

# ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレ 目次



本プレスキットの内容は、ドイツ国内市場向け (2006 年 10 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。

## ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレ

概要 ..... 2

## オープン・ビューティ:

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレ ..... 4

# ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレ

## 概要



- BMW 3 シリーズをベースに開発された第 4 世代の 2 ドア・オープン・モデルには、3 分割ルーフ構造の全自動開閉式軽量スチール・ハードトップを初めて採用。リモート・コントロール式ルーフ・オープニング機能が標準装備されています。
- BMW 3 シリーズ・カブリオレの伝統的なラインを全面的に見直し、躍動感あふれる直線的なシルエットを設定。低いショルダー・ラインが、カブリオレの開放感と深みのあるダイナミックなリア・セクションを強調しています。
- シートポジションとフロントウィンドウ・フレームの長さは、BMW 3 シリーズ・カブリオレ特有のスタイルで独特のオープン・エア・ドライブを体験できるようにするため特別にデザインされています。ルーフを閉じている状態でも、このカブリオレの視界は全方位にわたって最適化されており、後方視界は先代モデルと比較して 38%、サイド・ウィンドウのスペースも 30% 拡大されています。高速走行特性を向上させるため、ルーフ・ライニングは完全格納式です。
- 重量を削減しながらも衝突性能を最適化した軽量ボディは、BMW カブリオレのねじり剛性に新たな基準を確立。
- 運転席および助手席エアバッグ（頭部 / 胸部保護用）、ベルト・テンショナー、ベルト・フォース・リミッター、センサー制御式セーフティ・エレクトロニクス（横転時、必要に応じて自動的にロールバーが上昇し乗員を保護する機能）などで構成された様々な安全装備。
- スポーティでエレガントなラインで構成された高級感漂うインテリア・デザイン、ドライバー優先のcockpit、高級素材、カブリオレ特有の条件に対応したオートマチック・エア・コンディショナー、シートやアームレストが太陽光により高温になるのを軽減するサン・リフレクティブ・テクノロジーを採用したレザー・シート、目立たないように組み込まれたオーディオ、テレビ、ナビゲーション、通信用アンテナ。
- フルサイズの 4 シーター（センター・コンソールをリア・シート部分まで後方に延長し、後部座席を 2 つに分離）、最大トランク容量 350 リットル（ルーフ・オープン時は 210 リットル）、オプションのスルー・ローディング機能を選択するとトランク容量はさらに大きくなります。

- 新開発の 6 気筒エンジンと 4 気筒エンジン：  
ガソリン・エンジンは、すべてダイレクト・インジェクション。  
6 気筒ディーゼル・エンジンも発売当初から用意されています。
- シフト機構が改良された新開発 6 速オートマチック・トランスミッション：  
トランスミッションとエンジンはほぼダイレクトに接続されており、急加速時でも最適なシフト快適性を提供し、優れた燃費を実現します。

- エンジン・タイプ：

BMW 335i カブリオレ：直列 6 気筒ガソリン・エンジンにツイン・ターボ技術と燃料直接噴射 (ハイ・プレジジョン・インジェクション) 技術を採用。総排気量 2,979 cc、最高出力 225 kW (306 ps)、最大トルク 400 Nm、0-100 km/h 加速性能 5.8 秒、最高速度 250 km/h、平均燃料消費量 (EU 基準) 9.9 リットル/100 km。

BMW 330i カブリオレ：直列 6 気筒ガソリン・エンジンに燃料直接噴射技術を採用。総排気量 2,996 cc、最高出力 200 kW (272 ps)、最大トルク 320 Nm、0-100 km/h 加速性能 6.7 秒、最高速度 250 km/h、平均燃料消費量 (EU 基準) 8.1 リットル/100 km。

BMW 325i カブリオレ：直列 6 気筒ガソリン・エンジンに燃料直接噴射技術を採用。総排気量 2,996 cc、最高出力 160 kW (218 ps)、最大トルク 270 Nm、0-100 km/h 加速性能 7.6 秒、最高速度 245 km/h、平均燃料消費量 (EU 基準) 7.9 リットル/100 km。

BMW 320i カブリオレ：直列 4 気筒ガソリン・エンジンに燃料直接噴射技術を採用。総排気量 1,995 cc、最高出力 125 kW (170 ps)、最大トルク 210 Nm、0-100 km/h 加速性能 9.2 秒、最高速度 220 km/h、平均燃料消費量 (EU 基準) 6.7 リットル/100 km。

BMW 330d カブリオレ：直列 6 気筒ディーゼル・エンジンにオール・アルミ製クランクケースと最新世代のコモンレール式燃料噴射装置を装備。総排気量 2,993 cc、最高出力 170 kW (231 ps)、最大トルク 500 Nm、0-100 km/h 加速性能 7.1 秒、最高速度 245 km/h、平均燃料消費量 (EU 基準) 6.9 リットル/100 km。

# オープン・ビューティ: ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレ



- BMW 3 シリーズ・カブリオレとして初めて格納式ハードトップを装備
- 軽量鋼板製 3 分割ルーフ構造
- BMW 3 シリーズ・カブリオレの比類ない伝統的なスタイルを従来通りに踏襲したシルエットとシートポジション
- ルーフ・トリム・ストリップと総裏地付きインナー・ルーフを装備し、高級で洗練されたデザイン
- スマートな C ピラー、全方位にわたり最適な視界を実現する大型ウインドウ
- 超高速走行対応型のカブリオレ・ルーフ (最高 270 km/h まで)
- 最上位エンジン: 最高出力 225 kW (306 ps) を発生する 6 気筒ターボ・エンジン
- エンジン・バリエーション: 直噴式 6 気筒エンジンおよび 4 気筒エンジン
- 軽量スチール・ボディ: 強度の向上、重量の削減
- BMW 製カブリオレでは最高のねじり剛性
- フルサイズの 4 シーター、最大トランク容量 350 リットル

優雅なスタイルとスリリングな運動性能との出会い。ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、まさしく他に類のない走りの体験を提供します。

2007 年 1 月にデトロイトで開催される北米国際オート・ショー (NAIAS: North American International Auto Show) で世界デビューを果たす第 4 世代の BMW オープン 4 シーターは、自動車の世界に新次元を切り拓くモデルです。BMW 3 シリーズ・カブリオレの乗員は、初の格納式ハードトップによって風や天候から保護されます。軽量鋼板を採用した 3 分割式ルーフは自動式で、わずか 23 秒で完全に閉めることができます。また、ルーフを開けるときのわずか 22 秒という短時間でトランク内の収納部に格納されます。

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレにはこのモデルならではの優雅さと独特のスタイルが備わっており、ルーフを開けているときでも、ルーフを閉めているときでも、無条件に美しさを見せつけます。直線的に伸びる優美なエンジン・フード、低いショルダー・ライン、低いリア・エンドにより、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレをどの角度から見ても、あらゆる点で見間違えることはありません。今回新たに採用された格納式ハードトップは、このセグメントにおける総合的な快適さ、信頼性、極めてユニークな価値において基準を確立します。

エンジン・ルーム内にも、同様に称賛に値する魅力的な革新技术が盛り込まれています。ここにはニューBMW 3 シリーズ・カブリオレとしては初めて、新開発のガソリン直接噴射式 6 気筒エンジンおよび 4 気筒エンジンが搭載されます。

最上位モデルの BMW 335i カブリオレには、ツイン・ターボ技術を採用した最高出力 225 kW (306 ps) の 6 気筒パワー・ユニットが搭載されます。

