

Comunicado de prensa
21 de agosto de 2025

50 años de BMW Serie 3. Siete generaciones marcando la ruta del placer de conducir en la clase media

1. Primeros años: antecedentes

El BMW Serie 3 puede echar la vista atrás a una trayectoria extraordinaria. Entre los hitos clave de su trayectoria se encuentra el haber sido pionero en una nueva categoría de vehículos, haberse establecido como la encarnación del placer de conducir en su segmento y haberse convertido en el coche premium más vendido del mundo. La gama de modelos se lanzó hace 50 años para sustituir al ya legendario BMW 02, y ahora se encuentra en su séptima generación. Hoy, como en 1975, la compra de un BMW Serie 3 representa una expresión de alegría por su conducción deportiva y ágil, de entusiasmo por la tecnología innovadora y de aprecio por la calidad premium.

Presentado por primera vez en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt en 1975, el BMW Serie 3 se ha convertido desde entonces en el modelo de mayor éxito de la marca y en un superventas internacional. Y eso convierte a la Serie 3 en un embajador mundial muy eficaz de los principales atributos de BMW. Su historia es testimonio de los avances logrados por el fabricante alemán en las áreas de deportividad, eficiencia, seguridad, confort y conectividad, así como del desarrollo del diseño BMW. Una y otra vez, la introducción de innovaciones tecnológicas pioneras en el BMW Serie 3 también ha abierto nuevos caminos en la clase media en general. Además, desde hace cinco décadas, la Serie 3 de BMW ha marcado el camino con nuevos conceptos de vehículos que han ampliado la gama de modelos de la marca e inyectado nuevas ideas en el segmento en su conjunto.

El carácter subyacente del BMW Serie 3 perdura de generación en generación, complementado por la incorporación de nuevos avances tecnológicos. Su diseño también ha estado marcado por el característico sentido de continuidad y evolución de BMW. De hecho, a lo largo de la historia de la gama, su llamativo frontal con faros dobles circulares y la conocida parrilla de riñón de BMW, las dinámicas líneas de los flancos del coche y la poderosa zaga siempre han llamado la atención. En cuanto al interior, el inconfundible diseño del puesto de conducción centrado en el conductor ya se estableció como un elemento clave en la primera generación del modelo. La excepcional racha de victorias de la Serie 3 en competición también ha contribuido

al estatus del coche como sinónimo de rendimiento deportivo. Desde los primeros éxitos cosechados por el BMW 320 hasta los innumerables triunfos del primer BMW M3, este envidiable historial continuó hasta las múltiples victorias en el Campeonato Alemán de Turismos.

Deportivos y eficientes: los motores del BMW Serie 3.

La primera generación de la berlina media deleitó a los clientes con un nivel de comportamiento deportivo nunca antes ofrecido en este segmento, al tiempo que impresionaba con sus motores supereconómicos. El carácter deportivo y dominante de esos motores y las prestaciones resultantes diferenciaban claramente al BMW Serie 3 de sus competidores. El concepto de tracción trasera fue otro factor clave que contribuyó al placer de conducir que caracterizaba a esta nueva serie de modelos.

En 1977, dos años después del lanzamiento de la nueva gama de modelos, el BMW Serie 3 se convirtió en el primer coche de su clase disponible con motores de seis cilindros. Siguieron otras innovaciones, como los revolucionarios sistemas de inyección y gestión del motor, los motores diésel ultradeportivos y la minimización del peso mediante el uso de aluminio y magnesio.

Los continuos avances en la potencia y las prestaciones de los motores, junto con las reducciones en el consumo de combustible y las emisiones, han sido un factor decisivo para asegurar el estatus pionero del BMW Serie 3. En los últimos años, esto se ha visto amplificado por las cadenas cinemáticas electrificadas que reducen constantemente la huella de CO2 de los vehículos. Numerosos modelos del BMW Serie 3 incorporan la tecnología mild-hybrid, que proporciona una eficiencia extraordinaria y lleva la entrega dinámica de potencia a un nuevo nivel. Los modelos híbridos enchufables de la actual generación del BMW Serie 3 también incorporan una nueva batería de alto voltaje que permite aumentar considerablemente la autonomía.

Extraordinariamente ágil, excepcionalmente seguro: la tecnología de chasis del BMW Serie 3.

Los motores potentes y la tracción trasera se combinan desde el primer día con una distribución del peso muy equilibrada y una avanzada construcción del chasis de la Serie 3 de BMW. En 1975, los conductores de un BMW Serie 3 ya tenían garantizada una conducción más deportiva que la de cualquiera de sus rivales, gracias a una suspensión técnicamente sofisticada, una dirección extremadamente precisa que no se veía afectada por el par motor y unos frenos potentes. Es un estándar que se ha mantenido hasta la nueva generación del coche. Puede que todos y cada uno de los componentes del chasis hayan experimentado un impresionante proceso de desarrollo a lo largo de cinco décadas y siete generaciones, pero el concepto básico que sustenta el placer de conducir perdura. Con el chasis más avanzado de su

segmento, el BMW Serie 3 sigue siendo la referencia en cuanto a prestaciones deportivas y agilidad de conducción.

El ascenso del BMW Serie 3 a lo más alto en términos de agilidad y seguridad también se ha visto favorecido por otra innovación. En 1985, un modelo del BMW Serie 3 se convirtió en el primer automóvil de serie de la marca en canalizar su potencia a la carretera a través de las cuatro ruedas. En la actualidad, sólo el BMW Serie 3 Berlina ofrece el sistema inteligente de tracción total BMW xDrive en combinación con nada menos que siete variantes diferentes de motor, de serie u opcionales.

La variedad es la clave del éxito: las variantes del modelo BMW Serie 3.

La gama de modelos más exitosa de la línea BMW ha experimentado un programa de expansión ininterrumpido desde su presentación. Una variante de cuatro puertas se unió al modelo de dos puertas en la gama en la segunda generación, y no pasó mucho tiempo antes de que se presentaran el deportivo de alto rendimiento BMW M3, el primer modelo Touring y el primer Cabrio basado en el BMW Serie 3. La tercera generación de la gama de modelos vio cómo el BMW Serie 3 Coupé, con su estilo distintivo, aportaba un atractivo adicional a la gama, mientras que el BMW Serie 3 Compact se abría paso en un nuevo segmento de vehículos.

El crecimiento y los cambios en la gama de modelos han sido responsables desde entonces de una sucesión de hitos en la historia de la serie 3 de BMW, con la introducción de conceptos innovadores que siguen marcando tendencia en todo el segmento hasta el día de hoy. La diversidad de modelos ha desempeñado un papel importante a la hora de permitir que diferentes grupos objetivo experimenten el carácter deportivo de la serie 3 de BMW de diferentes maneras.

La sexta generación de modelos amplió aún más la atractiva selección de variantes de carrocería distintivas y, por primera vez, las dividió entre las gamas de modelos BMW Serie 3 y BMW Serie 4. La actual séptima generación del BMW Serie 3 comprende el BMW Serie 3 Sedán y el BMW Serie 3 Touring. Además, la gama de modelos de tamaño medio también incluye el BMW Serie 4 Coupé, el BMW Serie 4 Cabrio y el BMW Serie 4 Gran Coupé. Y desde 2022, el primer BMW M3 Touring ofrece el encanto puro del deporte del motor combinado con una mayor utilidad diaria.

¿Cómo resumir el éxito de esta serie de modelos en los últimos 50 años? BMW ha vendido más de 20 millones de vehículos BMW Serie 3 desde 1975. Es una cifra impresionante.

2. Una nueva línea: la primera generación del BMW Serie 3

La presentación del BMW Serie 3 en 1975 marcó el inicio de un nuevo capítulo en la historia del automóvil. Aunque el sedán de dos puertas presentaba características distintivas que resaltaban su relación con el BMW Serie 5 presentado tres años antes, el modelo compacto y deportivo que finalmente debutó en el mercado era un coche totalmente nuevo. Desde el principio, el concepto de la Serie 3 estaba dirigido a conductores exigentes que demandaban motores potentes y una conducción impecable, junto con características de seguridad completas que antes solo ofrecían los coches de lujo.

Las expectativas del nuevo modelo eran altas, ya que seguía los pasos del BMW 02, que había tenido un gran éxito internacional. El BMW Serie 3 tenía la misión de combinar el carácter deportivo y ágil de su predecesor con nuevas cualidades en materia de diseño, confort, espacio y seguridad.

Líneas claras, proporciones dinámicas y un diseño del habitáculo centrado en el conductor.

