

2006 年 4 月 24 日

ビー・エム・ダブリュー株式会社が BMW Z4 ロードスターをマイナーチェンジすると同時に、新たに Z4 クーペ、Z4 M ロードスター、Z4 M クーペのニューモデル 3 車種を追加

ビー・エム・ダブリュー株式会社(本社:千葉県美浜区中瀬 1-10-2、代表取締役:ヘスス・コルドバ)は、2003 年 1 月に発売を開始し、モデル・サイクル半ばを迎え大幅なマイナーチェンジを実施した BMW Z4 ロードスターの販売を開始すると同時に、新たに BMW Z4 M ロードスター、Z4 クーペ、Z4 M クーペの 3 モデルを導入すると発表しました。メーカー希望小売価格は以下のとおりで、4 月 25 日(火)より全国の BMW 正規ディーラー(187 拠点、4 月 24 日現在)を通じて販売を開始(BMW Z4 クーペと Z4 M クーペは予約注文を開始)いたします。

4 月 25 日より販売開始

| | |
|---------------------|------------|
| BMW Z4 ロードスター 2.5i | ¥4,390,000 |
| BMW Z4 ロードスター 3.0si | ¥5,890,000 |
| BMW Z4 M ロードスター | ¥8,290,000 |

4 月 25 日より予約注文受付開始

| | |
|------------------|------------|
| BMW Z4 クーペ 3.0si | ¥5,740,000 |
| BMW Z4 M クーペ | ¥8,070,000 |

メーカー希望小売価格(消費税込み、その他税金、保険、登録諸費用は含まず)

Z4 ロードスター(マイナーチェンジ)の特徴

1. 独創的なデザイン

BMW Z4 ロードスターの素晴らしいデザインは、このクルマに独創性とオープンカー・セグメントでの確固たるポジションをもたらしました。今回のマイナーチェンジでは内外装をよりダイナミックで上質感を高める方向性で洗練させました。

2. 高出力・高効率の最新型直列 6 気筒エンジンを搭載

量産エンジンとして始めてマグネシウム合金をクランクケースに採用した最新型の直列 6 気筒エンジンを BMW 3 シリーズ、5 シリーズ等に続き、BMW Z4 2.5i と 3.0si にも搭載。高出力だけでなく、先代の 6 気筒エンジンと比較して燃費をも改善した新世代の 6 気筒エンジンにより、高いパフォーマンスを環境面でも発揮します。

BMW Z4 クーペの特徴

1. 昨年の東京モーターショーで最も注目を集めたデザイン

第 39 回東京モーターショーで、日本初公開となった「BMW Z4 Concept Coupe」。その優美なデザインをほぼそのままに、BMW Z4 クーペが日本での予約注文を 4 月 25 日より受け付けます。BMW Z4 クーペは Z4 ロードスターに単に屋根をつけただけのモデルではありません。正統派クーペの流れを汲む優美なデザインを実現するため、車体の後半部は大きな設計変更を受けています。

2. 新開発 6 速スポーツ・オートマティク・トランスミッション

最新の 6 速 AT に、シフト・パドルがついて、よりスポーティで確実なドライビングが可能になりました。このスポーツ・オートマティク・トランスミッションは、Z4 ロードスター 3.0si と Z4 クーペの 3.0si の両モデルに標準装備されています。

M モデルの特徴

1. BMW M3 に搭載され、数々の賞を受賞した超高性能、高回転型直列 6 気筒エンジン

BMW Z4 ロードスター、クーペの両モデルに、BMW Group の子会社で、スポーツモデルの開発を専門に行う M GmbH (M 社) が手がけた BMW Z4 M ロードスターと Z4 M クーペが新たに加わりました。その最大の特徴は、BMW M3 に積まれ、2005 年には名誉ある「エンジン・オブ・ザ・イヤー」賞を 5 年連続で受賞するという快挙を打ち立てた超高性能高回転型 6 気筒エンジンにあります。

2. 専用設計のシャーシとサスペンション

252 kW (343 ps) の出力と 365 Nm (37.2kgm) ものトルクを受け止める BMW Z4 M ロードスターと Z4 M クーペには M 社の惜しみない技術がつぎ込まれています。フロント・サスペンションは新設計で徹底した軽量化が図られ、リヤ・サスペンションは非常に剛性の高い BMW M3 のものを引き継いでいます。また、ステアリング・システムも独自の油圧式パワー・ステアリングが採用され、比類なきステアリング精度を実現しています。