BMW 330d カブリオレは、ヨーロッパで新型モデルが発売される 2007 年 3 月 24 日には最初から用意されます。総排気量 3.0 リッターの直列 6 気筒ディーゼル・エンジンは、オール・アルミ製クランクケースと最新世代のコモンレール式燃料噴射技術が組み込まれています。

新しいルーフ構造により、高速走行時における騒音レベルは従来より大幅に低いレベルに抑えています。そのうえ極めて高いねじり剛性を誇るボディシェルが、最高の俊敏性と最高の運動性能を発揮するために必要なあらゆる要素を提供します。

実際のところ、この卓越したねじり剛性によりニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、BMW のオープン・エア・モデルが過去に達成した中でも最高レベルの強度と剛性を実現しています。この新型カブリオレのスポーツ性能は、極めてバランスの取れた重量配分と、卓越したサスペンション技術によってさらに強化されているため、非常にダイナミックに能力を試すような場合でも、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは極めてスタイリッシュに、巧みに対処することができます。

#### **ルーフを開けているときも閉めているときも、絶対に見間違えることのないルックス**

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、ルーフを開けているときも閉めているときも、バランスの取れたプロポーションと独特のルックスが特徴です。格納式ハードトップが装備されているにもかかわらず、このクルマには先代モデルと同様にあらゆる特徴、長所をはっきりと誇示する間違えようのないシルエットが備わっています。

3 分割されたルーフ・エレメントがトランクに格納されると収納スペースは最も小さくなりますが、BMW 3 シリーズ・カブリオレ特有の低いショルダー・ラインと深みのあるリア・セクションを強調する美しいスタイルが現れます。その上、フロントのショート・オーバーハングと長いエンジン・フード、ロング・ホイールベースといった特徴が力強い直線的な印象を高め、こうした独特のラインとパワフルなシルエット、豊かな表情の曲面とが融合し、このエレガントな 4 シーターに感動的ともいえるスポーティ・ルックとスタイルを演出します。

ルーフを閉じたときには、「コックピット」が優れた運動性能を表すもう 1 つのシンボルとなります。エンジン・フードは急な角度で傾斜する A ピラーまで滑らかに伸びています。ルーフラインはリアに向かって流れるように少しずつ下降し、C ピラー周辺までその細さを維持し、はっきりと目に見える角度でリア・エンドへと達します。

この特徴あるデザインのおかげで、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレはルーフを閉じているときでも、一見して非常に際立った間違えようのないルックスを見せています。このため、ルーフがボディ・カラーと同色仕上げであるにもかかわらず、ニュー・カブリオレは生粋のカブリオレとしてはっきりと区別することができます。

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレのキャビンでは、特にハードトップの機能上のメリットをすぐに理解することができます。実際、最も過酷な冬の時期の耐寒性や優れた騒音対策で実績のある BMW ソフトトップの特性を上回るために必要な唯一の方法は、鋼鉄製ルーフ構造に切り替えることでした。このルーフは、ルーフを閉めた状態でも大型のウィンドウや総裏地付きルーフのおかげで、全方位にわたる最適な視界を実現すると同時に、明るく高級感にあふれた雰囲気を提供します。

先代モデルと比較した場合、リア・サイド・ウィンドウの面積が 30% 拡大され、後方視界は 38% も改善されています。

これらの際立ったメリットに加え、低くて軽量構造のルーフは、ルーフを閉めている状態でもサイドの重要な特徴であるショルダー・ラインを引き立て、スポーティな気品ある印象を保っています。

新たなデザイン上の特徴が、特別なスタイルと優雅さをまとった新しいルーフ・コンセプトを強調しています。たとえば、ルーフ全体を取り巻くオール・アルミ製トリム・バーは、ルーフ・カバーの左右でトリム・ストリップを持ち上げ、この境界線をサイド・パネルとドアに沿って A ピラーまで延ばすことによって、ルーフがどこから始まっているのかをはっきりと示します。その結果、水平方向のショルダー・ラインがさらにはっきりと強調されます。

さらにもう 1 つのハイライトは、A ピラーから始まり、前後のサイド・ウィンドウを取り囲むサイド・フレームのトリム・ストリップです。これによりサイド・トリムは C ピラーの根元に近づくにつれて側面のショルダー・ラインに沿って反対方向に伸び、「ホフマイスター・キック」と呼ばれる伝統的な BMW デザイン特徴を引き継いでいます。

ルーフ駆動装置の機能部品や構成部品は、最終的にルーフ・トリム・ストリップでカバーされます。

また、目に見えるアンテナがないこともニューBMW 3 シリーズ・カブリオレの美しいルックスの実現に貢献しています。ラジオやテレビの電波を受信するのに必要なアンテナだけでなく、アンプ部品はすべて車内に組み込まれています。このため、従来存在したあらゆる種類のロッド式アンテナは不要になりました。

ルーフをあけた状態でのラジオ受信は、サイド・パネルのアンテナで行います。一方、リア・ウィンドウのアンテナは、ルーフが閉まるとすぐに自動的に作動します。

ナビゲーション・システムの GPS 信号だけでなく、マルチバンド携帯電話用アンテナも、ルーフとサイド・パネルの見えないところに組み込まれています。

### **格別な自由 : 至高のカブリオレを運転するという極めて独特のフィーリング**

言うまでもなく、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは比類ない走行体験と独自の外観が融合されたクルマです。格納式ハードトップを開け、トランク内のルーフ・コンパートメントに収納すると、ドライバーと乗員はとりわけフラットなショルダー・ラインと、今まで以上に後方へ移動したシート・ポジション、それに低めのウインドスクリーンによって生まれる類稀なオープン・エアの体験。こうした特徴によって、最高品質のオープン・エア・ドライブを定見できるのです。

ウインドスクリーンはドライバーと助手席乗員の頭部から大きく離れた位置に配置されているため、日の光や穏やかなそよ風は遮られることなく車内に入ってきます。スポーティで、非常に低いシート・ポジションであるにもかかわらず、ドア上部のラインの低さがスポーティな印象を与えます。たくさんの新鮮な風と両方向にわたり制限のない視界を満喫できる点が、ニュー3 シリーズ・カブリオレの特筆すべき魅力です。

### **ワンタッチで姿を変える格納式ハードトップ**

格納式ハードトップが装備されたニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、このセグメントでは極めて珍しいハイレベルの優雅さと快適性を提供します。3 分割式の軽量鋼鉄製ルーフ構造は、確実にクーペを連想させる雰囲気をもっています。ひとたびルーフを下げれば、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレに乗る者はすべて、生粋のオープン・エア・モデルに特有の究極の開放感を満喫することになります。

最高の快適性と妥協を廃した機能性は、非常に優れた開閉機構を持つ新型ルーフの特性です。ハードトップを構成する 3 つのコンポーネントは、電子油圧装置によって作動し、全自動の流れるような動きで後方へ旋回し、1 つのトランク・リッド・エレメントがもう 1 つのトランク・リッド・エレメントと上下に重なり合うようにしてコンパクトに配列された状態で停止します。

ルーフ・エレメントを引き上げる場合は、ルーフ・コンパートメント・カバーとしても機能するカブリオレのリア・リッドが後方まで開きます。したがって、ルーフを完全に開けた状態や、ルーフを完全に閉めてハードトップをロックした場合でも、従来どおり同じ方法でトランク・リッドを開けることができます。

さらにもう 1 つのメリットは、リア・リッドにソフトクローズ機能が装備されている点です。このため、リア・リッドをゆっくりと下ろしても、確実に閉じるまでリア・リッドが自動的に引き込まれます。