El diseño de la carrocería seguía el nuevo enfoque ya aplicado al BMW Serie 5 por el diseñador jefe Paul Bracq y se distinguía por sus líneas claras. La parte delantera estaba dominada por la llamativa parrilla BMW y los faros circulares, estos últimos en forma de doble faro en los modelos de gama alta con motor de 2,0 litros. Otros elementos distintivos eran el diseño de las ventanillas laterales, similar al de un coupé, con el característico ángulo Hofmeister en el borde posterior, y el contorno "power dome" del capó.

Sus nuevas proporciones hacían que la BMW Serie 3 pareciera a primera vista mucho más grande que su predecesora, aunque el modelo de dos puertas, con 4.355 milímetros de largo, 1.610 milímetros de ancho y 1.380 milímetros de alto, solo era unos centímetros más grande en cada dimensión que la BMW 02. Las anchuras de vía de 1.364 milímetros en la parte delantera y 1.377 milímetros en la trasera conferían al nuevo modelo un aspecto imponente.

El interior del BMW Serie 3 fue testigo del debut del ahora familiar diseño del habitáculo centrado en el conductor. Los controles apilados verticalmente en el centro del salpicadero estaban claramente orientados hacia el conductor, lo que facilitaba su acceso y lectura. Este nuevo desarrollo contribuyó a optimizar la ergonomía y sigue siendo una característica distintiva de los modelos BMW hasta el día de hoy.

Motores potentes, disponibles por primera vez en esta clase con seis cilindros.

En la presentación oficial de la serie 3 de BMW, el presidente del consejo de administración de BMW AG prestó especial atención al BMW 320i. "A nuestros ojos, este coche es el digno sucesor moderno del legendario BMW 2002 tii", señaló Eberhard von Kuenheim, en su intervención el día antes de la inauguración del Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt de 1975. Con la ayuda de la tecnología de inyección de combustible, el motor de cuatro cilindros bajo el capó del BMW 320i

desarrollaba 92 kW/125 CV. Y eso fue suficiente para catapultarlo no solo a lo más alto de la gama Serie 3, sino también a lo más alto del afecto de los aficionados al motor. Al año siguiente de su debut, los lectores de la revista de motor más vendida de Europa votaron al modelo insignia de la Serie 3 como "el mejor sedán del mundo" en la categoría de cilindrada de hasta dos litros.

La gama de modelos también incluía las variantes BMW 316, BMW 318 y BMW 320 desde su lanzamiento. Las denominaciones de los modelos se derivaban del tamaño de la cilindrada de sus motores: 1.573 cc, 1.766 cc y 1.990 cc, respectivamente. Los sofisticados motores de cuatro cilindros con carburador combinaban unas características de rendimiento deportivo con un consumo de combustible muy razonable. Incluso el motor básico de 66 kW/90 CV del BMW 316, que pesaba solo 1.010 kilogramos, permitía a los clientes disfrutar de una agilidad que les hacía sonreír y una velocidad máxima de 160 km/h.

La gama de motores floreció de forma espectacular en 1977, cuando el segmento medio-bajo dio la bienvenida por primera vez a los motores de seis cilindros. El motor de 2,0 litros del BMW 320 y el de 2,3 litros del BMW 323i se diseñaron específicamente para la Serie 3 de BMW. El motor de seis cilindros en línea que equipaba el BMW 323i incluía características como la gestión electrónica del motor y el encendido por transistores, generaba 105 kW/143 CV y aceleraba el coche de dos puertas de 0 a 100 km/h en solo 9,0 segundos.

La tarea del motor de llevar rápidamente a la Serie 3 a la cima deportiva en el segmento de tamaño medio se compartía con una suspensión independiente con brazos de control y puntales de resorte en el eje delantero y brazos semirremolcados/puntales de resorte en el trasero. Los brazos de control del eje delantero tenían una construcción MacPherson con barras estabilizadoras, lo que creaba la plataforma perfecta para una excelente precisión de dirección. La Serie 3 también estrenó en BMW una característica de diseño totalmente nueva: la dirección de cremallera y piñón con montaje elástico. La primera generación del coche se había ganado una reputación por su extraordinaria dinámica de conducción y agilidad, que permanece intacta en el último modelo que lleva la insignia de la Serie 3.

Cambio de era exitoso: el BMW Serie 3 se convierte en el nuevo modelo más vendido en la historia de la empresa.

El BMW 315, propulsado por un motor de 1,6 litros que desarrollaba 55 kW/75 CV, se incorporó a la gama en 1981 como nuevo modelo básico. Ese mismo año, las ventas del BMW Serie 3 alcanzaron el millón de unidades. Esto significaba que la nueva gama de modelos había superado la cifra registrada por su predecesor tras solo seis años de producción, convirtiéndose en el modelo más exitoso de la historia de la empresa. Los niveles de satisfacción de los clientes también fueron excepcionalmente altos. En una encuesta realizada en 1980, el 80% de los

conductores del BMW Serie 3 afirmaron que "no había nada que mejorar" en su coche.

Hasta 1983 se vendieron un total de 1.364.039 unidades del BMW Serie 3, de las cuales 4.595 eran del acabado "Topcabriolet". Esta versión de la Serie 3 fue obra del fabricante de carrocerías Baur, con sede en Stuttgart, al que los clientes podían encargar cualquier variante de motor de la Serie 3 para convertirla en un descapotable de cuatro plazas con una barra antivuelco adecuadamente robusta.

3. Más variedad: la segunda generación del BMW Serie 3

La segunda generación del BMW Serie 3, presentada en 1982, fue una digna sucesora del innovador y superventas original. Dondequiera que se mirara, el nuevo modelo encarnaba el progreso y la diversidad. Un nuevo diseño, una aerodinámica optimizada, más espacio y comodidad, mayor potencia y nuevas variantes de carrocería y motor formaban parte del conjunto.

Las líneas del nuevo coche eran significativamente más tensas y suaves que las de su predecesor, y su coeficiente de resistencia aerodinámica se había reducido en casi un 15 %. Todas las variantes del modelo, independientemente del tamaño del motor, estaban ahora equipadas de serie con faros circulares dobles. Aunque la segunda generación de la Serie 3 ofrecía cuatro centímetros más de espacio para las piernas en el interior, su carrocería era en realidad tres centímetros más corta que la del modelo anterior. Las luces indicadoras delanteras se trasladaron del extremo del alerón al parachoques. La característica vista lateral se reinterpretó, mientras que un pilar B más ancho pintado en negro mate proporcionaba un aspecto más robusto al centro. Por su parte, la vía 35 milímetros más ancha confería al nuevo coche un aspecto musculoso. Por si fuera poco, los ingenieros de desarrollo de BMW habían reducido el peso del coche en unos 30 kilogramos, a pesar de su equipamiento más generoso.

La avanzada tecnología del motor hace que el BMW Serie 3 sea una propuesta más deportiva y eficiente.

El nuevo BMW Serie 3 se equipó con motores de cuatro y seis cilindros más avanzados. Por ejemplo, el BMW 316, que desarrollaba 66 kW/90 CV y ahora contaba con un carburador controlado electrónicamente, alcanzaba una velocidad máxima de 175 km/h. Con una potencia de 77 kW/105 CV gracias a su motor de cuatro cilindros con inyección mecánica, el BMW 318i alcanzaba una velocidad máxima de 184 km/h. Los modelos de seis cilindros ya contaban con un sistema de inyección electrónica. El BMW 323i, con 102 kW/139 CV, por ejemplo, alcanzaba una velocidad máxima de 202 km/h, y su caja de cambios de cinco velocidades con

sobremarcha le permitía registrar un consumo medio de combustible de solo 8,9 litros cada 100 kilómetros.

En 1984 se introdujo un nuevo concepto de motor diseñado específicamente para mejorar el par y la economía, lo que elevó la eficiencia a niveles aún mayores. El motor eta de seis cilindros en línea desarrollaba 90 kW/122 CV con una cilindrada de 2,7 litros y permitía un consumo medio de solo 8,4 litros de gasolina normal cada 100 kilómetros en el BMW 325e. Este fue también el primer modelo de la serie 3 de BMW disponible exclusivamente con catalizador. En la década de 1980, la serie 3 de BMW ofrecía la más amplia selección de variantes equipadas con catalizador de su segmento. Otra novedad se introdujo en la producción en serie del BMW 325e y, un año más tarde, en el BMW 325i con motor de seis cilindros y 126 kW/171 CV: la electrónica digital del motor optimizaba la inyección de combustible y la preparación de la mezcla.

Estreno del motor diésel, el ABS y la tracción total.

Otra variante de motor presentada prácticamente al mismo tiempo que el BMW 325i se centraba en la conducción económica. Era la primera vez que BMW equipaba un motor diésel en su sedán compacto. El BMW 324d contaba con un motor de seis cilindros en línea que desarrollaba 63 kW/86 CV y alcanzaba una velocidad máxima de 165 km/h. Registraba un consumo medio de combustible de 6,9 litros cada 100 kilómetros.

