

宝马3系50周年限量版：意料之中与意料之外

来源：洪嘉梦 发布时间：2025-11-21 20:24:11

2025年，是宝马3系(图片|配置|询价)诞生50周年的日子。在过去半个世纪中，它的全球累计销量突破2000万台。为纪念辉煌，宝马特意推出50周年限量版。当我试驾这款车时，意料之中的是性能与运动，依旧出色；意料之外的是驾驶辅助与车机，与时代同步。

宝马3系最低售价：21.09万起最高降价：10.90万图片参数配置询底价懂车分4.04懂车实测空间·性能等车友圈85万车友热议二手车1.35万起 | 3961辆

首先，与您分享3系历代车型。

街上常见的宝马轿车，主要是3系、5系和7系，其中，3系主打性能，它与M系和Z系，都是非常“宝马”的车。2023年，当我环游德国时，途经慕尼黑，特意跑到宝马博物馆，去看3系和Z系的历史陈列。



宝马博物馆位于慕尼黑市区北侧6公里处，造型像个碗，里面分为3层，门票10欧元。旁边是宝马总部大楼，由4根圆柱体组成，据说设计灵感源于发动机气缸。



博物馆里，3系展厅的第1辆车，是1600-2，生产周期1966-1975年，最大功率63千瓦，最高时速160公里。它与同样诞生在60年代的1500、2000、2002等，共同组成宝马3系的前身。

1975年，宝马推出一款代号为E21的轿车，这是第1代宝马3系，生产周期1975-1983年，8年间售出100万台，创下宝马历史记录。



展厅里的这辆，是1981年出厂的，型号323i，是第1代宝马3系里的最高版本，动力2.3升，直列6缸，最大功率105千瓦，最高时速190公里。

1982年，宝马推出第2代3系，代号E30，最初只有两门款，后来增加四门款、敞篷款和旅行款，生产周期1982-1994年。

展厅里的这辆，是1986年出厂的敞篷款，型号325i，动力2.5升，直列6缸，最大功

率126千瓦，最高时速215公里。

在它之后，又增加了1.6升电喷发动机，也就是说，从1988年起，宝马就没有化油器发动机了。有人以为在汽车电子化进程中，电动车遥遥领先，其实，略微了解一下汽车发展史，就能知道，在过去百年间，汽车一直朝着电子化方向发展。

1990年，宝马推出第3代3系，代号E36，制造周期1990-2000年（现场说明牌写的是1995-1999年）。展示车是1996年出厂的325两门Coupe版，车门无边框，排量2.8升，直列6缸，最大功率142千瓦，最高时速235公里。

华晨宝马在2003年引进了第3代，首款车型325i，随后又增加了2.0动力的318i。此外，从第3代开始，宝马推出性能改装版——M3，并发展成一个独立车系。

这是1999年的323i，它属于第4代车型，代号E46，制造周期1998-2003年。动力3.0升，最大功率125千瓦，最高时速231公里。

这是2006年的335i，它属于第5代车型，代号E90，制造周期2005-2013年。由于采用铝合金部件，车重降低。动力3.0T，最大功率225千瓦，最高时速250公里。

不知道为什么，随后的第6代车型，我在展厅里没看见。至于目前在售的第7代，在马路对面的“宝马世界”里摆着呢。

第7代宝马3系恰逢50周年，因而诞生出本文的主角：50周年限量版。

我国市场上的第7代宝马3系，分为325和330，排量都是2.0T，但后者功率多出45千瓦，动力更强。这方面的内容，下面会细谈。

325有两款：标准轴距（31.99万元）和长轴距（33.99万元）。

330原本是三款：标准轴距（35.99万元）、长轴距（36.99万元）和尊享长轴距（39.99万元）；由于今年新增50周年限量款，同样是标准轴距（34.49万元）和长轴距（35.99万元），330因而变成五款。

从配置来看，50周年限量版与原本在售的330是一致的，但价格有所下降——标准轴距从35.99万元变为34.49万元，长轴距从36.99万元变为35.99万元。

不仅价格分别降低1.5和1.0万元，方向盘材质、座椅材质、内饰、车轮、轮胎等处，都有升级，且具备专属的车身颜色和50周年标识。

尺寸方面，标准轴距2851毫米，车长4728毫米；长轴距2961毫米，车长4838毫米。车宽都是1827毫米，车高有2毫米的差别——标准轴距1452毫米，长轴距1454毫米。

