

# ニューBMW Z4 目次

本プレスキットの内容は、ドイツ国内市場向け(2008年12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. 概要 .....	2
2. ロードスターの誕生:ニューBMW Z4 (ショート・ストーリー) .....	5
3. デザイン: モダン、情感、本物 .....	16
4. リトラクタブル・ハードトップ:高級感、快適性、革新的 .....	21
5. ドライブトレイン: ロードスターと直列 6 気筒エンジンのパーフェクトな組み合わせ .....	24
6. シャシー:ドライビング・ダイナミクス・コントロールで より快適に、よりダイナミックに、選択の自由度もより高く .....	29
7. ボディおよび安全性: 限りない駆けぬける歓びのための最高の剛性 .....	34
8. 装備品:あらゆるディテールを駆けぬける歓びのために .....	37
9. 製造:BMW レーゲンスブルグ工場での柔軟な生産 .....	42
10. テクニカル・データ .....	45
11. エクステリアおよびインテリア寸法 .....	47
12. エンジン性能曲線図 .....	48

# 1. 概要

- 現代的でありながら本物の魅力を備えたフォルムで成功を収めたロードスターの後継モデル。ニューBMW Z4 は、最高にスポーティなポテンシャルによる快適なドライビング・プレジャーを実現。
- BMW のロードスターとして初めて、リトラクタブル・ハードトップを装備。BMW Z4 ロードスターおよび BMW Z4 クーペの後継となるニュー・モデル。
- 長いエンジン・フード、大きなホイール・アーチ、ロング・ホイールベースおよびショート・オーバーハングのニューBMW Z4。フラットなフロント・エリア、特徴的なショルダー・ライン、車幅を強調するリア・エンドのユニークな外観。ホイール・ハウスの上の伸びやかなエンジン・フード、大きな BMW キドニー・グリル、水生生物のえらを連想させるサイド・オーナメント、ブラックの A ピラー、輪郭が強調されたルーフ、そして革新的な照明技術を採用したテールライトなどが個性を強調。
- 軽量アルミニウム製シェル構造で 2 分割式の電子油圧式リトラクタブル・ハードトップを採用。ルーフの開閉動作はフル・オートマチックで、それぞれ 20 秒以内に完了。ルーフ・パネルは収納ボックスへコンパクトに格納され、伝統的なロードスターのプロポーションにふさわしいフラットなリア・デザインを実現。180 リッターから 310 リッターまで拡張可能な大容量ラゲッジ・ルーム。高品質で明るいカラーのルーフ内張り、熱線入りガラス製リア・ウィンドウを含む大きなウィンドウ・エリアは、高級感と全方位にわたる良好な視界を確保。
- ニューBMW Z4 のドライビングの快適さと室内の心地よさは、このセグメントにおいて比類のないレベルを達成。頭部および肘周りの空間を広げ、従来モデルと比べて乗り降りの快適さを格段に向上。リア・アクスルに接近した低いシート・ポジションにより、BMW ロードスターに特有のドライビング・プレジャーを約束。高品質な素材、一流の仕上げ品質、ダッシュボードおよびセンター・コンソールのドライバー指向のデザインが、とりわけ洗練された雰囲気をかもし出し、感情に訴える駆けぬける喜びを実現
- シート後方に横たわる広々とした収納部など、室内に大容量の収納スペースを用意。オプションのストレージ・パッケージ、スキー用具やゴルフバッグなどのかさばる荷物のためのトランスポート・バッグ付きスルー・ローディング・スペースにより多用途性を向上。
- ロードスターに初めて BMW iDrive 操作システムを採用。この新世代の操作システムには、オプションでナビゲーション・システム Professional を装備可能。

人間工学的に最適化されたコントローラーは、回す、押す、傾けるという方法で機能の選択や操作が可能。コントローラー周囲には、メニュー画面を直接呼び出せるダイレクト・セレクション・ボタンを装備。さらに簡単操作を可能にするプログラマブル・ボタンを装備し、格納式の高解像度グラフィック・ディスプレイには 8.8 インチ・ディスプレイを採用。メニュー構造も最適化されました。ナビゲーション・システムは目的地入力、ルート設定、地図表示機能を拡張。オプションのオーディオ・システムにはハードディスク・ドライブを装備。さらにオプションのナビゲーション・システム Professional では、車内で制限無くインターネット接続が可能。