En 1987, la variante diésel original se amplió con el BMW 324td. Su nuevo motor turbodiésel de seis cilindros en línea impresionaba por su potencia aumentada a 85 kW/115 CV, su menor consumo de combustible y emisiones, y sus menores niveles de ruido y vibraciones. El factor clave de este avance, junto con el uso de un turbocompresor, fue la tecnología Digital Diesel Electronics (DDE). Esta tecnología aportó una inyección más sofisticada, ajustada a la situación en cada momento, también a los motores diésel.

La segunda generación de la serie 3 de BMW también eclipsó a todos sus rivales del segmento en cuanto a agilidad, seguridad activa y precisión de manejo. Los ingenieros modificaron la construcción del eje delantero del nuevo BMW Serie 3 con el objetivo de mejorar aún más la seguridad activa, sin restar valor a las características de manejo que caracterizan al coche. La dirección de cremallera y piñón modificada proporcionaba un mejor giro y precisión en los tramos más irregulares de la carretera. Y ahora se utilizaba un eje trasero semirremolque con muelles y amortiguadores independientes.

Por primera vez, los modelos de seis cilindros podían equiparse opcionalmente con un sistema antibloqueo de frenos (ABS) electrónico, que se había introducido poco antes en la serie 7 de BMW. Esta característica forma parte del equipamiento de serie de todos los modelos de la serie 3 de BMW desde 1992.

El primer modelo de serie con tracción total de la marca también formaba parte de la familia BMW Serie 3. El BMW 325ix, presentado en 1985, distribuía la potencia de su motor de seis cilindros y 126 kW/171 CV entre las cuatro ruedas. Los ingenieros de BMW siempre han rechazado la opción de un modo de tracción total seleccionable por el conductor. En su lugar, la caja de transferencia con bloques viscoactuados automáticamente permitía una tracción total permanente mediante ABS, lo que optimizaba la tracción y la estabilidad direccional, al tiempo que producía unas características de conducción dinámicas y armoniosas.

Un deportivo basado en la serie 3 de BMW también acaparó la atención en el Salón del Automóvil de Fráncfort de 1985. El BMW M3 estaba impulsado por un motor de cuatro cilindros y 147 kW/200 CV con tecnología de cuatro válvulas. Al igual que la tecnología del chasis del coche, se derivaba directamente de los circuitos de carreras y pronto demostró el impresionante potencial que ofrecía. El BMW M3 fue también el primer modelo de la marca en equiparse con amortiguadores ajustables eléctricamente, a partir del año modelo 1987.

Amplia selección: la serie 3 de BMW en versión de cuatro puertas, descapotable y familiar.

Al final de su primer año de producción, se habían vendido más de 230 000 unidades de la segunda generación de la serie 3 de BMW, y la introducción de una segunda variante de carrocería estaba a punto de aumentar aún más la demanda. El primer BMW Serie 3 de cuatro puertas se presentó en otoño de 1983 y ofrecía principalmente ventajas funcionales, entre las que destacaba un acceso más cómodo al compartimento trasero. El deseo de disfrutar de la conducción al aire libre también se vería pronto satisfecho. El BMW Serie 3 Cabrio, presentado en 1985, se ganó al instante un club de fans gracias a su elegante silueta, su línea de hombros baja y horizontal y una posición de asiento que hacía que la interacción con el mundo exterior fuera una experiencia especialmente intensa.

La creatividad de los ingenieros de desarrollo aún estaba lejos de agotarse. Por ejemplo, el BMW Serie 3 Touring, presentado en 1987, representaba una forma completamente nueva de combinar el placer de conducir y la funcionalidad. Deportivo, ágil y visualmente atractivo, el primer BMW Serie 3 con un maletero de generosas dimensiones ofrecía algo diferente a la norma existente en este tipo de coches. Y eso lo convirtió en una especie de pionero. La variedad de modelos BMW Serie 3 ahora disponibles para los clientes desempeñó un papel importante a la hora de garantizar que la segunda generación del coche alcanzara las 2.339.251 unidades vendidas, superando a su predecesor en casi un millón de coches.

La historia de esta generación del Serie 3 también abarca una serie de ediciones especiales y un papel pionero en el campo de la movilidad eléctrica. En 1987, ocho modelos BMW 325iX se convirtieron a tracción delantera eléctrica. La batería que proporcionaba la energía necesaria se podía cargar desde una fuente de

alimentación convencional. Esta variante del BMW Serie 3 fue el primer coche eléctrico de la marca en completar una prueba práctica en condiciones cotidianas.

4. Estilo pionero: la tercera generación del BMW Serie 3

La tercera generación del BMW Serie 3 salió al mercado en 1990 con unas líneas extremadamente elegantes y una tecnología completamente renovada. Y, por primera vez, estaba disponible desde su lanzamiento en versión de cuatro puertas. La carrocería había crecido significativamente en cuanto a dimensiones exteriores para crear un habitáculo aún más cómodo y seguro, y ofrecía a los ocupantes un espacio notablemente mayor. Los ocupantes de los asientos traseros, por ejemplo, podían disfrutar de 30 milímetros más de espacio para las rodillas. A pesar del aumento de tamaño, la forma básica del coche también mostraba un innegable carácter deportivo. La larga distancia entre ejes, los voladizos cortos, la vía delantera de 1.418 milímetros y la vía trasera de 1.431 milímetros daban una clara pista de las excelentes cualidades de conducción de la nueva Serie 3.

Además de la esbelta silueta del nuevo coche, también llamaba la atención su suave parte delantera, con cada juego de faros circulares gemelos situados detrás de una única cubierta de cristal. Una de las ventajas de esta construcción de la parte delantera, que sigue siendo la norma hoy en día, es la optimización de la protección de los peatones. La seguridad era una gran prioridad en general, y todas las variantes de la nueva serie 3 de BMW incluían nuevos elementos de refuerzo de las puertas para mejorar la protección contra impactos laterales.

Motores: potencia de tres dígitos, innovadoras variantes de seis cilindros en línea.

Todos los motores disponibles desde el lanzamiento desarrollaban al menos 100 CV. La unidad básica de 1,6 litros del nuevo BMW 316i, por ejemplo, producía 74 kW/100 CV, mientras que el BMW 318i tenía 83 kW/113 CV. Los dos innovadores motores de seis cilindros en línea de la gama contaban ahora con doble árbol de levas y cuatro válvulas por cilindro. El BMW 320i desarrollaba 110 kW/150 CV y el BMW 325i alcanzaba los 141 kW/192 CV. La innovadora tecnología diseñada para aumentar el rendimiento y reducir el consumo de combustible también se plasmó en el sistema de distribución variable VANOS. Se introdujo por primera vez en 1992 en el motor de seis cilindros de 210 kW/286 CV que equipaba la segunda generación del BMW M3 y, posteriormente, se incorporó al resto de modelos de seis cilindros.

El inexorable auge del motor diésel deportivo continuó con la llegada de la unidad de 2,5 litros y 85 kW/115 CV en el BMW 325td. Y aún quedaba más por llegar en 1993, con un nuevo motor diésel de seis cilindros turboalimentado con refrigeración del aire de sobrealimentación que proporcionaba 105 kW/143 CV y un par máximo

de 260 al BMW 325tds. Este motor impulsaba el nuevo sedán de 0 a 100 km/h en 10,4 segundos, pero tenía un consumo medio de combustible de solo 6,7 litros cada 100 kilómetros. Un año más tarde, se añadió a la gama el BMW 318tds como nuevo modelo diésel básico. Su motor turbodiésel de cuatro cilindros con refrigeración por aire de admisión y 66 kW/90 CV ofrecía un impresionante consumo medio de 5,9 litros/100 km.

La nueva generación de motores de gasolina de seis cilindros en línea que apareció en 1995 era significativamente más ligera que la anterior, gracias a su cárter de aluminio. También eran más potentes y eficientes. La cilindrada del motor insignia aumentó de 2,5 a 2,8 litros, y el nuevo modelo superior de la gama recibió la insignia BMW 328i. Bajo el capó se escondía una potencia de 142 kW/193 CV y un par máximo de 280 Newton metros.

Tecnología avanzada del chasis, incluyendo el control automático de estabilidad como opción.

La tercera generación de la serie 3 de BMW empleaba una suspensión de puntal de una sola articulación con barras estabilizadoras en el eje delantero. En la parte trasera, por su parte, un nuevo brazo de control central con dos brazos de control laterales, uno encima del otro, garantizaba ahora una estabilidad direccional optimizada (especialmente en curvas a alta velocidad), una conducción tranquila y un mayor confort de suspensión. Tanto el eje delantero como el trasero contaban con amortiguadores de doble tubo llenos de gas.