重量方面，标准轴距整备质量1608千克，长轴距1618千克，它俩的载重量都是452千克。

50周年限量版都有哪些变化？

1，标识：在B柱和中间平台上，有50周年专属纪念标识。

对于爱好者来说，这个标识应该是个挺不错的纪念。若干年后，如果能一直保持内外完整，说不定能成为收藏品。毕竟，这款车是限量版，限量2500辆。

2，车色：采用个性化定制车漆——磨砂纯灰和闪电紫。

取车那天，当我看到它的紫色涂装，立刻想起20年前试驾过的Z4，就是这个颜色。在我印象里，该颜色此前只出现在宝马的高性能车上，似乎是头一回用于3系。

3，车轮：19英寸+全新样式。

此前在售的330，配备18英寸车轮。50周年限量款配备的是19英寸，轮辐造型也是全新的。

4，方向盘：欧缔兰面料+红色回正标。

此前在售的330，方向盘采用真皮材质。50周年限量版采用欧缔兰面料，12点位置还增加了红色回正标。

顺便说一句，欧缔兰（Alcantara）是一种聚合物复合材料，很像翻毛皮，但手感、色泽、耐磨等，胜过翻毛皮，因而价格比较高，至少比真皮贵，在跑车和豪华车当中，用的比较多。

5，座椅：欧缔兰面料。

此前在售的330，座椅面料用的是仿皮材质，50周年限量版在椅背和椅面的中间区域，增加欧缔兰面料。这个改变恐怕不仅是档次提升，同时带来更好的摩擦力。

6，内饰：碳纤维饰板。

在前部和中间平台，增加了一些碳纤维面板，营造出更为浓厚的运动氛围。

宝马2系(进口)最低售价：19.95万起最高降价：8.04万图片参数配置询底价懂车分3.80懂车实测空间·性能等车友圈9.8万车友热议二手车5.08万起 | 321辆

综上，50周年限量版在指导价降低的情况下，不仅配置保持不变，内容还有所增加。

试驾感受：意料之中的是性能与运动，依旧出色。

它的动力与330相同，2.0T，最大功率与最大净功率，都是180千瓦，最大扭矩400牛米，比325分别多出45千瓦和100牛米，由此，带来较高的比功率——0.087千瓦/千克，动力相对更充裕，因而带来很爽的驾驶感。

与发动机匹配的，是8速自动变速器，百公里加速6.3秒，最高时速250公里，WLTC

百公里综合油耗7.0升。我在试驾中，共行驶688公里，通过加油得知，百公里油耗7.8升，当时仪表盘显示7.5升，相差0.3升。

发动机为纵置，后轮驱动——宝马除了1系、2系（包括X1、X2），其余基本都是后驱，或者四驱。毕竟，对于乘用车来说，前驱主要是为了省钱，追求驾驶乐趣的话，还得是后驱。

底盘方面，前悬架是麦弗逊式，后悬架是多连杆式。

前后制动均为通风盘，为提高弯道性能，后轮更宽一些——前胎宽225毫米（225/45R19），后胎宽255毫米（255/35R19）。

由于此次试驾没进场地，全在公共道路上，因而多数时间是以比较平稳的方式驾驶。

有人可能会问：不玩点儿刺激的，谈何乐趣。

所谓乐趣，并非单指竞速。在风景如画的公路上，在不违法的前提下疾驰，您会发现它跑的很轻松，很惬意，能让驾驶者获得足够多的快感，乐趣十足。

这回试驾，我在北京周边山区跑了600多公里，如果让我用1个词总结，我会立刻想到：享受。

驾驶它，实在是莫大的享受。

一是因为动力，二是因为底盘，三是因为车内氛围。

动力方面，宝马的车，能到25，比如325、525等，力量感就已经挺不错了，再往上升，到30，比如330、530等，动力就会变得相当充裕，油门反应非常敏捷，即使在很短的距离内超车，也是轻而易举，一脚油都用不了，半脚就够。

变速器的工作，几乎可以用完美来形容。在整个试驾过程中，没出现过丝毫顿挫，衔接极为流畅，识别驾驶者的意图很准确，降挡恰到好处。我甚至觉得，它的运动模式有点儿多余，只用标准模式，就足以应对公路驾驶。

底盘方面，偏向舒适，但由于后轮较宽等因素，在盘山公路上，过弯顺滑，给人一种特舒畅的感觉。

车内方面，噪音很低，整体氛围令人感到舒适、愉快。

驾驶模式的设定，可以在中控屏里进行操作，也可以在中间平台上完成——这里有一组按键，直接按即可，比中控屏更省事。

驾驶模式分为标准、经济、运动和自定义。其中，运动模式又细分为运动、运动增强和运动个性化，下图是运动个性化的设置界面——可以根据个人需求，分别对转向助力、动力输出和变速器响应，进行单独设定。

接触宝马多年，尤其是3系的性能与运动，早就给我留下深刻印象，表现上佳，是理所当然的，没有丝毫的意外。真正意料之外的，是驾驶辅助与车机。

试驾感受：意料之外的是驾驶辅助和车机，与时代同步。

国内曾有一度，把驾驶辅助的作用无限夸大，不仅误导了一些人，甚至还发生过付出生命的悲剧。事实上，驾驶辅助在欧洲早就有了，比如车道居中保持、防碰撞等，最初主要装在商用车里，乘用车普及的速度，比较慢。