ビー・エム・ダブリュー株式会社について(2006年3月31日現在)

ビー・エム・ダブリュー株式会社は、ドイツ・バイエルン州ミュンヘン市に本社を置く、プレミアム・ブランドに特化した、グローバルな自動車メーカーである BMW AG (Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft) の 100%出資子会社で、欧州自動車メーカー初の全額出資子会社として、1981年に日本に設立されました。以来ビー・エム・ダブリュー株式会社は、当時は珍しかった専売店網の構築に始まり、低金利ローンや認定中古車制度など、さまざまな業界標準を築き、製品、サービス、顧客満足の分野において常に輸入車業界をリードしてきました。ビー・エム・ダブリュー株式会社は全国の 279(BMW: 187、MINI: 92)の正規ディーラー・ショールームを通じて BMW と MINI 製品の販売とアフターセールスを提供しています。また、BMW Motorrad(オートバイ)の製品・サービスは、自動車同様、専売店ネットワークを通して提供しています。

ビー・エム・ダブリュー株式会社は、2005 年には同社史上最高となる 58,582 台(BMW: 44,980 台、MINI: 13,602 台)の新車を販売しました。また、BMW Motorrad は、2,681 台を全国のお客様にお届けしています。

ビー・エム・ダブリュー株式会社は現在 277 人の従業員を雇用しており、関連子会社に金融サービスを提供するビー・エム・ダブリュー・ジャパン・ファイナンス株式会社と、直営販社であるビー・エム・ダブリュー東京株式会社を有しています。

BMW Z4 ロードスター：ピュア・スポ - ツ・ロードスター

BMW Z4 ロードスターは、世界中のスポーツ・カーのなかでもとりわけユニークなロードスターです。高性能パワー・ユニットと卓越したシャーシ / サスペンションに、革新的なさまざまな機能を高度に統合することにより生み出された素晴らしい走行性能によって、自動車の世界を非常に興味あるものに変えました。特に BMW Z4 ロードスターの素晴らしいデザインは、このクルマに独創性とマーケットでの確固たるポジションをもたらしました。BMW Z4 ロードスターがヨーロッパで登場して 4 年が経過し、今回は内外装をリファインし、エンジンも大幅に強化されました。

フロント・デザインは、BMW Z4 ロードスターのロー・アンド・ワイド感をより強調するデザインとなり、フォグ・ランプのデザインやリフレクター（反射板）も変更されています。ライト・コンダクター（導光体）を内蔵した新しいテール・ライトは横方向のラインを強調し、外観に幅広く、力強い印象を与えています。より洗練された高品質の素材が使用され、シート・カラーのバリエーションも増えたインテリアは、スポーティーで本格的なロードスターのキャラクターを損なうことなく上質感を高めています。

BMW Z4 M ロードスターは、高性能スポーツ・カーを愛する方が待ち望んでいた BMW Z4 ロードスターの超高性能スポーツ・バージョンです。BMW のロードスター・ファミリーの頂点に立つこのユニークなマシンは、BMW M 社によって生み出された、BMW ブランドの伝統を受け継いでいます。1997 年に登場した BMW Z3 M ロードスターは、世界初の高性能量産型ロードスターとして 2002 年までに世界で 15,000 台が販売され、BMW Z3 M ロードスターはこのクラスでのベスト・セラーとして、卓越した運動特性、俊敏性、デザインの絶対的な覇者となりました。

BMW Z4 クーペ：ピュア・スポ - ツ・クーペ

BMW Z4 クーペは低く長いエンジンフード、後方に配置された乗員コンパートメント、フロント、リア共に短いオーバーハングが、伝統的な BMWらしさを印象的に表現しています。ボンネットに収まる縦置き直列 6 気筒は、そのパワーをリア・アクスルに伝えて、最高の走行ダイナミクスを生み出します。ホイールベースが長く、重心が後方にあるように見えるため、このクーペは止まっているときでさえ躍動的な印象を与えます。

