

ニューBMW 3 シリーズ・クーペ 目次



本プレスキットの内容は、ドイツ国内市場向け(2006 年 6 月現在)の仕様を基準として記載されており、その他の市場においては仕様、標準装備品、オプション設定などが異なる場合があります。本プレスキットでは、車体寸法、エンジン出力などは BMW AG 発表のデータとなるため、日本仕様とは異なる場合があります。なお、仕様は随時変更される可能性がありますので予めご了承ください。

1. ニューBMW 3 シリーズ・クーペ (ショート・バージョン)	3
2. コンセプト: スポーティなルックス、駆けぬける歓び、独自のスタイル	13
3. デザイン: 印象的、躍動感、独自性	16
4. パワー・ユニット: 完璧な運動性能と洗練された走り	21
5. オートマチック・トランスミッション: 躍動感あふれる駆けぬける歓びをもたらす高精度かつ素早いレスポンス	28
6. シャシーおよびサスペンション: パワーをパフォーマンスに変換	32
7. 四輪駆動システム: クーペのための BMW xDrive: 運動性能と安全性の完璧な組合せ	36
8. ボディシェルおよび安全性: 頑丈でしかも軽量	40
9. 照明コンセプト: 視界および視認性を向上する卓越した革新性	44
10. 装備品: ドライバーのためにテラーメイド	47
11. 生産: 品質、柔軟性、そして環境への配慮	52
12. 歴史: 常に特別なクルマを目指して-BMW のクーペ	55
13. エクステリアおよびインテリア寸法	61

1. ニューBMW 3 シリーズ・クーペ: (ショート・バージョン)



典型的 BMW でありながら、BMW 3 シリーズのなかでは極めて特別なクルマ。
それはニューBMW 3 シリーズ・クーペです。BMW は長きにわたる伝統を受け継ぐ、真に卓越した 2 ドア・アスリートを導入します。そして大きな関心を集めるこのセグメントに新たな基準を確立します。

BMW 3 シリーズのセダン、ツーリングに続いてクーペが設定されるのは、これで 3 度目となります。今回のニュー3 シリーズ・クーペには、これまで以上に違いと独自性が明確に表現されています。ボディの隅々まで行き渡るスポーティで伸びやかなラインは、誰の目にも、目にしたときから特別な個性を伝えます。

この新しいクーペは、エンジン・ルームの中にも BMW ならではの高い基準が詰め込まれています。このモデルに搭載される 3 リッター直列 6 気筒エンジンには、ツイン・ターボチャージャー、ハイプレシジョン・ダイレクト・インジェクション (高精度直接燃料噴射装置)、オール・アルミ製クランクケースが新たに採用されています。最高出力 225kW (306ps) のこの新しいエンジンは、BMW 335i クーペに真の卓越した性能と優れた燃費性能をもたらしました。BMW 3 シリーズ・クーペには、この他にも、導入と同時にガソリン・エンジンとディーゼル・エンジンが 2 種類ずつ用意されます。

後輪駆動方式、最適化された重量、バランスの取れた軸荷重配分、セグメント中で最も洗練されたサスペンション。欠かすことのできないこれらの要素によって、本物の魅力に溢れる走りをご確かなものにしています。その上、ニュー3 シリーズ・クーペには、インテリジェント四輪駆動システム、「xDrive」も装備可能になります。

BMW 3 シリーズをひと目見るだけで、個性的なスタイル、キャラクター、駆けぬける喜びが伝わってきます。同じ 3 シリーズであっても、セダンやツーリングと 2 ドア・モデルは明らかに違います。B ピラーより後ろのセクションが違っただけでなく、フロント・セクションやインテリアにも外観上の独自性を見ることができます。

それと同時に、ニュー3 シリーズ・クーペはセグメントにおいて、比類のない、高水準の俊敏性と運動性能を提供するモデルです。トップ・モデルだけに卓越したハンドリングや高性能が与えられるクルマでもありません。ニュー3 シリーズ・クーペは、操縦性やそのパフォーマンスのみの魅力で、ドライバーにアクティブな走りを求めます。その走りによって、スポーティなキャラクターとスタイリッシュなルックスはひとつになります。デザインの随所からパワーとダイナミズムが湧き出る一方で、全体のルックスは洗練されたスタイルとエレガンスに満ちています。

パワー・ドームからリア・エンドまで、個性にあふれたデザイン

クーペ独自のルックスは、サイド・セクションに表現されています。このためにニュー3 シリーズ・クーペは、フロントのショート・オーバーハング、ロング・ホイールベース、後方へ大きく寄せられたパッセンジャー・コンパートメント、低く傾いた A ピラーと低いサイド・ウィンドウ、リアに向けて内側へ緩やかに流れるルーフ・ラインを採り入れ、独特のシルエットを生み出しています。大きく膨らんだホイール・アーチはパワーとパフォーマンスを示す独特のルックスを作り出し、ショルダー・ライン、キャラクター・ライン、サイド・シル・ラインの流れはこのクルマの伸び伸びとした躍動感と優美な外観を強調しています。

フロント・ホイール・アーチの上端からドア・ハンドルを経てリア・セクションへと続くキャラクター・ラインは、ショルダー・ラインと同様に、ボディの長さを強調し、優美さを引き立てています。後方に向けて側面を伸びやかに上昇する独特なサイド・シル・ラインは、光の反射を巧みに演出しながら前後のエア・ダムをつなぎ、独自性を強調します。

さまざまな表情を見せる曲面と複数のラインによる相互作用によって、デザイナーはこのモデルのサイド・セクションに躍動的なスタイルと個性を表現しました。例えばキャラクター・ラインは、リア・ホイール・アーチを超えて上昇しながら外へ広がるようにデザインされており、これが張り詰めた緊張感と高揚感をもたらします。

こうした三次元的な効果によって、見る人の視線はエンジン・パワーが運動性能へと姿を変えるリア・アクスル周りに引き寄せられます。またキャラクター・ラインとサイド・シル・ラインは、それぞれフロントに向かって楕円状にカーブを描くデザインになっています。特に斜め横から見ると、これらのラインによって前に進む躍動感が強調されていることがはっきりとわかります。

コロナ・リング付きバイ・キセノン・ヘッドライトを標準装備

フロント・エアダムやヘッドライト・ユニット、エンジン・フードのデザインもまったく新しくユニークなスタイルに生まれ変わりました。前から見ると、低くワイドで、スポーティなキャラクターを強調するデザインです。エンジン・フードには、A ピラーの根元からキドニー・グリル外側にかけて、パワー・ドームと呼ばれるラインが走ります。エンジン・フードの下の高い位置に、片側 2 灯式の丸型ヘッドライトが装着されています。このヘッドライトは上部が切り取られたようにデザインされており、あふれる自信とともに走りにすべてを注ぎ込む「表情」を作り出しています。

ニュー3 シリーズ・クーペには、昼間走行用として着想・設計されたコロナ・リングを内蔵するバイ・キセノン・ヘッドライトが標準装備されています。印象的な光のリングによって、二つの効果が生み出されます。ひとつは周囲に明確に存在を示す効果、もうひとつは見る人に向けてこのクルマが BMW であることを伝える効果です。

発光ダイオード(LED)を使ったライト・ロッドのテール・ライトも、誰の目にも明らかなスタイルと印象をニュー3 シリーズ・クーペに与えています。車両のサイドからリアにかけてスムーズに組み込まれたこのユニットは 2 分割式になっていて、トランク・リッドにも組み込まれています。リア・セクション全体のデザインも低くワイドな印象で、滑らかに伸びた水平なラインによって特徴付けられています。これらの要素と幅広のトレッドの相互作用によって、後方から見たときにもこのクルマの生まれ持ったスポーツ性能や印象を強調しています。

ニュー3 シリーズ・クーペの独自性あるデザインには、全てにわたるディテールが貢献しています。例えばドア・ミラーの形状はクーペ専用にデザインされたもので、サイド・ラインをイメージさせるものです。サイド・ウィンドウ・フレームのデザインも典型的な BMW のものですが、他のモデルとは明らかな違いがあります。C ピラー下部には、有名な「ホフマイスター・キック」があらわれており、独特のアングルでショルダー・ラインにつながり、フロントへと伸びています。この滑らかに連続する一体感の効果を強調するため、サイド・ウィンドウ周りのクロム・トリムは初めて一体成形となり、このクーペのもつ洗練されたスタイルと価値を裏付ける優れた特徴を際立たせています。

インテリアに込められた気品ある躍動感

ニュー3 シリーズ・クーペのボディにみなぎる躍動感と特別な雰囲気は、室内のあらゆるところにも受け継がれています。インテリアはパワフルな造形美と流れるようなラインによって占められ、起伏ある形状とさまざまな面が互いに溶け込んでいます。本格的な 4 人乗りとして設計されたニュー3 シリーズ・クーペは、洗練された環境で速さを楽しむための完ぺきなクルマです。リアには独立型のシートが 2 座席装備され、その中央には前席の 2 つのシートを隔てるセンター・コンソールが延びてきており、内部に小物入れが用意されています。

ダッシュボードとサイド・パネルを水平に走るラインは、室内の広々とした印象をさらに強調します。メーター・パネルはドライバー指向のデザインになっており、サイド・パネルのアーム・レストはダッシュボードからリア・シートのバックレストにかけて、滑らかなラインを描いています。

室内に漂うこの独特の雰囲気は、ドア・トリムとサイド・パネルにオプション装備可能な照明機能によって完成します。このライトはトリム上部にライン状に組み込まれたダウンライトで、室内とサイド・パネル周辺を暖かな間接照明で照らし出します。ドア・オープナーやシフト・レバーなど、ドライバーや乗員が頻繁に操作するスイッチ類には、上品なメタリック調仕上げが施されています。インテリアをカスタマイズするため、ニュー3 シリーズ・クーペには内装、ルーフ・ライナー、トリム・パネルに独自の配色を用意しています。

エフィシエント・ダイナミクスを実現する直列 6 気筒エンジン

ニュー3 シリーズ・クーペには、ガソリン・エンジンが 3 種類とディーゼル・エンジンが 2 種類用意されます。もちろん BMW の典型である直列 6 気筒エンジンを縦置きし、後輪を駆動する伝統的な駆動コンセプトを選びました。しかしエンジン・フードの下には、目を見張るような画期的技術が満載されています。

その一例が、ニュー3 シリーズ・クーペに初めて搭載されるハイプレシジョン・インジェクションとオール・アルミ製クランクケースを採用した 3 リッター直列 6 気筒ツイン・ターボ・エンジンです。実績ある自然吸気式 6 気筒エンジンをベースとした最高出力 225 kW (306 ps) のこのパワー・ユニットは、エンジン開発の分野に新たな時代を切り開くものです。BMW としては初めて、6 気筒エンジンが本来持っている長所に過給効果をもたらす 2 基のターボ・チャージャーと第 2 世代の直接噴射技術を組み合わせ、燃費性能に大きなメリットをもたらすことができました。

こうした組合せの結果、明らかにエフィシエント・ダイナミクスの効果によるスリリングな走りを獲得しました。

335i クーペに搭載されるエンジンは、わずか 1,300 rpm で 400 Nm もの最大トルクを発生させます。従来型のターボ・エンジンよりも、自然なパワーとパフォーマンスを発揮し、7,000 rpm まで滑らかに衰えることなく吹け上がります。このパワーとパフォーマンスは、オンロードでの目を見張るほどの加速性能となって表れます。たとえば 0 - 100 km/h 加速タイムは 5.5 秒です。最高速度は 250km/h に制限されています。

このような卓越したパワーとパフォーマンスにもかかわらず、直列 6 気筒エンジン搭載モデル中最高性能を誇るこの新型エンジンは、極めて優れた経済性も併せて提供します。335i クーペの燃料消費量は、EU サイクルによる複合サイクルで 100 km 走行あたり 9.5 リッター (無鉛プレミアム・ガソリンを使用) です。こうした高い効率性の要因のひとつがエンジン全体の軽さです。6 気筒ツイン・ターボ・エンジンの重量は、同じレベルの出力を発生させる 8 気筒エンジンと比較して約 70 kg も軽く設計されています。もうひとつの要素はハイプレシジョン・インジェクションです。この組合せによって、燃費面において比類のない経済性を実現することができました。

シリンダー・ヘッドに組み込まれたバルブ間の中央にはピエゾ・インジェクターが装備されます。このインジェクターは、あらゆる作動条件下において正確な量の燃料を噴射し、日常走行においても優れた燃費性能と高い効率性を実現します。

最適化された重量、さらなるパワー

ニュー3 シリーズ・クーペには、導入と同時に 2 種類の自然吸気エンジンも用意されます。いずれも出力、重量、燃費性能の最適なバランスを実現しています。330i クーペに搭載されるエンジンは最高出力 200kW (272 ps)、最大トルク 315Nm を誇り、0-100km/h 加速では 6.1 秒を記録します。最高速度は 335i クーペと同様 250km/h に制限されています。

3 リッター自然吸気エンジンには、この優れた性能と卓越した洗練性に、従来をはるかにしのぐ水準の効率性が一体化されています。EU サイクルによる平均燃料消費量は 100 km 走行あたりわずか 8.8 リッターで、ニュー 330i クーペの燃費性能は先代モデルよりも約 12 %向上しました。

クランクケース、ベッドプレート、シリンダー・ヘッド・カバーの素材にマグネシウムを採用、さらに軽量クランクシャフトを組み込んでエンジンを大幅に軽量化しました。また、無段階可変バルブ・リフト機構「バルブトロニック」を装備したことによって、燃費性能も向上しています。

こうした改良は、2.5 リッター直列 6 気筒エンジンにも加えられています。ニュー 325i クーペに搭載されるエンジンは、最高出力 160kW(218ps)、最大トルク 250Nm を発生し、同様に卓越したオンロード性能を発揮します。0-100km/h 加速性能は 6.9 秒、最高速度は 247 km/h です。EU サイクルによる平均燃費は 100 km 走行あたり 8.4 リッターで、同じ性能クラスにおいて傑出した効率の良さを実現しています。

クーペに搭載されるディーゼル・エンジン - これまで以上の魅力

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、魅力的な選択肢としてディーゼル・エンジンも用意されます。ニューBMW 335d クーペおよび 330d クーペには、それぞれに卓越したパワー・ユニットが搭載されます。パワーと経済性を両立させただけでなく、当然のことながらディーゼル微粒子フィルターを標準装備しています。

特に 335d クーペは、性能や経済性、環境面で最高の性能を提供します。世界で最も優れた動力性能を誇る 6 気筒ディーゼル・エンジンは、このセグメントで唯一といえるパワーとパフォーマンスを発揮します。可変式ツイン・ターボチャージャーを装備した 3 リッター直列 6 気筒ディーゼル・エンジンは、最高出力 210 kW(286ps)、最大トルクは実に 580 Nm にも達します。最高出力には 4,400 rpm で達し、5,000rpm までスムーズに吹け上がります。

スムーズで衰えることのないパワーは、躍動感あふれる加速性能をもたらします。ニューBMW 335d クーペは、0 - 100km/h 加速をわずか 6.1 秒というタイムで駆けぬけます。また、最高速度はリミッターにより 250km/h に制限されます。しかもこの BMW で最もパワフルな 6 気筒ディーゼル・エンジンは燃費性能にも優れ、EU サイクルによる燃料消費量は 100 km 走行あたりわずか 7.5 リッターです。

その結果このエンジンも大きなメリットを提供することができ、BMW の理念である「エフィシエント・ダイナミクス」を色濃く打ち出すものとなりました。

このメリットに貢献した技術のひとつが可変ツイン・ターボチャージャーによる 2 段階式過給です。これはエンジン低回転域で小型のターボ・チャージャーが作動し、高回転域では大型のタービンが作動します。もうひとつの技術は、混合気を素早く精密に供給することを目指してピエゾ・インジェクターを採用した第 3 世代のコモンレール式燃料噴射装置です。

ニューBMW 335d クーペのディーゼル・エンジンには、もうひとつ大きな特徴があります。それはこの性能クラスで初となるオール・アルミ製エンジンです。エンジン本体は 208 kg まで軽量化され、俊敏性とトータルの経済性の面で大きなメリットをもたらしました。

もうひとつの 3 リッター直列 6 気筒ディーゼル・エンジンは最高出力 170 kW(231ps)を発生し、スポーティな 2 シーター・モデルにふさわしい性能を提供します。最大トルクは 500 Nm で、いかなる条件でもダイナミックな駆けぬける歓びに必要な高水準のパワーとパフォーマンスを発揮します。0 - 100 km/h 加速タイムは 6.6 秒で、最高速度 250 km/h という数値を見てもわかるように、このディーゼル・エンジンのスポーティなキャラクターを印象深く証明します。

ニューBMW 330d クーペに搭載されるこのエンジンには、新開発の可変ターボ・チャージャーと最新世代のコモンレール式燃料噴射装置が組み合わされています。これによって EU サイクルによる平均燃料消費量は 100 km 走行あたりわずか 6.5 リッターに抑えられ、経済性の面でも新たな次元を切り開きました。

スポーツ・ドライバーのためのマニュアル・トランスミッションと オートマチック・トランスミッション

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには 6 速マニュアル・トランスミッションが標準搭載され、それに代わるシステムとして素早いレスポンスを発揮するオートマチック・トランスミッションも用意されています。ニュー335d クーペの場合は、オートマチックが標準搭載されます。この新開発の 6 速オートマチック・トランスミッションは、高効率ハイドロリック・ユニット、新型トルク・コンバーター、極めて効率の高いソフトウェアを採用し、あらゆるエンジン回転域で素早くダイナミックな加速を可能にします。シフト・チェンジ時の反応速度はわずか 10 分の 1 秒で、この時間内に複数のギアをジャンプして変速することもできます。

このオートマチック・トランスミッションは、その時点で最も適正なギアを選択し、スムーズで安定した速度で走ることにより燃費性能も向上させています。また、マニュアル・シフト機能も内蔵されています。この機能は、ステアリングに組み込まれたパドル・スイッチを操作して行います。マニュアル操作でシフト・チェンジをすれば、躍動感あふれるスポーツ走行を体験できます。

最高の精度を目指した最先端のサスペンション

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、エンジンの持つ純粋なパワーと、そのパワーを路面へ伝えるための優れたトランスミッションを組み合わせています。またエンジンをフロントに搭載し後輪を駆動する標準駆動方式によって、走行条件や走行速度に関係なく最高の俊敏性、方向安定性、安全性の高いハンドリングを確保しています。さらにほとんどのパーツにアルミ製部品を使用し、スプリング・ストラットで強化されたダブルジョイント・タイバー・アクスルをフロントに装備し、リアには 5 リンク・アクスルを装備したニューBMW 3 シリーズ・クーペは、このクラスで最先端のサスペンションが採用されています。低い重心、最適な前後軸荷重配分、専用にセッティングされたダンパーも、この 2 ドア・高性能モデルに相応しい走りのクオリティをもたらしています。