当时我曾琢磨，像宝马这样的车，说不定会更慢。一是因为它重点追求驾驶乐趣；二是因为这种车的主人们，驾驶水平也许相对高些，恐怕看不上驾驶辅助的慢吞吞，像“白本”是的。

就拿泊车来说，一把轮的话，我本人10秒足矣；比较窄、需要两三把、甚至更多的话，也不过二三十秒。可自动泊车，通常需要三四十秒，如果窄，就得奔着60秒去。

话虽如此，可发展的势头是任何人都不可能阻挡的。宝马在这方面显然不像我那样狭隘，这几年的新车，驾驶辅助与车机，进步挺快。

在驾驶辅助方面，50周年限量版虽然不像同为第7代3系的尊享版那样、搭载L2级驾驶辅助，但也装备了3个毫米波雷达、12个超声波雷达和5个摄像头，其中前方感知摄像头是单目，具备全速自适应巡航、并线辅助、车道偏离预警、前方碰撞预警、主动制动、交通标志识别、疲劳提示、泊车辅助、循迹倒车等功能。

在试驾过程中，遇到好几次前车突然减速，仪表盘与抬头显示同时闪起红色警示，并伴随着提示音——可惜我没胆量等着它自动踩下刹车。

车机方面，首先是内饰具备一定程度的科技感。仪表盘与中控屏联为一体，中控屏下方的操作键、中间平台上的操作键，不仅视觉效果不错，同时为操作带来便利。

仪表盘是一块12.3英寸的液晶屏，界面分为3种样式，显示内容包括导航、方位、G值、多媒体、行车信息。

宝马3系最低售价：21.09万起最高降价：10.90万图片参数配置询底价懂车分4.04懂车实测空间·性能等车友圈85万车友热议二手车1.35万起 | 3961辆

由于主要信息同步投影在前风挡上，驾驶中不低头看仪表，只看抬头显示，也没问题。

有趣的是，即使不开导航，车机也会报告交通信息，比如，前方即将出现限速探头，它这儿老早就会告知，挺不错，很实用。

中控屏是一块14.9英寸的液晶屏，车机的核心是高通骁龙8155芯片，内置宝马的智能驾驶控制系统（iDrive），这套系统不光是联网娱乐，而是有许多与驾驶有关的设置，内

容繁多，初次接触，需要有个学习过程。

至于常见的应用程序，屏里也都有，与时下的主流保持同步。

中间平台上的操作键，是目前这一代宝马车的标配，在最近一两年，我接触过许多次，非常喜欢，它比语音操作快得多，也比用手指头在屏幕上划来划去、快得多。

至于其它设计，依然保持较高水平。

内饰做工看上去很精致，很有设计感，同时又没有盲目追求新颖，比如隐藏式门拉手，给使用带来麻烦。

内饰颜色是单一的黑色，不像330，除了黑色，还有黑+红、黑+摩卡色等双拼可选。

音响部分，配备的是哈曼卡顿16喇叭音响，以个人感受而论，我认为音质相当好，好到试驾最后一天，我坐在车里，足足听了3个多小时的詹姆斯·拉斯特——这是20世纪60、70、80、90年代，在全球范围内最受欢迎的德国音乐明星，我家里至今还保存着近百张当年在王府井外文书店买的唱片（每张5毛5）。

空间方面，后排有着不错的伸腿空间，具体尺寸是：后排宽1420毫米，高990毫米，坐垫长520毫米。车内全长2070毫米，中间位置最小间距220毫米，地板有凸起，高约120毫米。

至于前排，宽1450毫米，高1020毫米，坐垫长490毫米（如有需要，可延长），驾驶席高低调节范围70毫米。

中央扶手的造型有些单薄，扶手上的双杯座做工比较精致。

后排配备独立空调，操作面板位于出风口下方，它的下面，还有2个Type-C接口。

行李厢长1000毫米，最小宽1000毫米，高510毫米。尾门支架的行程，处于包裹之中，显得比较考究。但后排座无法折叠，实用方面受到一定局限。

尾门是手动。虽说轿车尾门体积比较小，手动开关没什么负担，但在这个级别的车里，没有电动，好像有些不可思议。

最后的总结：

这辆50周年限量版，纪念辉煌的同时，把性能与运动，做了进一步诠释，并在驾驶辅助与车机方面，紧跟潮流，做到了与时代同步。

许多车都自称以运动为主题，能成为3系对手的，似乎不多。

在过去50年间，3系将性能与运动作为主要追求，让驾驶爱好者充分享受驾驶乐趣。

我相信，一定会有粉丝，把它保存到2075年，那将是一个令爱好者激动万分的画面。