ルーフ駆動装置を開発する際、BMW のエンジニアは雨水を適切に流して取り除くことにも大いに注目しました。気象条件が変化する状況下でも、キャビンやトランク・ルームに雨水や水分が浸入することを心配する必要がないため、ドライバーはオープン・エア・ドライビングを楽しむことができます。突然、雨雲が発生した場合でも、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレの駆けぬける喜びはほとんど損なわれることはありません。なぜなら、ルーフの開閉に要する時間はそれぞれ 22 秒と 23 秒だからです。

いかなる場合でもニューBMW 3 シリーズ・カブリオレの収納能力を最適に利用することができるように、ルーフを閉めるタイミングに合わせて可変式パーティションが横に旋回し、ルーフ・コンパートメントとトランク・ルームとを仕切り、最大のトランク容量が出現します。この状態からでも、ドライバーはセンター・コンソールにあるスイッチを、ルーフを開ける方向に操作するだけでルーフを開けることができます。

もう 1 つ非常に便利な機能としては、リモート・コントロールによる集中ロック操作で自動的にルーフの開閉を行うオプション設定があります。誤作動の危険をなくするために、この開閉機能は約 4m 以上離れるとルーフを閉める信号が送られないようになっています。

キャビンにあるルーフ操作用スイッチと同様、ルーフ開閉中はリモート・コントロールのボタンを押し続ける必要があります。ボタンを離すだけで、ルーフ・エレメントはどの位置でも必要に応じて動作を中断させることができます。したがって、ルーフの開閉プロセスを続行するにはドライバーはもう一度リモート・コントロールのボタンを押すか、またはセンター・コンソールのスイッチを押すだけです。

### **BMW 3 シリーズの中でも本当に個性的なキャラクター**

寸法とデザインから見て、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは間違いなくこの非常に特別なモデル・ラインナップの一員です。セダン、ツーリング、クーペに続くこのカブリオレは、非常に好調な BMW 3 シリーズの 4 番目のモデルです。

しかし、ブランド特有のデザインの特徴において 3 シリーズとの類似点が多くあるにもかかわらず、ニュー・カブリオレは何よりも本当に個性の強いクルマです。このクルマのフロント・エンドを見ても、セダンやツーリングとは明らかな違いがあります。BMW 3 シリーズ・クーペとよく似ている点でさえ、エンジン・フードから A ピラーに移る地点のみです。

ニュー・カブリオレのスポーティなスタイルは、長くて低いエンジン・フード形状だけでなく、専用設計のフロント・エア・ダムと専用設計のヘッドライトから生じていることは確実です。実際のところ、パワー・ユニットの上で湾曲しているエンジン・フードの曲面と直線は、非常に躍動的で力強い外観を形成し、躍動する曲面が A ピラーから BMW キドニー・グリルの外側まで伸びています。

キドニー・グリル自体は、すべての BMW 車両にとって BMW を識別するための最も際立った、かつ有名な要素であり、周辺エリアやそれぞれの面よりも直立したデザインが光彩を放っています。この特別なデザインが三次元形状のグリル・フレームに溶け込むことで、あらゆる点で本当に力強い、絶対無比の、洗練された表情を示しています。

ヘッドライトのデザインと形状を通じて、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレに自信に満ちた非常に集中力に富んだ表情が与えられています。これはエンジン・フードがヘッドライト・ユニット本体の上まで伸びていることによる結果であり、丸形デュアル・ヘッドライトは上部が切り取られたように見えます。



ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレには、バイキセノンヘッドライトが標準装備されています。この丸形ヘッドライトユニットのもう 1 つの特徴は、昼間の使用を考慮したコロナ・リングにあります。このコロナ・リングは、今では多くの国が法律で義務付けているデイルンニングヘッドライトを効果的に提供するもので、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレに非常に魅力的な表情を与えています。実際のところ、このように印象的なライト・リングを採用したことで、ニュー・カブリオレは夕暮れどきでも一目で容易に BMW だと確認することができます。

### 気品と優美な躍動感

このクルマのサイド・ビューでは、とりわけニューBMW 3 シリーズ・カブリオレに特別なスタイルと気品をもたらす水平のショルダー・ラインが主役です。ボリュームがあり非常に大きなホイール・アーチも、あらゆる角度からスポーティで躍動的なスタイルを補完します。

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレの優美で躍動的な表情は、ショルダー・ラインの下のドア・ハンドルの高さで深みのあるリア・エンドまで伸びるシルエット・ラインによってさらに強調されています。ドアの下端にあるシル・ラインは、フロントおよびリアのエア・ダムまで続いています。

シルエット・ラインとシル・ラインとの間隔は、リア・ホイール・アーチに向って狭くなり、力強く迫力のあるホイール・エレメントのデザインが上部と外側のシルエット・ラインを引き締めています。

クルマのボディ・ラインと、模型を使って慎重にデザインされた曲面とが互いに組み合わせることで印象的な三次元効果を発揮し、ひとときを輝くだけでなく見る人の目をリア・アクスル周辺部へと誘います。この効果は実際に意図されたものであり、このような方法で造られた視覚的な印象は実際の走りの印象にも反映され、後輪駆動方式を採用したニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは卓越した走行性能を発揮します。

このクルマのリア・ビューも、同様にスポーティでエレガントです。特にルーフを格納した状態のニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、後ろから見ても低くワイドに見えます。シルエット・ラインはリア・ライト・クラスターの横で終わる一方、ショルダー・ラインはリア・セクション全体に伸びています。

リア・ライト・クラスターはリア・パネルとサイド・パネルに面一に組み込まれ、2 つのセクションに分割されてトランク・リッドまで伸びています。発光ダイオード(LED)技術を使った水平ライト・ロッドは、夜間でも非常に印象的な表情を演出します。一方、ハイマウント・ブレーキ・ライトはトランク・リッドに組み込まれたエアロダイナミック・スポイラー・エッジに内蔵されています。

このクルマのすぐ後ろに立って見ると、リア・リッドの上からほぼ同じ高さにあるフロントのヘッドライトまで遮るものがない自由な光景を楽しむことができます。また、見る人は非常にフラットで低く、開放的なニュー・カブリオレのキャラクターに特別な印象を受けることでしょう。

### **コックピットを隅々まで明るく演出する、流れるようなライン**

滑らかに流れるライン、パワフルで引き締まった曲面、突起と湾曲を組み合わせたデザインの非常に魅力的なコンビネーション。これらの特徴により、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレはボディ・デザインだけでなく、インテリア全体にも目をひきつけられます。

ダッシュボードの周辺部分を特色づけている水平ラインだけでなく、センター・コンソールとサイド・パネルに沿って流れるような曲面もインテリアに非常に明るい、躍動感を与えています。ダッシュボードの上部はドライバー側に傾斜しており、一方、エア・コンディショナー、オーディオ・システム、ナビゲーション・システムのスイッチ類は、助手席乗員からも手が届き、しかも見やすい最適な場所に配置されています。

サイド・パネル部分もまた、ダッシュボードから 2 つのリア・シートの背もたれまで伸びた滑らかでゆったりとした流れを反映しています。また、センター・コンソールも後部座席まで伸びており、独立した 2 つのシートの間の収納部としての機能も果たします。もう 1 つの重要な特徴は、照明効果と申し分なくバランスの取れた配色、そして適切な素材同士の組み合わせです。これらによって、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレのキャビン内に独特の雰囲気醸し出されています。