ラック&ピニオン式油圧パワー・ステアリングは高い精度を誇ると同時に、路面の状況を的確にドライバーへフィードバックする能力を備えています。さらに後輪駆動方式を採用しているため、エンジンの駆動力がハンドリングに影響を及ぼすこともありません。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、このモデル専用に設計されたアクティブ・ステアリングがオプション設定されています。走行状況に応じてステアリング操作に必要な力を最小限に抑えることができる他、高速走行中には正しい走行ラインを正確に保つことができます。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、17 インチ・ホイールの装着を前提にした大径ディスク付きの高性能ブレーキ・システムが標準装備されています。このブレーキ・システムの特徴は、卓越した制動力、フェード現象を起こさない品質の高さ、摩耗を最小限に抑えている点です。また、ブレーキ・パッドの状況を常時監視し、必要に応じて摩耗を警告するため BMW が自動車メーカーとして世界で初めて採用したブレーキ・パッド摩耗インジケーターも装備されています。

さらなる安全性と運動性能のため強化された DSC

高効率ブレーキ・システムは、特定の目的のために開発された画期的機能を持つダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)の支援を受けます。最新世代の DSC には、ABS 制御機能だけでなく、滑りやすい路面を走行しているときにホイールごとにブレーキをかけ安定した姿勢を維持させる機能、ブレーキの過熱によって制動力が低下したときに補正する機能も備えています。ドライ・ブレーキング機能は、濡れた路面でも最適な制動力を確保するために貢献します。ブレーキ・スタンバイ機能は必要に応じて急ブレーキをかける際に備えるための機能です。ダイナミック・ブレーキ・コントロール(DBC)は、特に強い制動力が必要な状況でブレーキ圧を最大まで高めます。コーナリング・ブレーキ・コントロール(CBC)は、コーナリング中のブレーキングで横滑りやスピンが起ころうなときに作動します。またオプションのアクティブ・ステアリングを装備した場合、摩擦係数の異なる路面を走行しているときに DSC と連動して素早く精密にステアリングを制御し、必要に応じて車両の安定性を確保します。

荒れた路面や滑りやすい路面では、統合されているオートマチック・スタビリティ・コントロール(ASC)が最適なトラクションを維持します。またダイナミック・トラクション・コントロール(DTC)は、ホイールごとにブレーキを作動させるための DSC の限界値を引き上げます。これによって、ぬかるんだ雪道でも駆動輪をわずかに空転させながら、スムーズに加速させることができます。

さらに DTC は、駆動輪を空転させながら走るようなスポーティでアクティブな走りを楽しむ上でも役立ちます。コーナリング中に車両の姿勢をコントロールしながらドリフトさせることも可能になります。ニューBMW 3 シリーズ・クーペのドライバーが、自分の意志で DSC を作動解除することもできます。

3 シリーズ・クーペ専用インテリジェント 4WD システム「xDrive」

ニューBMW 3 シリーズ・クーペに初めて、BMW 独自のインテリジェント四輪駆動システム「xDrive」を用意しました。標準駆動（後輪駆動）のパワートレインに代わるこのシステムは、荒れた路面や滑りやすい路面でも最適なトラクションと走行安定性を提供するものです。エンジンのパワーは電子制御によって前後のアクスルに配分され、摩擦係数の低い路面でも最適なパワーを伝達するだけでなく、アンダーステアやオーバーステアの挙動に対しても適切に反応することで運動性能を強化します。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、17 インチ・アロイ・ホイールとランフラット・タイヤ（225/45 R17）が標準装備されます。その他にタイヤ空気圧を常時監視し、適正空気圧値よりも 30 %以上低下するとドライバーに警告するタイヤ・プレッシャー・コントロール（TPC）も装備されます。

最先端のボディ構造：より軽く、より安全に

画期的な素材と定評ある素材を巧みに組み合わせ、最新の製造技術を利用して、軽さと剛性に優れたニューBMW 3 シリーズ・クーペのボディシェルを作り上げました。このボディシェルはセダンよりも約 10 kg 軽量化されています。また運動性能を強化するため、クーペのサイド・パネルには最新のプラスチック素材を使用し、フロント・エンドの重量を最適化しています。このプラスチック製サイド・パネルは従来のスチール製よりも約 50 %軽量化されています。

この新たな素材が開発されたことで、生産工程はより簡略化されました。新型フロント・サイド・パネルは従来のプラスチック製コンポーネントとは異なり、個別に塗装する必要がなく、塗装を行った後で組み立てる作業も不要になりました。また熱に対する形状安定性に優れ、熱膨張や吸湿性も最適化されているため、ボディシェルと一体で通常の塗装処理を行うことが可能となりました。塗装仕上げされた完成車のサイド・パネルは、今までのスチール製と比較しても外観上の違いは見られません。

そのほかのスチール製コンポーネントにも、新しい生産方法が導入されました。この新型クーペの場合、初めて B ピラーの補強に温間成形によって製作された超高張力鋼管を採用しています。このチューブと、ドア、シート、左右 A ピラーの間に位置するダッシュボード・バルクヘッドの組み合わせにより、キャビンの変形を最小限に抑えます。

もうひとつの補強策は、側面衝突の衝撃をフロア・パネル経由で車両の反対側に伝える機能です。またバルクヘッドを支える補強材には、非常に強い強度を備える画期的な多層鋼を採用しています。

車両のフロント部分に設けられた変形ゾーンは、前面衝突の際に最大限乗員を保護する機能を果たします。前後方向に設置されたサポート・バーや補強材、トランク・ルームのフロアやリア・パネル、サイド・パネルに使用された強化パネルは、後面衝突時の衝撃による影響を最小限まで抑えます。

オールラウンドな乗員保護性能

負荷を受ける構造部とクラッシュ・ボックス、変形ゾーンは、適切な寸法で精密に設計されたもので、衝撃から乗員の居住空間を効果的に保護します。室内においては、ひとつのセーフティ・ユニットによって集中制御される乗員拘束機能や各種安全機能が、乗員一人一人の安全を守ります。前席エアバッグ、腰部および胸部保護用サイド・エアバッグ、カーテン式ヘッド・エアバッグ、ベルト・ラッチ・テンショナー、ベルト・フォース・リミッターは、衝突の状況や強さに応じてセンサー制御のセーフティ・エレクトロニクスによって作動します。

夜間走行の安全性を確保するため、ニューBMW 3 シリーズ・クーペにはバイ・キセノン・ヘッドライトが標準装備されています。このシステムには、アダプティブ・ヘッドライトとコーナリング・ライト機能をオプションで追加することができます。テール・ライトには印象的なデザインのライト・ロッドが組み込まれており、夜間の高い安全性を提供します。2 段階点灯式アダプティブ・ブレーキ・ライトは、後方からの追突を予防するためのシステムです。アダプティブ・ブレーキ・ライトは、ドライバーが急ブレーキをかけるとブレーキ・ランプが通常よりも明るく、広い範囲で点灯し、後続車のドライバーにブレーキングを促します。

4 人乗りで広い空間を持つインテリア

エンジンのパワーとダイナミックな特性によって、ニューBMW 3 シリーズ・クーペは特にスポーティでアクティブな走りを好むドライバーにアピールします。

このクルマがもたらす駆けぬける喜びは、ドライバーだけでなく同乗者にとっても素晴らしい体験であるはずです。ニューBMW 3 シリーズ・クーペは、真の 4 シーターとして設計・開発され、すべてのシートでくつろぎながら走りを楽しむための理想的な条件を整えています。

センター・コンソールをリア側にも延長したため後席のシートは分割され、2 つの独立したシートになっています。また低いシート・ポジション設計であるためヘッドルームは広く、動きの自由度も増しています。フロント・シートにはコンフォート・エントリー機能が組み込まれており、簡単に後席へ乗り込むことができます。バックレストのロック解除レバーは、人間工学上最も適切な位置としてバックレスト外側の最上部に配置されています。

トランク容量はセグメント中で最も大きく、440 リッター (335i は 430 リッター) を確保しています。ドア・トリムに組み込まれている折畳み式収納ボックスも十分な広さを備えています。この収納ボックスはニューBMW 3 シリーズ・クーペに初めて採用された特殊な装備で、所持品を車外から見えないように収納でき、ドライバーや同乗者のプライバシーを守ることができます。

さらなる快適さのための画期的な技術: オートマチック・シートベルト・ハンドオーバー

前席のシートは長距離走行で優れた快適性を提供するとともに、ワインディング・ロードや強い横加速度の作用するコーナーでは乗員の身体を左右からの確に支えます。新開発のオートマチック・シートベルト・ハンドオーバーは、ドライバーと助手席の乗員にシートベルトを文字通り「手渡す」ことで、着用を促す装備です。ドライバーがドアを開め、ステアリング脇のイグニッション・スイッチにリモコン・キーを差し込むと作動します。ベルト本体が後方に離れた B ピラーに収納されるのは、クーペ・スタイルの典型です。ベルト・ハンドオーバー・ユニットは、シート着座センサーの機能を利用して作動します。したがって、助手席側ユニットは助手席に乗員が座っている場合に限り作動します。このユニットは使用しないときにはサイド・パネルへ収納されるため、インテリア全体の調和を損なうこともありません。

ドア・オープナー・ハンドル、グラブ・ハンドル、シフト・レバー・カバー、吹き出し口グリルのアジャスター、標準装備される本革巻きスポーツ・ステアリングのトリム・リングには、いずれもパール・グレーのクローム仕上げが施されています。このカラーはニューBMW 3 シリーズ・クーペのために専用開発されたもので、スターター・スイッチのトリム・リングにも使われています。

ガソリン・エンジンまたはディーゼル・エンジンのどちらを搭載している場合でも、ドライバーはエンジンを始動させるときにこのスイッチを押す必要があります。コックピットのデザインも、ニューBMW 3 シリーズ・クーペのスポーティでドライバー志向のキャラクターを引き立てます。ドライバーの目にまず映るものは、スピードメーターとタコメーターです。335i クーペの場合、目盛りはそれぞれ 280 km/h、8,000 rpm まで刻まれています(その他のモデルでは 260 km/h、7,500 rpm)。

個性的で他にはない装備

安全性に関連する装備や快適性に関連する装備が数多く組み込まれたニューBMW 3 シリーズ・クーペは、ほんのわずかな距離を走るだけで驚くほど楽しい体験ができるモデルです。個性化のために用意された無数のオプションは、自分だけの一台を作り上げる可能性をドライバーに提供します。充実した標準装備品をさらに補うため、ニューBMW 3 シリーズ・クーペにはハイテク・オーディオ・システムやナビゲーション・システム、テレマチック・サービスのための装備が用意されています。またラグジャリー・パフォーマンス・カーのために厳しい基準に基づいて開発された各種装備品も選ぶことができ、セグメント中でも高い評価を獲得しつつあります。これらの装備品も、ニューBMW 3 シリーズ・クーペの独自のキャラクターを際立たせるために貢献します。



2. コンセプト： スポーティなルックス、 駆けぬける歓び、独自のスタイル

- スポーティで優雅なたたずまいを見せる独自のボディ・デザイン
- 優れた動力性能と魅力的なテクノロジー：
 新型 6 気筒ツイン・ターボ・エンジン
- 4 人乗り、選び抜かれた装備品、ドライバー志向のcockpit

ニューBMW 3 シリーズ・クーペは目にしたときから人々を魅了し、納得させるクルマです。長く乗り続けたとしても、その魅力が色あせることはありません。ドライブトレインには優れた性能と驚くほどの効率性が融合されており、突出したエンジン・パワーと優れたシャシーおよびサスペンションが組み合わされて、安全かつスポーティな運動性能を発揮します。ニューBMW 3 シリーズ・クーペは、あらゆる面において駆けぬける歓びを体験できる理想的な条件を備えているのです。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペは、独自のクラス、スタイル、ポジションを与えられているクルマであることがひと目でわかります。ひとつひとつの細部に目を注ぐと、それがさらに確信できます。基本的なデザインやフロントからリアへの流れるようなラインに加え、インテリアに漂う独特の雰囲気やドア・ミラーのデザインも、このクーペのためだけに開発されたものばかりです。こうしたデザイン面での特徴は、このエレガントな 4 シーター・モデルのキャラクターと同様、他のクルマでは得られないものです。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペは比類のない駆けぬける歓びとエレガントさ、見まごうことのないデザインを兼ね備え、上品でありながら確固たる自信を表現したモデルです。

スリリングに魅了するダイナミック・パフォーマンス

ニューBMW 3 シリーズ・クーペのトップ・モデルに搭載されるエンジンは、独特の感覚と魅力にあふれた体験をもたらします。BMW 335i クーペに搭載されるターボ過給式ガソリン・エンジンは、BMW が長い沈黙を経て導入した誇るべきパワー・ユニットです。ツイン・ターボチャージャー、ハイプレシジョン・インジェクション、オール・アルミ製クランクケースを採用した世界初のこの直列 6 気筒エンジンは、まさにこのクルマと同様、比類ない性能を誇るパワー・ユニットです。

最高出力 225 kW (306 ps)を発揮するこのエンジンは、数多くの特徴をこれまでにない組み合わせで発揮するユニークなパワー・ユニットです。スムーズな作動と素早いレスポンスは、BMW 製直列 6 気筒エンジンの典型的な特徴です。しかしこれと同時にクラス最高の軽さを備えています。従来型ターボ・エンジンと比較して、出力の発生も自然で、7,100rpm までダイナミックに回ります。

さらに、このエンジンに装備されるハイプレシジョン・フューエル・インジェクションによって、BMW のストレート・シックスの中でも最高性能を誇る燃費を実現しました。第 2 世代のこの直噴システムは、燃料の充填量を精密に制御することで、ニュー 335i クーペにトップクラスの効率の良さをもたらしました。

ニュー 3 シリーズ・クーペには、この新しいパワー・ユニットの持つ特質のすべてを、誰もが納得できる形で引き出すためのあらゆる手法を採り入れています。エンジン本体と同じく、このクルマは多くの特徴をドライバーに提供し、躍動感あふれる走りに対するこれまでにないほどの情熱を喚起します。卓越した性能と優れた効率性、洗練された走りの融合、つまり傑出した運動性能と洗練された美しさ、高い品質を完ぺきなまでに融合させたモデルを完成させたのです。

自分を大切にする人のために仕立てられたクルマ

クーペは BMW にとって長きにわたる伝統といえます。1930 年代の初め、今では伝説のクルマとなった 2 ドア・モデル BMW 327 を発表しました。スポーティな 2 ドア・グランド・ツアラーとして固定式ルーフを備えたこのモデルは、その後高い評価を獲得しました。優れた特徴を数多く備えた 327 に贈られた高い評価は、BMW の全てのクーペ・モデルの特徴である長いフロント・ノーズとリアへ向けてなだらかな曲線を描くルーフという形で現在のクーペにも受け継がれています。

生粋のスポーツ・カーとは異なり、典型的なクーペ・モデルは 2 人以上の乗員を収容するための広い空間や、多くの荷物を積み込むことのできる十分な容量のトランクとともに、ドライバーと同乗者が求めるあらゆる装備を提供します。本来「クーペ」とはリア・セクションを切り離したタイプのボディに使われる名称です。しかし実際にこの名称が使われるときには、さらに多くの意味が込められます。理想のクーペとは、自分を大切にする人のためだけに仕立てられたクルマです。ニュー BMW 3 シリーズ・クーペは、まさにうってつけの一台です。オプションとして用意された多彩なカラー、インテリア装備品、室内装飾品によって、1,167 通りの組み合わせが可能となります。これは高い価値を理解でき、自分を大切に考えるドライバーのための素材なのです。

さらなる運動性能への道を切り開くクーペ

快適な 2+2 シーターとして設計・開発されたニュー BMW 3 シリーズ・クーペは、BMW のスポーティ・グランド・ツアラー路線を受け継ぐクルマです。

リア・シートはセンター・コンソールによって分割されており、後席の乗員も豊富に用意された快適装備品や高品質インテリアのすべてを満喫できます。

しかし、あえて言うまでもなく最も多くの魅力を備えているのは、セダンやツーリング以上にドライバーに配慮して仕立てられた運転席です。スイッチ類の位置からメーター配置に至るまで、ダッシュボード全体がこのクルマに乗る人すべてに最高の駆けぬける喜びを提供するために貢献します。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペにハイプレシジョン・インジェクション装備のツイン・ターボ・エンジンを搭載することは、もうひとつの伝統を受け継ぐことでもあります。これはBMW がいつの時代にあっても、クーペ・モデルの開発を運動性能の新次元を切り開くための大きな推進力として考えてきたことによります。このためパワフルなエンジンや新たなサスペンション・システムは、決まって BMW のクーペ・モデルから誕生します。そしてニューBMW 3 シリーズ・クーペの場合も、画期的なツイン・ターボチャージャーを搭載することでこの戦略を見事に受け継いでいます。

クーペに乗る - こだわりの選択

ニューBMW 3 シリーズ・クーペは、スポーティでアクティブな走りを好むと同時に、スタイリッシュでありながら高い品質にこだわり、洗練された外観を日常の走りで楽しむことに価値を感じるドライバーのためのクルマです。新たに BMW 3 シリーズに加わった 2 ドア・モデルには、こうした価値を備える装備品が数多く盛り込まれています。セダンやツーリング、カブリオレ、スポーツ・アクティビティ・ビークルのいずれでも体験できない独自性の基準が確立されています。クーペを選ぶドライバーは、自らのクルマに求める装備に対して明確な考え方を持っていることが、市場分析の結果からも明らかになっています。こうしたドライバーは、意識的にクーペ・モデルを選びます。ダイナミックな性能と優れた機能性、魅力的な美しさ、個性的なスタイルという自らのこだわる要素のすべてを内包するクルマはクーペ以外にありえません。

伝統的な車両コンセプトを現代的に解釈した一台として、ニューBMW 3 シリーズ・クーペは特に次の点を強調します。それはまさに特別ユニークな一台であるということです。セダンとは違った独特のデザインを持つこのクルマは、先代モデル以上に傑出しています。そして運動性能の新たな次元を、これまでよりもいっそう印象深くドライバーに実感させます。そうした中でこのクルマはアクティブなイメージとデザインの質の高さを洗練された手法で融合し、セグメントの中でもユニークなパフォーマンス・カーとして傑出した地位を占めることになります。

3. デザイン: 印象的、躍動感、独自性



- 古典的なクーペの風貌、革新的なデザイン
- BMW の確固たる独自性を表現した、見紛う事なきルックス
- 細部にまで込められた個性的なデザイン

技術的には密接な共通点を持ちながらも、ニューBMW 3 シリーズ・クーペはこれまで以上にセダンやツーリングとは違った独特のデザインになっています。この新しい2ドア・モデルはどのような角度や視点から見ても、真の BMW として傑出しているばかりでなく、あらゆる点で個性を大切にしたクルマです。ボディのデザインに高慢さの要素は見あたりませんが、前向きなスタイルとキャラクターが印象に残ります。このモデルは、全体的に滑らかで調和のとれたデザインの外観を持ち、ディテールにも完ぺきなバランスと成熟がうかがえます。つまりニューBMW 3 シリーズ・クーペは、パワフルなエレガンスというものを、最も現代的な形で表現したクルマだといえます。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペは、エンジン・フードが長く、ホイール・ベースも同様に長くダイナミックにデザインされています。またキャビン部分は後方に配置され、フロントのオーバー・ハングも短くなっています。こうしたデザインによって、ダイナミズムという方向性を明確に表現しています。