La asistencia eléctrica para la última versión del sistema de dirección de cremallera y piñón de BMW era ahora de serie en el BMW 318i, y la eficacia de los frenos también se mejoró una vez más. El sistema de frenos antibloqueo (ABS) se incluyó de serie en todas las variantes a partir de 1992, y el control automático de estabilidad también se ofrecía ahora como opción. Por su parte, el sistema de control antideslizamiento limitaba la potencia del motor a niveles que podían transferirse a las ruedas motrices antes de que estas empezaran a patinar, independientemente de la fuerza con la que el conductor pisara el acelerador. A partir de 1997, esta tecnología se ofreció en una versión ampliada, denominada ASC+T, con intervención adicional de los frenos para estabilizar el coche.

Dinámico y distintivo: el primer BMW Serie 3 Coupé.

La tercera generación del BMW Serie 3 también se ofrecía con una selección de variantes de carrocería desarrolladas para atraer a nuevos grupos de clientes. Sin embargo, se invirtió el orden de lanzamiento adoptado por su predecesor. El cuatro puertas se convirtió en la variante predeterminada para este segmento, y el dos puertas, introducido a principios de 1992, ya no era una berlina, sino un coupé extremadamente elegante. Aunque la similitud entre las variantes de dos y cuatro puertas era evidente, ambas solo compartían unas pocas piezas. El primer BMW Serie 3 Coupé era un coche decididamente independiente.

También fue el modelo en el que se basó el BMW M3. Se acercaba tres centímetros más a la superficie de la carretera y tenía un aspecto imponente con su parte delantera claramente deportiva. Su elegante silueta era el resultado de un frontal ocho centímetros más largo, un capó más bajo, un techo casi tres centímetros más corto y un maletero más corto y más bajo. Las puertas más anchas con ventanas sin marco subrayaban este aspecto.

El BMW Serie 3 Cabrio fue la siguiente variante en salir a la carretera en 1993. El Serie 3 descapotable volvía a presentar una línea de hombros claramente baja. Ofrecía espacio para cuatro personas y una protección inmejorable contra las inclemencias del tiempo durante todo el año gracias a una capota blanda con un aislamiento excepcional. También se podía instalar un techo rígido como opción.

No pasó mucho tiempo antes de que BMW presentara otra innovación conceptual. Lanzada en 1994, esta nueva variante de carrocería ofrecía un carácter deportivo envuelto en un diseño especialmente compacto. Era una combinación que se reflejaba en su nombre: el BMW Serie 3 Compact medía solo 4,21 metros de largo, tenía dos puertas y una parte trasera muy inclinada (incluido un gran portón trasero) y ofrecía espacio para cuatro o cinco personas.

En 1995, BMW presentó la nueva edición de otro coche que marcó un antes y un después. El nuevo BMW Serie 3 Touring mostraba ahora de forma aún más convincente las cualidades dinámicas de la gama Serie 3 y las virtudes prácticas de su concepto de carrocería. El nuevo modelo de cinco puertas venía con prácticamente el mismo nivel de equipamiento que el Sedán, combinado con las exclusivas opciones de tapicería y colores interiores disponibles para el Coupé. La versatilidad con estilo era la esencia del BMW Serie 3 Touring.

La tercera generación del BMW Serie 3, en todas sus variantes, se mantuvo en producción durante casi diez años. Durante este tiempo, se vendieron un total de 2.745.780 unidades, superando una vez más con creces la cifra registrada por su predecesor.

5. Rendimiento deportivo combinado con elegancia: la cuarta generación del BMW Serie 3

En la primavera de 1998, la cuarta generación del BMW Serie 3 se puso en marcha hacia el nuevo siglo, impulsada por una ola de continuidad estilística y un progreso técnico imparable. Sus proporciones, líneas y elementos estilísticos eran una expresión de elegancia deportiva y no dejaban lugar a dudas de que el BMW Serie 3 se había consolidado definitivamente como el original inconfundible de su segmento. El nuevo BMW Serie 3, que volvió a lanzarse en forma de sedán de cuatro puertas, había crecido cuatro centímetros tanto en longitud como en anchura en

comparación con su predecesor. La parrilla BMW estaba ahora integrada en el capó y se combinaba con dos faros circulares detrás de cubiertas transparentes para dar al frontal del coche un carácter llamativo. La capacidad dinámica del nuevo sedán se acentuaba con sus líneas alargadas y su línea de techo más prominente y arqueada. Otra característica distintiva del diseño de BMW eran las luces traseras en forma de L. El interior del coche también había crecido para reflejar sus dimensiones exteriores. Tanto los asientos delanteros como los traseros ofrecían más espacio para moverse. El espacio para las rodillas en el compartimento trasero se había aumentado en 20 milímetros, mientras que se habían añadido 10 milímetros al espacio disponible para la cabeza.

La cuarta generación de la serie 3 de BMW se benefició más que nunca de la experiencia acumulada durante el desarrollo de modelos de segmentos superiores. La interacción entre la carrocería y el chasis, el equipamiento interior del coche y su concepto de seguridad se inspiraron en la serie 7 de BMW. El panel de instrumentos de nuevo diseño tenía un aspecto moderno, un tamaño adecuado y una gran calidad, y características como el volante multifunción, los airbags laterales traseros, los limpiaparabrisas con sensor de lluvia y el sistema de navegación establecieron nuevos estándares en el segmento. "La esencia de BMW se destila en la Serie 3", resumieron los probadores de la revista automovilística Autorevue tras su primer encuentro con el nuevo modelo.

El característico placer de conducir de BMW, variantes de modelo distintivas.

La selección de variantes de carrocería disponibles se amplió más rápidamente que en la generación de modelos anterior. El nuevo BMW Serie 3 Coupé, que era 17 milímetros más largo, 18 milímetros más ancho y 46 milímetros más bajo que su hermano de cuatro puertas, salió al mercado ya en abril de 1999. También ofrecía a los ocupantes un espacio significativamente mayor que su predecesor. La combinación de las distintivas proporciones del coche y un ángulo de parabrisas menos pronunciado producía una vista lateral notablemente alargada y elegantemente esbelta.

La tercera variante de la serie 3 de BMW, el Touring, se incorporó a la gama más adelante ese mismo año, y los ingenieros de desarrollo de BMW siguieron impulsando la idea de un coche de cinco puertas dinámico, elegante y con clase. El nuevo Touring encarnaba el carácter de la Serie 3 con indudable claridad, pero también mostraba sus propios talentos distintivos. Era 46 milímetros más largo que su predecesor, 16 milímetros más ancho y 29 milímetros más alto.

También se desarrolló una variante descapotable para la cuarta generación de la gama de modelos BMW Serie 3. El descapotable de cuatro plazas hizo su debut en la primavera de 2000. Era idéntico al Coupé desde el parachoques delantero hasta el pilar A, pero la prominente línea de cintura y la musculosa parte trasera le conferían un carácter muy propio. En el interior, el Cabrio fue el primer modelo de su clase en incorporar de serie cinturones de seguridad integrados en los asientos

delanteros. La protección antivuelco de serie, compuesta por una barra antivuelco en el marco del parabrisas y dos barras que se extendían automáticamente desde los reposacabezas traseros cuando era necesario, maximizaba la protección de los ocupantes incluso en situaciones extremas.

El nuevo BMW M3 también celebró su estreno mundial ese año en el Salón del Automóvil de Ginebra. El contorno de su capó ya daba una idea de la potencia que se escondía debajo. El llamativo bulto en el centro del capó, el llamado "power dome", creaba espacio para el nuevo motor de seis cilindros en línea con una cilindrada de 3.246 cc y una potencia de 252 kW/343 CV. En la primavera de 2001, la gama se amplió aún más con la incorporación de la variante descapotable del deportivo de altas prestaciones: el BMW M3 Cabrio.

A principios de 2001 llegó el sustituto del BMW Serie 3 Compact. Una nueva interpretación de los característicos faros dobles de BMW dotó al BMW Serie 3 Compact de un frontal muy reconocible. También era 53 milímetros más largo y ancho que su predecesor. Todo este espacio adicional se utilizó para mejorar el confort de los pasajeros.

Primer motor diésel BMW con inyección directa.

Desde el estreno de la cuarta generación del modelo quedó claro que los motores diésel desempeñarían un papel más importante en la gama BMW Serie 3 en los años venideros. Se introdujo por primera vez un motor diésel BMW con inyección directa, el cuatro cilindros de 100 kW/136 CV que impulsaba al BMW 320d a una velocidad máxima de 207 km/h y que impresionaba por su bajo consumo de combustible y su notable suavidad.