オプションとして用意されているインナー・ドアとサイド・パネル用のライト・バーは、このクルマを演出するひととき特別なハイライトです。上部が覆い隠されたこの光の列は、フロント・ドアのヒンジ部分からアームレストの上を通過してリアまで伸び、キャビンに暖かい間接照明効果をもたらします。ドア・ハンドルやギア・シフト・レバーなどの特に頻繁に使用する操作系は、非常に洗練された上質なメタル仕上げになっており、見映えだけでなく、その感触からも高級感を感じることができます。

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレのインテリア・カラーとシート・カラーを選択することは、クルマに乗り込んだときに感じる特別な雰囲気を決定する極めて重要な要素であるばかりか、個性的なスタイルとカスタマイズを実現するための多くの選択肢を提供することにもなります。コックピット内を明るい色にすれば、とりわけ BMW のオープン 4 シーターのエレガントなスタイルを強調します。また一方、深みのあるカラーがもたらす雰囲気は、スポーティなカブリオレのキャラクターを強調します。

### **躍動感と優雅さを完璧に調和させた新開発のパワー・ユニット**

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレのデザインは、見紛うことのないリックスを与えると同時に、優雅さと躍動感を完璧に調和させています。この BMW のオープン 4 シーターに最高レベルのスポーツ特性を与えている新開発パワー・ユニットも、躍動感と優雅さを完璧に調和させた他に類のないものです。ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレには、市場投入と同時にさまざまな革新的な駆動技術や、同時に世界デビューする複数の新開発パワー・ユニットが用意されています。

この新型カブリオレに今までにないほど豊かなエンジン・ラインナップが設定されることは明らかです。ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレに搭載可能なガソリン・エンジンには、すべて BMW のハイ・プレシジョン・インジェクション (高精度燃料噴射) 技術が採用されています。この第二世代のガソリン直接噴射技術は、日常走行においても燃費を著しく改善します。

もちろん最上位エンジンは、ニューBMW 3 シリーズ・クーペですすでに評価を確立している総排気量 3.0 リッターの新開発直列 6 気筒ツイン・ターボ・エンジンです。このトップ・モデルの他にも、BMW 3 シリーズ・カブリオレでは最初から 6 気筒ディーゼル・エンジンを選択することも可能です。

### ツイン・ターボ技術を採用した高性能パワー・ユニット

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレの中で最もスポーティかつダイナミックなモデルには、ツイン・ターボ技術とハイ・プレシジョン・インジェクション (高精度燃料噴射) 技術、それにオール・アルミ製クランクケースを採用した世界初のストレート・シックスが搭載されます。この最新鋭の高性能エンジンは、総排気量 3.0 リッターから最高出力 225 kW (306 ps)、最大トルク 400 Nm を発生し、ニューBMW 335i カブリオレに最高の運動性能を発揮させます。

ターボチャージャーによる過給システムとガソリン直接噴射システムを組み合わせたこの最上位のドライビング・マシンは、エフィシエント・ダイナミクスを示す非常に興味深い一例です。さらなる特徴として、BMW ストレート・シックス特有の最高の滑らかさと、優れたレスポンス、それに洗練されたパワー供給といった特性があります。

ニューBMW 335i カブリオレに搭載されたツイン・ターボ・パワー・ユニットは、ターボチャージャーを 2 基使用してそれぞれ 3 個のシリンダーに圧縮したエアを供給するため、これまでのターボ・エンジンよりもさらに自然な、豊かなパワーを発生します。また、ターボチャージャーがコンパクトになり、慣性力や質量が小さくなったおかげで遅れることなく圧力を立ち上げることができるため、「ターボ・ラグ」はほとんど解消されています。

400 Nm という最大トルクが 1,300 ~ 5,000 rpm の幅広い回転域を通じて維持される一方で、エンジンは必要なときはいつでもさらに感動的な 7,000 rpm まで、ダイナミックに吹けあがります。

走行中に発揮するこの種のパワーとトルクは、これまで大排気量の自然吸気エンジンでしか提供することができなかった種類の (それでも非常に稀なケースですが) 素晴らしい印象をもたらします。BMW 335i カブリオレは、停止状態から 100 km/h までをわずか 5.8 秒で加速し、5 速ギアを使って 80 - 120 km/h までを 7.1 秒でダッシュします。そしてこの持続するパワーの高まりは、250 km/h で電子制御によってエンジン回転数が抑制されるそのときまで続きます。

平均燃料消費量 (EU 基準) は 100 km 走行あたり 9.9 リットルであり、この数値は実際のところ、このクラスのパワー・ユニットとしては非常に優れた性能を示しています。

このように極めて効率よくパワーとパフォーマンスを発生させることができるのは、とりわけガソリン直接噴射技術に起因します。BMW が開発したハイ・プレジジョン・インジェクション技術は、エンジンの作動特性を少しも制限することなく燃費を大幅に改善します。この進化を支えている主要技術が、バルブとバルブの中央にあるスパーク・プラグのすぐ近くに配置されたピエゾ・インジェクターです。外部に遮蔽するものがないこの位置にこの革新的なインジェクターを配置することで、常に燃料を燃焼室内に円錐形のスプレー状に分散させることができるため、高精度に計量された混合気の供給だけでなく、高圧縮比による燃焼にとって最適な優れた冷却効果も発揮します。

### **著しく燃費が改善された世界初のガソリン直接噴射技術**

ガソリン直接噴射技術とツイン・ターボ技術を組み合わせることにより、BMW は燃料消費量を増やすことなくエンジン出力とエンジン性能を著しく向上させることができたのです。もう1つのメリットは、ハイ・プレジジョン・インジェクションによって非常に控えめな量の燃料をスプレー状に燃焼室に噴射するため、リーン・バーン（希薄燃焼）作動にとっても理想的な技術なのです。

希薄燃焼モードの場合、燃焼室内に交差する多様な混合気層が形成されますが、混合気に含まれる燃料の量はスパーク・プラグからの距離に応じて減少します。したがって、スパーク・プラグ付近では混合気が濃くなり、着火しやすくなります。このリッチ（濃厚）な混合気が着火すると、スパーク・プラグから離れた位置の薄い層に向かって火炎が拡がり、クリーンで滑らかな連続した燃焼行程を実現します。

ハイ・プレジジョン・インジェクション技術で初めて導入したジェット・ガイド式燃焼行程のおかげで、この希薄燃焼モードは非常に広い回転域と作動条件にわたって維持できるため、燃費の向上と排出ガスの削減にも一層の貢献を果たします。

さらにもう1つ特に大きなメリットは、ハイ・プレジジョン・インジェクション技術が日常の走行条件下においても、これらのガソリン直接噴射方式に対する期待に応えることができる点にあります。実際のところ、まさにこうした理由からニューBMW 3 シリーズ・カブリオレはこの原理を使用した 3 タイプのエンジンを用意してデビューします。結論を言えば、オープン・エア・ドライブの魅力だけでなく、最高レベルのエフィシエント・ダイナミクスによって、自動車の世界に新たな基準を確立しているのです。

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、当初から希薄燃焼ガソリン直接噴射装置を装備した 2 種類の直列 6 気筒パワー・ユニットを搭載して市場導入されます。これらのエンジンの原点は、マグネシウム-アルミニウム合金製クランクケースを採用し、エネルギーを非常に効率よく利用でき、エンジン重量が最適化され、常に素晴らしく滑らかな回転と、ダイナミックなパフォーマンスを発揮する BMW の排気量 3.0 リッター 6 気筒エンジンです。第一世代のガソリン直接噴射装置に代わって、これまで装備されていたスロットル・バルブを不要にした BMW バルブトロニック無段階可変バルブ・コントロール・システムと比較しても、燃費は非常に著しく向上しました。