完ぺきなバランスのボディと均整のとれたプロポーションによって、スポーティなキャラクターに優美さと軽やかさが一体化されています。エンジン・フードから低く傾けられた A ピラーまでのライン、リア・エンドへ向け低く優美(エレガント)に流れる滑らかなルーフ・ラインは、いずれもこのボディに盛り込まれさまざまな線と面が織り成すハーモニーを奏でています。

傑出した空力特性

ニューBMW 3 シリーズ・クーペの空力特性について考えると、このクルマの外観とダイナミックな走行性能との密接な関係がうかがえます。空力担当デザイナーは、設計の初期段階からフロントのエア・ダムやサイド・シル、リア・セクションに空力的な効果を組み込んでいました。その後の設計作業の中で、空力性能を締めくくる端部やリップが入念かつ精巧に最適化されました。そしてとりわけ滑らかに作られているニュー・クーペのアンダーフロアは、空気の流れや車両に加わる圧力に対して、大きな役割を果たします。

実際にこのクルマの空力特性は、すべてのエンジン・バリエーションを考慮して最も高い基準にしたがい最適化されています。したがって、モデルによっても異なりますが、ニューBMW 3 シリーズ・クーペの空気抵抗係数は $C_d = 0.28 \sim 0.30$ という数値を達成しています。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペでは、空気抵抗を削減することと同時に空力面でさまざまな対策がとられ、精密に空気の流れを導くことでフロントとリアに作用する揚力を最小限まで抑えることができました。その結果、直進走行や横方向の運動性能にも大きなメリットがもたらされました。この他にも、アンダーフロアをクーペ専用設計したことでブレーキ・システムやエキゾースト・システムなど、高熱にさらされるコンポーネントに適正量の空気を直接送ることも可能になっています。

躍動的な美しさを見せるニュー・クーペのサイド・ビュー

このクルマの外観の印象は、とりわけサイド・ビューによって特徴付けられています。ニューBMW 3 シリーズ・クーペの流麗なシルエットは、躍動感あふれる走りへの情熱をいっそうかき立てます。長いホイール・ベースと、後方へ向かうに連れて下がりながら内側へ緩やかに流れるルーフ・ラインは、ニューBMW 3 シリーズ・クーペの優美でしなやかなデザインを特徴付けています。一方で大きく膨らんだホイール・アーチは、見るものにこのクルマの力強さと信頼感を与えます。ボディ全体は、エンジン・フード前端部から低いリア・エンドにかけてウェッジ状にデザインされています。

全体的なプロポーションだけでなく、この新型クーペのショルダー・ライン、キャラクター・ライン、サイド・シル・ラインも、視覚的に強い印象を与えます。ショルダー・ラインおよびドア・ハンドルから左右に走るキャラクター・ラインは、低く設計されたリア・エンドに向かって流れます。いずれのラインも途中で寸断されることなく伸びているため、見る人の視線をフロントからリアにかけて自然に誘導します。前後のエア・ダムの間のドア下端部に沿って走るサイド・シル・ラインは、このクルマのスポーティで優美なルックスを一層強調しています。

緊張感を演出する力強いライン

滑らかに、そして一貫性を持って流れるラインは、このクルマの躍動感あふれるパワーとパフォーマンスを印象付けています。ショルダー・ラインはリアに向けてわずかに上昇し、フラットなルーフ・ラインとのコンビネーションによって卓越したエレガンスを表現しています。キャラクター・ラインはフロント・ホイールからテール・ライトにかけて伸びやかなアーチを描き、その一方でサイド・シル・ラインはリアに向けて滑らかに上昇しています。そのためキャラクター・ラインとサイド・シルのラインの間隔は、リア・ホイール・アーチへ近づくに連れて徐々に狭まります。

さらに迫力あるホイール・アーチのデザインは、キャラクター・ラインに上へと、また外へと広がる独特の緊張感と高揚感をもたらしています。

線と面とで織り成す相互作用によって見事な三次元効果が生まれ、多くの光も、見る者すべての視線もリア・ホイール付近へといざないます。この効果は、視覚による印象によってこのクルマの走りを体験させるべく意図されたものであり、ニューBMW 3 シリーズ・クーペの後輪駆動方式を強調し、卓越した運動性能を印象付けることを目指しています。

低いフロント・エンド、クリアな光を放つヘッドライト

ニューBMW 3 シリーズ・クーペのフロントの外観は、エンジン・フードの形状やエア・ダムのデザインなど、セダンやツーリングとは明らかに異なります。ヘッドライトの形状は、このクルマの低いプロポーションとスポーティな印象に貢献しています。このヘッドライト・ユニットはホイール・アーチ付近まで延長されており、ボディの横幅全体に躍動感と勢いを与えています。

パワー・ユニットの上部でアーチ状にカーブするパワー・ドームはこのクルマの外観に精悍な印象をもたらすもので、A ピラーから始まり低くダイナミックなデザインになってキドニー・グリルにかけてくっきりとラインを描いています。

すべての BMW において象徴的なこのキドニー・グリルは、周囲よりも直立したデザインで作られています。三次元的なデザインのキドニー・フレームと相まって、力強さと独自性、さらに極めて独特のグラフィック・イメージを醸し出しています。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペのヘッドライトも、クリアで個性的なデザインです。とりわけヘッドライト上部のラインは、ダイナミックに鋭い傾斜でエア・インテークへとつながる 1 本のラインに流れ込んでいます。エンジン・フードはヘッドライトの上部から前方に突き出すようにデザインされており、2 灯式の丸型ヘッドライトの上部が切り取られたデザインは、力強さと自信にあふれる視線を注ぐような印象をもたらします。

特徴: 昼間走行用コロナ・リング

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、バイ・キセノン・ヘッドライトが標準装備されます。この丸型ヘッドライトには、デイトタイム・ランニング・ライトとして機能するコロナ・リングが組み込まれています。多くの国で、昼間でもヘッドライトを点灯させて走行することが義務付けられています。ニューBMW 3 シリーズ・クーペは、こうした要求に対して魅力的な対策を提供します。特徴あるこのリング状のライトによって、ニューBMW 3 シリーズ・クーペは夕方でも簡単に見分けることができ、真の BMW であることがすぐに認識できます。

テール・ライトのデザインも、後続車にはっきりと視認させると同時に、個性的なルックスを生み出します。リア・エンドとリア・サイド・パネルへフラットに溶け込むテール・ライト・アセンブリーは 2 つのセクションに分割されており、トランク・リッドの一部にも組み込まれています。このテール・ライトの外側表面には、サイド・セクションを走るキャラクター・ラインがつながっています。

発光ダイオード(LED) が組み込まれた水平デザインのライト・ロッドは、ヘッドライトに内蔵されたコロナ・リングと同様に夜間でも明らかにニューBMW 3 シリーズ・クーペとわかるデザインを作り出します。この結果、リア・セクション全体が水平のラインで特徴付けられ、後ろから見た際にワイドなトレッドと低くスポーティな印象をさらに引き立てます。

ドアの継ぎ目にもうかがえるダイナミックな造形

先代モデルと同様に、ニューBMW 3 シリーズ・クーペにはフレームレス・ドア・ウィンドウが装備されており、リア・サイド・ウィンドウとともに一体のユニットを形成しています。

通常クーペ・モデルには大型のドアが装備されます。しかしニューBMW 3 シリーズ・クーペは、単に大型ドアを備えているだけではありません。ドアの継ぎ目にも独特のデザインが施され、躍動的なキャラクターとスタイリングを強調します。ドアの継ぎ目のラインは、ウィンドウ下端部からリア・ホイールに向かって広がり、キャラクター・ラインを超えるとフロント側に向きを変えます。底部はサイド・シルの継ぎ目に向けて緩やかに合流し、ドアの長さを印象付けます。これによって後方から見たときにもこのクルマのスポーティなルックスを引き立てています。

「ホフマイスター・キック」による魅力的なスタイル

ニューBMW 3 シリーズ・クーペを開発するにあたり、BMW のデザイナーは細かなディテールに至るまで、調和のとれた独自性のあるルックスを作りあげることが目標としました。このため、伝統の「ホフマイスター・キック」にもこれまで以上に独特の新しいデザインが採り入れられています。C ピラーの最下部から向きを変えてフロント側に伸びるホフマイスター・キックは、よりはっきりとした独特の角度でショルダー・ラインに流れ込んでいます。

クーペの躍動的な外観を強調するこのラインを生かすために、サイド・ウィンドウ周りのクロム・トリムは一体成形で作られ、洗練されたスタイルと価値を裏付けます。ドア・ミラーの形状はこのモデル専用にデザインされたもので、サイド・セクションに走るラインをイメージさせて、全体のデザインにもスムーズに溶け込んでいます。

個性的なスタイルの要素として、カラーも多彩に用意されています。ニューBMW 3 シリーズ・クーペには 6 色の新色が加えられて市場に導入されます。

インテリアに組み込まれた流れるようなライン

個性的なスタイルとダイナミックな性能、独特のキャラクターを強調するデザインは、インテリアにも組み込まれています。メーター・パネル周りは、水平のラインによって占められています。またセンター・コンソールとサイド・パネルからは流れるように面が組み合わされています。これらによって、インテリア全体に軽快で生き生きとした印象が加わりました。メーター・パネルの上側はドライバーに向けて角度がつけられている一方、エア・コンディショナーやオーディオ、ナビゲーション・システム用のスイッチ類やメーターは、助手席からもよく見え、手の届きやすい最適な位置に設けられています。

サイド・パネルは滑らかにフロントからリアに流れ、フロントのダッシュボードからリア・シートのバックレストにかけて広がりを感じさせながら全体の形状を作り出しています。センター・コンソールの形状および機能は、左右リア・シートの間に設けられた収納ボックスにも反映されており、軽快なフィーリングと入念に調和が図られたカラー、厳選された素材によって、ニューBMW 3 シリーズ・クーペの室内に他では体験できない雰囲気を漂わせています。

またこのインテリアには、ドア内側とサイド・パネルに沿って走るダウンライトがオプションで用意されており、スタイリッシュなタッチと高級感を加味しています。ドア・ヒンジからリア・アーム・レスト上を走るこの線状のライトは、暖かな間接照明で心地良さを演出します。ドア・オープナーやシフト・レバーなどのスイッチは、高品質なメタル素材で仕上げられ、独特のルックスと雰囲気を演出します。

他にはない室内装飾品とカラー

低く設計されたルーフと高い位置を走るショルダー・ラインにより、ニューBMW 3 シリーズ・クーペのウィンドウはセダンよりも面積が小さくなっています。直射日光の差し込む量は少なく抑えられましたが、インテリアをデザインする上では大きな課題も与えています。このためニューBMW 3 シリーズ・クーペでは、インテリアや内装品を仕上げるカラーの選択次第で室内の雰囲気に大きな効果を与えることができます。また、さまざまな装備を個性豊かに作りあげるための可能性を広げることも可能になります。室内装飾品やルーフ・ライナー、その他のインテリア装備にニュー3 シリーズ専用のさまざまなカラーが用意されたのは、こうした理由によるものです。明るいカラーを選べば、この 2 ドア・パフォーマンス・カーのエレガントなスタイルとキャラクターを引き立てることができます。一方ダークな色調を選ぶと、スポーティでダイナミックなキャラクターが強調されます。

4. パワー・ユニット: 完璧な運動性能と洗練された走り



- 最高出力 225 kW (306 ps) の直列 6 気筒ツイン・ターボ・エンジン
- 2 タイプの出力クラスを選択できるマグネシウム-アルミニウム複合素材によるパワー・ユニット
- 可変ツイン・ターボおよびピエゾ・インジェクター付きの 6 気筒ディーゼル・エンジン

クーペを選ぶということは、とりもなおさず極めて情熱的な決断を伴います。3 シリーズ・クーペが沸き立つような興奮をもたらす理由はここにあります。ボディからは前へ前へと突き進む躍動感がみなぎり、ドライバーの期待は膨らみます。ニューBMW 3 シリーズ・クーペのエンジンは、こうした情熱にあふれる人達のこだわりに応えます。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペの導入の際には、3 種類のカソリン・エンジンと 2 種類のディーゼル・エンジンという合計 5 種類の直列 6 気筒エンジンが用意されます。トップ・モデルの 335i クーペには、ハイプレシジョン・インジェクションとアルミ製クランクケースを採用した直列 6 気筒ツイン・ターボ・エンジンが世界で初めて搭載されます。これはBMW による数々のストレート・シックスの中で最もパワフルな 3 リッター・ユニットで、最高出力は 225 kW (306 ps) に達します。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、双壁をなすパワー・ユニットがもう 1 基用意されています。それが世界で最もスポーティでダイナミックな 6 気筒ディーゼル・エンジンです。排気量 3 リッターで可変ツイン・ターボ (VTT) とピエゾ・インジェクター、アルミ製クランクケースを採用し、最高出力は 210 kW (286 ps) に達します。

自然吸気式エンジン・コンセプトで出力と性能を大幅に引き上げるには、排気量を増大させる必要があります。しかしそれに伴う重量増は車両自体のバランスに影響を及ぼします。ターボ過給器とハイプレシジョン・インジェクションを併せて装備することで、きわめて効率的な形でエンジンの出力とトルクを強化することができます。

新開発のストレート・シックス・ツイン・ターボは、同じ出力の自然吸気式 4 リッター 8 気筒エンジンより約 70 kg も軽いのです。また、ハイプレシジョン・インジェクションを装備したこのエンジンは、同出力のポート噴射式ターボ・エンジンより約 10 %も燃費が向上しています。

エフィシエント・ダイナミクスの優れた実例

新開発のターボ・エンジンは、BMW の 3 リッター直列 6 気筒エンジンをベースに作られました。高回転型で滑らかな作動による卓越した能力を有するこのエンジンは、2 基のターボ・チャージャーを装備することで最適なパワーと性能を証明しました。またハイプレシジョン・インジェクションにより、このターボ・エンジンは効率の良さと運動性能を両立できることを証明する優れた実例となりました。第 2 世代のダイレクト・インジェクションは、このツイン・ターボ・エンジンが燃料を大量に消費することなく、優れた出力と性能を発揮することを可能にしました。

2 基のターボ過給器がそれぞれ 3 つのシリンダーに過給されたエアを供給することで、これまでのターボ・エンジンでは例のないナチュラルな吹け上がりを実現しました。このエンジンのターボ・チャージャーは比較的小型で慣性モーメントが小さいため、ドライバーがアクセルをわずかに踏み込むだけで、素早くブースト圧を生成することができます。これまでのターボ・エンジンでは、ブースト圧が発生するまでの間に時間差が生じていました。この「ターボ・ラグ」と呼ばれるターボ・エンジン特有の現象も、このエンジンでは生じません。実際の走りの中におけるこのエンジンの出力と性能は、さらに大排気量の自然吸気エンジンを連想させます。

パワーとダイナミクス

このエンジンの最大トルクは 400 Nm に達します。この大きなトルクが 1,300 ~ 5,000 rpm の間で衰えることなく発生し、7,000 rpm まで滑らかに一気に吹け上がります。卓越した走りのダイナミクスは、これらの特性によってもたらされたものです。これによって、ドライバーはリラックスしたスタイルで素早く前方の車両を追い越すことも可能になります。ニュー 335i クーペの 0 - 100 km/h 加速タイムはわずか 5.5 秒です。5 速ギアによる 80 - 120 km/h 追越加速でも 6.2 秒をマークします。

この優れた性能は、リミッターによって制限される 250 km/h まで、衰えることなく発揮されます。EU サイクルによる平均燃費は 100 km 走行あたり 9.5 リッターで、このクラスのクルマとしては極めて優れた水準に達しています。

自然吸気式エンジン・コンセプトで出力と性能を大幅に引き上げるには、排気量を増大させる必要があります。しかしそれに伴う重量増は車両自体のバランスに影響を及ぼします。ターボ過給器とハイプレシジョン・インジェクションを併せて装備することで、きわめて効率的な形でエンジンの出力とトルクを強化することができます。

新開発のストレート・シックス・ツイン・ターボは、同じ出力の自然吸気式 4 リッター 8 気筒エンジンより約 70 kg も軽いのです。また、ハイプレシジョン・インジェクションを装備したこのエンジンは、同じ出力のポート噴射式ターボ・エンジンより約 10 %も燃費が向上しています。

独自のエンジン・コンセプト

現代の車両開発においては、魅力にあふれた走りの体験を提供する場合でも優れた燃費性能を発揮させなければなりません。BMW は世界で初めて、第 2 世代のダイレクト・インジェクションとアルミ製クランクケースを採用したツイン・ターボ・エンジンを開発しました。このコンセプトにおいては、ターボ・チャージャーといえども燃費向上に大きく貢献しています。使用されるタービンは、最高 1,050 °C もの高熱にも耐えられる特殊な耐熱スチール素材を使用しています。このため、冷却のために燃料供給量を増やす必要もありません。これにより、特に全負荷状態での燃費に大きなメリットをもたらすことができました。

日常走行における燃費も大幅に向上

燃料消費量を削減する上で最も大きな役割を果たしたのは、BMW 独自の高精度燃料噴射技術であるハイプレシジョン・フューエル・インジェクション・システムです。その理由はきわめて単純です。この第 2 世代の直接燃料噴射システムは、エンジンのダイナミックな性能を損なうことなく燃費を向上させるという期待に対し、実際の走りでも応えるものだったためです。

ハイプレシジョン・インジェクションによって、混合気をより精密に供給し、圧縮比をさらに高めることが可能になりました。これはエンジン効率を高め、燃料消費量を大幅に減らす上で必須の条件でした。このことは、バルブとバルブの間の中央に配置されたピエゾ・インジェクターによって実現しました。この画期的なインジェクターは周囲に遮るものがない位置にあるため、きれいな円錐状に燃料が噴射され、燃焼室全体にまんべんなく混合気が行き渡ります。

世界初のハイプレシジョン・インジェクションを装備したツイン・ターボ・エンジンを導入する一方、ニューBMW 3 シリーズ・クーペには最新のパワートレイン技術を盛り込んだ自然吸気エンジンも用意しています。このエンジンは、ニュー330i クーペに搭載されます。330i クーペは、常に魅力あふれるパッケージと比類ない運動性能を一体化させた典型的なモデルとして位置付けられてきました。この最も新しい 3 リッター直列 6 気筒エンジンは、最高出力 200kW(272ps)、最大トルク 315Nm を発揮します。