性能を重視した妥協のない技術が、BMW Z4 クーペにダイナミックな走行性能を与えています。デザイナーたちも妥協することなく、視覚的にもダイナミック、スポーティーというキャラクターをこの車のデザインに反映させました。コントラストは緊張感を生み、緊張感がデザインにダイナミズムをもたらすのです。この車の感動的な美しさは、BMW Z4 ロードスターの雄弁なフォルムに基づいています。ボディ表面の連続的な凸凹は印象的なラインを生み出し、ボディに特有のキャラクターを与えるだけでなく、停止状態でさえ目に見えるダイナミズムを与えています。

卓越したパフォーマンス

BMW Z4 M ロードスター及び Z4 M クーペに搭載される BMW M 社の手による直列 6 気筒エンジンは、このセグメントにおいて比類なき高性能エンジンです。このユニークなエンジンは、2005 年には名誉ある「エンジン・オブ・ザ・イヤー」賞を 5 年連続で受賞し、初めての記録を打ち立てました。高回転コンセプトと実質最適な変速比の採用により、この比類なきパワー・ユニットはあらゆる回転域で強烈な加速性能および動力性能を発生します。

排気量 3,245 cc の直列 6 気筒エンジンのスペックは、最高出力 252 kW (343 ps) / 7,900 rpm、最大トルク 365 Nm(37.2kgm) / 4,900 rpm、最高回転数 8,000 rpm となり、この数字だけでも高回転型ハイパフォーマンス・エンジンの高性能を示しています。

リッターあたり出力が 106 ps、パワー・ウエイト・レシオが 4.2kg / ps(BMW Z4 M ロードスター)で、この 2 つの数字もこのエンジンの強烈なパフォーマンスを語っています。動力性能は、0-100 km/h 発進加速が 5.0 秒、4 速ギアでの 80-120 km/h 追い越し加速も同じく 5.0 秒です。最高速度は電子制御により 250 km/h に制限されています。

革新的な直列 6 気筒パワー・ユニット

BMW Z4 ロードスター 3.0si と Z4 クーペ 3.0si に搭載される新開発の 3.0 リッター直列 6 気筒エンジンは、このクラスで最も革新的なエンジンで、洗練された運転特性と躍動感あふれるパフォーマンスの新しい基準を示しています。エンジンのリッターあたり出力が高く、パワー・ウエイト・レシオは小さく、9.7%も改善された優れた燃費(10.2km/l、10/15 モード)が特徴です。最高出力 195 kW (265 ps) / 6,600 rpm、最高回転数が 7,000 rpm、最大トルクは 315 Nm (32.1kgm) / 2,750rpm を誇ります。2.5 リッター・エンジンを搭載した BMW Z4 ロードスター 2.5i は Z4 ロードスター 2.2i の後継車種で、最高出力は 130 kW (177 ps) / 5,800 rpm、最大トルクは 230 Nm(23.5kgm) / 3,500-5,000rpm です。排気量の増大によって、低速域からの加速性能が特に大きく改善されていながら燃費も 7.3% (10.2km/l、10/15 モード)改善されています。

これら 3.0 リッターと 2.5 リッターの直列 6 気筒パワー・ユニットは、クラス最高のパフォーマンスと BMW ならではの卓越した滑らかな回転特性を実現しています。このエンジンには、アルミニウム合金 / マグネシウム合金製クランクケース、ベッドプレート構造、マグネシウム製シリンダー・ヘッド・カバー、スロットル・バタフライを介さず、インテーク・バルブ自体で流入空気量を調整する画期的なバルブ・コントロール・システム(バルブトロニック)、ダブル VANOS による無段階の吸気側および排気側カムシャフトのバルブ・タイミング調整機構、および 4 バルブ・テクノロジーが採用されています。

新開発 6 速スポーツ・オートマチック・トランスミッション

BMW Z4 ロードスター 3.0si と Z4 クーペ 3.0si に採用されているオートマチック・トランスミッションの特徴は、シフト・レバーによるステップトロニックに加え、ステアリング・ホイールの後方にシフト・パドルを装備したことです。変速に必要な時間が通常の AT より短く(特にシフト・ダウン時)、スポーティーな走行が楽しめます。また、シフト・パドルを操作すれば、瞬時にマニュアル・モードに入り、思い通りの変速が可能です。新開発のトランスミッションとこの卓越したギア・シフト・メカニズムにより、オートマチック・トランスミッションでも、その快適さを犠牲にすることなく BMW Z4 ロードスター / Z4 クーペのスポーツ性能を満喫することができます。