ハイ・プレジジョン・インジェクション技術を搭載した 3.0 リッターの新開発エンジンは、出力ステージが 2 段階あります。ニューBMW 330i カブリオレの場合、最高出力は 200 kW (272 ps) で、最大トルクは 320 Nm です。0 km/h - 100 km/h 加速性能は 6.7 秒です。また、BMW 330i カブリオレの最高速度は電子制御により 250 km/h に制限されています。BMW の新開発ガソリン直接噴射エンジンの卓越した効率の良さは、100 km 走行するのにたった 8.1 リットルの燃料しか必要ではないという平均燃料消費量 (EU 基準による複合サイクル) からもしっかりと確認することができます。

ニュー BMW 325i カブリオレに搭載されている第 2 の 3.0 リッター直列 6 気筒エンジンは、最高出力 160 kW (218 ps) 、最大トルク 270 Nm を発生し、最高レベルのスポーツ性能を発揮します。0 km/h - 100 km/h 加速性能は 7.6 秒、最高速度は 245 km/h です。

ニューBMW 325i カブリオレのもう 1 つの長所は、100 km 走行あたり 7.9 リットルという平均燃料消費量 (EU 基準) です。

これら 2 種類の直列 6 気筒パワー・ユニットには、必要なときに作動するオンデマンド作動式電動ウォーター・ポンプと、体積流量制御式オイル・ポンプが装備されているため、エンジン効率をさらに引き上げるのに役立ちます。

#### **ハイ・プレジジョン・インジェクション技術を採用した 4 気筒エンジンがデビュー**

BMW は現在、4 気筒パワー・ユニットにもガソリン直接噴射装置を搭載することに重点的に取り組んでいます。BMW が開発したハイ・プレジジョン・インジェクション技術は、日常走行時の燃料消費量の大幅削減を初めて達成するための最適な条件を提供します。新開発の 4 気筒エンジンと共に導入されるさらなるイノベーションもまた、量産エンジンにおける総合効率を高めるのに役立ちます。

ニューBMW 320i カブリオレは、ハイ・プレジジョン・インジェクション技術を採用した 4 気筒エンジンを搭載する最初のモデルになります。この新開発パワー・ユニットは、2.0 リッターの総排気量から最高出力 125 kW (170 ps) 、最大トルク 205 Nm を発生します。この新世代 4 気筒パワー・ユニットを代表する最初のモデルのもう 1 つのハイライトは、中央に配置されたピエゾ・インジェクターによるガソリン直接噴射システム、インテークおよびエグゾースト・カムシャフトを無段階に調整するダブル VANOS 可変バルブ・タイミング機構だけでなく、常に最適な作動モードへと柔軟に切り替える DISA 共鳴過給システムを組み合わせた点にあります。このため、この新開発パワー・ユニットは総合的な経済性に優れているだけでなく、回転の滑らかさや感動的なパワーの立ち上がりに関しても際立った性能を示します。

ニューBMW 320i カブリオレは、0 km/h - 100 km/h 加速性能が 9.2 秒で、最高速度が 220 km/h です。平均燃料消費量 (EU 基準) は 6.7 リットル/100 km で、このエンジンが総合的な効率の分野で進化していることをはっきりと実証しています。

必要なときにのみ作動する電動ウォーター・ポンプと体積流量制御式オイル・ポンプだけでなく、インテリジェント・オルタネーター・コントロールやエンジンのオート・スタートストップ機能もこの優れた性能に貢献しています。たとえばインテリジェント・オルタネーター・コントロールは、惰走時や制動時に限って電装品用の電力を生成します。このため、トラクションが必要なときには常に、最高の運動性能を発揮するために十分なエンジン・パワーを確保しています。

もう 1 つの新しいテクノロジーは、アイドリング時にエンジンを停止させる機能で、この機能は停車するとすぐに自動的に作動します。ひとたびドライバーがクラッチ・ペダルを踏み込むとエンジンは再始動されるため、ドライバーは問題なく発進することができます。

さらにもう 1 つ画期的な特徴としては、エア・コンディショナー用コンプレッサーの電磁クラッチがあります。このクラッチは、ドライバーがエアコンのスイッチをオフにすると自動的にコンプレッサーとの接続を分離します。したがって、エンジンがコンプレッサーを作動させるエネルギーを消費する必要がなくなります。

さらに、これらの重要な改善により総排気量 2.0 リッターの新開発 4 気筒エンジンは燃料消費量を最大 20% まで削減しただけでなく、エンジン・パワーやパフォーマンスも引き上げることに成功しました。

### **優れたトルク BMW 3 シリーズ・カブリオレの 3.0 リッター・ディーゼル**

BMW のカブリオレに搭載される最先端のディーゼル・ユニットがどれだけ魅力的であるかは、先代のオープン・エア・モデルですでにはっきりと証明されています。そのため、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレも導入当初からコモンレール式燃料噴射システムを備えた最新世代の 3.0 リッター・ディーゼル・エンジンを用意しています。

その卓越した滑らかさと洗練性のおかげで、直列 6 気筒ディーゼル・パワー・ユニットは真に際立ったスタイルのオープン・エア・ドライビングにも理想的です。それと同時に優れた牽引力と全般にわたる経済性が、生粋のカブリオレ・ファンに喜ばれるクオリティをもたらします。

そのスポーティな性格から、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレに搭載される最新バージョンの 3.0 リッター直列 6 気筒ディーゼル・エンジンは、駆けぬける喜びのための全ての要素を提供します。例えば、オールアルミ製クランクケースの採用により先代パワー・ユニットと比べてエンジン重量が約 20 kg も軽減され、フロント・アクスルにおけるこの重量軽減が特にニュー・カブリオレの俊敏性の強化に貢献しています。

新しいパワー・ユニットには可変タービン・ジオメトリを採用したターボチャージャーが装備され、同時に BMW の新世代 6 気筒ディーゼル・エンジンは低いエンジン回転域からより高い出力とパフォーマンスを提供します。

新しい MV インジェクターとコモンレールを採用して最適化された燃料供給システムは、より正確な燃料噴射でエンジンの効率性と回転の滑らかさを実現しています。さらに、エンジンのすぐ近くに配置されたディーゼル微粒子フィルターによって、排気ガスを大幅に削減します。

ニューBMW 330d カブリオレのパワー・ユニットは、優れた最高出力 170 kW (231 ps) を発生し、最大トルク 500 Nm を 1,750 ~ 3,000 rpm の間で維持します。これが BMW の新しいカブリオレのディーゼル・モデルを停止状態からわずか 7.1 秒で 100 km/h まで加速させ、5 速ギアによる 80-120 km/h 加速も 7.1 秒と、特に追い越し時に有利となる BMW のスポーティ・ディーゼルの優れた牽引力とトラクションをはっきりと示しています。

ニューBMW 330d カブリオレの最高速度は 245 km/h で、EU 基準による平均燃料消費量は 100 km 走行あたりわずか 6.9 リッターです。

この極めて洗練された大トルクの軽量ディーゼル・エンジンを開発することで、BMW はこのエンジン・コンセプトの人気の高まりに重要な貢献を果たしました。実際に、BMW のディーゼル・エンジンはその効率の良さばかりでなく、あらゆるカテゴリーの全ての車種に与えられた躍動感あふれるパワーとパフォーマンスによって非常に魅力的な選択肢となっています。まさにこの魅力こそが、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレに 6 気筒または 4 気筒のディーゼル・エンジンが用意されている理由なのです。