マグネシウムの採用で軽さとパワーを誇る 3 リッター自然吸気式エンジン

新しい 3 リッター自然吸気式エンジンは、出力ばかりでなく他のエンジンと同様の優れた効率の良さを誇ります。重量もわずか 161kg と比類ない軽さを併せ持ちます。

この軽量化は、従来とは違った素材の組み合わせによって実現しています。クランクケースはマグネシウム製アウター・スリーブとアルミニウム製インサートによって構成されています。シリンダー・ヘッド・カバーとベッドプレートも軽量マグネシウム製です。またこの 3 リッター・エンジン専用に開発された軽量カムシャフトも、エンジン重量の最適化に貢献しています。そして効率性をさらに高めるために無段階可変バルブ・リフト機構「バルブトロニック」を採り入れ、必要に応じて作動する電動式ウォーター・ポンプも採用しました。

BMW の自然吸気式 6 気筒エンジンは、出力と性能を発揮させる手法や洗練性、スムーズな作動特性の点で、同じタイプのどのエンジンよりも高度に進化しています。ニュー 335i クーペのツイン・ターボ・エンジンと同じく、エフィシエント・ダイナミクスを実現したもうひとつの優れた例といえます。先代モデルと比較すると、このニュー 330i クーペは出力と性能が大幅に強化されているだけでなく、全般的な経済性も向上しています。例えば 0 - 100 km/h 加速は 6.1 秒をマークします。そのまま加速を続けるとリミッターの効く速度の 250km/h にまで達します。また、EU サイクルによる平均燃費は 100 km 走行あたり 8.8 リッターで、先代モデルよりも 12 % 向上しています。ニュー 330i クーペは、これまでにない水準の効率性を達成しています。

最適なパワーとパフォーマンスの 2.5 リッター・エンジン

ニュー BMW 3 シリーズ・クーペには、第 3 の選択肢にも直列 6 気筒エンジンを用意しています。初めて 3 シリーズに入門したドライバーでも、最初に乗り込んだときから高い水準の走りを体験することができます。より大排気量の 3 リッター・エンジンと同様、この 2.5 リッター・エンジンにもマグネシウム - アルミニウム複合素材製クランクケースやバルブトロニック、電動ウォーター・ポンプが採用されています。画期的な技術を組み合わせることによって、このエンジンも性能と効率性が最適化されています。ニュー 325i クーペに搭載されるこのエンジンの最高出力は 160kW(218ps)、最大トルクは 250Nm に達します。最高速度は 247km/h、0 - 100km/h 加速は 6.9 秒を記録します。平均燃費は 100 km 走行あたり 8.4 リッターで、ニュー 325i クーペは燃費性能面でクラスの基準を確立しました。

さらにオーストラリア市場に限って、これとは別の 2.5 リッター・ストレート・シックスが導入されます。このエンジンは最高出力 130 kW(177 ps) で、誰もが納得する質の高さを感じられるでしょう。

ニュー BMW 3 シリーズ・クーペには、今後ドイツおよびその他の地域で 2 種類の 4 気筒モデル、ニュー 320i クーペ、320d クーペも導入される予定です。導入後は、それぞれガソリン・エンジン、ディーゼル・エンジンのエントリー・モデルとしての役割が与えられます。

ニュー BMW 3 シリーズ・クーペのディーゼル・エンジン :

これまで以上の大きな魅力

BMW はこれまで、クーペ・モデルに搭載するパワー・ユニットの選択肢として、魅力的なディーゼル・エンジンを開発してきました。ディーゼル・エンジンを搭載したニュー 3 シリーズの先代モデルは、いずれもこのパワー・ユニットに対する偏見を払拭する上で大きな貢献をしました。これらが備えるダイナミックな性能によって、BMW の最新の 6 気筒ディーゼル・エンジンは、ニュー BMW 3 シリーズ・クーペの洗練性や性能といった特性をさらに高い水準へと引き上げることができました。いずれも優れたトルクとフリクション・ロスの少ない高水準の洗練性を提供するパワー・ユニットで、スポーティな走りと全般的に優れた経済性を両立しています。

こうした定評ある特性について見れば、ニューBMW 3 シリーズ・クーペとディーゼル技術が調和のとれた組み合わせであったとしても驚きを与えるものではありません。

それでも、この組み合わせは依然としてドライバーに強い印象を残します。ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、導入と同時にパワフルで精悍な直列 6 気筒ディーゼル・エンジンが 2 種類用意されます。いずれもターボ過給器を装備し、最新世代のコモンレール式フューエル・インジェクション・システムやアルミ製クランクケース、排出ガスを効果的に制御するための先進の微粒子フィルターが採用されています。

クラス最高のスポーツ性能を備えるディーゼル・エンジン

ニュー335d クーペは、ディーゼル技術のダイナミックな性能を体験するためのまたとない機会を与えるモデルです。このモデルには、可変ツイン・ターボ技術を搭載して 210 kW (286 ps) もの最高出力を発揮する、世界で最もパワフルな 3 リッター直列 6 気筒ディーゼル・エンジンが搭載されます。可変ツイン・ターボ技術は、ドライバーがさらに大きな出力を要求した場合、低回転域では小型のターボ・チャージャーを、高回転域では大型のタービンを作動させてブーストを上げ、ニュー335d クーペに魅力ある走りをもたらします。この手法は BMW が世界の自動車メーカーに先駆けて量産車両に導入した技術で、ほぼあらゆる状況において優れた出力と性能を発揮します。

ニュー335d クーペに搭載されるエンジンのターボ・チャージャーには、新開発のタービン・ブレードが組み込まれています。これによってエンジンの回転域を問わず、大量の空気をシリンダーの圧縮行程に供給します。低回転域からでもエンジンへの充填圧は素早く上昇します。小型のターボ・チャージャーは慣性モーメントが小さく、最大の効率で過給されたエアを送り込みます。その後は、エンジン回転数の上昇に伴い大型の加給器も作動を始めます。始動直後は小型タービンの効果を最大化するためプレ・コンプレッサーとして機能し、1,750 rpm からは通常のターボ・チャージャーとして働きます。この技術によって、580 Nm にもなる最大トルクを発生させ、4,400 rpm で最高出力に達します。

2 段階過給を制御する新しいエンジン・コントロール・ユニット

タービンのコントロール・フラップは排気ガスの流れを可変制御し、2 基のターボ・チャージャーに配分します。大型のターボ・チャージャーは 5,000 rpm までプレ・コンプレッサーとして機能します。特別に開発された高性能エンジン・コントロール・ユニットにより 2 基のターボ・チャージャーの切換えや連動を精密に制御します。コントロール・ユニットは、エンジンの作動条件に応じてタービン本体、タービン・コントロール・フラップ、バイパス・バルブ、ウエスト・ゲートで構成されるシステムの全体を調整します。

2 段階過給と呼ばれるこのシステムによって、これまで大排気量エンジンでしか実現できなかった水準のパワーとパフォーマンスを可能にします。しかしこの 3 リッター・ディーゼル・エンジンは、BMW の直列 6 気筒エンジンの強みをすべて備えています。走りの洗練性と素早いレスポンスはこれまでのディーゼル・エンジンには例がなく、スポーティな走りを志向するドライバーがこのクラスのエンジンに望む特性のすべてを提供します。ニュー335d クーペが提供する新次元の駆けぬける喜びは、卓越した経済性も併せ持っています。

精密な燃料噴射、軽量、優れた効率性

BMW の直列 6 気筒ディーゼル・エンジンに採用された新しいフューエル・インジェクション・システムには、噴射量を精密に制御する小型のピエゾ・インジェクターが内蔵されています。燃圧が 1,600 バールまで引き上げられたことでシリンダー充填が高速化され、性能向上を実現しました。燃料がさらに細かく霧化されることで、燃焼行程もいっそう最適化されました。インジェクターに組み込まれたピエゾ素子は高精度で素早く作動するため、噴射の際にも電気パルスに対して瞬時に反応します。

ジェット・ノズルの開く角度も精密に制御され、最大量を素早く噴射するため、作動サイクルごとに最大 5 回の噴射が可能となります。噴射量は事前または事後噴射も含め、ドライバーが要求する出力と性能に応じて精密に調整されます。その結果、BMW の開発した最もパワフルな 6 気筒ディーゼル・エンジンは、全般的な効率性が強化されたばかりでなくノイズや振動の軽減にも成功しています。

アルミ製クランクケースを採用したことによって、このパワー・ユニットは 208 kg まで軽量化され、ニューBMW 3 シリーズ・クーペにふさわしいスポーティなディーゼル・エンジンとなりました。この軽量化は俊敏な走りを強化したばかりでなく、全般的な経済性の高さにも貢献しています。

性能と経済性を示す数値に、こうしたあらゆる面での進化が明確に表れています。ニュー335d クーペは 0 - 100 km/h 加速で 6.1 秒をマークし、比較的高い回転域でもゆとりあるパワーを発生します。さらに出力を上げ続けると、速度が 250km/h に達した時点でリミッターによる制限を受けます。

EU サイクルでの平均燃費は 100 km 走行あたり 7.5 リッターです。このクルマの躍動感あふれる走りを考慮すると、ニュー335d クーペは極めて効率性の高いモデルであることがわかります。

出力向上と重量の最適化を達成した

BMW のもうひとつのスポーツ・ディーゼル・エンジン

ニューBMW 3 シリーズ・クーペに用意されたもうひとつの 6 気筒ディーゼル・エンジンも、3 リッターの排気量から優れたパワーを生み出します。ターボ・エンジンと同様の手法でコモンレール式フューエル・インジェクション・システムとアルミ製クランクケースが大きなメリットをもたらしています。最高出力は 170 kW (231 ps) で、わずか 1,750 rpm で 500Nm の最大トルクを発生します。このエンジンを搭載するニュー330d クーペも、ダイナミックな走りを備えていることがわかりでしょう。ニュー330d クーペは、先代モデルよりも大幅に性能を向上し、効率性もさらに高い水準へと強化しています。

ピエゾ・インジェクター式燃料噴射により、シリンダーへの混合気の充填を素早く精密に制御することが可能になりました。また約 25 kg 軽量化されたことで、俊敏な走りと全般的な経済性に大きなメリットをもたらすことができました。このエンジンを特徴付けるさらに重要な要素は、新開発の可変タービン・ジオメトリーと電子制御スロットル・バタフライです。

ニュー330d クーペのパワー・ユニットには、エンジンの近くに装備されたプレ・キャタライザーと連動するディーゼル微粒子フィルターが装備されています。このフィルターは、ばい煙などの微粒子を吸収するだけでなく、窒素酸化物の排出量を減少させる役割を果たします。これによりこの 6 気筒ディーゼル・エンジンは、出力に加え燃費性能も大幅に向上しています。また今後さらに厳格化される排出ガス規制をクリアするための条件も備えることになりました。

さらなるトルク、力強さ、効率性

ニュー330d クーペは、スポーツ性能と効率性の両面で BMW の定評ある高品質を誰もが納得できる形で提供します。0 - 100 km/h 加速では 6.6 秒をマークし、最高速度はリミッターにより 250km/h に制限されています。

こうした高水準の性能により、ニュー330d クーペはダイナミックな 2 ドア・パフォーマンス・カーとして位置付けられます。その一方で EU サイクルでの平均燃費は 100 km 走行あたり 6.5 リッターと、燃費性能面でも新たな基準を確立しました。

5. オートマチック・トランスミッション： 躍動感あふれる駆けぬける喜びをもたらす高 精度かつ素早いレスポンス



- 応答時間およびシフト時間を最大 50%短縮
- 6 段ギアから最適なギアを直接選択が可能、最高の効率を実現
- 革新的なコンバーター技術、高性能ソフトウェアを搭載

ニューBMW 3 シリーズ・クーペのガソリンおよびディーゼル・モデルには、335d クーペを除いた全モデルに 6 速マニュアル・トランスミッションが標準搭載されています。ロー・ギアからトップ・ギアまで広いギア・レシオが設定されたにもかかわらず各ギア比の間隔はクロス・レシオに設定されているため、ドライバーはエンジン回転数を最適なレベルに保ちながら、次のギアに滑らかに効率よくシフトすることができます。このため、自然で力強い加速を得ることができると同時に、高回転時でも最適な燃費を実現します。滑らかで正確なギアシフトは円滑で素早いギア・チェンジを可能にし、非常にダイナミックな加速をもたらします。

エンジン・パワーをダイナミックに路面に伝える

BMW 335d クーペには、他の全てのモデルにオプション設定される新開発の 6 速オートマチック・トランスミッションが標準搭載されます。この新型トランスミッションは、この種のトランスミッションに当然期待されるべき高レベルの快適性を提供し、エンジン・パワーを躍動感あふれる走りや駆けぬける喜びへと変換します。改良されたハイドロリック・システム、革新的なトルク・コンバーター、大幅な改良を受けて一段と性能レベルが引き上げられたエンジン・マネジメント用ソフトウェアを採用したことにより、アクセル・ペダルのあらゆる動きに対して自然なレスポンスを実現し、極めて短時間にギアを選択できます。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペに搭載されたオートマチック・トランスミッションの応答時間は、従来のオートマチック・トランスミッションと比べて約 40 %短縮されており、実際にギアシフトに要する時間はほぼ半減されています。適切なギアを直接選択することができるため、複数段のシフトダウンを 1 段ずつ行う場合に比べ短時間にシフトダウンすることができます。もう 1 つ大きな特徴として大部分の時間閉じられているコンバーター・ロックアップ・クラッチがあります。このクラッチが作動するとエンジンとトランスミッションはダイレクトに接続されるため、極めてダイナミックなパワーを発生させます。

新型 BMW 6 速オートマチック・トランスミッションは、スポーティでアクティブな走りのスタイルを、実にユニークな方法で実現します。その方法とは、アクセル・ペダルの踏み込み量を常時モニターしている高性能エレクトロニック・マネジメント・システムが、ドライバーのアクセル・ペダルを踏む力(踏力)を検知し、どのくらい短時間に加速したいのかというドライバーの意思を判断することから始まります。

さらにコントロール・ユニットは、車速、エンジン回転数、ステアリング・アングルのデータをチェックすることで現在の走行状態をモニターしています。その上エレクトロニック・マネジメント・システムは、車両が現在上り坂を走行しているのか、下り坂を走行しているのかについてもモニターしています。

こうした多くの判断基準を加えた高性能ソフトウェアによって、エレクトロニック・コントロール・ユニットはドライバーの要求を満たすために、その時点で最適なギアを決定します。

ドライバーが自分の要求を表現するためには、アクセル・ペダルに置いた自分の足を使います。たとえばリラックスしてクルージングしているときは、アクセルを踏む力は一定に保たれています。このときシステムは、常にその条件において可能な最も高いギアを選択するため、BMW 3 シリーズ・クーペは常に最高レベルの燃費を維持することができます。もちろんこのオートマチック・トランスミッションは常に走行状況の変化に備えているため、穏やかに加速したいのか、それともアクセルを一気に踏み込んで極めて短時間にダイナミックな加速を要求しているのか、ドライバーの新しい要求や走行条件に対して素早く正確に応答することができます。

適切なギアを瞬時に選択

負荷や走行状態に関するデータを活用し、これらの数値データをアクセル・ペダルに加えられた踏力と比較することで、エレクトロニック・コントロール・ユニットはトランスミッションのどのギアまでシフトダウンすべきかを決定します。

これにより、走行状態やエンジンの負荷に応じてトランスミッションは 1 段下のギアへ、あるいは複数のギアを飛び越してさらに低いギアへ、素早いシフトダウンを行うことができます。このための唯一の基準は、ドライバーがどれほど素早い加速を求めているかということです。アクセル・ペダルを強く踏めば踏むほど、トランスミッションは最適な加速を行うために適したギアを瞬時に選択し、よりダイナミックな加速を実現させます。

このダイレクト・ギア選択機能は、文字通りオートマチック・トランスミッションに比類ない正確さをもたらします。つまり、ドライバーをいら立たせる原因となる時間のかかるプロセスを経て適切なギアを探す必要がないのです。実際、アクセル・ペダルをいっぱいまで踏み込む間に、トランスミッションはすでに最適なギアを決定しているほどです。

10 分の 1 秒まで短縮された応答時間

BMW 3 シリーズ・クーペの新型 6 速オートマチック・トランスミッションは、素早い応答時間という点で新しい基準を確立します。このトランスミッションの極めてダイナミックなシフト性能は、BMW の開発エンジニアが求めた 6 速ギアで 70 km/h からでもキックダウン信号を利用させる、という極端さによって端的かつ見事に実証されています。このような状況下であっても、BMW のクルマならば最高の加速性能を提供するよう求めたのです。こうした要求にこたえるため、新型オートマチック・トランスミッションはドライバーの命令に対して、わずか 10 分の 1 秒という素早さで反応し、生き生きとした加速を見せるのです。

それと同時にこのオートマチック・トランスミッションはパワーを供給させるための信号をエンジンに送り、瞬時にエンジン回転数を約 1,400 rpm から 5,000 rpm 以上へと引き上げる一方、トランスミッション内では素早く 6 速から 2 速へとシフトダウンさせています。

シフト・チェンジに要する時間についても、標準的なトランスミッションに比べて半減させています。つまり、快適なクルージング走行をしているときでもわずか 1 秒以内で力強い加速へ移ることができ、市販されている標準的なオートマチック・トランスミッションでは不可能だった驚異的なシフトダウン性能を発揮します。

応答時間だけで見ても、この 6 速オートマチック・トランスミッションはドライバーが感知することさえできないほどの新次元の性能を発揮します。ドライバーが感じることができるのは、命令に対して息つく間もなく反応し、瞬時に加速することだけです。ドライバーの記憶には、新しい 6 速オートマチック・トランスミッションが瞬時に最高のパワーとパフォーマンスを発揮したという印象だけが残ります。

エンジンとダイレクトに接続

BMW 3 シリーズ・クーペに搭載される新型 6 速オートマチック・トランスミッションは、極めてダイナミックな走りを体験させてくれます。それは極めて自然な反応と正確さとして体感できるだけでなく、エンジンに直結されていることで感じるダイレクトなエンジン・パワーとパフォーマンスによる走行フィーリングからもわかります。

この効果を確実なものにするため、エンジンとオートマチック・トランスミッションはかつてないほど緊密に情報伝達を行います。これは、エレクトロニック・マネジメント・システムとコントロール・ユニットの間だけでなく、エンジンとトランスミッションも機械的に直接接続されていることが影響しています。同様に、ほぼ全ての走行状況において出力の損失につながるコンバーター・スリップを回避した新しいトルク・コンバーター技術によって、今まで以上の俊敏性も獲得しています。

