat BMW Seria 3 într-o mașină de curse destinate turismelor, în deplină conformitate cu Grupa 5, care avea un regulament tehnic extrem de sofisticat. Mașina a fost propulsată de un motor de curse care-și dovedise potențialul - propulsorul cu patru cilindri, cu patru supape per cilindru și capacitatea de 2,0 litri, dominase competițiile de Formula 2 de-a lungul mai multor ani și dezvoltă deja 300 CP în momentul în care a echipat mașina de curse BMW 3. Preparate astfel încât să ofere o ținută de drum cât mai bună - lucru reușit printr-o construcție ușoară, rigiditate torsională și eleroane foarte mari în față și în spate -, cele trei mașini vopsite exclusiv pentru BMW Junior Team, care era alcătuită din tinerii talentați Manfred Winkelhock, Marc Surer și Eddie Cheever, au fost principala temă de discuție cu ocazia primei curse ce a avut loc pe circuitul de la Zolder, ce găzduia Grand Prix-ul Belgiei, la 13 martie 1977. Dar unul din cei trei juniori BMW, elvețianul Marc Surer, a depășit concurența consacrată și a câștigat cursa respectivă, ceea ce a însemnat un start perfect. Pe circuit, BMW Seria 3 a reușit un start excepțional.

În primul său sezon și în anii următori, drumul spre victorie în categoria respectivă s-a intersectat întotdeauna cu mașinile de curse BMW Seria 3. Modelul a fost implicat în nenumărate campionate naționale și, de cele mai multe ori, campionul de la finalul stagiunii era un pilot BMW. În timp, piloți de top precum Hans-Joachim Stuck sau Ronnie Peterson și-au demonstrat talentul extraordinar la volanul acestei mașini de



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 10

curse. Modelele Seria 3 omologate pentru Grupa 5 au fost implicate cu succes și în Campionatul Mondial al Constructorilor.

În 1978, campionatul de automobilism din Germania a fost câștigat de o versiune turbo aliniată de echipa Schnitzer din Freilassing. Întâmplător, mașina care dispunea de această tehnologie a fost una a echipei BMW oficiale, cu motor de 1,4 litri - putere maximă de 410 CP -, și îi încuraja pe susținătorii ideii de a realiza performanțe și mai mari: motorul de la acel BMW Seria 3 a fost, ca să spunem așa, predecesorul propulsorului care, în 1983, l-a transformat pe brazilianul Nelson Piquet în primul "campion mondial turbo" din istoria Formulei 1, sud-americanul pilotând un monopost Brabham BMW. Spectaculosul capitol al modelelor omologate conform regulamentului Grupei 5 s-a încheiat în 1982, dar următorul capitol din istoria BMW Seria 3 în motorsport era deja început.

### **BMW M3: cel mai de succes turism din lume**

Alături de versiunile cabriolet, touring, compact, diesel și cu tracțiune integrală și cu extinderea simultană a celei de-a doua generații BMW Seria 3 - eveniment petrecut în 1982 -, o altă variantă specială a atras atenția publicului și a celor din lumea curselor - BMW M3. Atunci, în 1987, nimeni nu ar fi putut anticipa că, într-o bună zi, acel Seria 3 va deveni cel mai de succes turism din lume. Conceptul a fost de a crea o mașină de bază care să cuprindă tot ce este necesar pentru a dezvolta un model de curse, cu potențial de succes, în conformitate cu regulamentul Grupei A. Și regulamentul în vigoare la acea vreme, prevedea producerea unui volum de 5.000 de exemplare pe parcursul unui an. Încă o dată, principala problemă era motorul. A fost momentul în care BMW Motorsport GmbH a apelat la o soluție pe care o mai utilizase în trecut. Disponibil era un motor mare, cu șase cilindri dispuși în linie, echipat cu tehnologia cu patru supape per cilindru, care era folosit la BMW M1 și BMW M 635 CSi. Pe scurt, acesta a fost "reduc" cu doi cilindri. Rezultatul final a fost un motor cu patru cilindri, cu capacitatea de 2,3 litri, a cărui putere inițială de 200 CP a propulsat modelul de serie BMW M3 în categoria mașinilor sport. În 1987, după o perioadă interimară cu BMW 323i, din care nu au lipsit succesele, versiunea competițională BMW M3, care dezvolta 300 CP, s-a aliniat pe grila de start pentru prima dată și a câștigat tot ce se putea câștiga în cursele destinate turismelor.