#### **ステアリングにパドル・スイッチを装備した新しいオートマチック・トランスミッション**

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、ガソリンおよびディーゼル・モデルの全てに 6 速マニュアル・トランスミッションを標準搭載しています。ロー・ギアからトップ・ギアまでの全体的なギア比はワイドになっているにもかかわらず、クロスレシオに設定されたギア比の間隔が 1 つのギアから次のギアへの滑らかで一定した出力の流れを維持し、いつでも瞬時の加速を得られ、さらに高速走行時の最適な燃費を実現しています。

徹底してアップグレードされ強化されたオートマチック・トランスミッションがオプションで用意されており、快適性に対する高い要求に応えています。このトランスミッションは、いつでも必要なときに躍動的なパワー、パフォーマンス、そして駆けぬける喜びを提供します。

今まで以上に効率的な油圧制御機能、革新的なトルク・コンバーター、大幅に強化された制御ソフトウェアなどが、アクセル・ペダルをわずかに踏み込んだだけでも瞬時の反応を確実に実行します。標準的なオートマチック・トランスミッションと比較すると反応時間は約 40% も速くなり、実際にギアシフトに要する時間はほぼ半減しました。また、必要なギアに直接シフトできることによって、ドライバーは時間をロスすることなくいつでも好きなギアにシフトダウンすることができます。

また、大型の密閉型トルク・コンバーター・クラッチがエンジンに直結されており、とりわけダイナミックなパワーとパフォーマンスの印象を強めています。ドライバーが自分自身でトランスミッションのスポーティな特徴をマニュアル・モードで制御したい場合は、ステアリング・ホイールにオプション装備されるパネルによってギアシフトを行うことができます。また、セレクター・レバーが D の位置にあればいつでもギアシフトのパドル・スイッチを操作することができるため、このダイレクトなマニュアルのギアシフト機能は常に瞬間的なレスポンスを発揮します。

新しいオートマチック・トランスミッションの反応時間の短さによってアクティブでダイナミックな走行スタイルを裏打ちする一方で、トランスミッションとエンジンをより直接的に接続したことや、ギアを直接選択できる点も燃費の向上に貢献しています。

### **最大限の正確性を得るための最新のサスペンション技術**

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、季節や天候だけでなく刻々と変わる道路条件にも果敢にチャレンジできる理想的なクルマです。また、その過程でエンジンの優位性と優れたパワーの伝達がこのオープン 4 シーターの真の優雅さと調和し、エンジンをフロントに置き後輪を駆動する標準駆動方式の配置が全ての速度域において最大限の俊敏性、方向安定性、安全なハンドリングを実現しています。

エンジン・パワーが後輪に伝達されるため、油圧式パワー・アシストを備えたラック・アンド・ピニオン式ステアリングは駆動力の影響を受けません。

BMW 3 シリーズ・カブリオレ専用に調整されたアクティブ・ステアリングをオプションで装備することができ、走行速度に従ってステアリングの補助力を変化させ、そのため低速時には高速時に比べて同じステアリング角でもより大きなステアリング力を伝えます。そのためドライバーは、よりスムーズかつ最小限の力でクルマを操ることができ、さらに高速走行時には最大限の安全性を確保するため方向安定性を維持します。

大部分がアルミ製のダブルジョイント・スプリングストラット式タイバー・フロント・アクスルと 5 リンク式リア・サスペンションを装備するニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、このクラスで最先端のサスペンションを誇っています。また、さらなるメリットとして、低重心、バランスの取れた軸重量配分、専用ダンパー設定がこの優れた 2 ドア・モデルのすばらしい躍動的な走りを可能にしています。

BMW 3 シリーズ・カブリオレには、高性能ブレーキ・システムや 17 インチ・ホイールを必要とする大径ブレーキ・ディスクを標準装備しています。

この優れたブレーキ・システムは、パワフルな減速力、フェードを最小限に抑えて長く持続する制動性能、あらゆる状況での耐久性といった長所を持っています。もちろん、自動車メーカーとして BMW が世界で初めて装備した、ブレーキ・パッドの現在の状態に関する情報を定期的に知らせる摩耗インディケーターも装備しています。



ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレに標準装備される 17 インチアロイ・ホイールには、ランフラット機能を備えた 225 / 45R 17 タイアが装着されます。このシステムでは、空気圧がまったく失われた状態でも最大約 250 km の走行を続けることが可能です。さらにタイア・パンク表示機能が定期的にタイア空気圧を監視し、空気圧が最適レベルから 30 % 以上低下するとすぐに警告を発します。

### **安全性と運動性能を高める機能を強化した DSC**

効率の良いブレーキ・システムは、革新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) によってさらに強化されています。この新型カブリオレの 6 気筒バージョンに装備された最新世代の DSC 技術は、ABS 機能やブレーキへの介入制御機能、エンジン出力低減機能によって滑りやすい路面での走行安定性を確保するだけでなく、ブレーキ温度が極端に高い状態での制動力低下を補正し (フェード補正機能)、雨天時でも最適な制動力を得るためのドライ・ブレーキング機能を標準で備えています。

ブレーキ・パッドをあらかじめ作動位置まで接近させておくプリロート機能は、必要なときにいつでもブレーキの反応を高めます。また、ダイナミック・ブレーキ・コントロール (DBC) 機能は、特に高い制動力が必要なときにはいつでもブレーキ・プレッシャーを最大限に高めます。

一方、コーナリング・ブレーキ・コントロール (CBC) はコーナーでブレーキを軽くかけたときのオーバーステア傾向を相殺し、さらにアクティブ・ステアリングとの組み合わせにより、DSC は摩擦係数が異なる路面状態でブレーキをかけたときに適度のカウンターステアを当てることができ、さらに高い安定性を確保します。

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、滑りやすい路面で最適なトラクションを確保し、ダイナミック・トラクション・コントロール (DTC) は DSC のブレーキ介入制御限界値を意図的に上げることによって、例えば雪の上で駆動輪をわずかに空転させてクルマをスムーズに発進させることを可能にします。

また、DTC はスポーティに、より積極的に走りを楽しもうとする場面で役立ちます。DTC を作動させると駆動輪の空転をわずかに許容し、ドライバーは制御可能なドリフトを楽しみながらコーナーを駆けぬけることができます。もちろんニューBMW 3 シリーズ・カブリオレでも、必要と思われる場合には DSC をオフにすることができます。

### **軽量かつねじ剛性の高いボディシェル**

革新的で実績のある、考え抜かれた素材の組み合わせや現代的な生産技術は、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレに軽量でありながら極めて丈夫なボディを与えています。実際に BMW のボディ開発専門家は、この BMW のオープン 4 シーターのねじ剛性の最適化においてすばらしい結果を達成し、BMW カブリオレにかつてないほどのレベルの高いねじ剛性をもたらしています。

こうしたボディ剛性の高さは特に俊敏性に貢献し、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレはオープン時でもクローズ時でも、スポーツ・カーに匹敵する走りを提供します。

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレの空車重量は、BMW 3 シリーズ・クーペと比べて約 200 kg 重くなっています。この重量の追加は、カブリオレには不可欠なフロア・サポート・メンバーの追加と格納式ハードトップ開閉機構の電動モーターや油圧エレメントによるものです。

フロントに装備された革新的な樹脂製サイド・パネルは、このクルマの卓越した運動性能にメリットのある重量削減をもたらしており、同じ部分に一般的な鋼鉄製パネルを使用した場合よりも重量が約 50 %も軽減されています。また、以前の樹脂製コンポーネントとは違って特殊な合成素材を採用しているため、別途塗装したり他のボディ・コンポーネントを完成させた後で取り付けたりする必要がなくなりました。代わりに、完成したボディシェレとして通常の塗装プロセスを行えばよいのです。