新型トルク・コンバーターは発進直後にロックされるため、エンジンと 6 速オートマチック・トランスミッションが直結されることになり、ドライバーはパワーをダイレクトに伝えることができるマニュアル・トランスミッションのような印象を受けます。また、トランスミッションからエンジンに伝わるねじり振動を防止するため、2 種類の技術を使用してねじり振動を相殺しています。BMW 3 シリーズ・クーペのガソリン・エンジン仕様車にはタービン・トーション・ダンパーが装備されており、エンジンとドライブトレインを円滑に結んでいます。ディーゼル・エンジンを搭載した 330d クーペには、このパワー・ユニット特有の機能と特性に対応したツイン・ダンパー・コンバーターが装備されています。

さらに素早いギアシフトを可能にした新しいソフトウェア

新型 6 速オートマチック・トランスミッションの卓越した特性のひとつは、わずかな時間ロスすることなく最大 4 段下のギアまでシフトダウンできることです。

この迅速なパフォーマンスを違和感なく実現するには、ハイドロリック・システムをさらに改良する必要がありました。なぜなら、BMW 3 シリーズ・クーペの新型オートマチック・トランスミッションは、その都度該当するクラッチを直接作動させることになるからです。その結果、余計な時間を要することなくシフトアップやシフトダウンの過程でギアを「ジャンプ」させることができました。

新たに開発した極めて洗練された機能的ソフトウェアのおかげで、それぞれの状況にあわせて最適なギアを選択するために必要なコンピューター処理能力を確保することができました。

今回導入された技術革新のすべては、車両の運動性能を改善するだけでなく、駆動系全体の効率までも向上させています。シフトアップ時でも素早いギアシフトを実現している点や適切なギアを直接選択できる点、コンバーター・ロックアップ・クラッチによるスリップをほぼ完璧に回避した点などは、日常走行においても間違いなく注目に値するほどの燃費面で大きなメリットになります。また、この 6 速オートマチック・トランスミッションは、今まで以上に重量が軽減されてコンパクトな構造になっており、もうひとつのエフィシエント・ダイナミクスの基準を実現しています。

BMW 3 シリーズ・クーペのダイナミックなキャラクターに相応しい特性を提供することで、6 速オートマチック・トランスミッションはかつてないほど優れた長所と利点を発揮します。それは、マニュアル・シフトを好む経験豊かなドライバーでさえ太刀打ちすることができないほどのシフト時間と応答時間を実現している点です。それでも、特にスポーツ好きで冒険好きのドライバーなら、たまには手動でギア・チェンジをして全てを自分の制御下に置きたいと望んでいる事実が変わりはありません。

いつでも準備万端:ステアリングのシフト・パドル

こうしたドライバーが自分自身の手でパワーの伝達を操りたくなったとき、ニューBMW 3 シリーズ・クーペならば、ステアリング・ホイールに用意されているパドル・スイッチでギアを選ぶだけです。パドル・シフトを使用すれば、積極的に走りを楽しむことが可能になります。つまり、ドライバーは連続して次々と手動でギアをシフトするだけで良いのです。したがって、セクター・レバーが「D」の位置にあれば、ドライバーはいつでも望むときにパドルを操作して、ギアを次々とチェンジさせることができるのです。

応答時間が短いため、積極的な走りにおいても駆けぬける喜びが一段と高められています。またステアリングのパドル・スイッチの位置は、このクルマの安全水準向上にも役立っています。なぜなら、手動シフトするときでもドライバーは両手をステアリングに置いたままで操作できるからです。このため、ドライバーは走行状況や周囲の交通状況に十分集中することができ、前方の交通状況や最適なギアを選択することに集中し続けることができるのです。

6. シャシーおよびサスペンション： パワーをパフォーマンスに変換



- セグメント中最も先進的なサスペンション
- 機能が改良された DSC
- 摩耗警告機能付き高性能ブレーキ・システム

傑出したエンジン・パワーとそのパフォーマンスに気品あるエレガントな外観が融合されたニュー BMW 3 シリーズ・クーペは、その独自性がこの上ない魅力となっています。さらに、ニュー BMW 3 シリーズ・クーペのサスペンション開発およびセットアップにも同様の高い基準が適用されており、このセグメントに属するクルマの中でも極めて高いレベルの俊敏性が与えられています。

ドライバーを含むこのクルマに乗る人は、この優れた俊敏性に極めて強烈な印象を植え付けられます。それはニュー BMW 3 シリーズ・クーペが単に非常に高いレベルの運動性能を提供するからだけでなく、あらゆる状況下でも最高の俊敏性と安全性を発揮することができるよう、最新のサスペンション・コントロール・システムやアシスタンス・システムが装備されているからでもあります。一言で言えば、この車に乗る人は誰でも、どんな速度においても常に高い安全性に守られているのです。

ニュー BMW 3 シリーズ・クーペには、クラス最高を誇る高性能サスペンションと非常に効率の良い高性能ブレーキ・システム、さらに最新世代の BMW ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)が装備されます。このダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)は、実際にどんな路面状況においても、数多くの革新的な機能によって運動性能や安全性をサポートします。

セグメント内で最も先進的なサスペンション

後輪駆動方式と 50:50 の前後軸重量配分を与えられたニュー BMW 3 シリーズ・クーペは、最適な運動性能を発揮するための理想的な資質を備えています。また、このハイテク・サスペンションは、このクルマのパワーとパフォーマンスを全く無駄にすることなく駆けぬける喜びに変換する役割を果たしています。フロントにはほぼすべての部品がアルミ製のスプリング・ストラット式ダブルジョイント・タイバー・フロント・アクスルを備え、リアに 5 リンク式アクスルを組み合わせたニュー BMW 3 シリーズ・クーペは、同クラスの中で最先端の高性能サスペンションを装備しているといえます。アンダーフロアには剛性を高める特殊な補強材が組み込まれており、低重心ボディと専用ダンパー・セットアップと相まって、BMW の新型クーペのアクティブな走りを支えます。極めて高い正確性を誇るラック & ピニオン式ステアリングは、後輪駆動方式との相性もよく、駆動力の影響をほとんど受けることなく高い方向安定性を発揮し、路面状態を正確にフィードバックします。

極めて高精度で快適な走りをもたらすアクティブ・ステアリング

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、オプションとして革新的な BMW アクティブ・ステアリングを装備することができます。このモデル専用に仕立てられた専用アクティブ・ステアリングは、走行状態や車速に応じてステアリングのギア比、ステアリング・アングル、ステアリング・アシスト量を変化させます。ホイールの角度は、そのときの状況に応じてステアリング・コラムに組み込まれたプラネタリー・ギアボックスと可変式モーターによって調整されます。

例えば高速道路を高速走行している場合、アクティブ・ステアリングは前輪のステアリング・アングルを減少させることでドライバーが走行したいコースを容易に、正確に維持することができます。その結果、極めて安全かつ正確な操舵が行えます。

一方、低速域から中速域で走行している場合、アクティブ・ステアリングはステアリングのアシスト量を増大させ、ステアリング・ギア比をその時点の状況に合わせて調整して高い精度での操舵が行えるようにします。その結果、ワインディング・ロードや非常に制御の難しい田舎道であっても、ドライバーは BMW 3 シリーズ・クーペの優れたハンドリングを楽しむことができます。前輪にさらに大きな角度を与えたい状況、たとえば駐車時や限られた狭いスペースでの切換えしなどの場合、アクティブ・ステアリングは快適で非常に滑らかな操舵が行えるように調整します。このため、ドライバーは狭い車庫などでもやすやすと車両を出し入れすることができます。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペに装備可能なアクティブ・ステアリングのもう 1 つの優れた特徴は、ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)と直接ネットワークで結ばれているという点です。これにより、走行中に車両を安定させる必要が生じた場合に前輪の操舵角度を補正します。このために必要な情報は、DSC 用のセンサーから提供されます。

この機能は、例えば積極的にコーナーを攻める走りをしているときなどに、DSC がブレーキ制御を行ったりエンジン・マネジメントに介入したりする必要が生じる前から、アンダーステア傾向を打ち消すように働きます。

フェード現象が発生しない強力なブレーキ

卓越した制動力と減速力を発揮させ、フェード現象の発生を最小限に抑えるため、高性能ブレーキ・システムには大径ブレーキ・ディスクを装備し、そのために 17 インチのホイールを装着しています。その上このブレーキ・システムは、ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)に組み込まれているさまざまな革新的な機能によって効率が改善されています。ニューBMW 3 シリーズ・クーペの最新世代のダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)は、ABS の機能を制御すると同時に滑りやすい路面では空転するホイールにブレーキをかけて安定性を高めます。

もう一つの重要な特徴として、ブレーキが過熱して制動力が低下した場合にも DSC によってブレーキ圧を適度に上昇させて補正します。このため最大積載の状態でもブレーキの効果は十分に確保されており、ドライバーはブレーキ・ペダルを踏む力を強めたり、ブレーキ・ペダルをさらに踏み込んだりする必要はありません。

革新的な新機能が盛り込まれた DSC

ブレーキ・スタンバイ機能は、急ブレーキが必要な場合に備えてあらかじめブレーキ・パッドをディスクに接近させておき、必要なとき直ちにブレーキをかけられるようにしています。ドライ・ブレーキング機能は、濡れた路面状況でも制動力を最適化するために定期的に作動します。ダイナミック・ブレーキ・コントロール (DBC) は、急制動する必要がある場合に、自動的に最大のブレーキ圧を立ち上げます。ソフト・ストップ機能は、停止直前の不快なショックを防止します。スタート・オフ・アシスタンス機能は、坂道発進時に車両が後退するのを防止します。

ダイナミック・スタビリティ・コントロール (DSC) のもう 1 つの特徴的機能は、コーナリング時に軽くブレーキをかけたときなどに、車両が姿勢を崩すことを防止するコーナリング・ブレーキ・コントロール (CBC) です。

DSC とアクティブ・ステアリングとが連動することで、コーナリング時だけでなく、摩擦係数が変化するような荒れた路面でブレーキをかけたときにもさらなる安定性を発揮します。このためドライバー自身がステアリングを操作して姿勢を制御する必要が生じる状況においても、アクティブ・ステアリングが素早く正確に安定性を回復させます。

ブレーキ・パッド摩耗警告機能

もう 1 つ、自動車メーカーとして BMW が世界で初めて採用した革新的な機能が、ブレーキ・パッドの状態を常に把握しているブレーキ・パッド摩耗警告機能です。ニュー BMW 3 シリーズ・クーペも、ブレーキ・パッドの状態をセンサーが常時モニターしています。このデータをコントロール・ユニットで処理して、ブレーキ・パッド交換時期までの残存走行距離を算出します。これは常に最適な制動力を確保するための予防的措置であり、過剰整備や不要なメンテナンスを防止します。

DSC に統合されているオートマチック・スタビリティ・コントロール (ASC) は、ぬかるんだ路面状態のとき、駆動輪が空転するような場面で駆動輪にブレーキをかけ、トラクションを最適化する働きをします。ダイナミック・トラクション・コントロール (DTC) をオンにするとこのブレーキの介入基準値が上昇するため、ニュー BMW 3 シリーズ・クーペのドライバーは積雪路でも駆動輪を少しスリップさせながら滑らかに発進させることができます。

さらに DTC は、極めてスポーティで積極果敢に攻めるような走りのスタイルを支援する効果も併せ持ちます。乾燥した路面で DTC をオンすると、容易に車両をコントロールできる程度でわずかに駆動輪の空転を許容しながら走行させることができます。

腕に自信のあるドライバーなら、スポーツ走行時にコーナーでニューBMW 3 シリーズ・クーペをパワー・スライドさせながら、しかも容易にコントロールできる能力を維持した状態で走りを楽しめることができます。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペの DSC は、いつでもその機能を完全にオフにすることができます。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、アロイ・ホイールと 225 / 45 R 17 サイズのタイヤが標準装備されます。これらのタイヤはランフラット・タイヤであり、タイヤが完全にパンクしている状態でも最大 250 キロまで走行し続けることができます。さらに、重要な機能としてタイヤ空気圧を常時モニターし、空気圧が基準値より 30% 以上低下するとすぐにドライバーに警告するタイヤ・プレッシャー・コントロールも装備されています。

ブレーキング機能と ACC 機能を備えたクルーズ・コントロール

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、2 種類のクルーズ・コントロールがオプション設定されており、今まで以上に快適なクルージングを実現しています。これら 2 種類のクルーズ・コントロールは、従来のクルーズ・コントロールが提供する標準的な機能に加えて新機能も提供します。ブレーキング機能付きのクルーズ・コントロールは、下り坂走行の際にも設定した速度を維持することができます。ドライバーが操作レバーを使って現在の走行速度よりも遅い速度を設定した場合、クルーズ・コントロール・システムは自動的にブレーキを作動させて車速を設定値まで減速します。マニュアル・トランスミッション車の場合、ドライバーはいちいちクルーズ・コントロールをオフにしなくてもギア・チェンジをすることができます。つまり、ドライバーはレバーを操作するだけで、アクセルやブレーキを踏まなくても希望速度を変更することができるのです。この場合、ドライバーは少し強くレバーを前方に押すだけで、車両はあらかじめ定められたステップで加速します。同様にレバーを手前に引くと、段階的に減速します。

アクティブ・クルーズ・コントロール (ACC) のおかげで、ドライバーはさらに高いレベルのサポートと快適性を得ることができます。このシステムの優れた特徴は、高速道路などでゆったりとしたクルージングを可能にする車間距離調節機能です。この機能では、ドライバーは前走車との車間距離を 4 段階から選択することができます。前方のクルマとの車間距離があらかじめ設定しておいた距離より短くなると、ACC はがその時点の交通状況に合わせて自動的に、慎重にスピードを調整します。前方の車線が開放されると、再び ACC は速度レベルを元の設定値まで上昇させます。

この種の装備および特性により、ニューBMW 3 シリーズ・クーペはストレスを感じさせない優雅なクルージングと快適性を提供します。ACC をオンにしている場合でも、ドライバーがアクセルやブレーキを操作すれば、いつでも速度を調整することができます。



7. 四輪駆動システム： クーペのための BMW xDrive： 運動性能と安全性の完璧な組合せ

- BMW インテリジェント 4 輪駆動システム xDrive を初めてクーペに搭載
- 運動性能を向上させる革新的な制御
- 最高のトラクションを実現する無段階可変式駆動力配分

エンジンをフロントに搭載して後輪を駆動する標準駆動方式は、ニューBMW 3 シリーズ・クーペにおいても優れたパフォーマンスと最高の駆けぬける喜びを実現します。フロントに縦置きされたストレート・シックスは、マニュアル・トランスミッションでもオートマチック・トランスミッションでも優れたパワーを後輪に伝えます。エンジンのパワーは、動力を全く損失することなく極めて効率良く最高のトラクションに変換されて路面に伝達されます。

この魅力的な走りに新しいトラクションのメリットを加えるため、標準駆動方式だけではない非常に興味深い選択肢として BMW インテリジェント四輪駆動システム xDrive を搭載するニューBMW 3 シリーズ・クーペを選択することができます。電子頭脳が制御するこの最新式 4WD システムは、エンジンのパワーをフロント・アクスルとリア・アクスルに可変配分し、滑りやすい路面でも摩擦係数が変化する路面でも、安全かつ確実にパワーを伝達することができます。さらに、xDrive はダイナミックな走りにおいてもニューBMW 3 シリーズ・クーペの俊敏性を向上させることができる点が特徴です。

BMW xDrive は、BMW のスポーツ・アクティビティ・ビークルの標準装備であり、BMW 5 シリーズや 3 シリーズのセダンやツーリングにもオプション装備されています。

今回、BMW 製クーペに xDrive が初めて搭載されることになりました。実際、この組み合わせは非常に魅力的で理にかなったものといえます。なぜなら xDrive は、トラクションを向上させるだけでなく、走行安定性や安全性、運動性能をも進化させるシステムだからです。したがって、ニューBMW 3 シリーズ・クーペの四輪駆動モデルは、ツー・ドア・モデルがもたらす魅力あふれる走りに、さらにもう 1 つの楽しさと完成度をもたらすことになります。

必要な場所に駆動力を送る

トランスファーに電子制御式多板クラッチを採用することで、BMW xDrive は並外れたスピードと比類ない柔軟性で走行状態の変化に対応します。駆動力はほぼ瞬時に、最も必要とするホイールに供給されます。このトランスファーは、マニュアルまたはオートマチック・トランスミッションの後部に直接フランジ固定されたコンパクトな配置になっており、プロペラ・シャフトを介してリア・アクスルに駆動力を供給します。このメイン・シャフトは電子制御多板クラッチと連動して、エンジンからの駆動力を必要に応じて規定の割合で補助シャフトを介してフロント・アクスルに供給します。

このため xDrive はフロント・アクスルとリア・アクスルにエンジン・パワーを無段階に連続して分配することができます。極端な状況では、前後アクスルが完全に接続されたり、完全に切り離されたりする場合があります。

xDrive を搭載したニューBMW 3 シリーズ・クーペは、通常の走行条件下でも独特の走りを見せます。それは、エンジン・パワーの 60 % 以上をリア・アクスルを介して路面に伝えるのです。もちろん、この場合でも xDrive は車両の安定性を常時モニターしており、安全性と最適な運動性能を実現するために必要に応じて駆動力配分を変化させるように制御します。従来の 4 輪駆動システムは、ホイールが空転し始めてから反応していましたが、xDrive ではホイールのスリップを予測して該当するホイールに送る駆動力を中断し、代わりにグリップ力を保持しているホイールにパワーを供給します。

通信ネットワークを駆使してホイールがスリップする前に判断

この機能を実現するために、xDrive はダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)とダイレクトにネットワーク接続されています。DSC センサーは走行状況を常時監視しており、必要なデータはすべて xDrive にも伝送されます。ネットワークで結ばれた xDrive は、これから発生しそうな状況を事前に判断する革新的な制御・安全システムなのです。

xDrive は、アクセル・ペダルと DSC の両方のデータを利用して、まもなく発生しそうな状況を予測します。たとえば、ヨー・レート・センサーは、ニューBMW 3 シリーズ・クーペの旋回運動を判断することができます。一方、ステアリング・アングル・センサーはステアリング・ホイールを回す角度位置とロック位置をモニターしています。ホイール・センサーから送られた車速データと横加速度データを利用して、エンジン・データを考慮に入れながら xDrive は常に最新の走行状況を判断し、まもなく車両に影響を及ぼすような変化を予測することができます。この過程で xDrive は前後輪の回転差やホイールの外周差、クラッチの摩耗レベルまでも考慮しています。

それぞれの状況における最適なクラッチ締結力は、トランスファー・コントロール・ユニット、アクチュエーター、多板クラッチによって設定され、それぞれのアクスルに割り当てられ、最適な駆動力を正確に供給することで常に安全で最大のトラクションを実現します。この目的を達成するためには複雑な計算が必要であるにもかかわらず、駆動力の配分を最大限に変化させる場合でもトルク配分はわずか 10 分の 1 秒という素早さで瞬時に行われます。

