

2006 年 9 月 21 日

BMW 3 シリーズ・クーペが 7 年ぶりのフルモデルチェンジ

新世代高精度ダイレクト・インジェクション (直噴) パラレル・ツイン・ターボ・エンジン搭載の
新型 **BMW 3 シリーズ・クーペ**発売開始

ビー・エム・ダブリュー株式会社 (本社:千葉市美浜区中瀬 1-10-2、代表取締役:ヘスス・コルドバ) は、
7 年ぶりにフルモデルチェンジした新型 BMW 3 シリーズ・クーペを 9 月 23 日 (土) より全国の
BMW 正規ディーラーを通じて発売すると発表しました。

導入するモデルは、新開発の高精度ダイレクト・インジェクション (直噴) パラレル・ツイン・ターボ・エンジ
ンを搭載した BMW 3 シリーズ・クーペ 335i で、3 シリーズの中では最高性能の出力 225kW (306 馬
力)、トルクは 400Nm (40.8kgm) を発生します。メーカー希望小売価格は、7,010,000 円 (消費税込み、
その他税金、登録諸費用は含まず) <ステップトロニック付き 6 速オートマチック・トランスミッション、右
ハンドル及び左ハンドル、乗車定員 4 名>です。

新型BMW 3シリーズ・クーペ335iの特徴

- ・ ボディ・パネルはクーペ専用。セダンと共用しているボディ・パネルが一枚也没有。
- ・ 新開発3.0リッター直列6気筒エンジンは、革新的な高精度ダイレクト・インジェクション (直噴) と
パラレル・ツイン・ターボの組み合わせにより、4.0リッター・エンジン・クラスのパワーでありながら
3.0リッター・エンジンと同等の燃費を両立。
- ・ 最高出力225kW (306ps)/5,800rpmは歴代3シリーズで最高レベルの性能。
- ・ 400Nm (40.8kgm)という大トルクを1,300-5,000 回転という非常に幅広いエンジン回転域で発生。
- ・ 0-100 km/hの加速タイムは5.7秒。
- ・ ボディシェルはセダンよりも約10 kg軽量化。
- ・ 運動性能を向上させるためフロント・サイド・パネルに最新の合成樹脂素材を使用。
- ・ アダプティブ・ヘッドライトを標準装備、新たにコーナリング・ライトを装備。
- ・ 利便性を高める電動シートベルト・ハンドオーバーを標準装備。
- ・ 真の4シーターとして後席中央にセンター・コンソールを装備し、パーソナルな雰囲気を室内に演出。
アクティブ・ステアリング、iDrive ナビゲーション、レザー・シート等、主要装備も非常に充実した内容。

新型BMW 3シリーズ・クーペ335iの特徴

エクステリア

新型3シリーズ・クーペは、セダンと共用しているボディ・パネルが一枚もありません。これはまさに妥協を許さない真のプレミアム・メーカーのみが実現できるデザイン開発です。多くの巧妙なセダンとのデザイン処理の違い（デザイナーのこだわり）が、3シリーズとしてのデザイン・アイデンティティを保ちながら、新型3シリーズ・クーペに独自の存在感と高い魅力を与えています。また、その洗練されたダイナミックかつエレガントなスタイリングは、明らかに競合車と一線を画す美しさを誇ります。

フロントは、新デザインのシャープな印象を与えるヘッドライトを採用。また、セダンよりキドニー・グリルを低い位置に配置することにより、ノーズを長く見せ、フロントの視覚的重心を低く感じさせる効果を与えています。

サイドは、クーペならではの低く（セダン比約-50mm）伸びやかなルーフ・ラインと3本の特徴的なラインによって、他車に真似のできないダイナミックかつエモーショナルなデザインを創造しています。ウインドーの下のリムラインとその下のキャラクター・ラインは、フロントからリヤまで途切れなく続き、クーペの流れるようなサイド・デザインをさらに特徴的なものになっています。また、ドア下のドアシル・ラインは、リヤに向かって上昇し、視覚的に駆動輪のリヤ・ホイールを強調するデザイン処理がなされています。

リヤは、セダンより多くの水平ラインをデザインに取り入れることにより、ワイド感と安定感を強めています。また、335iクーペのテール・パイプは左右2本出しで、スポーティな印象を高めます。横長のリヤ・コンビネーション・ライトも、テールを低くワイドに見せる効果を持たせています。また、LED ライト・ロッドを採用し、新型3シリーズ・クーペに強い個性を与えると同時に、視認性を高め、安全性の向上にも貢献しています。