Între 1987 și 1992, puține au fost week-endurile de cursă în care sediul central de la München nu a primit o informare despre o victorie reușită de BMW M3 sau un



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 11

campionat de pe mapamond în care a triumfat respectivul model. Indiferent că era vorba de Australia, Finlanda, Franța, Olanda sau Germania, piloții M3 au câștigat trofee pretutindeni, printre acestea numărându-se și o victorie într-o etapă a Campionatului Mondial de raliuri. Numai în DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) - o competiție extrem de disputată -, M3 a obținut 40 de victorii și peste 150 de clasări pe podium.

O mențiune specială trebuie acordată titlurilor din Campionatul Mondial și din cel European, precum și victoriilor meritate în cursele de 24 de ore de la Nürburgring, pe varianta Nordschleife, și de la Spa-Francorchamps (Belgia). Pe scurt, duelurile oferite de piloți precum Roberto Ravaglia, Johnny Cecotto, Steve Soper, Emanuele Pirro sau Joachim Winkelhock (pentru a numi doar câțiva dintre ei) sunt momente clasice în motorsport - și includ unele dintre cele mai importante momente sportive ale Seriei 3.

### **Succese obținute cu motoare cu patru și cu șase cilindri, dar și cu versiuni diesel**

Carierea sportivă a celei de-a treia generații Seria 3 a fost caracterizată de implicarea în campionate din diferite țări, unele dintre acestea fiind guvernate de regulamente tehnice diferite. De exemplu, între 1993 și 1998, pe grila de start s-au aflat automobile care prezentau motorizări și modificări diferite. Mașinile de curse puteau fi versiuni BMW Coupé sau Sedan, cu caroseria extrem de apropiată de cea de serie și motor cu patru cilindri (patru supape per cilindru, capacitate de 2,0 litri) ce dezvoltă aproximativ 300 CP, dar și varianta cu modificări multiple de la BMW M3. Mașinile BMW Seria 3 au luat prim-planul concurenței indiferent unde au participat. Victoriile în Germania - în STW (Super Tourenwagen) Cup -, Anglia sau Italia, erau evenimente obișnuite, așa cum erau și succesele din Asia, Australia și America de Sud. Însă toate acestea au fost depășite de un rezultat în competiția care o vreme a fost apanajul BMW - cursele de anduranță. La finalul cursei de 24 de ore de la Nürburgring din 1998, un model BMW 320d, cu motor turbo diesel de 200 CP, a reușit performanța deosebită de a încheia competiția pe primul loc în clasamentul general.

### **Victorii în Campionatul European și cel Mondial rezervat turismelor, cursa de 24h Nürburgring, revenirea în DTM**

Și în cazul celei de-a patra generații BMW Seria 3, versiunea sedan cu patru uși a reprezentat încă o dată baza pentru varianta de curse concepută pentru a participa în



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 12

competițiile pentru turisme și în cele de anduranță. Pe lângă numeroasele campionate naționale, Campionatul European de turisme (ETCC) și ulterior Campionatul Mondial (WTCC) au fost principalul punct de atracție pentru BMW. Din 1999, BMW Motorsport GmbH a dezvoltat BMW 320i, propulsat de un motor cu șase cilindri dispuși în linie, patru supape per cilindru, care inițial furniza aproximativ 200 CP (ulterior peste 250 cai-putere) - o mașină de curse care a devenit o garanție a succesului. Modelele de curse Seria 3 au furnizat departamentului sport de la München cele mai bune clasări la piloți și la constructori. 2005 a însemnat un punct de atracție al acelor ani, sezon în care BMW a câștigat, cu BMW 320i, nou-înființatul Campionat Mondial pentru turisme, triumf completat de Andy Priaulx, al doilea campion mondial de turisme din istoria motorsportului, după Roberto Ravaglia, un alt pilot BMW. A doua "armă" bazată pe a patra generație BMW Seria 3 a fost BMW M3 GTR. Datorită acestei mașini de curse foarte valoroasă, BMW a înregistrat un succes deosebit în întrecerile de anduranță (inclusiv două duble, în 2004 și 2005, în cursa de 24 de ore de la Nürburgring), precum și în American Le Mans Series.