オーバーステアまたはアンダーステアを発生直後に防止

これらの特性を提供するニューBMW 3 シリーズ・クーペの四輪駆動システムは、トラクションだけでなく運動性能も改善します。コーナリング時には xDrive が素早く前後アクスル間に駆動力をきめ細かく配分し、アンダーステアやオーバーステアの発生を抑制します。もしもニュー3 シリーズ・クーペがコーナリング中にオーバーステアをおこし、リアが滑り始めた場合、xDrive はさらに多板クラッチを閉じて多くのパワーを前輪に供給します。このため、後輪は再びサイドフォースを立ち上げることが可能になり、この過程で車両を安定させることができます。

ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)と連動する xDrive は、非常に早い時点からオーバーステア傾向を検知し、ドライバーが走行状態の変化に気付く前に制御を開始してニューBMW 3 シリーズ・クーペを安定させます。

BMW xDrive は同様にアンダーステアも打ち消します。ニューBMW 3 シリーズ・クーペの前輪がカーブの外側に「押し出され」始めると、すぐ DSC から情報が伝達され、非常に早い段階から再び xDrive が状況を把握します。この場合は前輪のトルクを瞬時に低下させますが、極端なケースでは最大 100%までエンジン・トルクを後輪に配分することができます。つまり、駆動力の配分を変化させるだけではオーバーステアやアンダーステアを抑制できない場合にのみ、ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)はブレーキに介入し、ニューBMW 3 シリーズ・クーペを安定させるように設定されているのです。

エンジン・パワーを無駄なく利用

xDrive を搭載したニューBMW 3 シリーズ・クーペは、山道でも非常に力強く俊敏に素早く駆け上がります。たとえばコーナリング中に力強い加速をすると、一般的にカーブ内側にある後輪は空転する傾向があります。xDrive 搭載モデルは瞬時に後輪へのエンジン・パワーの供給を中断し、そのパワーを前輪に供給することでこの傾向を打ち消すことができます。このためこうした状況でも、xDrive はエンジン・パワーを全てトラクションに変換して優れた走行特性と安全性を実現します。

xDrive は瞬時に機能するため、エンジン・パワーの突然の変化に対しても非常に楽々と対処します。パワーの配分が変化したことすらドライバーは気付かないでしょう。アクセル・ペダルを踏み込んでからエンジン・パワーが立ち上がるまでのタイム・ラグは、少なくとも 20 分の 1 秒で、xDrive が多板クラッチを全閉または全開する時間はわずか 10 分の 1 秒足らずです。その結果、どんな状況でも確実に走行コースを維持することができます。

駐車時や積雪路の走行時に発揮される快適性

xDrive は、さらに日常走行においても駆動力配分が固定されている 4 輪駆動システムの好ましくない影響を効果的に取り除きます。車両を駐車する場合に限り、xDrive は前後アクスルを相互に切り離し、後輪駆動に変わります。この場合、ドライバーが何か操作をする必要はありません。実際にドライバーが気が付くことと言えば、ドライブトレインに作用する不快なテンションや歪み、あるいはステアリングへの好ましくない影響が一切ないということだけです。

従来の四輪駆動システムと違い、xDrive は極めて厳しい路面状態でも素早く効果的に対応します。たとえば冬季に雪が積もった駐車場で、前輪は硬く乾燥したアスファルト舗装の上にあり、後輪が雪の上または凍結している状況でホイールを空転させながら道路まで出るのは不快であり危険です。このような場合、従来の四輪駆動システムでは常に一定の遅れがあってから限られた駆動力がグリップ力を保持しているホイールに伝達されます。それに反して xDrive を装備したニューBMW 3 シリーズ・クーペは、このような状況でも自然に加速することができます。

それはこのインテリジェント四輪駆動システムがわずか 0.1 秒で適切なトラクションを確保しているアクスルにほぼ 100%のエンジン・パワーを供給できるからです。したがって、空転しているホイールにブレーキを作動させる必要も一切なく、駆動力を損失することはありません。

凍結路や積雪路などの滑りやすい坂道では、前後輪のロック機能が各ホイールのスリップを防止する機能を果たします。この場合もダイナミック・スタビリティ・コントロール (DSC) は、路面状態がさらに悪化した場合に限ってエンジン・パワーを低下させたり、ホイールにブレーキをかけたりするように設定されています。したがって、その後に駆動力を復活させる場合でも、ロック機能によって各ホイールの前進力やサイドフォースをロスする危険性が低減されるため、ドライバーは安定したグリップと俊敏な性能を得ることができます。xDrive を装備したニューBMW 3 シリーズ・クーペは、冬季でも生き生きとした印象を余すことなく発揮します。

8. ボディシェルおよび安全性: 頑丈でしかも軽量



- 優れた前後軸重量配分
- 考え抜かれた材料の配分による重量の最適化
- 電子制御によるオールラウンドな乗員保護性能

新型車両の運動性能と走行安全性は、ボディの設計および構造に大きく左右されます。ニューBMW 3 シリーズ・クーペを開発するにあたり、BMW のボディ開発担当エンジニアは、その作業を通じて性能と安全性を両方とも最適化することに成功しました。その結果、最高の俊敏性と最高の剛性をほぼ完璧に融合させることができました。それは革新的な材料と最先端の生産技術が余分な重量を増やすことなくボディ強度の最適化に貢献したからです。

セーフティ・システムもレストレイント・システムも、いずれの場合も特定の要求に基づいて電子的に起動することで、あらゆる点において完璧な乗員保護を実現します。

もう 1 つの重要な要素は、ニューBMW 3 シリーズ・クーペのキャビンが非常に大きな居住空間を提供していることです。440 リットルのトランク容量 (BMW 335i クーペは 430 リットル) を提供する BMW の新型 2 ドア・モデルは、長距離ツアラーとしての特性から見ても、同セグメントの絶対的なリーダーといえます。

オンロードにおける優美で躍動感あふれる力強いシルエット。一目でニューBMW 3 シリーズ・クーペだとわかる迫力あるフォルムです。実際、車両寸法を見てもこの印象を確認することができます。ニューBMW 3 シリーズ・クーペの全長は 4.59 メートル、全幅は 1.78 メートル、全高は 1.38 メートルで、BMW 3 シリーズ・セダンよりも全長は長く、全高は低くなっています。

もう 1 つ重要な改良点は、総重量が 10 kg 削減されたことです。特に熱可塑性プラスチック製フロント・サイド・パネルは、スチール製サイド・パネルと比べて 50% の軽量化に成功しました。

このフロント部の軽量化は、走行特性にも非常に良好な効果をもたらします。また、新型クーペの前後軸重量配分は、実質的にほぼ 50:50 の理想的なバランスとなっており、最高の俊敏性を発揮するために必要な特性を全て提供します。

プラスチック製サイド・パネル: 軽量で頑丈

新しい熱可塑性プラスチック材料は、設計の面で見てもより一層の選択肢と柔軟性を提供します。第一に、この材料はスチールよりも成形がしやすく、加工や仕上げが容易です。車両や部品の形状を開発する際には、新しい自由度をデザイナーに提供することができます。第二に、復元式バンパーの開発時点ですでに重要なメリットを顧客に提供している点です。つまり、プラスチック製サイド・パネルは軽い衝撃に対して非常に耐久力があり、少し変形した程度なら元の形に戻ります。

パーキングで駐車しているときなどに低速で衝突した程度であれば、ほとんど損害を受けることはありません。実際に痕跡が永久に残ることもありません。

スチールからハイテク合成素材に変更したことで、生産に悪影響はありませんでした。なぜなら特別な組立工程を経由する必要がないため、プラスチック製サイド・パネルを今までどおり塗装工程に組み込むことができるからです。熱変形に対する耐性が非常に高く、伸びと吸湿性が最適化されているため、塗装後のプラスチック製サイド・パネルは従来のスチール製品と全く同じように見えます。

B ピラーの革新的な補強材

ねじり剛性の高いボディは、車両の軽量化と同様にニューBMW 3 シリーズ・クーペの非常にスリリングな俊敏性を実現するために欠くことのできない前提条件です。衝突時には高張力鋼を使用した大型キャリアとサポート・バーが、正確に設定されたクラッシュブル・ゾーンによって、非常に効果的に衝撃力を吸収します。

開発製造過程で卓越した成果を示す非常に優れた例として、ニューBMW 3 シリーズ・クーペに初めて採用したチューブ構造の B ピラー補強材があります。この補強チューブは超高張力鋼を使用しており、金型から外す前に熱処理を施す温間成形法で製造されています。補強チューブは各部位特有の荷重と衝撃力を考慮しながら、その形と厚みを変化させて、衝撃荷重に応じて変形するクラッシュ・ボックスと連動して最高の安全性を提供します。

衝突時の衝撃エネルギーを正確に吸収

また、材料を精選して構成部品の取付位置を選定することにより、ボディの他の部分についても最高の衝突安全性を実現することができました。このため、さまざまな種類のスチールやその他の材料の特性を考慮に入れる必要がありました。ニューBMW 3 シリーズ・クーペでは、当然ながら変形に利用可能なスペースを最大限に活用し、ほとんどキャビン構造に影響を及ぼしません。

前面衝突時にはフロントのクラッシュブル・ゾーンが衝撃エネルギーを吸収し、バルクヘッドから室内の足元空間へ衝撃による変形が伝わらないようにします。また側面衝突時には、特別にデザインされたフロアが衝撃力を分散させ、ボディの反対側に伝わるのを抑えます。バルクヘッド・サポート・ビームは、革新的な多相鋼製になっており、薄板であっても極めて高い強度と剛性を備えています。

ドア、強化された B ピラー、シート構造、左右 A ピラー間にあるダッシュボードが全て連動することにより、車両の側面構造全体に最高の強度をもたらしめています。後面衝突の場合は、前後方向に設置されたキャリア・バーや多数の強化エレメントだけでなく、非常に強力なトランク・ルーム・フロア構造やリア・パネル、サイド・ウォールなどによって衝撃による影響を最小限に抑制します。

また横転時でも高剛性ピラーとクロスバーによってキャビンは保護されます。クラッシュブル・ゾーンとキャリア構造の相乗効果については、ニューBMW 3 シリーズ・クーペの開発初期段階からバーチャル・シミュレーションと実際の衝突試験を実施して慎重に分析してきました。これに関してさらに慎重に検討したもう 1 つのポイントは、軽微な衝突に対する修理費用を最小限に抑えることでした。

セーフティ・エレメントを正確に管理

BMW の安全担当開発エンジニアの目的は、最も激しい衝突時でもキャビン構造を生存可能な空間として維持することにあります。そのため、集中制御式エアバッグ・システムとシートベルト・システムを連動させることで、キャビン内の乗員一人ひとりの安全性を実現しています。前席エアバッグ、腰部および胸部を保護するサイド・エアバッグ、頭部を保護するカーテン・ヘッド・エアバッグ、ベルト・テンショナー、ベルト・フォース・リミッターは、全てが衝突の種類と強度に応じてセンサー制御式のエレクトロニック・セーフティ・システムによって作動します。

センサーは車両中央、B ピラー、ドアに内蔵され、これらのセンサーが早期に事故の状態を確実に検出します。これらのセンサーから送られたデータを使用して、車両のエレクトロニック・セーフティ・システムは乗員に最適な安全性と保護機能を提供することができる構成部品をチェックして、実際に必要なセーフティ・システムとレストレイント・システムだけを作動させます。

ドライバーと助手席乗員は、フロント・エアバッグとシートの背もたれに内蔵された、状況に応じて 2 段階に作動する腰部および胸部保護用サイド・エアバッグによって保護されます。必要な場合は側面のルーフ・ライニングからカーテン・ヘッド・エアバッグが展開し、A - C ピラー間のウィンドウ部分に沿って広がります。カーテン・ヘッド・エアバッグは、広い範囲をカバーすることで前席乗員および後席乗員を保護します。前面衝突の際に足を怪我する危険性を低減するために、運転席側のフットレストはあらかじめ決められたプロセスを経て安全に変形します。

全席で最高の安全性を実現

ニューBMW 3 シリーズ・クーペのシートベルト・システムは、優れた快適性を提供できるよう理想的な位置に配置されています。言い換えると、完璧な人間工学によりどんなシート・ポジションでも乗員の体型に合った最適なベルト位置を実現します。つまり、誤ったベルト高さに調整されることを防いでくれます。

シート・フレームに取り付けられたベルト・アンカーもまた、最大のベルト拘束力を発揮するのに貢献します。シート高さを調節しても、シートベルトは乗員の腰周りをぴったりと締め付けます。実際に衝撃が発生した場合は、ベルト・テンショナーによってシートベルトが乗員の身体に密着し、しっかりと確実に拘束します。一方、ベルト・フォース・リミッターは最大荷重および最大衝撃力が発生しないように緩和します。当然ながら、これらの安全機能はニューBMW 3 シリーズ・クーペの後席にも標準装備されています。

衝突後の効率的な救援活動:エレクトロニック・セーフティ・システム

エレクトロニック・セーフティ・システムは、衝突後も重要な機能を実行し、特に救助活動をすぐに開始できるようにします。エレクトロニック・セーフティ・システムのコントロール・ユニットは、自動的にハザード・フラッシャーとルーム・ライトを作動させ、集中ロックを解除して、オルタネーターの接続を切り離します。回路のショート(短絡)を防止するため、セーフティ・バッテリー・ターミナルによってエレクトロニック・コントロール・ユニットでさえ切り離されます。この場合、ハザード・フラッシャーやルーム・ライト、エマージェンシー・コール機能などは独立した電源から電力が供給されます。もう 1 つ重要なステップは、燃料ポンプを停止させて燃料がタンクから漏れ出ないようにすることです。

衝突時の車両ボディの変形動作と全ての安全装備の機能を検証するため、多くの試験が行われてきました。コンピューターによるシミュレーションからさまざまな種類の衝突試験まで、BMW のエンジニアはあらゆる選択肢を駆使して安全装備の最適な構成内容や適用範囲を決定しました。したがって、ニューBMW 3 シリーズ・クーペは最終的に高剛性ボディと数多くのアクティブ・セーフティおよびパッシブ・セーフティに関する構成部品を使用して、世界中のあらゆる衝突試験で数々の基準を打ち立てるのに必要なすべての条件を備えました。

9. 照明コンセプト: 視界および視認性を向上する 卓越した革新性



- バイキセノン・ヘッドライトを標準装備
- デイ・ランニング・ライト機能を持たせたコロナ・リング
- 室内用の専用ライト・パッケージ

暗いときでもアクティブに走る。そのために不可欠な視認性を確保するため、ニューBMW 3 シリーズ・クーペにはバイキセノン・ヘッドライトが標準装備されています。またニューBMW 3 シリーズ・クーペには、走行安全性に関連する革新的な機能として、ヘッドライトにデイ・ランニング・ライト機能を持ったコロナ・リングが装備されています。

オプション装備のアダプティブ・ヘッドライトは、さらに低速時にはコーナリング・ライトと連動し、右左折の際に前方を的確に照射します。

テール・ライトに組み込まれている発光ダイオード(LED)式ライト・ユニットは、最適なシグナル効果を発揮し、ヘッドライトのコロナ・リング同様はっきりと識別される役割を果たし、夜間でもニューBMW 3 シリーズ・クーペを他の車両よりも際立たせます。

エリプソイド・テクノロジーを採用したバイキセノン・ヘッドライトは、極めて強力な照明である一方、搭載位置も慎重に選ばれているため、対向車への眩惑を抑えています。ニューBMW 3 シリーズ・クーペの全モデルに標準装備されるバイキセノン・バルブは、コンパクトな構造とデザインにより、ヘッドライト・ユニットをさらに低く、ひときわ目立つデザインを可能にしています。

キセノン・バルブはロー・ビームとハイ・ビームの両方に使用されています。ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、当然のことですが最新世代のキセノン・テクノロジーが採用されており、エリプソイド・リフレクターと70 mm レンズが装備されています。

エリプソイド・モジュールの中にあるシャッターを折りたたまれるとハイ・ビームになり、ビーム全体がヘッドライト・ユニットから照射されます。

そのため、従来ハイ・ビーム機能に使用されていた追加のハロゲン・バルブは必要なくなりました。

目立ちやすく安全: コロナ・リング付きデイ・ランニング・ライト

昼間でもヘッドライトを点灯することで、車両をより目立たせることができ、日常の交通状況においても事故の危険性を減らすことができます。これはヨーロッパ各国で行われた科学的な調査によっても実証されており、最終的に全ての車両が昼間にヘッドライトを点灯することを法的に義務付けるように政府へ働きかけが行われています。

ドイツにおいても立法機関が昼間走行時のヘッドライト点灯を推奨している一方、夜間用のロービーム・ヘッドライトに使用される光源が、昼間用として適切なかどうかの議論が交わされています。

このような背景を考慮し、BMW は新たに法的に全く問題のない車両用昼間走行照明の魅力的な解決策を用意しました。ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、専用の照明管理システムによって適切な昼間走行用照明機能を提供する、ライト・リング付きヘッドライトを装備しています。

デイ・ランニング・ライトを点灯させると、片側に 2 つずつあるヘッドライトのライト・リングが点灯します。内側のリングは透過照明方式で、また外側のリングはライト・ロッド(導光体)方式で点灯します。

デイ・ランニング・ライトとパーキング・ライトは共通の H8 バルブを使用しており、デイ・ランニング・モードではわずかに光量を弱めています。これにより、はっきりと目立つ外観をもたらして目立ちやすくするだけでなく、他の車両に存在を認識させる働きをします。実際、コロナ・リング付きのデイ・ランニング・ライトは BMW だけの特別な装備なのです。

アダプティブ・ヘッドライトとコーナリング・ライト

BMW のラインナップにある他のモデルと同様に、ニューBMW 3 シリーズ・クーペもオプションでアダプティブ・ヘッドライトが選択できます。このライト・システムは、ワインディング・ロードなどでの適切な照明を確保します。このコンセプトによって、ヘッドライトはステアリングの操舵角度、ヨー・レート、車速などの条件にしたがって作動します。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、アダプティブ・ヘッドライトと連動する追加機能として、時速約 40 km 以下でターン・インディケーターを作動させたり、ステアリングを大きく回すと作動するコーナリング・ライトがオプションで用意されています。

この機能のメリットは、走行中に大きくハンドル操作をしたときや、曲がりくねった道路でも前方を最適に照射することです。

後方からもひととき目立つナイト・デザイン

BMW 3 シリーズ・クーペは、テール・ライトのデザインにおいても新たな基準を確立しています。リアからサイド・パネルにかけて滑らかに一体化されたテール・ライト・クラスターは 2 つの部分に分かれており、一部はトランク・リッドにも組み込まれています。このクルマの側面を走るキャラクター・ラインはテール・ライトの外縁部に接続され、そこから水平に配置された LED 式ライト・ロッドが続きます。ヘッドライトのコロナ・リングの効果と同様に、テール・ライトもこのクルマに夜間でも見間違えることのない独特な外観を与えています。これによりこのクルマのリア・ビュー全体は、BMW の新型クーペの広いトレッドを強調する水平のラインと、この角度からの低いスポーティな外観によって特徴付けられています。