Los nuevos motores de gasolina también incorporaban algunas innovaciones revolucionarias. El modelo básico era el BMW 318i de cuatro cilindros con 87 kW/118 CV, al que se sumaban tres variantes de seis cilindros: el BMW 320i con 110 kW/150 CV, el BMW 323i con 125 kW/170 CV y el BMW 328i con 142 kW/193 CV, que era capaz de alcanzar una velocidad máxima de 240 km/h.

Para el año modelo 2000, BMW reajustó la escala de cilindrada de los motores de seis cilindros en línea. A partir de entonces, la serie 3 de BMW estaría disponible con tres modelos de seis cilindros. Al BMW 320i, que se mantenía de la generación anterior, se unieron el BMW 325i y el BMW 330i. El nuevo modelo insignia, en particular, despertó un entusiasmo desenfrenado entre los aficionados a los coches deportivos de tamaño medio. Los desarrolladores de motores de BMW habían construido un motor con unas características de altas revoluciones, una entrega de potencia muscular, una suavidad y una eficiencia sin precedentes. La unidad de seis cilindros en línea generaba 170 kW/231 CV a partir de su cilindrada de 2.979 cc.

El nuevo motor diésel de seis cilindros con una cilindrada de 3,0 litros hizo su debut en la serie 3 de BMW ese mismo año. Esta potente unidad ofrecía un rendimiento

impresionante bajo el capó del BMW 330d gracias a una potencia de 135 kW/184 CV y un par máximo de 290 Nm. Con tecnología de cuatro válvulas, inyección directa, turbocompresor con geometría variable y refrigeración del aire de sobrealimentación, su principio de diseño reflejaba en gran medida el de la unidad de cuatro cilindros del BMW 320d. Sin embargo, había una diferencia clave: un sistema de inyección common rail sustituyó a la bomba de inyección de combustible de tipo distribuidor que se utilizaba anteriormente. BMW fue, por tanto, uno de los primeros en adoptar una tecnología que sigue siendo la opción preferida hoy en día en términos de entrega de potencia y suavidad de funcionamiento.

El carácter deportivo y extraordinariamente refinado de los motores diésel de BMW transformó la reputación de este tipo de propulsión y pronto dio lugar a aplicaciones totalmente nuevas. Por ejemplo, en 2002 BMW presentó su primer coupé con motor diésel, el BMW 330Cd. Poco después llegó el momento de que el primer modelo diésel descapotable se incorporara a la gama BMW. El BMW 320Cd Cabrio abrió el camino en 2004, pero no tuvo que esperar mucho para que el BMW 330Cd Cabrio de seis cilindros se uniera a la gama.

Ya en 2001, los expertos en motores de BMW demostraron una vez más su talento para la innovación al desarrollar una tecnología destinada a mejorar la dinámica de conducción y, al mismo tiempo, optimizar el consumo de combustible. Su nuevo sistema VALVETRONIC (distribución variable de las válvulas de admisión) para motores de gasolina estaba disponible exclusivamente para los vehículos BMW, y el BMW 316ti Compact fue el primer vehículo de serie del mundo en equiparse con un motor de 1,8 litros que funcionaba con esta tecnología. El motor de cuatro cilindros desarrollaba 85 kW/115 CV.

BMW había desarrollado VALVETRONIC como alternativa a la primera generación de sistemas de inyección directa de gasolina, cuyo potencial de ahorro de combustible no podía aprovecharse suficientemente en la conducción diaria. Describo también como un sistema de control de carga sin acelerador, VALVETRONIC permitía reducir el consumo de combustible hasta un 10%, independientemente de la calidad del combustible.

Chasis con peso minimizado; introducción del sistema de estabilidad DSC en la serie 3 de BMW.

BMW desarrolló un nuevo chasis ligero e innovadores sistemas de estabilidad de conducción para la cuarta generación de la gama de modelos de la serie 3 de BMW. Su construcción básica y una serie de características técnicas destacadas elevaron el chasis a un nivel que hasta entonces solo habían alcanzado algunos coches de lujo. El aluminio representaba ahora alrededor del 20% del peso del chasis, mientras que el uso selectivo de acero de alta resistencia en los soportes de los ejes delantero y trasero redujo unos kilos más.

El sistema de control de tracción ASC+T se incluyó de nuevo en el equipamiento de serie de la serie 3 de BMW. Por otra parte, se añadió el control dinámico de estabilidad, que intervenía cuando era necesario para contrarrestar el subviraje o el sobreviraje en las curvas tomadas de forma dinámica. Inicialmente disponible como opción para el BMW 328i, en 2001 pasó a ser una característica de serie en todos los modelos de la serie 3 de BMW.

A partir del año 2000, tanto la versión sedán como la versión Touring de la serie 3 de BMW se ofrecían con la nueva versión del sistema de tracción total de BMW. Esta transmisión permanente de potencia a las cuatro ruedas se combinaba ahora con el sistema de control dinámico de estabilidad.

A finales de 1999, el éxito de la cuarta generación del BMW Serie 3 también quedó reflejado en los datos estadísticos recopilados por la Oficina Federal de Vehículos Motorizados de Flensburg, Alemania. El BMW Serie 3 terminó el año en tercer lugar en las estadísticas de matriculaciones de Alemania, un nivel de éxito nunca antes alcanzado por un representante de este segmento del mercado. Cuando finalizó la producción de la cuarta generación del modelo, las ventas totales habían alcanzado un máximo histórico para la serie 3 de BMW, con 3.266.885 unidades.

6. Eficiencia excepcional: la quinta generación del BMW Serie 3

La quinta generación del BMW Serie 3 se presentó en primicia mundial en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra de 2005. Siguiendo lo que ya se había convertido en la norma para los lanzamientos de la gama de modelos, la berlina de cuatro puertas fue la primera variante en presentarse. Su llamativo aspecto, con voladizos cortos, líneas dinámicas y un lenguaje de diseño progresista, le confería un carácter inconfundible desde el primer día. Con la introducción de numerosas características innovadoras en su equipamiento, el nuevo modelo fue acogido con entusiasmo en todo el mundo. Su espaciosa carrocería impresionaba por su rigidez torsional y el característico diseño de BMW. Equipado con motores potentes y eficientes, el BMW Serie 3 Sedán ofrecía unas características de conducción dinámicas y refinadas. En su primer año tras el lanzamiento, el nuevo BMW Serie 3 fue galardonado con el título de "Coche del Año" en Nueva York.

El aura mucho más imponente y potente del nuevo BMW Serie 3 Sedán en comparación con su predecesor era el resultado de un diseño más llamativo y unas dimensiones mayores. De hecho, el nuevo coche ganaba 49 milímetros de longitud, 78 milímetros de anchura y 10 milímetros de altura. Este crecimiento general se aprovechó en beneficio de la comodidad y la seguridad de los ocupantes. Sin

embargo, gracias a su diseño ligero e inteligente, a pesar del aumento de tamaño y equipamiento del coche, su peso no se vio incrementado.

Más placer de conducción, menos peso y menor consumo de combustible en toda la gama.

Todas las variantes de la quinta generación del BMW Serie 3 ofrecían una combinación insuperable de espacio, comodidad, seguridad, dinamismo y eficiencia, independientemente de su tipo de carrocería. El nuevo BMW Serie 3 Touring se diferenciaba de su predecesor y se situó en lo más alto de su segmento gracias a importantes mejoras en muchos aspectos (excepto en el peso). También incorporaba por primera vez una inicial mayúscula en la denominación del modelo. La variante de cinco puertas, también presentada en 2005, era 42 milímetros más larga, 78 milímetros más ancha y 9 milímetros más alta que su predecesora. El confort de los ocupantes y la capacidad de carga fueron algunos de los aspectos más destacados, y las características de conducción del coche también se mejoraron, ya que el aumento de 35 milímetros en la distancia entre ejes ayudó a reducir las vibraciones del vehículo.

El BMW Serie 3 Coupé, presentado en 2006, también era más distintivo que nunca. Su carácter único se distinguía al instante por las líneas alargadas y deportivas de una carrocería que había sido rediseñada hasta el más mínimo detalle. El nuevo BMW Serie 3 Coupé también ofrecía más espacio interior que su predecesor.

El nuevo BMW Serie 3 Cabrio, presentado en marzo de 2007, fue el primer BMW descapotable en incorporar un techo rígido retráctil. La nueva estructura del techo permitía un grado de insonorización incomparable, incluso a altas velocidades. La carrocería, que presumía de una rigidez torsional excepcional, también creaba la plataforma ideal para una agilidad impresionante y una excelencia dinámica. Cuando estaba cerrado, el techo permitía a los ocupantes una excelente visibilidad panorámica y un ambiente luminoso y exclusivo gracias a las grandes superficies acristaladas y al revestimiento completo del techo. Al abrir el techo, los ocupantes podían disfrutar de la atmósfera de máxima apertura definida por la línea de cintura baja típica de un BMW Serie 3 Cabrio.