インテリア

インパネ・デザインにもデザイナーのこだわりが反映されています。標準装備のスポーツ・レザー・ステアリング・ホイールに新しいデザインを採用し（スパイダー部分）、メーター類の目盛りや針のデザインをスポーティに変更しています。新型3シリーズ・クーペの魅力を更に高める要素が、フロントから連続してリヤ・シート・ベンチまで延びるセンター・コンソールです。ダイナミックかつエレガントなクーペの個性を強調すると共に、クーペのパーソナルな雰囲気インテリアに演出しています。

さらに、運転席と助手席に電動シートベルト・ハンドオーバーを標準装備することで利便性を高めています。この機能はセンサーを備え、必要に応じて自動的に作動し、シートベルトを前方に送り出します。シートベルトを締める際に身体を後方にひねる必要がなく、一連の動作が非常にスムーズかつスマートに完了します。

新型 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。低いシート・ポジションとすることでヘッドルームは広く、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、後席へ乗り込みもスムーズです。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最大級の 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り畳み式収納ボックスも十分な大きさを確保しています。この収納ボックスは新型 3 シリーズ・クーペで初めて採用された装備で、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ります。

新開発の 3.0L 高精度ダイレクト・インジェクション (直噴) パラレル・ツイン・ターボ・エンジン

新開発の 3.0L 高精度ダイレクト・インジェクション (直噴) パラレル・ツイン・ターボ・エンジンは、最高出力 225kW (306ps)/5,800rpm、最大トルク 400Nm (40.8kgm)/1,300～5,000rpm を発生し、優れた動力性能を実現しています。また、400Nm (40.8kgm) という大トルクを 1,300～5,000 回転という非常に幅広いエンジン回転域で発生するため、どの回転域からアクセルを踏み込んでも強烈な加速が得られます。

335i クーペのエンジンの直噴システムは、従来の直噴とは違い、高精度インジェクションを可能にするピエゾ・インジェクター (噴射圧力と応答性が高いのが特徴) を吸気バルブと排気バルブの間に配した新世代のガソリン直噴システムです。このシステムにより、燃料噴射がより正確になり、圧縮比を高められ、従来のターボ・エンジンが抱えていた燃料消費の非効率性という問題を解決すると同時に、大きなパワーを発生させることが可能になりました。

パラレル・ツイン・ターボは、3気筒毎に1つの2台の小型ターボ・チャージャーが、ブースト圧 (0.6Bar) 増加を分担します。大型のターボ・チャージャー1台の場合、ブースト圧の増加に時間を要し、パワーが欲しい時にそれを利用できない「ターボ・ラグ」が発生しますが、2台の小型ターボ・チャージャーを採用することにより、きわめて低いエンジン回転域でも大きいブースト圧を得られるため、「ターボ・ラグ」を引き起こすことがなく、発進時から驚異的なパワーを使えます。

また、非常に高い動力性能を実現しながら、燃費面の犠牲を最小限に抑えたことも新開発 3.0L 高精度ダイレクト・インジェクション (直噴) パラレル・ツイン・ターボ・エンジンの大きな特徴です。従来のような大きなパワーを得るために単に排気量を増やしたり過給装置をつけたりするのではなく、BMW は革新的な直噴技術とパラレル・ツイン・ターボ・システムを組み合わせ、4.0リッター・エンジン・クラスのパワーと 3.0リッター・エンジン・レベルの燃費を両立させました。

新開発6速オートマチック・トランスミッション

新型 3 シリーズ・クーペにはオートマチック・トランスミッションが標準装備されます。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・チェンジ時のコマンドにわずか 10 分の 1 秒で反応し、実際のシフト・チェンジに要する時間も従来のオートマチック・トランスミッションとの比較で約 50%短縮されました。一度に複数のギヤ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ヤを選択し、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（ステップトロニック）も内蔵されています。

サスペンションとシャーシー

BMW が採用するエンジンをフロントに搭載し、後輪を駆動する駆動方式によって、走行条件や走行速度に関係なく高い俊敏性、方向安定性、安全性を実現しています。さらにアルミニウム合金製ダブル・ジョイント・スプリング・ストラット式 アクスルをフロントに装備し、リヤには 5 リンク式アクスルを装備した新型 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 50:50 の前後重量配分、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ます。

新型 3 シリーズ・クーペ専用に設計されたアクティブ・ステアリングが標準装備されています。このシステムは、走行状況に応じてステアリングのギヤ比を変化させるシステムです。中・低速走行ではステアリングはより素早く反応し、ロック・トゥ・ロックが 2 回転以下になり、俊敏でシャープな走りが楽しめます。また、路地への進入や車庫入れ等も容易になります。一方、高速ではステアリングの反応は穏やかになり、優れた直進安定性が確保されます。

新型 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 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。