高速コーナリングでの卓越したパフォーマンスを生み出す

バリアブル M ディファレンシャル・ロック

BMW Z4 M ロードスター及び Z4 M クーペには、BMW M3 で絶賛された速度感应型バリアブル M ディファレンシャル・ロックが搭載されています。このテクノロジーは、特にコーナー出口での加速時の卓越した操縦安定性と最適なトルク配分の両方に貢献しています。M ディファレンシャル・ロックによ

り、特に摩擦係数の高い路面でのスポーツ走行特性が優位になるため、後輪駆動のメリットがより高水準に高められています。このテクノロジーにより、冬季の凍結した路面や左右輪での摩擦係数が異なる路面など、路面状態が悪いときでも、BMW Z4 M ロードスター及び Z4 M クーペは卓越した操縦安定性を発揮します。

シャーシおよびサスペンション: コーナリングの達人

シャーシおよびサスペンションは、スプリングとダンパーの動作のほか、運動学および弾性運動学を考慮して設計されており、卓越した運動性能、俊敏性、操縦性を達成しています。このようなシャーシおよびサスペンションを備えた BMW Z4 ロードスター / Z4 クーペの全てのモデルは、おそらく世界で最も俊敏で躍動的なロードスター / クーペと言えるでしょう。また真のエンスージアストのために、いっそうスポーツ性能を高め、車高を 15 mm 下げた M スポーツ・サスペンションを日本では全車に装備しています。標準装備のランフラット・タイヤは BMW Z4 ロードスター / Z4 クーペの特性によくマッチし、俊敏性を犠牲にすることなく、快適なサスペンションの実現に貢献しています。

新開発のダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)は拡張機能付

BMW の新開発ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)は、スリップやスライドの危険性を感知するとエンジン出力やブレーキをコントロールして車両を安定させるうえ、さまざまな機能が追加されています。たとえば、スタート・オフ・アシスタント機能は、上り坂での発進時に自動的に短時間ブレーキが作動して、車両が後退するのを防止するため、急な坂道での発進時でもハンドブレーキ操作を併用する必要がなくなります。

また、フェード防止機能や、高速走行時、アクセル・ペダルから素早く足が離れた時点でブレーキに予圧を加え、緊急ブレーキングの効果を高めるブレーキ・スタンバイ機能により安全性が強化されています。更に、雨天の高速走行時にはブレーキ・パッドが周期的にブレーキ・ディスクに軽く接触して水分を飛ばすブレーキ・ドライ機能が、ブレーキ・レスポンスの向上に貢献しています。

BMW Z4 ロードスター / Z4 クーペに搭載されているダイナミック・トラクション・コントロール(DTC)は、DTC ボタンを押すだけで、タイヤのスリップやスライドを一定限度まで許容し、駆動力を最大限保持したスポーティーな走りを実現します。また、雪道、砂利道などの滑りやすい路面で、より強力なトラクションと推進力を提供します。

電子制御電動パワー・ステアリングの採用でステアリングを最適化

BMW Z4 ロードスターと Z4 クーペには BMW が開発した電子制御電動パワー・ステアリング(EPS)が採用され、ダイナミックで俊敏なハンドリング性能を持たせています。このユニークなシステムは、非常にフレキシブルなステアリング特性、ステアリングの振動吸収特性とステアリングからのフィードバックの最適な調和、低速時および車庫入れ時の操作の軽さが特徴です。また、さらに重要な点はセンタリング効果が非常に高いことで、ステアリングがスムーズに中央位置に戻ります。またサーボトロニックも標準装備されています。

最高レベルのステアリング精度

BMW Z4 M ロードスター及び Z4 M クーペのステアリング・システムは、油圧アシスト式です。そのため、総合的な精度およびあらゆる走行条件における最適なフィードバックという特性面において非常に優れています。ステアリングのギア・レシオは 15.4:1 で、ステアリングの制御と操作を機敏に行うことができ、ダイナミックなドライビングが可能です。