高級な雰囲気を醸し出すインテリア・ライト・パッケージ

ニューBMW 3 シリーズ・クーペの照明は、室内でも重要な役割を果たしています。ベーシックなトリムを装備したクルマであっても、間接照明によって極めてスタイリッシュで高級感あふれる雰囲気を創出します。また、オプションのライト・パッケージを装備すれば、ひととき特別なスタイルで、パワフルな情感を沸き立たせる印象的な室内を演出します。

ライト・パッケージの主な装備には、ドア・ライニングから後席のサイドパネルに沿って、ほぼ室内の長さにあわせて滑らかに緩い弧を描きながら伸びるダウン・ライトがあります。トリム・バーの下部にスポットライトが内蔵されており、柔らかな光線が、ニューBMW 3 シリーズ・クーペの室内にスタイリッシュで気品あるムードを醸し出します。

10. 装備品: ドライバーのためにテラーメイド



- 高品位の仕上げ、魅力的な標準装備品のラインナップ
- さらなる快適性のための革新性:
オートマチック・シートベルト・ハンドオーバー
- 幅広いカスタマイズが可能なオプション・ラインナップ

ニューBMW 3 シリーズ・クーペには、優れた運動性能だけでなく高い品質、高級感、独自のスタイルがもたらす突出したキャラクターが与えられています。そのユニークなボディ・デザインだけでも BMW の新しい 2 ドア・パフォーマーは特別なステータスを確立し、インテリア・デザインには BMW 3 シリーズのセダンやツーリングとははっきりと異なる個性が漂います。

こうした独自性のある能力やスタイルは、この新型クーペのために細部まであつらえられた幅広い機能や装備品によってさらに確かなものとなっています。実際に標準装備品の数だけ見ても、3 シリーズ・クーペの独自性が強調されており、それだけでなく豊富なオプション装備品によって、乗る人ごとの好みやスタイルに合わせて独自のカスタマイズをすることができます。

素材や仕上げの品質だけを見ても、BMW 3 シリーズ・クーペは明らかにこのセグメントに新しい基準を確立しています。洗練された高品位の表面加工が施された樹脂表面やオプションのウッド仕上げまたはブラッシュド・アルミ仕上げのトリム・ストリップ、さらにはドア・ライニングやセンター・コンソールのソフト・パッド仕上げされたアームレストなど、外観だけでなく手触りでもこのクルマの高品位性を強調しています。

インストルメント・パネルは高級感あふれるレザー・タッチに仕上げられ、ブラック、グレーだけでなく、クーペ専用のサバンナ・ベージュも用意されています。エア吹き出し口のグリルや格納式カップ・ホルダーはトリム・ストリップの付近に組み込まれ、ドア・オープナー・ハンドル、グラブ・ハンドル、シフト・レバー・カバー、エア吹き出し口のアジャスター、標準装備される本革巻きスポーツ・ステアリングのトリム・リングは、いずれもニューBMW 3 シリーズ・クーペ専用に関連されたパール・グレーのクローム仕上げで統一されています。この新しいクローム仕上げはスタート・ストップ・スイッチのトリム・リングにも採用されています。

ドライバー志向のcockpit

ガソリンおよびディーゼルのいずれの仕様でも、ドライバーがエンジンを始動するために行う操作はステアリングの横にあるスイッチを押すだけです。cockpitのデザインは、BMW の新型クーペのスポーティでドライバー志向の特徴を強調しており、ドライバーは運転席でスピードメーターとタコメーターに集中することができます。

最上位モデルの BMW 335i クーペのスピードメーターとタコメーターには、最高速度 280 km/h、最高回転数 8,000 rpm (他のモデルは最高速度 260 km/h、最高回転数 7,500 rpm) まで目盛りが刻まれています。

ガソリン・エンジン仕様車の新デザインのメーターパネルには、タコメーターの下に油温計が、また BMW 335d クーペと 330d クーペの場合は燃費計が組み込まれています。

乗る人の身長に関係なく、ドライバーと助手席乗員はいずれも理想的なシート位置に簡単に調節することができます。BMW 3 シリーズ・クーペは、幅広い調節範囲、長距離走行時の卓越した快適性、優れたサイド・サポートを提供しています。

オプション装備のシート・ヒーターは特に寒い季節の走りを快適にするため、このセグメントでは革新的な個別の温度微調節機能によってシートの表面を上から下までまんべんなく暖めます。つまり、シートの座面と背もたれ、さらには両方のサイド・サポート・クッション部分までもが乗員の好みの温度に暖めることができます。

控えめながら役に立つ: オートマチック・シートベルト・ハンドオーバー

新開発のシートベルト・ハンドオーバーは、ニューBMW 3 シリーズ・クーペのドライバーと助手席乗員がシートベルトを締める際のわずらわしさを解消します。典型的クーペ・スタイルで、シートベルトは運転席よりも後方の B ピラーに組み込まれています。ドライバーまたは助手席の乗員が乗車し、ドアを閉め、ドライバーがステアリング横のイグニッション・スイッチにリモート・コントロール・キーを差し込むと、ドライバーと助手席乗員の両方にシートベルトが文字通り「手渡し」されます。

このシートベルト・ハンドオーバー機能はシート着座検知機能と連動しており、助手席に乗員が座っていなければ助手席側のシートベルト・ハンドオーバーは作動しません。この革新的かつ快適な機能に加え、室内の機能や調和の取れたムードを損なわないように、必要のないときハンドオーバー・アームはサイド・パネルに収納されます。

ニューBMW 3 シリーズ・クーペは、4 人の乗員に優れた走行体験を提供するため、後席へ乗り込む際の快適さも考慮しました。そのための装備品が、後席への乗車をしやすくするため前席のシートに組み込まれたコンフォート・エントリー機能です。フロント・シートのロック解除レバーは人間工学を考慮して、前席背もたれ外側の最上部に装備されています。一旦乗員が出入りした後は、背もたれを少し押すだけでシートを手動で元の位置に戻すことができます。オプションの電動シートを装備した場合、この操作は背もたれに組み込まれているスイッチを押すだけで作動させることができます。

後席にもファーストクラスの座り心地

ニューBMW 3 シリーズ・クーペは、BMW のスポーティ 2 + 2 シーターの伝統を反映しています。センター・コンソールの延長部によって分割された個別シート構造により、後席の乗員は快適な旅を満喫することができます。したがって、ドライバーと助手席乗員だけでなく、後席の 2 人の乗員も優れたサイド・サポートの恩恵を受けることができます。

3 シリーズ・セダンよりも大幅に低くなった後席の着座位置により、クーペの低めのルーファインにもかかわらず後席にもゆとりあるヘッドルームが確保されています。

このファーストクラスの座り心地を満喫できる喜びは、フロント・コンソールの流麗なラインを引き継ぐリア・センター・コンソールによってさらに強化され、しかもここには前席同様の機能が用意されています。顧客の希望に応じて、後席のセンター・コンソールにはカバー付き収納ボックス、灰皿、後席用エア吹き出し口、足元ライトなどが装備できます。後席両側には、チャイルド・シートを安全に装着するための ISOFIX ブラケットが標準装備され、さらに後席乗員用に折りたたみ式センター・アームレストも標準装備されています。

目立たないけれども便利な収納機能

440 リットル (BMW 335i クーペは 430 リットル) と大容量のラゲッジ・ルームは、ニューBMW 3 シリーズ・クーペで長距離走行をするときに非常に役に立ちます。特に大きな荷物を運ぶときには、後席のバックレストを倒してスペースを広げることができます。オプションのストレージ・パッケージには、荷物をかけられるフック、トランク・フロア用ラゲッジ・ネット、トランク左側のサイド・トリムにはテンション・ストラップ、右側にはラゲッジ・ネットなどの装備が用意されます。12 V の補助電源ソケットは、クーラー・ボックスや電気器具用の電源を供給します。また、定評ある装備としてオプションのスキーバッグがあり、ラゲッジ・ルームと室内をつなぐ開口部は後席のセンター・アームレスト部分に組み込まれています。

このスキーバッグの革新的な機能は、スキーバッグ・モジュールを簡単な操作で取り外し、洗って乾燥させることができる点にあります。また、スキーバッグが必要でないときは、開口部のフレームに追加のカップホルダー、収納ボックスまたはクーラー・ボックスを装着することもできます。

新装備: ドア・パネル内側の折りたたみ式収納ボックス

ドア・ライニングに装備された折りたたみ式収納ボックスもまた、たっぷりとした容量を提供します。この装備はニューBMW 3 シリーズ・クーペで初めて用意されたもので、ドライバーと助手席の乗員がプライベートな小物を他人の目に触れないように収納しておくことができます。この収納ボックスは 3 つに分割されており、さらに追加の小物入れをドアライニングに取り付けることもできます。

また前席の背もたれ裏面にはネットが装備されており、フロント・センター・アームレストの下には多機能収納ボックスがあります。ここには各種サイズのドリンク缶を置けるカップ・ホルダーがあり、携帯電話やその他の小物を収納するためのスペースも用意されています。さらにコイン入れ、12 V 補助電源ソケット、携帯用オーディオ再生装置などを接続してオーディオ・システムで音楽を楽しめる AV コネクターなども用意されています。

気持ちよく快適に: エア・コンディショナーとローラー・ブラインド

ニューBMW 3 シリーズ・クーペ用に入念に仕立てられたベンチレーション、ヒーター、エア・コンディショナーは、ドライブの快適性に大きく貢献します。直接的および間接的にエアを送る吹き出し口により、室内全体にわたって効率的に空調効果を発揮します。また、エア・コンディショナーは非常に素早く希望の温度に調整でき、走行風の影響を受けることなく外気を循環させ、快適な温度制御を可能にしています。ニューBMW 3 シリーズ・クーペのエア・コンディショナーは、このセグメントでは珍しい効率性と総合的快適性が組み合わせられ、曇り止め機能や特殊な条件下での仕様を考慮して緻密に制御するソーラー・センサーが装備されています。ニューBMW 3 シリーズ・クーペのエア・コンディショナーは、室内の空気をわずか 1 分間で約 3 回も入れ換えるほどの容量を誇り、温度調節機能は、運転席側と助手席側が独立しています。

センター・コンソールには、2 本の電動式アームで操作されるローラー・ブラインド用スイッチが装備されます。このブラインドは、スイッチの操作でリア・シェルフからせり出し、リア・ウィンドウから差し込む直射日光を効果的に抑えます。

オーディオ、ナビゲーション、テレマチックス:

ラグジュアリー・パフォーマンス・カーのためのハイテク装備

ニュー BMW 3 シリーズ・クーペは、豊富なインテリア・カラー、内装素材、トリム・オプションなどによって、顧客が自分のスタイルを反映することを可能にしています。これに加えて、BMW のラグジュアリー・パフォーマンス・カーのために開発され、いまやこのセグメントにも採用されるようになったオーディオ・システムやナビゲーション・システム、テレマチック機能などの数多くのハイテク装備品をオプションで提供しています。これもまた新型クーペのプレミアム性を裏付けています。

オプションのコンフォート・アクセスを装備すれば、ドライバーはわざわざキーを取り出さなくても 3 シリーズ・クーペのエンジンを始動させることができます。ドライバーがクルマに近づくとすぐ、リモコン・キーに内蔵された ID センサーを車両が検知し、ドア・ハンドルを握るだけでドア・ロックを解除したり、エンジン始動の準備をします。エンジンを始動する際、ドライバーがしなければならないことは、スタート・ストップ・ボタンを押すことだけです。

BMW 3 シリーズ・クーペには、ドライバーの要求や快適性に関する要求に関するあらゆる機能を制御するための BMW の体系的な哲学が反映されており、この哲学は BMW 3 シリーズによってこのセグメントですでに新たな基準を確立しています。ドライバーが直接操作するスイッチや計器類は、ステアリングまたはその周囲の人間工学的に最適な位置に配置されています。エア・コンディショナーの主要な機能とオーディオ関連の機能も同様に、センター・コンソールの操作部で行えます。

他のほとんどの機能は、運転席からでも助手席からでも楽に手の届く位置にある iDrive コントローラーによって操作できます。センター・コンソールに配置されたコントローラーを使って、電話機能、ナビゲーション・システム、エンターテインメント (AV) 機能、エア・コンディショナーなどの機能をユーザーの好みに応じて選択したり作動させたりすることができます。選択された機能の情報は、ダッシュボード中央のコントロール・ディスプレイに表示されます。

このコントロール・ディスプレイには、ナビゲーション・システムの地図画面だけでなく、BMW Assist によって提供される情報なども表示できます。BMW Assist では、エマージェンシー・コール機能、BMW ブレークダウン・リペア (故障時のサポート機能)、BMW Info (インフォメーション・システム)、V-Info plus (交通情報)、移動体通信利用の BMW 問い合わせサービスなどを提供し、あらゆる目的に対してアメニティ・サービスのラインナップを取り揃えています。ドライブの際に特に実用的で役に立つ機能としては、目的地の付近にあるホテルやレストラン情報、映画館で上映中の映画情報などがあります。また重要な点として、近い将来 BMW Assist は BMW 正規ディーラーでの点検の必要性をドライバーに知らせ、正規ディーラーに予約をする手助けも行えるようになります。

エマージェンシー・コール機能は自動化されたテレマティクス・サービスの 1 つで、エアバッグが作動するような事故が発生するとすぐ、自動的にサービス・プロバイダーに通報します。車両の現在の位置は GPS ナビゲーションを介してショート・メッセージで送付されるため、迅速で効果的な救助作業を行えます。さらに BMW 3 シリーズ・クーペのルーフ・ライニングにあるオーバーヘッド・コンソールに装備されたスイッチで、エマージェンシー・コール機能を手動で作動させることもできます。

ドライバーは BMW Assist を利用して、いつでもブレークダウン・サービスやサービス・コールを利用できます。この場合は、車両に発生した不具合や故障に関するデータを前もって BMW 正規ディーラーに転送します。その後、システムは既定の BMW 正規ディーラーのサービス担当へ電話を接続します。

V-Info plus 交通情報システムは、BMW 3 シリーズ・クーペをストレスや交通渋滞から解放します。この機能は、定期的にクルマのナビゲーション・システムに最新の交通情報を取り込んでルート案内に反映させるため、ドライバーは余裕を持って交通渋滞やボトルネックとなっている地点を回避するルートを案内します。

11. 生産： 品質、柔軟性、そして環境への配慮



- BMW レーゲンスブルク工場での近代的なオンライン生産
- より美しく、化学物質を削減したクリア粉体塗装
- 顧客志向の販売および生産プロセス

BMW グループは、新車開発だけでなく、生産施設やそこで働く従業員の知識の近代化にも一貫して投資を行っています。これこそが、高い基準に支えられた効率性、最大限の柔軟性、卓越した品質を誇る魅力的なクルマを作るための唯一の方法です。

BMW レーゲンスブルク工場におけるニューBMW 3 シリーズ・クーペの生産は、またしてもこのクルマの生産プロセスのレベルの高さを実証しました。BMW 3 シリーズ・クーペは、そのボディ・デザイン自体も非常に独自性のあるものですが、顧客の指定によって個人発注で作られるそれぞれの車両の生産は、レーゲンスブルク工場の生産ラインに完全に組み込まれています。

BMW レーゲンスブルク工場では、車両生産を 20 年間も行っています。もともと車両組立施設のみで始動したこの工場も、今日では最も近代化された工場の 1 つとなり、特に世界で最も柔軟性のある工場となっています。約 300 人の実習生を含む 10,000 人以上の従業員が、プレス部門、車体部門、塗装部門、組立および配送部門などに従事しています。

BMW レーゲンスブルク工場では、BMW 3 シリーズのセダン、クーペ、カブリオレ、BMW M3、BMW 1 シリーズなどが生産されています。また、この工場では 2005 年に合計約 300,000 台もの警察、消防、緊急救助用車両を生産しました。

独自の柔軟性を持つ、単一ライン生産

とりわけレーゲンスブルクの生産ラインから生まれるモデルの多様性がこの工場を特別な車両生産施設として位置づけ、全ての車両は単一システムという方法で生産されています。つまり、従業員はニューBMW 3 シリーズ・クーペも、セダンも BMW M3 も、同じラインで組み立てているのです。

このような柔軟性は、世界の車両生産の中でも独自のものとなっています。そのためには、慎重で考え抜かれた生産計画だけでなく、生産プロセスの基準化や従業員の技能も高度でなければなりません。生産の全てのステップは相互に密接に調整され、BMW グループの世界中の生産ネットワークに完全に組み込まれています。例えば、レーゲンスブルクのプレス部門で作られたボディ・パネルやその他のコンポーネントは、世界中にある BMW グループの生産ネットワークに属する多くの工場に送られます。

その代わりに、ニューBMW 3 シリーズ・クーペのプラスチック製サイド・パネル、エンジン、トランスミッションから完全に事前組み立てが済んだ内装部品まで、実に多くの他のコンポーネントが他の BMW 生産施設やレーゲンスブルク工場のサプライヤーなどから送られて来ます。

ロボットによる車体組立て

全てのニューBMW 3 シリーズ・クーペは、BMW レーゲンスブルク工場の車体部門で組み立てられています。最大約 700 ものパネルと金属製コンポーネントが最初に個別のモジュールとして接合され、モデルによっては約 5,500 もの溶接ポイントで接合されます。次の段階では、フロアパネル、サイド・フレーム、ルーフ、ドア、エンジン・フード、サイド・パネルやトランク・リッドを組み立ててボディ全体を完成させます。この作業の 95 %は産業用ロボットによって行われていて、BMW の生産プロセスの中では車体生産が最も自動化の高い作業となっています。

BMW レーゲンスブルク工場の塗装部門は、世界でも最も先進的で革新的な施設の 1 つです。ボディは完全に自動化された塗装ラインの中の複合的プロセスを通っていきます。作業は清掃プロセスから始まり、陰極処理された浸漬槽に浸す工程で静電気を帯電させた車両ボディに塗装の最初の層を塗布します。各モデルの必要性に応じてボディは個々に回転されたり傾けられたりしながら、陰極浸漬槽を通る工程でムラのない完全な塗装層を作ります。

車体がシーリングされ充填剤が充填された後、次の段階では 3 層目にトップコートを施し、顧客によって注文されたカラーをボディに塗装し、クリア粉体塗装による最終仕上げで永続的な美しい光沢を出します。この 4 層目のコートはクルマの表面を保護し、塗色を美しく見せるだけでなく深み感を与えます。粉体塗装の導入により、BMW は溶剤を必要とせず廃液を出さない、特に環境に配慮した打開策を見い出しました。

プラスチック製サイド・パネルもライン上で塗装

重量を削減するため、BMW 3 シリーズ・クーペのフロント・サイド・パネルは革新的な熱可塑性樹脂素材でできています。従来のプラスチック製コンポーネントとは対照的に、あらかじめ別の場所で塗装して後から車両に取り付ける必要がなくなりました。代わりにライン上で塗装することができ、ボディシェル全体と共に通常の塗装工程を通ることができます。

組立て: 完璧な物流管理、人間工学的に最適な設計

ニューBMW 3 シリーズ・クーペを作る上で最後の工程は組立工程で、この段階では約 100 種もの作業が行われます。車両によっては最大約 2 万点にも及ぶコンポーネントがこの時点で組み付けられ、この「ウェディング」と呼ばれる、ボディとドライブトレインを合体させる工程は完全に自動化されています。

他の作業のほとんどは、高い技能を持つ従業員個人の手作業と職人技によって行われています。このプロセスで従業員に最適な作業環境を提供するため、BMW レーゲンスブルク工場の組立ラインは、最高レベルの人間工学に基づいて設計され、配置されています。また、従業員が正しいタイミングで必要なコンポーネントを受け取れるようにするため、全てのコンポーネントや部分組立品は(直接コンポーネントが納入される)ジャスト・イン・シーケンスで組立ラインに送られます。

正確な情報:いつ新車は作られるのか?