El nuevo BMW M3 también se presentó en 2007. Este deportivo de altas prestaciones, basado en el BMW Serie 3 Coupé, presentaba un diseño distintivo que irradiaba un alto nivel de deportividad y estaba propulsado por un motor V8 de nuevo desarrollo con 309 kW/420 CV. Esta combinación aseguró al último M3 una posición destacada en el exclusivo ranking de los deportivos premium de alta gama. La introducción de una selección de otras variantes de carrocería en la primavera de 2008 proporcionó aún más posibilidades de personalización. Tres modelos con carácter distintivo estaban ahora listos para la acción: el BMW M3 Coupé, el BMW M3 Cabrio y el BMW M3 Sedán.

La tecnología BMW EfficientDynamics llega a la serie 3 de BMW.

La gama de motores desarrollados para la quinta generación del BMW Serie 3 incluía numerosas innovaciones centradas en mejorar el placer de conducción y la eficiencia por igual. El motor diésel de cuatro cilindros que equipaba el BMW 320d utilizaba inyección common rail de segunda generación y un turbocompresor con geometría variable para ofrecer una potencia de 120 kW/163 CV y un par máximo de 340 Nm. Los dos motores de gasolina de seis cilindros, al igual que el motor de gasolina de cuatro cilindros y 110 kW/150 CV, estaban equipados con el control de carga sin mariposa VALVETRONIC. Con una potencia de 190 kW/258 CV a partir de una cilindrada de 3,0 litros en el BMW 330i y de 160 kW/218 CV a partir de una cilindrada de 2,5 litros en el BMW 325i, ofrecían la majestuosa dinámica por la que son famosos los motores de seis cilindros de BMW, además de dos opciones de potencia. También presentaban otra novedad exclusiva: eran los primeros motores producidos en serie equipados con un cárter de magnesio y aluminio compuesto.

El lanzamiento del nuevo BMW Serie 3 Coupé vino acompañado de la siguiente innovación en motores que causó sensación. El primer motor de seis cilindros en línea del mundo con tecnología BMW TwinTurbo, inyección de alta precisión y cárter totalmente de aluminio generaba una potencia máxima de 225 kW/306 CV con una cilindrada de 3,0 litros y llevaba al BMW 335i Coupé a una nueva dimensión de excelencia dinámica, combinada con un nivel de eficiencia sin igual en esta clase de potencia.

Al año siguiente, el motor de 3,0 litros del BMW 335d se convirtió en la variante insignia de esta familia de motores diésel. Con su combinación igualmente única de tecnología TwinTurbo variable e inyección directa common rail de tercera generación, producía una potencia máxima de 210 kW/286 CV y un par máximo de 580 Newton metros.

Los modelos de cuatro cilindros se beneficiaron de una nueva generación de motores y de la amplia aplicación de la tecnología BMW EfficientDynamics, lo que les permitió alcanzar un equilibrio entre rendimiento y consumo de combustible sin igual entre los rivales de la serie 3 de BMW. Los nuevos modelos de cuatro cilindros incorporaban características como la recuperación de energía de frenado, la función Auto Start Stop, un indicador de cambio de marcha óptimo y el funcionamiento bajo demanda de las unidades auxiliares. La introducción de la tecnología BMW EfficientDynamics en la serie de modelos más importante de BMW (en términos de matriculaciones nuevas) contribuyó de manera muy eficaz a reducir el consumo de combustible y las emisiones.

Agilidad excepcional gracias a la tecnología de chasis de última generación.

En el desarrollo de la quinta generación de la serie 3 de BMW, los ingenieros también lograron llevar la tecnología del chasis a un nuevo nivel. Para los conductores, esto se tradujo en una notable ganancia en agilidad y placer de conducción.

La construcción del eje delantero se inspiró de nuevo en la tecnología desarrollada para los coches de lujo. El concepto de construcción del eje con barra de acoplamiento doble y amortiguador replicaba el principio utilizado en la serie 5 de BMW. Los puntales de torsión, los brazos de control, los cojinetes giratorios y el soporte del eje delantero estaban fabricados íntegramente en aluminio. El eje trasero de cinco brazos de la serie 3 de BMW también era completamente nuevo. Su construcción única proporcionaba la plataforma perfecta para un manejo extremadamente dinámico.

El sistema de control dinámico de estabilidad de la quinta generación de la serie 3 de BMW tenía una funcionalidad significativamente mayor. Por primera vez, se podía seleccionar el modo especial de control dinámico de tracción con solo pulsar un botón. Además, el sistema incluía el control de frenada en curva, un asistente de arranque, frenada en espera, compensación de desgaste y una función de secado de frenos.

La quinta generación del BMW Serie 3 alcanzó una impresionante popularidad en todo el mundo. Las ventas del sedán, el Touring, el Coupé y el Cabrio alcanzaron un total combinado de 3.102.345 unidades.

7. Carácter innovador: la sexta generación del BMW Serie 3

La sexta generación del BMW Serie 3 salió al mercado a principios de 2012. La atractiva gama de variantes de carrocería se amplió aún más y, por primera vez, se dividió en dos series de modelos. A la BMW Serie 3 Sedán y la BMW Serie 3 Touring se unió la BMW Serie 3 Gran Turismo, mientras que la gama de modelos de tamaño medio pasó a incluir también la BMW Serie 4 Coupé, la BMW Serie 4 Cabrio y la BMW Serie 4 Gran Coupé.

El lanzamiento al mercado del nuevo BMW Serie 3 Sedán supuso otra serie de innovaciones para el segmento de tamaño medio en términos de transmisión, chasis y seguridad, así como de sistemas de asistencia al conductor. La sexta generación del BMW Serie 3 Sedán fue, por ejemplo, el primer vehículo de este segmento en ofrecer una transmisión Steptronic de 8 velocidades. Otra novedad única entre la competencia era el BMW Head-Up Display, que proyectaba información relacionada con la conducción en el parabrisas, directamente en la línea de visión del conductor. El equipamiento de serie del BMW Serie 3 incluía ahora también el selector Driving Experience Control y el aire acondicionado. Para mayor comodidad, el paquete incluía, entre otras características, información de tráfico en tiempo real y apertura manos libres del portón trasero. La seguridad se vio reforzada gracias a la protección activa opcional y a la llamada de emergencia inteligente con localización automática del vehículo.

La nueva clase media de BMW: seis variantes, dos gamas de modelos.

El nuevo BMW Serie 3 Sedán combinaba la elegancia deportiva característica del modelo en el exterior con la gama más completa de características interiores jamás vista. Los delgados faros que se extendían hasta la parrilla BMW conferían al frontal un aspecto llamativo, mientras que el aumento de la longitud (+ 93 milímetros) y la distancia entre ejes (+ 50 milímetros) proporcionaba más espacio para las piernas, especialmente a los pasajeros de los asientos traseros. La anchura de vía aumentó 37 milímetros en la parte delantera y 47 en la trasera, lo que contribuía al aspecto deportivo del coche, así como a su manejo ágil y dinámico.

El nuevo BMW Serie 3 Touring, lanzado en agosto de 2012, también presumía de un interior considerablemente más amplio, con una capacidad de maletero de 495 litros. Al abatir los respaldos de los asientos traseros, divididos en una proporción de 40:20:40, esta capacidad aumentaba hasta los 1.500 litros. El equipamiento de serie incluía ahora, por primera vez, la apertura y el cierre eléctricos del portón trasero.

No pasó mucho tiempo antes de que la gama de modelos BMW Serie 3 recibiera otro impulso, esta vez en forma de un concepto de vehículo totalmente nuevo. El BMW Serie 3 Gran Turismo encarnaba una combinación única de elegancia deportiva y versatilidad. Sus atributos distintivos eran una línea de techo tipo coupé, cuatro puertas con ventanas sin marco, una distancia entre ejes más larga que la de los modelos Sedán y Touring, un alerón trasero activo y una posición de asiento ligeramente elevada. Además del espacio especialmente generoso que ofrecía a los pasajeros de los asientos traseros, el BMW Serie 3 Gran Turismo contaba con la mayor capacidad de maletero de todos los modelos BMW Serie 3: su gran portón trasero eléctrico daba acceso a un espacio de carga de entre 520 y 1.600 litros.