M パワーを制御する高性能ドリルド・コンパウンド・ディスク・ブレーキ

BMW Z4 M ロードスター、Z4 M クーペには、その大パワーをコントロールするため、BMW M3 CSL にモーター・スポーツから移植された BMW M 製のフローティング・コンパウンド・ブレーキ・システムを採用しています。この強力なブレーキ・システムの強大なストップング・パワーにより、時速 100 キロからわずか 34 メートルで停止します。

卓越したボディ剛性

最初からオープン・エア・モデルとして設計および製造されている BMW Z4 ロードスターは、重量および剛性の点でも理想的です。静的ねじり剛性は 14,500 Nm / degree で、このクラス最高の頑丈なボディシェルです。

比類ないパフォーマンスとコーナーでの俊敏性だけでなく、こうした特性も、BMW Z4 ロードスターが EuroNCAP テストで卓越した成績を収めた一因です。五つの星のうち四つを獲得するという BMW Z4 ロードスターの成績は、オープン 2 シーターでは特筆に価すると言ってもよいでしょう。2004 年度の EuroNCAP テストで Z4 ロードスターは 16 ポイントが満点となるテストで正面衝突では 15.64 ポイント、側面衝突で 16 ポイントを獲得しています。これは、ロードスター内に搭載したダミー人形で計測された過去最高得点で、EuroNCAP クラス最優秀賞を受賞しました。これにより、BMW Z4 ロードスターはこれまでにテストされたこのクラスの全てのモデル中、乗員を保護する能力が最も高いことを意味しています。実際に乗員に加えられる衝撃および負荷が、固定式ルーフを持つほぼ全ての車両よりも小さいことになります。

インテリア:スポーティーで機能的

BMW Z4 M ロードスター及び Z4 M クーペのインテリアは、スポーティーで本格的かつ独自の高級感を漂わせています。クリアーな形状のデザインと最高の素材からなるインテリアは独特のタッチを持ち、スポーツ・モータリングの楽しさを華麗に演出しています。

BMW M 独特のカラーリングが採用されたスピード・メーターとタコメーターは黒地に白文字で、赤色の指針は白のイルミネーションがアクセントになっています。

また、他の BMW M モデルのようにタコメーターの許容回転数域の表示方法もユニークです。その時点のエンジン・オイル温度に応じてイエロー・ゾーンとレッド・ゾーンの領域が変化します。エンジン内のオイル温度が上昇するにつれて許容回転数域も広がり、ドライバーは走行時のエンジン・オイル温度を把握することができます。

大人二人に十分なスペース

室内は、このタイプのスポーツ・モデルにしては十分な広さがあります。小物の収納スペースもオーナーの使い勝手を考慮したロック機構付グローブ・ボックスや、集中ロック・システムによりロック可能なリア・バルクヘッドの大容量ストレージ・ボックス (約 10 リッター) があります。トランクは、BMW Z4 クーペでは最大 340 リッター、Z4 M クーペでは最大 300 リッターの広さを持つため、2 人での小旅行にも十分なカーゴスペースを備えています。

ロードスターの場合、通常のトランク容量は 240 リッターで、バリアブル・ソフトトップ・ボックスを折りたためば、ゴルフ・バッグ 2 組を積み込める 260 リッターまで増加します。BMW Z4 M ロードスターの場合はラゲージ・コンパートメントにバッテリーが搭載されているため、通常のトランク容量は 200 リッターで、バリアブル・ソフトトップ・ボックスを折りたたんだ際は 220 リッターに増加します。

フル・オートマチック・ソフトトップ

BMW Z4 ロードスター及び Z4 M ロードスターの全モデルには非常にコンパクトに折りたためるフル・オートマチック・ソフトトップが採用されています。リジッドなフロント・セクションがファブリック・ルーフのカバーとなってボディ後部にきれいに収まります。また、このフル・オートマチック・ソフトトップは、車外からリモート・コントロールで開けることが可能です。熱線付きリア・ウインドウはガラス製です。

この他、上記製品に関する詳細は BMW Group の報道機関向け専用サイトをご覧ください。

BMW Group PressClub のホームページ・アドレス:

URL: <http://www.press.bmwgroup.com>

| | | | | |
|---------------------------|-------------|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Z4 ロードスター 2.5i | Z4 ロードスター 3.0si | Z4 クーペ 3.0si |
| | | 2ドア AT 右ハンドル | 2ドア AT 左／右ハンドル | 2ドア AT 左／右ハンドル |
| 型式 | | ABA-BU25 | ABA-BU30 | — |
| | | | | |
| 寸法 | | | | |
| 全長×全幅×全高 | mm | 4,100×1,780×1,285 | ← | 4,091×1,781×1,268 |
| ホイールベース | mm | 2,495 | ← | ← |
| トレッド(前) | mm | 1,475 | ← | 1,473 |
| トレッド(後) | mm | 1,525 | ← | 1,523 |
| | | | | |
| 重量・定員 | | | | |
| 車両重量 | kg | 1,400 | 1,430 | 1,425 |
| 車両総重量 | kg | 1,510 | 1,540 | — |
| 定員 | 名 | 2 | ← | ← |
| | | | | |
| 性能 | | | | |
| 最小回転半径(タイヤ) | m | 4.9 | 4.9 | — |
| 燃料消費率 10・15モード(国土交通省審査値) | km/ℓ | 10.2 | 10.2 | — |
| | | | | |
| エンジン | | | | |
| 型式 | | N52B25A | N52B30A | — |
| 種類 | | 直列6気筒DOHC | | |
| 総排気量 | cc | 2,496 | 2,996 | ← |
| 圧縮比:1 | | 11.0 | 10.7 | ← |
| 最高出力 | kW[ps]/rpm | 130[177]/5,800 | 195[265]/6,600 | ← |
| 最大トルク | Nm[kgm]/rpm | 230[23.5]/3,500～5,000 | 315[32.1]/2,750 | ← |
| 燃料供給装置 | | デジタル・モーター・エレクトロニクス(DME/電子燃料噴射装置) | | |
| 燃料/タンク容量 | ℓ | 無鉛プレミアムガソリン/55 | | |
| | | | | |
| 動力伝達装置 | | | | |
| クラッチ | | トルクコンバータ(ロックアップ・クラッチ付) | | |
| トランスミッション | | 電子油圧制御式6速AT | ← | ← |
| | | | | |
| 駆動装置 | | | | |
| 変速比(1速/2速/3速/4速/5速/6速/後退) | | 4.171/2.340/1.521/1.143/0.867/0.691/3.403 | ← | ← |
| 最終減速比 | | 3.909 | 3.636 | ← |
| | | | | |
| かじ取り装置 | | | | |
| ステアリング形式 | | ラック&ピニオン式、車速感应式パワー・ステアリング | | |
| | | | | |
| 緩衝装置 | | | | |
| 前輪 | | シングル・ジョイント・スプリング・ストラット式、コイルスプリング、スタビライザー | | |
| 後輪 | | セントラル・アーム式、コイルスプリング、スタビライザー | | |
| | | | | |
| 制御装置 | | | | |
| 主ブレーキ形式(前/後) | | ベンチレーテッド・ディスク/ソリッド・ディスク | ベンチレーテッド・ディスク/ベンチレーテッド・ディスク | ← |
| 制動力制御装置 | | ABS(アンチロック・ブレーキング・システム) | | |
| ブレーキ倍力装置 | | 真空倍力式 | | |
| 駐車ブレーキ形式 | | 機械式(リーディング・トレーリング) | | |
| | | | | |
| タイヤ/ホイール | | | | |
| タイヤ | | 225/50R16 | 225/45R17 | 225/45R17 |
| ホイール | | 7J×16アロイ クロススポーク・スタイリング 104 | 8J×17アロイ スタースポーク・スタイリング 200 | 8J×17アロイ スタースポーク・スタイリング 200 |

●記載の仕様、諸元は予告なく変更することがありますのでご了承ください。(この内容は2006年3月1日現在のものです)
Z4 Roadsterの記載の諸元やデータは国土交通省届出値を基にしていますので、メーカー公表値と異なる場合があります。
Z4 Coupeの記載の諸元やデータはヨーロッパ仕様車種のため、日本仕様車の場合とは異なります。