最も複雑な物流管理や生産工程を扱うことのできる能力は、効率的に高品位の車両を生産するための必須条件です。また、これは顧客自身にも恩恵をもたらし、BMW グループの顧客志向の販売生産プロセス(KOVP)がすでに何年にもわたってそのメリットを実証し、成功しています。KOVP は新車の納車期間を最小限に抑え、注文と生産の柔軟性を最大限に活用し、生産工程の透明性を確保することに役立ちます。

顧客志向の販売生産プロセスは、車両の注文に関して BMW 正規ディーラーと BMW グループをネットワークでつなぐオンライン発注システムをサポートしています。これは、顧客が好みの車両を決めたらすぐに生産・物流に着手することを可能にし、同時に高い柔軟性を備え、短期間の変更を可能にしています。その結果、顧客はいつでも生産が始まるまでに何日要するかを知ることができ、希望によっては顧客の車両の生産が実際に始まる数日前まで、装備を変更したり、塗色を変更したりすることができます。BMW レーゲンスブルク工場の近代的な生産技術は、このようにして顧客のクルマに対する期待感をさらに刺激させるのに役立っているのです。

12. 歴史：常に特別なクルマを目指して– BMW のクーペ



- BMW 327 – ヨーロッパで最初の量産クーペ
- 2 気筒から 12 気筒までに及ぶエンジン・バリエーション
- デザインおよび性能値の新しい基準を幾度も設定

クーペの開発には特に手間が掛かりますが、自動車メーカーのエンジニアにとっては魅力的な挑戦でもあります。クーペを選択する顧客が求めるものは、最高水準の駆けぬける歓びに集約されています。BMW は、この分野における自らの技術を磨き、その水準を高めつづけることによって、ブランドの製品に寄せられる大きな期待に応えてきました。ブランドを象徴する白と青のエンブレムは、クーペにおける自動車技術と生産の歴史に数々の画期的な実績を残してきた BMW の誇りを示す象徴でもあるのです。

この長い歴史の第 1 章は、BMW AG での自動車生産が始まってから 8 年後にスタートしました。「Dixi」の愛称で親しまれた BMW 3/15 が発売されたのは 1929 年 7 月。この名車に続いて、BMW 初のクーペとして生産されたのが BMW 327 スポーツ・クーペでした。流れるようなラインとシルエット、滑らかな曲線が特徴的なホイール・アーチ、官能的とさえ言える優美なカーブを描くアメリカ生まれの流線型ボディラインは、キュビズムによるそれまでの原理に替わってドイツ人デザイナーの手ではじめて扱われたものだったのです。

スポーツ・クーペや街乗り用クーペに採用されたこの独特のスタイルは、既にアメリカでは 2 ドア、固定ルーフ、パワフルなエンジン、洗練された機能と装備を持つ特別な種類のクルマに採り入れられていました。その理念に基づいて BMW が発表した 327 スポーツ・クーペは、BMW 独自の特徴を盛り込み、アウトバーンでの長距離高速走行を可能にした最新鋭のグランド・ツーリング・カーでした。

1937 年：BMW 327 - ヨーロッパで最初に量産されたクーペ

全長 4.50 メートル (177.2 インチ) の BMW 327 クーペは、流行を先取りした数多くの機能でクーペのトレンドを創り出しました。ホイール・アーチとエンジン・ルームは、それぞれに独立したセクションでありながら互いに溶け合い、ヘッドライトさえ一体化されていました。エンジン・フードも中央をヒンジで連結した分割タイプではなく、車体後方へ向かって開く 1 枚構造の設計になっていました。トランク・リッドの外側にはスペア・タイヤを完全に収納できるカバーが設けられ、内側から照らし出すイルミネーションタイプのナンバープレートが車体に組み込まれていました。クラシックな流線型に成形されたパーシャルタイプのリア・ホイール・カバーも、この時代ならではの特徴です。

ボディカラーに色調を合わせた室内装飾、特別にデザインされたアクセサリを備えたインテリアは、優美さにおいてもスタイルの点においても非のうちどころがありません。フロントの 2 つのシートは調整機能を備え、背もたれをいっばいに倒せばリアシート・ベンチとフラットすることも可能でした。

BMW 327 クーペに標準搭載されていた 2 リッター直列 6 気筒エンジンは、出力 55 ps という性能でしたが、発売 1 周年にあたる時期、伝説的スポーツ・カー BMW 328 の出力 80 ps のエンジンを搭載した仕様が発売されました。BMW 327 クーペの最高速度を 145 km/h (90 mph) に押し上げたこの強力な 6 気筒エンジンは、やがてスポーツ・エンジンを代表する存在となっていたのです。

自動車生産に関する BMW の理念は当初から明確であり、1937 年には文書として発行されています。そこにはこう記されています。「2 ドア、4 枚窓の BMW スポーツ・クーペこそ、スピードのもたらす興奮とスポーツ走行を追い求めるドライバーの厳しい要求に応えるための理想的なグランド・ツアラーである」

1954 年: BMW 502 – ドイツで戦後最初の V8 エンジン搭載車

BMW 327 クーペがそうであったように、極めて特殊なこの種のクルマを求める潜在的な客層は、第 2 次大戦後も目が肥えた一握りの人々に限られていました。高級車と量産車の間にはそれほど大きな価格差があり、それが故に BMW の戦後初となるクーペも大量生産されることはありませんでした。自動車のボディ製造における第一人者であったドイツ、シュトゥットガルトのバウアは、1952 年のモデル・シリーズに BMW 501 をベースにした 2 ドア・モデルを追加。エンジンもそれまでの 6 気筒に替えて V8 エンジンを搭載しました。その BMW 502 クーペは生産台数わずかに 30 台という、コレクター憧れの超高級車として今も注目を集める製品です。

ルーフの後端からラゲッジ・ルームまでをそれまでにはなかった緩やかなスロープ・ラインで結んだ、バウア仕様の「バロック調」クーペは、現代のクーペの先駆けとなりました。サルーンのプラットフォームを使った 2 ドア・モデルとしてデザインされ、フロント・シートにアクセントを持たせ、ルーフとリア・ウィンドウが車体後部へ向けてフラットに仕上げられた製品です。より大きな角度をもたせた C ピラーの独特の形状は、今でもクーペ・デザインの最大の特徴として評価されています。

1955 年、フランクフルト・モーターショーの話題をさらったクルマが BMW 503 クーペと BMW 507 スポーツ・カーでした。バウア・クーペと同様、BMW 503 クーペもボディラインを損なう B ピラーを持たず、4 枚のサイド・ウィンドウは完全に車体内部に格納できるよう設計されていました。ウィンドウを開くと細身の C ピラーがデザインを引き締めるアクセントとなり、漂う優雅さがより一層印象的に感じられます。

1959 年: BMW 700 – ブランド初の小型クーペ

1959 年に発表された新型クーペ、BMW 700 はその後の BMW の小型スポーツ・クーペの原型となった製品です。全長わずか 3.50 メートル (137.8 インチ) という、ミケロッティのデザインによる BMW 700 クーペは、BMW 初となるモノコック・ボディを採用したクルマです。ただ、この製品が BMW 史上特筆すべき画期的なクルマとして語られるのには別の理由があります。640 kg (1,411 lb) という驚異的な軽さを誇る BMW 700 クーペは、スポーツ仕様を謳う同じクラスのライバルたちの追従を許さない存在だったのです。出力 30 ps の 2 気筒エンジンを搭載した BMW 700 クーペは、その居住空間においても、強力なロードホールディングと最高速度においても、名車 BMW 327 クーペに勝るとも劣らない装備と性能を備えていました。

こうした特徴は、1960 年、さらにバージョンアップを果たした BMW 700 スポーツにも受け継がれています。優れた技術を求めやすい価格で提供する BMW 700 クーペの販売数は、1964 年までに約 30,000 台を数え、BMW が守ったその当時のコンセプトは、今にも通じるものであると言えます。

1962 年: 自動車デザインの新時代を確立した BMW 3200 CS

ヌッチオ・ベルトーネが創り上げた 1962 年発売の BMW 3200 CS は、スタイルにおいてもデザインにおいても、まさに傑作と呼ぶにふさわしいものです。前面に向かって流れる独特の「キック」を持つ C ピラーのほか、両サイドに水平グリルを持つアップライト・キドニー・グリルという現代の BMW 製品の原型となる特徴を備えた製品です。

イニシャルに初めて「C」の文字を使った全長 4.83 メートル (190.2 インチ) のこのクーペは、排気量 3.2 リッターの V8 エンジンを搭載し、最大出力 160 ps を発揮しました。

1965 年: BMW 2000 C で初めてオートマチック・トランスミッションを搭載

3 シリーズ・クーペへ続く次のステップは、それからわずか 3 年後にやって来ました。スポーツ仕様の BMW 700、さらなる上位セグメントのマーケットに送り込まれた BMW 3200 CS。その両モデルに続いて 1965 年に発売されたのが、究極の快適さと高度の洗練性、際立つエレガンスを追求した 2000 C/CS でした。

出力 100 ps のエンジンとオートマチック・トランスミッションを標準搭載した BMW 2000 C は、BMW の歴史に新しい 1 ページを記す製品となりました。最高水準の品質を誇るインテリアとデザインを磨き上げた 2000 C/CS は、さらなる未来志向のボディをもつ製品となりました。ルーフを支える A ピラーと C ピラーは線條細工と表現できるほど細身に仕上げられ、拡張されたボディはフロントとリアが内側に向かって傾斜しています。機能面では、それぞれに独立したハイビームとロービームを持ち、「チャイニーズ・アイ・クーペ」の愛称を生んだ印象的なヘッドライト、キドニー形状のラジエーター・グリルだけのフロント・フェイスが特徴的です。

1968 年: BMW 2800 CS にトレンドを作り出した 6 気筒エンジンを搭載

1960 年代後期、BMW の業績は急激な右肩上がりを示しました。販売台数の増加とともに会社のイメージはさらに高まり、顧客の要求はより大きなパワーと優れた快適さへの傾向を強めていました。1968 年に発売された BMW 2800 CS は、そうした時代の要望が生んだ製品です。BMW 2000 C/CS のデザインにさらなる改良を加え、この新型モデルは矢印形状のフロント・エンドにデュアル・ヘッドライトを備えたほか、キドニー・グリルの両サイドに水平エアインテーク、また軽量アロイホイールを標準で装備していました。

スペースを 10 センチ拡張したエンジン・ルームに収められた 6 気筒エンジンが搾り出すパワーは、その後 10 年以上にわたってモータースポーツ界での数限りない勝利を積み上げ、エンジン設計のスタンダードと称されるようになりました。この 2.8 リッターのパワー・ユニットは、7 個のベアリングで作動するクランクシャフト、傑出したバランスによって振動を抑える 12 個のカウンター・ウェイト、最高の燃焼効率に欠かせない 3 つの半球形を組み合わせた燃焼室、オーバーヘッド・カムシャフトで構成され、出力 170 ps を発揮するものでした。

1976 年: あらゆる面から快適さを追求した BMW 630 CS

2.5 リッター ~ 3.2 リッターの 6 気筒エンジンを搭載し、いくつかの機能と性能のバリエーションを提供した BMW 2800 CS は、1976 年、BMW 6 シリーズ・クーペに受け継がれることになりました。前身となるモデルより全長が 10 cm 拡張された BMW 630 CS と BMW 633 CSi は、後席にバケット・シート 2 個を備え、より広い空間が与えられていました。現在は両モデルともに、小型スポーツ・クーペ・セグメントから除外されています。

1990 年: ドイツの自動車生産史上、戦後初の V12 エンジンを搭載した BMW 850i

世紀末を間近に控えた 1990 年、BMW 850i は当時の BMW クーペ・ファミリーの最上位モデルとして、ドイツの自動車生産史上で戦後初となる 12 気筒エンジンを搭載した製品となりました。それまでにないまったく新しいデザイン、斬新なフロント・ビュー、BMW M1 を思い起こさせるリトラクタブル式ヘッドライトを備えたこの革新的クーペは、最高水準のグランツーリズムを具現化するものでした。300 ps を発揮する 12 気筒エンジンを搭載した BMW 850i は、強大な出力もさることながら、最新鋭のサスペンション・テクノロジーを駆使した超一級のサルーンとして、10 年以上の歳月を超越し得るハイエンド・ラグジュアリー・サルーンの基準となるべき製品です。

1992 年:初めて可変カムシャフト・コントロールを採用した BMW 3 シリーズ・クーペ

次に BMW の小型スポーツ・クーペが発表されたのは 1992 年でした。新型 2 ドア・モデルの全長は 4.43 メートル。全高は大きな成功を収めたサルーン・モデルよりも 3cm 低く設計されていました。フロント部は 8 cm 拡張され、エア・インテークを備え低く傾斜したボンネット、およそ 3 cm 短くなったルーフ、ワイド・タイプのドアとフレーム・レス・ウィンドウ、B ピラーを覆うグラスファイバー製カバー、そしてより短く低くなったトランク・リッド。すべてが一体となってクラシックな真のエレガンスを感じさせるサイド・ラインを演出していました。スポーティでエレガントな外観とは裏腹に、後席の足元周りやヘッドルームにはゆったりとしたスペースが確保されていました。

BMW の VANOS 可変バルブ・タイミング・コントロール・システムは、高出力、高性能だけでなく、より優れた経済性と環境への適合性を実現するための新しい方向を示す、最重要にして最新の技術の 1 つです。こうした装備も、このクルマがスポーツ性能とエレガンスを貫いた製品であることの証明であるといえます。

わずか 7 年間で 470,000 台以上が販売された BMW 3 シリーズ・クーペ。全モデル・シリーズに占めるその販売台数の割合は 18%にものぼり、マーケットにおいてこの製品がどれほど評価されているかを如実に物語るものであるといえます。

1999 年:BMW 3 シリーズ・クーペの第 2 世代

BMW 3 シリーズ・クーペの第 2 世代は、2000 年を目前に控えた 1999 年に発売されました。前モデルより長く大きな居住空間を持つ、ニュー・クーペはニュー BMW 3 シリーズ・セダンと実質的に同じ技術を搭載したものでした。サルーンとの結びつきがいかに強い製品であるかはそのことから理解できますが、エクステリア・パーツで 4 ドア・モデルと共有するコンポーネントがわずかに 3 点だけであったということを忘れることはできません。クーペならではの独自性をアピールするとともに、「C」のイニシャルを冠することで、まったく別のモデル・ラインであることを演出する。それこそ BMW だから可能な手法なのです。

BMW 3 シリーズ・クーペに用意されたバリエーション、4 気筒で 1 種、6 気筒で 3 種、出力 118 ps ~ 193 ps のエンジンを搭載しており、デュアル VANOS を装備した 6 気筒エンジンは、エンジン回転数と負荷に応じて最適化されたガス充填サイクルと燃焼プロセスを備えていました。

2003 年:最も厳しい顧客の要求にも応える BMW 6 シリーズ・クーペ

情熱、気品、そしてパワフルを特徴とする 2003 年型 BMW 645Ci は、ハイエンド大型クーペ・セグメントの最高位に位置する製品です。躍動的な外観と洗練された流線型のフォルムを持つ BMW 645Ci に対抗し得る存在はありません。

最大出力 333 ps の 8 気筒エンジンの性能と、高い技術に支えられたシャシーおよびサスペンション、革新のアクティブ・ステアリング、ダイナミック・ドライブ・ロール・スタビリティとダイナミック・スタビリティ・コントロールに代表される高度に洗練されたドライバー・アシスト・システムの機能とがひとつになって、パワフルにして洗練された、心揺さぶるドライブ感覚を実現しています。スポーツ走行に欠かせないあらゆる性能を備えたこの大型クーペは、快適さを追求した走行性能において他に抜きん出た存在です。本格的な 2+2 クーペとして設計された BMW 645Ci は、4 名の乗員ひとりひとりに最高の居住性を約束し、豪華なアクセサリ、エレガントな空間に加え、ガラス製の大型パノラマ・ルーフが明るい印象と特別な雰囲気のカビンを創り出しています。

その 2 年後、BMW 645Ci は、BMW の歴史を書き換えた最大出力 367 ps、最大トルク 490 Nm (361 lb-ft) を発揮する新型 4.8 リッター 8 気筒エンジンを搭載してさらなる成長を遂げました。

2006 年:血統を受け継ぐものだけが知るスポーツ性能、BMW Z4 クーペ

2006 年春、内に秘めた俊敏性と機動力を全身にみなぎらせた BMW Z4 クーペが世界デビューを果たしました。このクルマの 3 大特性、「低く、力強く、速い」を表現する、よく知られたクーペのシルエット、ブランドの特徴を表現するリア・サイド・ウィンドウの「ホフマイスター・キック」、流線型のルーフ・ライン。さらにその印象は、エンジンとサスペンションが一体となって発揮する性能にも現われます。

BMW Z4 クーペ 3.0si は、いくつものエンジン・オブ・ザ・イヤーを獲得した、最大出力 265 ps、最大トルク 315 Nm (232 lb-ft) の 3.0 リッター直列 6 気筒エンジンを搭載しています。最高の運動能力を発揮するように設計されたシャシーとサスペンションは、高く評価されたエンジンの性能を引き立て、BMW が目指す「駆けぬける歓び」の実現を支えています。

完璧な軸重量配分、低重心、後輪駆動の組み合わせは条件を選ばない高速のコーナリングを実現し、最適なトラクションと性能による調和の取れた走行特性を保証します。明快で簡潔なデザインのインテリア、スポーツ感覚に溢れたブランドの血統を受け継ぎ、最新鋭の技術と装備を搭載し、最高級の素材とこのクルマの個性にふさわしい色調。この製品を語る言葉に限りはありません。

13. インテリアおよびエクステリア寸法