熱に対する優れた耐性、最適化された縦方向への膨張や湿気の吸収性などにより、完全に塗装されて使用準備が整ったサイド・パネルは、その外観においても通常の鋼鉄製パネルと同じ特徴を備えています。

フロント・エンドの変形部分は、他の安全機能とともに正面衝突時における最大限の乗員保護を確保します。例えばバルクヘッド・サポートは革新的で非常に強い多層鋼製で、同じく縦方向メンバー、補強材、極めて強力なラゲッジ・ルーム・フロア、リアおよびサイド・パネルなどが、後方からの衝突のダメージを最小限に抑えます。

側面衝突では、車両にかかる力は補強されたフロアパンを通して反対側に逃がされます。一方様々な形状にスチール切り出し加工されたサイドシルは、テールロード・ロール・ブランク材で作られています。ドア、シートおよびそれらのサポート構造、インストルメント・パネルなどとの相互作用により、これら専用仕立てのコンポーネントは A ピラーに挟まれた空間の安定性を最大限に保ちます。

慎重に考案された負荷分散構造による配置および寸法、クラッシュ・ボックス、変形ゾーンなどが衝撃エネルギーをキャビンから遠ざけることに役立ちます。室内では乗員拘束システムやサポート・システムが相互に調整され、1 つの集中コントロール・ユニットによって統制されることで各乗員ごとに適切な保護機能を確認し、衝突のタイプや強さに応じてフロント・エアバッグ、頭部 / 胸部エアバッグ、ベルト・ラッチ・テンショナー、各種センサーで構成されるセーフティ・エレクトロニクスによって作動するベルト・フォース・リミッターなどが作動します。

シートのバックレストの外側に組み込まれた頭部 / 胸部エアバッグは、側面衝突の際にバックレスト下部からヘッドレスト上端部まで展開し、シートの位置に関係なく上半身と頭部を効果的に保護します。

転覆した際の安全性を高めるため、ロールバーとして機能する非常に強固な A ピラーとフロントウィンドウだけでなく、クルマの垂直および水平方向の動きを常時監視するロールオーバー・センサーが装備されています。この機能は、現在の走行状態のデータを解析するセントラル・コンピューターによってさらに強化されます。車両が転覆する危険性をシステムが検知すると、後席ヘッドレストの裏に配置されたロールバーが瞬時にせり出し、前席のベルト・ラッチ・テンショナーと頭部 / 胸部エアバッグが瞬時に展開します。

#### **インテリア : 4 つの座席、広いスペース、さらなる自由**

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、4 人の乗員すべてに理想的な居住空間を提供し、オープン・エアに包まれた駆けぬける喜びを演出します。

例えば、前席シートにはシートベルト・システムが内蔵され、後部座席を分割して伸びるセンター・コンソールがさらに快適性を高め、低いシート位置のおかげで乗員にゆとりあるヘッドルームを与えています。

先代モデルに比べて後席の肩周りが 8 cm、ひじ周りが約 12 cm 増えています。

2 つの後席へのアクセスは、前席のコンフォート・アクセス機能によって容易です。シート・リリース・レバーは、前席のバックレスト上部の適切な位置に取り付けられています。

最大 350 リッターのトランク容量は、かなりゆとりがあります。また、ルーフを開いていても 210 リッターの容量が残り、大型のスーツケースやゴルフ・バッグを 2 つ収納するための十分なスペースがあります。さらにカブリオレの後席を追加収納スペースとして利用することもできます。一体式の後席バックレストを倒すと、ドライバーと助手席乗員は後席シート裏のフラット部分に内装を汚すことなくかさばる荷物を積載することができます。

このタイプのカブリオレで極めて珍しい機能として、ラゲッジ・ルームと後席をつなげるオプションの約 40 cm の開口部があります。これにより、ドライバーと助手席乗員にとって長距離ドライブや日常の使用でもかさばる荷物を輸送でき、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレの使い勝手を理想的なものにしています。

4 つ全てのシートを使用している場合、ドライバーと助手席乗員はこのラゲッジ・ルームと室内とのつながりのメリットを得ることができ、この場合は後席バックレスト中央の可倒式スルーローディング・パネルが追加の収納スペースとして機能します。

ここにはさらに、スキー・バッグや輸送用バッグを数秒で簡単便利に取り付ける (そして楽に取り外す) こともできます。

便利な折りたたみ式のカバーが付いたドア内側のライニングにある収納ポケットは、たっぷりとした収納スペースを提供し、サングラス専用にデザインされたポケットも備えています。折りたたみ式サイド・ポケットには、さらにドライバーや助手席乗員の個人的な持ち物を他人に見られることなく収納できるというメリットもあります。

ドア・オープナー、グラブ・ハンドル・トリム、シフトレバー・ブラケット、吹き出し口のアジャスター、さらに標準装備のレザー・スポーツ・ステアリングのデカール、スタートストップ・ボタンのトリム・リングは、新開発のパール・グレー・クローム仕上げが施されています。ガソリンおよびディーゼル・モデルの両方とも、ドライバーは単にボタンを押すだけでエンジンを始動することができます。

コックピットのデザインも、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレのスポーティでドライバー志向の特徴を強調しています。運転席に座るとドライバーの目には 280 km/h まで刻まれたスピード・メーターと 8,000 rpm まで刻まれたタコ・メーター（6 気筒ガソリン・モデル）、または 260 km/h までのスピード・メーターと 7,500 rpm までのタコメーター（その他のモデル）が映り、走りたい気持ちをそそります。

### **よりわかりやすく直感的 8 つのお気に入りボタンを備えた BMW iDrive**

ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレには、ナビゲーション、エア・コンディショナー、エンターテインメント・システム、コミュニケーション機能を統制する、いまやトレンドとなった BMW の iDrive 操作コンセプトが備わっています。センター・コンソールの iDrive コントローラーを使用して、ドライバーは希望の機能を選択することができ、現在使用中の機能やカテゴリーがコントロール・ディスプレイに表示されます。

周囲の照明の状態に合わせて明るさが自動調節される新しい防眩モニターは、完璧な人間工学的配置によってダッシュボードに設置され、ドライバーは頭を動かすことなく一瞬目を道路からそらすだけで、いつでも表示された情報を読み取ることができます。

8 つのお気に入りボタンを用意したことで操作をさらに簡単にし、ドライバーはどれかひとつボタンを押すだけで、例えばよく使う目的地やお気に入りのラジオ局を選択することができます。

この 8 つのお気に入りボタンには BMW の iDrive コントロール・システムにのみ装備される革新的なセンサーが付いていて、ドライバーがどれかボタンを押すと瞬時に関連する機能がディスプレイに表示されます。これによってお気に入りボタンを押し間違える危険も防止しています。

### **個性的で高級な装備**

幅広い安全関連機能、快適関連機能を提供するニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは、ドライブを常に楽しいひとときに演出します。3 シリーズ・カブリオレには、オーナーの個性に合わせた幅広いオプション装備品が用意され、自分だけのモデルに仕立てる機会を与えています。多く用意された標準装備を補うため、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレにはもともとラグジュアリー・パフォーマンス・カーのために開発されたハイテク・オーディオ、ナビゲーション、テレマチック機能などの幅広い選択肢があります。