●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なりますのでそれに応じて燃料消費率が異なります。

●記載の事項および写真の著作権は、BMW AG(ドイツ)およびビー・エム・ダブリュー株式会社に帰属します。広報目的以外の無断転載を禁じます。

| | | | |
|--|---------------|--|--|
| | | Z4 Mロードスター | Z4 Mクーペ |
| | | 2ドア MT 左ノ右ハンドル | 2ドア MT 左ノ右ハンドル |
| 型式 | | ABA-BT32 | |
| | | | |
| 寸法 | | | |
| 全長×全幅×全高 | mm | 4,120×1,780×1,300 | 4,113×1,781×1,287 |
| ホイールベース | mm | 2,495 | 2,497 |
| トレッド(前) | mm | 1,485 | 1,486 |
| トレッド(後) | mm | 1,515 | 1,516 |
| | | | |
| 重量・定員 | | | |
| 車両重量 | kg | 1,430 | 1,495 |
| 車両総重量 | kg | 1,540 | |
| 定員 | 名 | 2 | |
| | | | |
| 性能 | | | |
| 最小回転半径(タイヤ) | m | 5.3 | |
| 最高速度* | km/h | 250 | |
| 0-100km/h 加速性能* | 秒 | 5.0 | |
| | | | |
| | | | |
| エンジン | | | |
| 型式 | | 326S4 | |
| 種類 | | 直列6気筒DOHC | |
| 総排気量 | cc | 3,245 | |
| 圧縮比:1 | | 11.5 | |
| 最高出力 | kW (ps) /rpm | 252 (343) /7,900 | |
| 最大トルク | Nm (kgm) /rpm | 365 (37.2) /4,900 | |
| 燃料供給装置 | | デジタル・モーター・エレクトロニクス (DME/電子燃料噴射装置) | |
| 燃料/タンク容量 | L | 無鉛プレミアムガソリン/55 | |
| | | | |
| 動力伝達装置 | | | |
| クラッチ | | 乾式単板ダイヤフラム油圧式 | |
| トランスミッション | | 6速MT | |
| | | | |
| 駆動装置 | | | |
| 変速比 (1速/2速/3速/4速/5速/6速/後退) | | 4.350/2.496/1.665/1.230/1.000/0.851/3.926 | |
| 最終減速比 | | 3,615 | |
| | | | |
| かじ取り装置 | | | |
| ステアリング形式 | | ラック&ピニオン式、回転数感应式パワー・ステアリング | |
| | | | |
| 緩衝装置 | | | |
| 前輪 | | シングル・ジョイント・スプリング・ストラット式、コイル・スプリング、スタビライザー | |
| 後輪 | | セントラル・アーム式、コイル・スプリング、スタビライザー | |
| | | | |
| 制御装置 | | | |
| 主ブレーキ形式(前/後) | | ベンチレーテッド・ディスク/ベンチレーテッド・ディスク | |
| 制動力制御装置 | | ABS (アンチロック・ブレーキング・システム) | |
| ブレーキ倍力装置 | | 真空倍力式 | |
| 駐車ブレーキ形式 | | 機械式(リーディング・トレーリング) | |
| | | | |
| タイヤ/ホイール | | | |
| タイヤ | | (フロント)225/45ZR18(リヤ)255/40ZR18 | (フロント)225/45ZR18(リヤ)255/40ZR18 |
| ホイール | | (フロント)8J x 18(リヤ)9J x 18アロイ・ホイール ダブルスポーク・スタイリング224M | (フロント)8J x 18(リヤ)9J x 18アロイ・ホイール ダブルスポーク・スタイリング224M |
| * ヨーロッパ仕様車値 (自社データ) | | | |
| Z4 M Coupの記載の諸元データはヨーロッパ仕様車値のため、日本仕様車の場合とは異なります。 | | | |

記載の仕様、諸元は予告なく変更することがありますのでご了承ください。(この内容は2006年4月1日現在のものです。)

Z4 M Roadsteの記載の諸元やデータは国土交通省届出値を基にしていますので、メーカー公表値と異なる場合があります。

Z4 M Coupの記載の諸元やデータはヨーロッパ仕様車値のため、日本仕様車の場合とは異なります。

燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なりますのでそれに応じて燃料消費率が異なります。

記載の事項および写真の著作権は、BMW AG(ドイツ)およびビー・エム・ダブリュ株式会社に帰属します。広報目的以外での無断転載を禁じます。