En su sexta generación, el BMW Serie 3 siguió siendo sinónimo de placer de conducción en el segmento de los vehículos medianos. Ahora compartía este estatus con los modelos BMW Serie 4. La nueva edición del modelo mediano de dos puertas se presentó a principios de 2013 en el Salón Internacional del Automóvil de Norteamérica en Detroit como el BMW Serie 4 Coupé. Al año siguiente se lanzó el BMW Serie 4 Cabrio, también con techo rígido retráctil. La última innovación conceptual de BMW para el segmento premium de tamaño medio llegó en forma del BMW Serie 4 Gran Coupé. Sus contornos dinámicamente alargados, sus cuatro puertas y su gran portón trasero hicieron que este modelo destacara en su clase tanto por su estética como por su practicidad.

Motores: tecnología BMW TwinPower Turbo con cuatro y seis cilindros.

Todos los motores de gasolina y diésel disponibles para la sexta generación del BMW Serie 3 y el BMW Serie 4 incorporaban la tecnología BMW TwinPower Turbo. La berlina salió al mercado con un motor de gasolina de cuatro y seis cilindros, así como con un motor diésel de cuatro cilindros. Desde el principio también estuvo

disponible el BMW 320d EfficientDynamics Edition, muy económico, con un consumo medio de combustible de 4,1 litros cada 100 kilómetros. Antes de que terminara el primer año de ventas, se añadieron más motores, así como el BMW Serie 3 ActiveHybrid. Este primer híbrido de la gama BMW Serie 3 estaba propulsado por un motor de gasolina de seis cilindros en línea y un motor eléctrico con una potencia combinada de 250 kW/340 CV.

Además del modelo híbrido, el BMW Serie 3 Sedán ofrecería por sí solo una selección de cinco motores de gasolina y siete motores diésel con una gama de potencias que abarcaba desde los 85 kW/116 CV hasta los 240 kW/326 CV. Siete de estas unidades también podían combinarse con el sistema de tracción total inteligente xDrive o lo incorporaban de serie. Una amplia gama de motores y xDrive también estaban disponibles para todas las demás variantes de la serie 3 y la serie 4 de BMW. Otra innovación de la nueva generación de modelos era que la tracción total también se ofrecía ahora para el BMW Serie 4 Cabrio.

Tecnología de chasis optimizada, peso reducido.

El mérito de los avances en agilidad, dinámica y confort de marcha introducidos por la sexta generación recayó en su tecnología de chasis optimizada y su diseño ligero inteligente. Tomemos como ejemplo el nuevo BMW Serie 3 Sedán, que debutó con unos 40 kilogramos menos que su predecesor a pesar de haber aumentado su tamaño y su gama de equipamiento.

Tanto el eje delantero con amortiguadores de doble articulación como el eje trasero multibrazo se perfeccionaron sistemáticamente en términos de diseño ligero y rigidez. La dirección asistida electrónica, la tracción trasera y una distribución equilibrada del peso entre el eje delantero y el trasero (50:50) crearon las condiciones ideales para un manejo aún más preciso y seguro. La dirección deportiva variable y los amortiguadores controlados electrónicamente estaban disponibles opcionalmente.

La nueva alineación de modelos en la clase media también repercutió en la denominación de los coches deportivos de alto rendimiento concebidos para este segmento por BMW M GmbH. La histórica insignia del modelo BMW M3 se reservó a partir de 2014 para la berlina de alto rendimiento, mientras que las nuevas ediciones del Coupé y el Cabrio llevaron la denominación BMW M4. Sin embargo, esta nueva denominación no afectó en absoluto a su proximidad compartida, aunque distintiva, con el mundo del automovilismo, algo que garantizaba sobre todo el nuevo motor de seis cilindros en línea de altas revoluciones con tecnología M TwinPower Turbo y 317 kW/431 CV que equipaban los tres modelos.

8. Digitalización avanzada: la séptima generación del BMW Serie 3

La actual séptima generación del BMW Serie 3 se presentó en primicia mundial en octubre de 2018 en el Salón del Automóvil de París. El lanzamiento al mercado del nuevo BMW Serie 3 Sedán tuvo lugar en marzo de 2019. El nuevo lenguaje de diseño de la marca BMW, con sus líneas atrevidas y sus superficies esculpidas y tensas, definió el aspecto exterior del coche. Moderno, deportivo y emotivo: todo un BMW Serie 3. El atractivo dinámico característico del exterior se ve reforzado por un capó largo, una distancia entre ejes generosa, voladizos cortos y una línea de techo elegante y fluida. Además, el nuevo BMW Serie 3 Sedán impresiona por su aerodinámica optimizada. Los desarrolladores de BMW lograron reducir el coeficiente de resistencia aerodinámica de 0,26 a 0,23, utilizando medidas con unos bajos casi completamente panelados y un control activo de las aletas de aire.

En comparación con su modelo predecesor, el nuevo BMW Serie 3 Sedán ha ganado en longitud (+ 76 mm), anchura (+ 16 mm) y distancia entre ejes (+ 41 mm). Esto se traduce en más espacio para los hombros y los codos en los asientos delanteros. Los pasajeros traseros se benefician de un acceso más cómodo y de más espacio para las piernas.

Introducción del BMW Intelligent Personal Assistant.

Las innovaciones integrales en materia de infoentretenimiento fueron un elemento digital clave del nuevo BMW Serie 3 en su lanzamiento. Incluso el BMW Live Cockpit, incluido de serie, contaba con pantallas de diagonal notablemente mayor. El BMW Live Cockpit Professional opcional combinaba un cuadro de instrumentos totalmente digital de alta resolución de 12,3 pulgadas y una pantalla de control de 10,25 pulgadas. El BMW Live Cockpit Professional también supuso la llegada del sistema operativo BMW 7.0 al nuevo BMW Serie 3 Sedán. Este ofrecía controles táctiles intuitivos junto con el controlador iDrive y los botones del volante, así como control por gestos y voz.

La conectividad digital del BMW Serie 3 progresó exponencialmente con el estreno del BMW Intelligent Personal Assistant. Este asistente digital inteligente respondía al comando de voz "Hey BMW". Funcionaba como un experto en vehículos y era capaz de ayudar al conductor en innumerables tareas cotidianas.

Numerosos sistemas de asistencia al conductor para facilitar la conducción y el aparcamiento.

Con su gama considerablemente ampliada de innovadores sistemas de asistencia, el nuevo BMW Serie 3 Sedán ofrecía aún más comodidad y seguridad en la conducción diaria. El aviso de colisión y peatones con función de frenado y el aviso de salida de carril venían de serie. Entre las opciones se incluía el Driving Assistant Professional, que comprendía funciones como el asistente de mantenimiento de carril con protección activa contra colisiones laterales.

El nuevo BMW Serie 3 también ofrecía asistencia adicional para aparcar y maniobrar. El Park Assist opcional se encargaba de la dirección, la aceleración y el frenado al entrar o salir de una plaza de aparcamiento. En los vehículos equipados con una transmisión Steptronic de 8 velocidades, incluso los cambios de marcha necesarios se automatizaban.

Otra innovación era el asistente de marcha atrás incluido en el sistema Park Assist. Facilitaba especialmente las maniobras de marcha atrás en entornos reducidos y situaciones de conducción complejas. El asistente de marcha atrás era capaz de dar marcha atrás 50 metros, manteniendo automáticamente el vehículo en la misma trayectoria que había recorrido anteriormente al avanzar.

Nuevos amortiguadores, carrocería más rígida.

La nueva generación del BMW Serie 3 también ofrecía innovaciones en la tecnología del chasis. Por primera vez en la historia, se utilizaron amortiguadores de nuevo desarrollo dependientes de la carrera en un modelo BMW. En el nuevo BMW Serie 3, fueron fundamentales para lograr un equilibrio único y óptimo entre deportividad y comodidad.

Dependiendo de la variante del modelo y teniendo en cuenta las diferencias en el equipamiento, el nuevo BMW Serie 3 Sedán era hasta 55 kilogramos más ligero que su predecesor, pero con una rigidez significativamente mayor de la estructura de la carrocería y los soportes de la suspensión. La distribución del peso 50:50 entre la parte delantera y la trasera y un centro de gravedad bajo garantizaban una conducción ágil. Además, el nuevo BMW Serie 3 Sedán vio aumentadas sus vías en la parte delantera y trasera.

Gama de motores: motores diésel y de gasolina, junto con un híbrido enchufable.

Los modelos de lanzamiento del nuevo BMW Serie 3 Sedán comprendían dos motores de gasolina y tres diésel con potencias que iban desde los 110 kW/150 CV hasta los 195 kW/265 CV. Más adelante, en 2019, se añadieron a la gama el híbrido enchufable BMW 330e Sedán y el BMW M340i xDrive Sedán.

Gama completa de modelos de tamaño medio.