A cince-a generație BMW Seria 3 a pus accentul pe versiunile sedan și BMW M3. Din nou, programul a cuprins principalele campionate de turisme și cursele de anduranță. Acum, BMW 320si dispunea de un motor cu patru cilindri, iar pentru cursele de 24 de ore, naționale și internaționale, BMW a venit cu ceva cu adevărat impresionant: realizările sportive pentru mașinile de curse ale acestei generații au inclus victorii în cursa de 24 de ore cu un model foarte puternic și fiabil, BMW M3 GT2. Momentul culminant: victoria absolută în cursa 24h Nürburgring, ediția 2010, la care au luat parte peste 200 de concurenți. Alte puncte de atracție: titlurile mondiale din 2006 și 2007, locul al doilea la Nürburgring în 2011, locul al treilea în clasă în cursa de 24 de ore de la Le Mans și titluri în ALMS (echipe și constructori în 2010, piloți și echipe în 2011).

Ultima pagina de succese, BMW a scris-o cu revenirea spectaculoasă în Campionatul German de Turisme (DTM), după o pauză de 20 de ani. BMW avea să câștige la final de sezon absolut toate titlurile puse în joc: piloți (Bruno Spengler), constructori, echipe, cel mai bun debutant și cea mai bună echipă de mecanici. În 2013, ultimul pentru BMW M3 înainte de înlocuirea cu noul BMW M4, după un sezon disputant, BMW își mai adjudeca încă o dată toate trofee, cu excepția piloților.



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 13

## **5. 8 români despre 40 de ani BMW Seria 3**

### **Alexandru Dobai, autorul primei cărți românești despre istoria BMW, „BMW, Never stand still”**

În confruntarea dintre BMW și Mercedes-Benz, modelele din Seria 3 reprezintă o armă de același calibru cu surata Bertha. Când spun asta mă gândesc la faptul că Seria 3 reprezintă chintesența berlinei sportive. Este ceea ce putem numi un “best-seller” sau dacă vreți un model situat în centrul galaxiei sale și în jurul căruia gravitează o mulțime de pretendenți care ar vrea să-i ia locul. Nu știu cum se face, dar de fiecare dată când părea să fie ajunsă din urmă, casa bavareză a găsit resurse noi pentru a propulsa și mai sus veșnic tânăra Serie 3. BMW a excelat în acest joc încă de la prima generație a Seriei 3, reușind să ne ofere automobilul la volanul căruia, după ce și-a lăsat familia acasă, amatorul de pilotaj poate gusta din profunzimea plăcerii de a conduce.

### **Laurentiu Petrache, membru coordonator BMW Club și realizatorul primei reviste independente dedicate BMW în România, BMW Magazin**

În 1998 am avut ocazia să conduc mașina unuia dintre bunii mei prieteni, chitarist al formației Iris (Doru Borobeica). Era un BMW Seria 3, modelul 320i E30 Coupe. Exact ca în posterul de pe interiorul usii camerei mele, unde "ursulețul" trona încă din 1991. Îmi plăcea enorm cum se auzea motorul, iar aspectul exterior și interior mă atrăgea irezistibil. A avea tapițerie din piele și geamuri electrice, dar culoarea a fost cea care m-a cucerit pe loc. Un gri-închis ciudat, care ziua părea negru, iar noaptea devenea gri, m-a determinat să îi fac oferta: "O vreau eu!" i-am zis. Răspunsul imediat m-a dezamăgit crunt: "Nu este de vânzare!". Însă a venit și continuarea: "Poate doar pentru prieteni... și poate doar pentru pasionați!". După câteva zile, l-am lăsat pieton pe Doru, care încă mai încerca să mă facă să mă răzgândesc. Știu că a regretat ca mi-a dat-o, mi-a spus-o de multe ori. A fost prima mea mașină, cumpărată din banii mei, prima mea dragoste. Cu ea am străbătut drumurile patriei în lung și-n lat, mi-am cunoscut toată țara, făcând aproape 100.000 km în doi ani, fără să mă satur de condus.

Acum conduc un E46, însă nu se poate descrie fiorul pe care îl simt când mă apropiu de un "ursuleț". După aproape 17 ani, la vizionarea filmului Adrenalin, m-am văzut în postura celui care își rememorează prima dragoste... Cu toții am trecut prîn așa ceva, dar, cu siguranță, foarte putini au simțit asta pentru o... mașină! Seria 3 a stârnit multe



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 14

pasiuni în sufletul celor care l-au deținut sau încă îl mai au, dar fără îndoială că a creat dorințe ascunse și în inima celor care nu l-au avut.