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新型 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・パネルには最新の合成樹脂素材を使用し、フロント部の重量を最適化しています。この合成樹脂製サイド・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。このフロント・サイドパネルは従来の合成樹脂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ヤ・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・ヘッド・エアバッグ、シートベルト・テンショナー、シートベルト・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回路によって作動します。

アダプティブ・ヘッドライトと新開発コーナリング・ライト

新型3シリーズ・クーペに標準装備のアダプティブ・ヘッドライトは、新たにコーナリング・ライトが装備されます。アダプティブ・ヘッドライトがコーナリング時に、前方遠くの曲がる方向を照射するのに対し、コーナリング・ライトは、40km/h 以下で走行時にターン・インジケーター・レバーの操作などでオンになり、より近くの曲がる方向を明るく照らします。これらの組み合わせで、夜間の視認性を大幅に向上しています。

主要装備

新型3シリーズ・クーペは、3シリーズ全体のイメージを牽引するモデルとなり、主要装備も3シリーズのフラッグシップと呼ぶに相応しい非常に充実した内容となっております。先代の3シリーズ・クーペ 330Ci と比較して、以下の装備が追加で標準装備となり、エンジンの性能アップを除いた装備面だけでも大幅な装備アップが実施されます。

先代モデルの330Ciクーペからの主要追加装備

メカニズム/安全性

- ・アクティブ・ステアリング
- ・アダプティブ・ヘッドライト (コーナリング・ライト付)
- ・6速オートマチック・トランスミッション (ステップトロニック付)
- ・コンフォート・アクセス
- ・PDC/パーク・ディスタンス・コントロール (フロント&リヤ、ビジュアル表示機能付)
- ・DSC の拡張機能
- ・クルーズ・コントロールのブレーキ機能
- ・ランフラット・タイヤ

エクステリア

- ・ヘッドライト・ウォッシャー
- ・ドア・ハンドル照明
- ・17インチ後輪ワイド・アロイ・ホイール&タイヤ
フロント: 8J X 17 ホイール + 225/45R17 タイヤ (ランフラット・タイヤ)
リヤ: 8.5J X 17 ホイール + 255/40R17 タイヤ (ランフラット・タイヤ)
アロイ・ホイールは17 インチのV スポーク・スタイリング¹⁸⁸ が標準装備。

インテリア

- ・ダコタ・レザー・インテリア (シート/ドア内張、フロント・シートはスポーツ・シートとダコタ・レザーの組み合わせが標準で装備され、ダコタ・レザーのシート・カラーは6色より選択可能)
- ・シート・ヒーター (運転席&助手席)
- ・電動シートベルト・ハンドオーバー (運転席&助手席)
- ・電動ランバー・サポート (運転席&助手席)
- ・フロント・センター・アームレストの分割スライド機能
- ・電動リヤ・ウインドー・ローラー・ブラインド
- ・2ゾーンおよび後席温度調節機能付オートマチック・エア・コンディショナー
- ・CD プレーヤー & CD チェンジャー
- ・iDriveコントローラー
- ・オーディオの外部入力端子 (AUX IN 端子)

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。

Specifications | 主要諸元

	335i クーペ
	2 ドア AT 左右ハンドル
型式	ABA-WB35
寸法	
全長 mm	4,590
全幅 mm	1,780
全高 mm	1,380
ホイールベース mm	2,760
トレッド (前) mm	1,500
トレッド (後) mm	1,505
重量・定員	
車両重量 kg *1	1,620
車両総重量 kg *1	1,840
定員 名	4
性能	
最小回転半径 (タイヤ) m	5.3
燃料消費率 10・15モード (国土交通省審査値) km/l	8.9
0-100km/h加速性能 秒 *2	5.7
エンジン	
型式	N54B30A
種類	直列6気筒DOHC
総排気量 cc	2,979
圧縮比 :1	10.2
最高出力 kW (ps) /rpm	225 (306) /5,800
最大トルク Nm[kgm]/rpm	400[40.8]/1,300-5,000
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／60
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
変速比 1速	4.171
2速	2.340
3速	1.521
4速	1.143
5速	0.867
6速	0.691
後退	3.403
最終減速比	3.462
舵取り装置	
ステアリング形式	ラック&ピニオン式、車速感応式パワー・ステアリング (アクティブ・ステアリング付)
緩衝装置	
前輪	ダブル・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	5リンク式、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)	ベンチレーテッド・ディスク
主ブレーキ形式 (後)	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:225/45R17、リヤ:255/40R17
ホイール	フロント:8J×17、リヤ:8.5J×17 Vスポーク・スタイリング188アロイ・ホイール

*1:電動ガラス・サンルーフ装備車の場合、車両重量および車両総重量はそれぞれ20kg重くなります。

*2:EU仕様のAT車の値です。

この内容は2006年9月21日現在のものです