En junio de 2019, unos meses después del lanzamiento del nuevo BMW Serie 3 Sedán, el nuevo BMW Serie 3 Touring se presentó en el BMW Group #NEXTGen de Múnich. Al igual que el BMW Serie 3 Sedán, el BMW Serie 3 Touring ahora venía de serie con faros LED completos y llantas de aleación ligera de hasta 19 pulgadas. Tenía una capacidad máxima de maletero de 1510 litros. El maletero (+ 112 mm) y la apertura del portón trasero (+ 125 mm) eran significativamente más amplios que en la generación anterior. En el momento de su lanzamiento, en septiembre de 2019, se ofrecía una amplia gama de opciones de motorización.

La segunda generación del BMW Serie 4 salió al mercado en 2020, con características propias que ahora lo diferencian más claramente del BMW Serie 3.

También en 2020, 35 años después del debut del primer BMW M3, BMW M GmbH presentó la última generación de sus modelos de alto rendimiento en la clase media premium. El nuevo BMW M3 Sedán y el nuevo BMW M4 Coupé contaban con un motor de seis cilindros en línea con tecnología M TwinPower Turbo y una potencia de 353 kW/480 CV. Por primera vez, cada modelo ofrecía también una variante Competition con 375 kW/510 CV de potencia y el sistema inteligente de tracción total M xDrive. El nuevo BMW M3 Touring se añadió a la gama en 2022, como cuarta variante de carrocería después del Sedán, el Coupé y el Cabrio.

2022: diseño renovado y tecnología innovadora para el superventas.

En solo tres años, BMW vendió más de 1,1 millones de unidades de la séptima generación del BMW Serie 3, más que cualquier generación anterior en el mismo periodo. Continuando con esta historia de éxito, la generación actual del BMW Serie 3 sale de las líneas de montaje en su versión actualizada desde julio de 2022. Su característica visual más distintiva es la parte delantera rediseñada. El BMW Serie 3 Sedán y el BMW Serie 3 Touring presentan ahora un diseño de faros más estilizado que enfatiza la anchura de la parte delantera del vehículo. El contorno modificado hace que la parrilla renal parezca aún más potente. El aspecto deportivo del BMW Serie 3 se ve reforzado por un faldón delantero con grandes entradas de aire y líneas atrevidas. El faldón trasero también tiene un nuevo diseño distintivo.

BMW Curved Display: una nueva forma digital de orientación al conductor.

Además de varios ajustes de diseño, la renovación de la serie 3 de BMW se centró en la digitalización y los controles del habitáculo. Junto con el nuevo habitáculo, se incorporan características pioneras. La pantalla curva BMW Curved Display, incluida de serie, ilustra un nuevo enfoque hacia la orientación al conductor característica de la marca. El moderno diseño de la cabina permite una reducción significativa del número de botones y mandos. La pantalla curva BMW consta de una pantalla de información de 12,3 pulgadas situada detrás del volante y una pantalla de control de 14,9 pulgadas. Juntas forman una unidad de pantalla unificada y totalmente digital.

El equipamiento de serie de todos los nuevos modelos de la serie 3 de BMW incluye una transmisión Steptronic de 8 velocidades con levas de cambio en el volante. El aire acondicionado automático con control de 3 zonas y el BMW Live Cockpit Plus con sistema de navegación BMW Maps también vienen ahora de serie.

Híbrido enchufable: autonomía eléctrica considerablemente mayor.

Después de que los ingenieros de BMW renovaran por completo la actual serie 3 de BMW en 2022, en 2024 se llevó a cabo una nueva actualización. Gracias a una nueva batería de alto voltaje BMW Gen5, los nuevos modelos híbridos enchufables de la nueva serie 3 de BMW tienen ahora una autonomía eléctrica significativamente mayor, de hasta 101 kilómetros. La nueva batería de alto voltaje tiene una capacidad energética útil de 19,5 kWh. Una nueva unidad de carga permite ahora la

carga trifásica de CA para los modelos híbridos enchufables de BMW, con una potencia de hasta 11 kW. La batería de alto voltaje se puede cargar del 0 al 100 % en 2:15 horas.

La nueva serie 3 de BMW ofrece la mayor gama de sistemas de propulsión de toda la cartera de modelos de la marca. Las potencias van desde los 110 kW/150 CV hasta los 275 kW/374 CV. Además del híbrido enchufable BMW 330e Sedán (WLTP: consumo de combustible, ponderado, combinado: 1,0 l/100 km y 22,8 kWh/100 km; emisiones de CO2 ponderadas combinadas: 23 g/km; consumo de combustible con la batería descargada: 7,7 l/100 km; clases de CO2: ponderado, combinado B, con batería descargada F) y el BMW 330e Touring (WLTP: consumo de combustible, ponderado, combinado: 1,0 l/100 km y 22,1 kWh/100 km; emisiones de CO2 ponderadas, combinadas: 22 g/km; consumo de combustible con la batería descargada: 7,5 l/100 km; clases de CO2: ponderadas, combinadas B, con la batería descargada F), la gama también incluye cuatro motores de gasolina y diésel de alta eficiencia cada uno. Todos los motores diésel y el motor de gasolina de seis cilindros en línea cuentan con la avanzada tecnología híbrida suave de 48 voltios. Hay numerosas variantes disponibles con el sistema de tracción total inteligente BMW xDrive.

La nueva configuración de la suspensión del BMW Serie 3 ofrece un confort de marcha aún mayor, al tiempo que mantiene el habitual comportamiento dinámico. La fijación más rígida de los amortiguadores traseros es un factor clave que contribuye a ello.

Conectividad optimizada, nuevo sistema operativo BMW.

Al igual que el BMW Serie 3 Touring, el BMW Serie 3 Sedán ahora se beneficia del nuevo sistema operativo BMW 8.5. El avanzado sistema de infoentretenimiento BMW iDrive con Quick Select admite el control por voz en lenguaje natural a través del BMW Intelligent Personal Assistant. Como alternativa, los conductores pueden utilizar la función táctil de la pantalla curva BMW.

El sistema de navegación BMW Maps basado en la nube forma parte del BMW Live Cockpit Plus de serie. El BMW Live Cockpit Professional opcional incluye el BMW Head-up Display y la función Augmented View.

En el interior del nuevo BMW Serie 3, los volantes rediseñados y el panel de instrumentos revisado también garantizan un aspecto moderno y deportivo.

Aún más ayuda en la conducción diaria.

La amplia gama de sistemas de asistencia del nuevo BMW Serie 3 optimiza la seguridad y el confort durante la conducción y el aparcamiento. La advertencia de colisión frontal con intervención de los frenos, la nueva función Intelligent Speed Assistance y el Parking Assistant forman parte del completo equipamiento de serie. Se complementan con una amplia gama de características opcionales.

El BMW Serie 3 sigue siendo tan popular como siempre en su séptima generación. A mediados de 2025, se habían entregado alrededor de 2,5 millones de vehículos a los clientes.

***Cifras de consumo y emisiones:**

Todas las variantes de modelo, niveles de equipamiento, especificaciones técnicas, valores de consumo y emisiones descritos corresponden a lo que está disponible en el mercado automovilístico alemán, siempre que el vehículo en cuestión se comercialice allí. Es posible que haya diferencias en otros mercados. La información sobre las dimensiones se refiere a un vehículo con equipamiento básico en Alemania, dependiendo del tamaño de las llantas y los neumáticos seleccionados, así como del equipamiento opcional seleccionado. Estos pueden variar en función de la configuración del vehículo.

Las cifras de consumo de combustible, emisiones de CO2, consumo de energía y autonomía eléctrica se han determinado mediante un ciclo de pruebas estandarizado de acuerdo con el Reglamento Europeo (CE) 715/2007, en su versión vigente y modificada. Las cifras WLTP expresadas como un rango de valores reflejan las diferencias resultantes de todo el equipamiento opcional.

Para más información sobre el ciclo de pruebas WLTP, consulte www.bmw.com/wltp.

El Grupo BMW

Con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls-Royce y BMW Motorrad, el Grupo BMW es el principal fabricante premium de automóviles y motocicletas del mundo, y también proporciona servicios financieros premium. La red de producción del Grupo BMW comprende más de 30 centros de producción en todo el mundo; la empresa tiene una red de ventas global en más de 140 países.

En 2024, BMW Group vendió más de 2,45 millones de vehículos de pasajeros y más de 210 000 motocicletas en todo el mundo. El beneficio antes de impuestos en el ejercicio financiero de 2024 fue de 11,0 mil millones de euros, mientras que los ingresos ascendieron a 142,4 millones de euros. A 31 de diciembre de 2024, BMW Group tenía una plantilla de 159.104 empleados.

El éxito económico de BMW Group siempre se ha basado en una visión a largo plazo y en una acción responsable. La sostenibilidad es un elemento clave de la estrategia corporativa de BMW Group y abarca todos los productos, desde la cadena de suministro y la producción hasta el final de su vida útil.

www.bmwgroup.com

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

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

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

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

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