Acum am un Seria 3 E46, pe care îl am de zece ani și nu mă îndur să îl dau nimănui. Este mașina în care am investit enorm, și nu mă refer la aspectul material. A fost cu mine peste tot, în toate momentele frumoase ale vieții. M-a însoțit când mi s-au născut copiii, la evenimentele cu familia și în concedii. Este mașina lângă care mi-au crescut copiii. În cei peste 200 000 km parcurși, E46-le m-a scos cu bine din multe cumpene pe șosea. Am ieșit din zăpezi din care nu se mai pleca decât cu tancul sau ambulanța, am urcat pe drumuri unde se putea urca doar cu tracțiune integrală, m-a ascultat în toate situațiile și nu m-a abandonat niciodată. Dar nici eu nu m-am lasat mai prejos! Practic, dintr-o mașină de serie, obisnuită, am adus-o încet-încet la nivelul unei cu aproape toate opțiunile disponibile pentru acest model. Este evident că BMW generează pasiuni puternice, însă pasiunea pentru BMW este una fără limite. Iar ceea ce simt eu pentru mașina mea Seria 3 se numește o pasiune incredibilă, o prietenie adevărată, pe viață.

### **Adelin Petrisor, jurnalist**

După 3 ani de plimbari cu Seria 3, am constatat că este una dintre mașinile care la destinație te fac să-ți dorești ca drumul să fi fost mult mai lung și mai virajat. Mă împac bine cu Seria 3 și poate pentru că am apărut pe lume fix în același timp, în iulie 1975. Da, ea s-a născut la München, eu la Buzău. Operațiile estetice ale bavarezilor au făcut ca ea să întinerească permanent, chiar și după 40 de ani, în timp ce eu nu am avut parte nici măcar de un facelift. Una peste alta, la final, cred că tot eu sunt în avantaj: oricât de frumoasă și tehnologizată ar fi, eu o conduc pe ea și nu invers.

### **Mani Gutau, Urma, muzician**

O cheamă Lola, nume de cod Seria 3 E46 Touring și mi-e dragă de aproape 10 ani. Prin urmare, o scurtă prezentare a anilor petrecuți împreună, din trei perspective diferite:

1. Sofer-tătic : mami, buni, cărucior, bicicleta, scaun copil, jucării, cât mai multe jucării. Nu avem probleme de spațiu, Lola rezistă.
2. Șofer-muzician : chitări, efecte, stative, sisteme de amplificare și monitorizare. Nici un motiv de panică, a nu se suna la Getax, nu avem probleme cu formația, Lola e la datorie.



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 15

3. Șofer pur și simplu : trapa deschisă, rezervorul plin și un drum gol, pe care să îți pierzi urma, cu o muzică bună în difuzoare. Aventură fără grijă, Lola știe tot timpul drumul spre casa.”

### **Horatiu Boeriu, fondator BMW Blog.com**

BMW Seria 3 este sarea și piperul pentru marcă, mașina care îi aduce cei mai mulți clienți. Dacă ne uităm la istoria BMW Seria 3, este automobilul care creează o legătură foarte emoțională între posesori și marcă. Din momentul în care am văzut prima dată un BMW Seria 3, am înțeles că BMW a făcut pachetul complet: de la designul interiorului premium, la exteriorul sportiv și experiența dinamică de condus.

### **Thomas Ebner, product manager global BMW Seria 3**

Din interior, din poziția unui angajat BMW, vă pot spune că știm foarte bine importanța acestui model pentru marcă, atât din perspectivă istorică, cât și a succesul vânzărilor de care se bucură BMW Seria 3 la nivel mondial. Cu un debut deja în 1975, putem privi la o tradiție foarte bogată, cu imaginea unui automobil premium sportiv în prim plan. De-a lungul anilor, toate generațiile BMW Seriei 3 a demonstrat și oferit pasiune și performanță. Și asta o știm de la toți proprietarii modelelor noastre, ei ne întorc pasiunea.

Se poate spune ca această gamă a stabilit la lansarea fiecărei generații un nivel neegalat de dinamism prin propulsoare, incluzând faimoasele motoare de șase cilindri în linie, prin gama de modele BMW M3, cel mai de succes touring car din istorie, prin sistemul de tracțiune spate sau distribuția de mase. BMW Seria 3 a fost primul model cu designul bordului orientat pentru șofer, ceea ce subliniază încă o dată dedicarea noastră pentru experiența de a conduce.