例えば、オートマチック・エア・コンディショナーの新しいマネージメントやコントロールはカブリオレに相応しい高いレベルの快適なドライブを強化する働きをし、オートマチック・プログラムには iDrive で選択可能な特殊なモードで補われています。「弱」「中」「強」の 3 つの強度選択に加え、ドライバーがルーフをオープンにしているときはいつでも「カブリオレモード」になるようにも選択でき、風量調節時の室内温度センサーの影響を減らすことができます。その代わり、温度制御や風量は、外気温度と直射日光の強さによって制御されます。

さらに追加の機能として、現在の走行速度に合わせて車内に送り込まれる空気の量を調節することができ、自動内気循環コントロール (AUC) は時速 70 キロ以上で自動的に解除されます。また、ヒーターを使用しているときはエア配分が最適化されて、カブリオレの室内全体の温度を一定にするようになっています。

オートマチック・エア・コンディショナーに用意されている新しいカブリオレモードは、オープントップ時のみ使用することができます。そのため、格納式ハードトップを閉じるとすぐにオートマチック・エア・コンディショナーは前回ルーフを閉じていたときに設定されていたプログラムに戻り、オープントップにしたときには再びカブリオレモードが作動します。

#### **後悔させない直射日光 赤外線を反射するレザー**

特にカブリオレにとって魅力的なオプションの 1 つに、内装やインテリア表皮のために開発された特殊なレザー (革製シート素材) があります。この特別なレザーは、特殊な加工が施された着色顔料によって日光のなかで赤外線を反射する働きをし、オープン・エア走行に最適の好天時に特有の、シート表面の過度の高温化を効果的に防ぎます。

この効果を得るために、BMW は自動車メーカーとしては世界で初めて、サンリフレクティブ技術として知られているレザー表面の特殊な処理プロセスを採用しました。このプロセスを利用することにより、製造時にクール・ピグメントと呼ばれる物質が素材に埋め込まれ、日光に含まれる人間の目では見えない波長 720 ナノメートル以上の赤外線を反射し、その結果熱効果を大幅に低減します。この処理を施しても、レザー素材そのもののクオリティにはまったく影響を与えません。

サンリフレクティブ技術によって処理されたレザーは、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレではシート表皮やアームレスト表皮に使用され、特に夏の直射日光で不快な弱点となる、熱い表面に身体が接触することを避けることができます。

この新しいレザー処理は、色の濃いインテリアの表面温度を最大 20℃ 下げることができ、同時に日光による熱効果がそれほど強くない色の薄い内装にも効果的です。

走行快適性を最適化するため、日光の熱効果だけでなく、ルーフを格納して走行したときの新鮮な空気の流れも以前よりもより改善されています。この効果を得るため、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレ専用のウインド・ディフレクターを開発し、高速走行時でも室内の空気の渦を低減させています。この新しいウインド・ディフレクターは、キャビンの後に標準装備されているサイド・パネルにしっかりと固定され、旋回して所定の位置にセットされます。固定機構の回転ノブはディフレクター両端の固定アンカーに移動され、ドライバー側か助手席側かどちらかの端を手で軽く動かすだけでディフレクターを確実に固定することができます。

## 20 年間常にユニーク:BMW 3 シリーズ・カブリオレ

優雅なシルエット、低く水平に位置するショルダー・ライン、低いシート位置が、外の世界との接触を情熱的な体験に変えます。オープントップでBMW 3 シリーズ・カブリオレを走らせるということは、これまでの20年間にわたって特別な体験として定着しています。実際に、この方法によって得られる駆けぬける喜びはこの特別なモデルのシンボルとなり、ニューBMW 3 シリーズ・カブリオレは一切の妥協なくこの伝統を引き継いでいます。

そもそも、BMW 3 シリーズをベースにした最初のカブリオレから、すでに躍動的なパフォーマンスとスポーティな優雅さは定評となっていました。このセグメントにオープン4シーターを導入した初のプレミアム・カー・メーカーとして、BMW は駆けぬける喜びにさらなる新しい要素を加味して1986年に再びトップの座に立ちました。当時まだ競合が始まったばかりのこのセグメントでしたが、いまでは最も厳しく激しい競争にさらされていますが、BMW 3 シリーズ・カブリオレは今日までその独自性を主張し続けています。

他のクラスの多くのオープン4シーターとは違い、最初のBMW 3 シリーズ・カブリオレはロールバーを装備しなくても当時の最も厳しい安全性の要求を満たすことができました。さらに価値のある特徴として、ソフトトップを完全にリアのハード・カバーの下に隠すことで、これを機にBMW 3 シリーズ・カブリオレにクラシックなラインを導入したのです。

この美しいスタイルは1993年の第2世代の3シリーズ・カブリオレまで継続され、大型のホイール・アーチと低い角度で傾斜するAピラーが2代目3シリーズ・カブリオレにスポーティでダイナミックな外観を与えていました。

2000年以降の市場における3シリーズ・カブリオレの3度目のモデル・チェンジでは、同様にたくましい表面とシルエットを持つ、より力強い傾向を継続する一方、そのプロポーションを維持することでどの角度から見ても低く、エレガントでオープンな外観を誇りました。また同時にニュー・モデルはセダン・モデルよりもさらに目を引く存在になりました。

今日までに生産された全ての BMW 3 シリーズ・カブリオレが誇るもうひとつに財産は、これらモデルがそのライフタイムの中でたちまちクラシック・モデルとして認められたことです。そのため、各ニュー・モデルの開発目的は、BMW 3 シリーズ・カブリオレに特有の基本品質を、よりモダンでトレンドを生むに値する要求に適応させることであり、ニュー BMW 3 シリーズ・カブリオレは、まさにこのニーズを特に魅力的な方法で提供するモデルとなっています。新世代モデルは革新的ルーフ・コンセプトを備え、これはカブリオレ独自の特徴を維持するだけでなく、それをさらに際立たせています。また、BMW 3 シリーズ・カブリオレのこのリファイン、リデザインは、このオープン 4 シーターの優雅さとスポーティな外観の双方を独自のスタイルと明快さで強調しているのです。

BMW 3 シリーズ・カブリオレを選ぶ程のこだわりのあるユーザーは、特に情熱的な走りを求める傾向にあります。パワフルなエンジンの雄たけび、俊敏さ、スポーティな駆けぬける歓び、青空の下でゆったりとした雰囲気を楽しむ爽やかな体験。実際に、この視覚的に透明感のある見晴らしの良さは走りの体験の一部となっています。なぜなら、誰も BMW 3 シリーズ・カブリオレの中に閉じこもろうなどとは夢にも思わないからです。そのため、4 代目の BMW 3 シリーズ・カブリオレはこうした品質を全て提供し、だれもが納得できるスタイルでこれら全ての要求に応えています。その快適性や品質のみを取っていても、新しい格納式ハードトップはプレミアム・セグメントの顧客の間で高まりつつある需要に適応し、同時にこのオープン 4 シーターが何の制限もなく 1 年を通じて問題なく利用でき、極めて実用的な変身するマシンとしてのより高いクオリティを実現しています。

その一方で、225 kW (306 ps) の最高出力を誇るツイン・ターボを含めた革新的なパワー・ユニットは、特に魅力的なスタイルで、あらゆる面で、エフィシエント・ダイナミクスを提供しています。さらに、ニュー・カブリオレのスポーツ・カーとしての性格は、このクルマの精巧なサスペンション技術と極端に硬いボディシェルによって徹底的に強調されています。

たとえニュー BMW 3 シリーズ・カブリオレをのんびりとしたスタイルでドライブしていても、基本的な特徴は変わらず提供されます。乗る人が重視するのは、あくまでもより価値の高い駆けぬける歓びであり、その美しいオープン・スタイルの上には澄み切った青空が広がっていることでしょう。