



2008年6月16日

## ニューBMW M3 Mダブル・クラッチ・トランスミッション(ドライブロジック付き)発売開始

- 7速Mダブル・クラッチ・トランスミッション(ドライブロジック付き)を搭載
- 快適なシフト操作で、よりスポーティな走りを実現
- ニューBMW M3のラインナップが完成

ビー・エム・ダブリュー株式会社(本社:東京都千代田区丸の内1-9-2、代表取締役:ヘス・コルドバ)は、F1テクノロジーに基づいて開発した新世代のトランスミッション「Mダブル・クラッチ・トランスミッション(ドライブロジック付き)」(M DCT Drivelogic)を搭載したニューBMW M3セダンとクーペを、全国のBMW正規ディーラーにて本日より販売開始すると発表しました。

妥協の無い最高の運動性能、卓越した俊敏性、傑出したアスリートのような外観、日常におけるオールラウンドな機能性を備え、比類なき個性を発揮するニューBMW M3は、トランスミッションに7速M DCT Drivelogicを得て、際立ったギアシフト性能と、今まで以上にダイナミックな加速を実現、更なる走行性能と他車の追随を許さないドライビング・ダイナミクスを発揮します。

M DCT Drivelogic搭載モデルの誕生により、ニューBMW M3のラインナップが完成します。ニューBMW M3のボディ・タイプには、セダンとクーペの2種類がありますが、いずれのボディ・タイプにも、マニュアル・トランスミッション搭載モデルとM DCT Drivelogic搭載モデルが設定されます。

### 車両価格

車両名	エンジン	希望小売価格
ニューBMW M3 セダン M DCT Drivelogic	4リッター V型8気筒 DOHC	10,200,000円
ニューBMW M3 クーペ M DCT Drivelogic	4リッター V型8気筒 DOHC	10,500,000円

- 上記のメーカー希望小売価格は、付属品価格、税金(消費税を除く)、保険料、登録に伴う諸費用を含まない車両本体価格です。また「自動車リサイクル法」に基づくリサイクル料金が別途必要となります。
- 右/左ハンドル仕様。BMWサービス・インクルーシブ適用価格:132,000円

## **ニューBMW M3 M DCT Drivelogic の特徴**

- 動力伝達を遮断することなくエンジンの出力を供給
- 今まで以上にスポーティな走りと、さらに優れた運動性能を実現
- 優れたシフト操作を実現

M DCT Drivelogic は、トランスミッション内に 2 つのギア・セットとそれぞれにクラッチを 1 組ずつ用意、2 つのクラッチを交互に作動させることができたため、エンジン・パワーの伝達を遮断することなく、トルクを継続的に利用することができます。静止状態から加速する場合、変速時の動力の遮断はありません。この新開発 M DCT Drivelogic と最高出力 420 ps を発生する 4 リッターV8 エンジンとの融合により、究極の駆けぬける歓びを、ドライバーに提供します。

ドライバーは F1 マシンと同様に、7 速のギアを使用できます。ギア チェンジの際、ステアリング・ホイールに装備されたシフト・パドル、あるいはセンター・コンソールのセレクター・レバーを使用します。もちろん、クラッチ・ペダルはありません。しかも、ドライバーはアクセル・ペダルから足を離す必要さえありません。また、ドライブ・モードを利用することにより、自動でのギア・チェンジも可能です。

「公道を走る一般車両にモータースポーツのテクノロジーを導入する。」という BMW M 社の哲学にしたがって開発された M DCT Drivelogic は、サーキット走行にも必要な条件を満たしたトランスミッションであり、胸のすくような加速、躍動感あふれる走りが可能となります。

BMW M 社と BMW モータースポーツ社は、極めて密接な関係にあります。このため、BMW M 社のエンジニアは、F1 マシン開発のテクノロジーと F1 レースでの経験を活かしながら、M DCT Drivelogic を開発しました。

## ニューBMW M3 に搭載される V8 エンジンと最高のマッチング:

M DCT Drivelogic を搭載したニューBMW M3 は、エンジン・パワーの伝達を中断せることなくギア・チェンジが可能なため、ドライバーはスポーティなドライビングと、心地良いシフト・フィーリングを得ることができます。ニューBMW M3 に搭載の高回転 V8 パワー・ユニットと M DCT Drivelogic は、シフト特性において理想的な組み合わせであり、極めてすばやい、非常にダイナミックな加速を実現します。

### M DCT Drivelogic の作動原理:

一般的なトランスミッションの場合、ギア・チェンジのたびに「クラッチを切り」、「新しいギアに入れ」、「もう一度クラッチをつなぐ」という3段階のプロセスが必要ですが、M DCT Drivelogicには、クラッチが2組装備されているため、1段階で終了します。これにより、変速に要する時間を効果的に短縮でき、エンジン・パワーの流れを止めることなく駆動輪へと伝達することができます。

M DCT Drivelogicは、シフトアップ時も、シフトダウン時も、同じ要領で作動します。どのギアが選択されるかは、アクセル・ペダルを踏み込む速さで決まるため、たとえばキックダウン操作をしたときは、最高の加速が実現できるギアをシステムが自動で選択します。

BMW M社のエンジニアがF1レースでの経験を活かして成し遂げたことは、7速トランスミッションの採用、システムを2つの小型のギア・セットに分割、それぞれのギア・セットに個別にクラッチを用意した、ということです。2、4、6速の偶数ギアで構成されたギア・セットと、1、3、5、7速の奇数ギアとリバース・ギア(後進)で構成されたギア・セットの2つがあるため、1つのギア・セットがエンジン・トルクを駆動軸に伝達している間、もう一方のギア・セットでギアを選択しておくことが可能です。ギア・チェンジを行なう際、使用中のギアを外す瞬間に、次の新しいギアをエンジンに接続できるため、エンジン・トルクを伝達する流れが中断されることが無く、複数用意されているドライプロジェクト・プログラムによって、滑らかなギア・チェンジを行うか、それとも際立った、まさにレーシング・カーさながらのギア・チェンジを行うかを、設定することができます。

### BMW M社について

BMW M社は、M3、M5、M6、Z4 M ロードスター、Z4 M クーペなどの高性能指向の車や、特別装備品(BMW Individual)の開発および販売や、BMW車の運転の楽しさ、安全性の高さ、安全運転の方法を講習するプログラム、ドライバー・トレーニングを担当しています。