Putem spune că BMW Seria 7 este punctul nostru de referință, dar BMW Seria 3 este coloana vertebrala, de aceea eforturile noastre vor rămâne și în continuare la un nivel maxim. Acest lucru este dovedit prin faptul că și în producție Seria 3 joacă un rol important, fiind singurul model fabricat în 4 locații din rețeaua de uzine BMW. Noi suntem convinși că acest model va rămâne și în următorii ani în centrul atenției și un factor de succes al companiei noastre. De aceea spun și eu: “La mulți ani Seria 3”!

### **Razvan Suma, violoncellist**

Întotdeauna mi-am dorit să am un BMW. Din liceu, de când am descoperit că există



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 16

și alte mașini decât Dacia 1300 sau 1410 sport, pe care îl deținea tatăl meu, drumul până la BMW mi se pare enorm, chiar irealizabil. Primele două mașini pe care le-am deținut ca proprietar au fost Skoda Octavia și Audi A4. Au fost doar pregătirea visului meu.

Seria 3 Touring a fost primul BMW pe care l-am achiziționat în momentul în care s-a născut primul nostru copil. Dintr-odată, ai nevoie de mai mult spațiu în portbagaj pentru toate necesitățile copilului. Am plecat în turnee sau vacanțe pe durata a doi ani de zile, timp în care am parcurs mai mult de 60000 de mii de km. Mi s-a părut o mașină foarte solidă, cu o cutie de viteze extrem de comodă. Îmbinarea senzației de sport cu caracterul confortabil sau de mașină de familie a fost perfect.

### **Nono Smen, DJ, ProFM**

Până să-l conduc prima dată, tot citeam ce scriau alții din presă care-l condusesera pe la teste. Eram deja ușor iritat de siguranța cu care-i clamau calitățile: direcție, stabilitate, dinamică, motorizări, feeling....Invidia față de ei mi-a generat curiozitatea: "la să văd, chiar așa o fi sau aștia toți și-au vândut sufletul și s-au înțeles între ei să fie aroganți?"

De atunci am încercat câteva versiuni și am înțeles de ce alți constructori fac mașini minunate care încearcă să meargă la fel... Nu știu dacă e cel mai frumos sau dacă e cel mai rezistent. Nu-mi dau seama, dar nici n-am grija asta. Stiu doar ca se conduce și se "simte" cum ziceau și "aroganții" aia atunci. Și treaba asta îți cam "cumpără" sufletelul... Așa că am cumpărat și eu unul ca să fim chit.

Pentru informații suplimentare, vă rugăm contactați:

**BMW Group România**

**Alexandru Șeremet**

Tel.: +40-726-266-224

E-mail: [alexandru.seremet@bmwgroup.com](mailto:alexandru.seremet@bmwgroup.com)

### **BMW Group**

Datorită celor trei mărci ale sale - BMW, MINI și Rolls-Royce -, BMW Group este liderul mondial al constructorilor premium de automobile și motociclete și oferă servicii financiare și de mobilitate premium. În calitate de companie ce operează la



Data 29 iunie 2015  
Titlu 40 de ani BMW Seria 3  
Pagina 17

nivel global, BMW Group dispune de 30 de facilități de producție și asamblare în 14 țări și are o rețea de vânzări în peste 140 de țări.

În 2014, BMW Group a vândut, la nivel mondial, aproximativ 2,118 milioane de automobile și 123.000 motociclete. Profitul brut pentru anul fiscal 2014 a fost de aproximativ 8,71 miliarde de euro, iar veniturile au fost de 80,40 miliarde de euro. La 31 decembrie 2014, BMW Group dispunea de o forță de muncă de 116.324 de angajați.

Dintotdeauna, succesul BMW Group s-a bazat pe gândirea pe termen lung și pe acțiunea responsabilă. Astfel, compania a pus bazele unei dezvoltări durabile în plan ecologic și social prin lanțul de valori, responsabilitatea vastă a produselor și un angajament clar pentru conservarea resurselor ca parte integrantă a strategiei sale.

[www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com); [www.bmw.ro](http://www.bmw.ro)

Facebook: <http://www.facebook.com/BMW.Romania>

Twitter: <http://twitter.com/BMWRO>

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

Site-uri de presă:

[www.presa.bmw.ro](http://www.presa.bmw.ro)

[www.presa.mini.ro](http://www.presa.mini.ro)

[www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com)

[www.press.bmwgroup-sport.com](http://www.press.bmwgroup-sport.com)