- ニューBMW Z4 の市場導入時には、パワー・レンジで 150 kW(204 ps)～225 kW(306 ps)までの直列 6 気筒エンジンを 3 種類用意。全バリエーションとも、同セグメントのそれぞれのパワー・クラスにおいて最高の加速性能と燃費を達成。可変バルブ・コントロールのバルブトロニックあるいは高精度ガソリン・ダイレクト・インジェクション(ハイ・プレジジョン・インジェクション)、ブレーキ・エネルギー回生システム、補機類のオンデマンド制御、特性マップ制御式オイル・ポンプ、シフト・ポイント・インジェクター、オール・アルミ製またはマグネシウム-アルミニウム複合素材製のクランクケース、最適化されたエアロダイナミクス、インテリジェント・ライトウェイト構造、低こもり抵抗タイヤなど、モデルごとに特有の BMW エフィシエント・ダイナミクスを標準装備。またすべてのエンジン・バリエーションは、将来施行される EU 5 排出ガス規制をクリア。
- BMW Z4 sDrive35i には、オプションでダブル・クラッチ付き 7 速スポーツ・オートマチック・トランスミッションを設定。動力伝達を中断することなく変速できるため、BMW オートマチック・トランスミッションの快適性と最高の運動性能を両立。マニュアル・トランスミッションと比べて、加速性能および燃費をさらに最適化。BMW Z4 sDrive30i および BMW Z4 sDrive23i には、エンジンとの直接的な接続、スリップ率の低いトルク・コンバーターを採用し、シフト特性を最適化した 6 速スポーツ・オートマチック・トランスミッションをオプション設定。すべてのスポーツ・オートマチック・トランスミッションには、ステアリング・ホイールにシフト・パドル・スイッチを装備。
- バランスのとれた軸重量配分、後輪駆動方式、プル・ストラット・タイプ・ダブル・ジョイント・フロント・アクスルおよびセントラル・アーム式リア・アクスルによるアルミ製軽量構造のシャシーを採用し、素晴らしい運動性能を実現。電気機械式パワー・ステアリング、高性能ブレーキ・システム、最新世代のダイナミック・スタビリティ・コントロール DSC を装備。標準装備のドライビング・ダイナミクス・コントロールは、ボタン操作によって 3 つの走行モードから選択可能。ドライビング・ダイナミクス・コントロールは、アクセル・ペダル特性マップ、エンジン・コントロール、DSC の制御限界値、パワー・ステアリングの補助力特性マップ、オプションのスポーツ・オートマチック・トランスミッションのシフト特性に影響を及ぼし、さらにオプションのアダプティブ M サスペンション装備車の場合、エレクトロニック・ダンパー・コントロールの特性マップにも影響を及ぼす。

- 極めて堅牢なボディ構造、緻密に計算された負荷分散構造、高張力鋼および変形エレメントを最適な部位に採用するなど、広範囲にわたるセーフティ・コンセプトを採用。フロント・エアバックおよびシートのバックレストに組み込まれた頭部／胸部保護用サイド・エアバック、新しいベルト・テンショナー技術を採用した 3 点式シートベルト、大幅に強化された A ピラー、ヘッドレスト後方のロールオーバー・バー、ラン・フラット・タイヤおよびタイヤ空気圧警告、バイ・キセノン 2 灯式ヘッドライトを標準装備。

- エンジン・バリエーション:

BMW Z4 sDrive35i:

ツイン・ターボおよび高精度ダイレクト・インジェクション(ハイ・プレシジョン・インジェクション)を装備した直列 6 気筒ガソリン・エンジン、  
排気量: 2,979 cc、最高出力: 225 kW (306 ps) / 5,800 rpm、  
最大トルク: 400 Nm / 1,300–5,000 rpm、  
0–100 km/h 加速性能: 5.2 秒 (ダブル・クラッチ付き 7 速スポーツ・オートマチック・トランスミッション DCT: 5.1 秒)、最高速度: 250 km/h、  
平均燃費 (EU 規格準拠): 9.4 リッター (DCT: 9.0 リッター) / 100 km、  
CO2 排出量 (EU 規格準拠): 219 g/km (DCT: 210 g/km)

BMW Z4 sDrive30i:

マグネシウム-アルミニウム複合素材製クランクケース、バルブトロニックおよびダブル VANOS を装備した直列 6 気筒ガソリン・エンジン、  
排気量: 2,996 cc、最高出力: 190 kW (258 ps) / 6,600 rpm、  
最大トルク: 310 Nm / 2,750 rpm、  
0–100 km/h 加速性能: 5.8 秒 (スポーツ・オートマチック: 6.1 秒)、  
最高速度: 250 km/h、  
平均燃費 (EU 規格準拠): 8.5 リッター (8.3 リッター) / 100 km、  
CO2 排出量 (EU 規格準拠): 199 g / km (195 g / km)

BMW Z4 sDrive23i:

マグネシウム-アルミニウム複合素材製クランクケース、バルブトロニックおよびダブル VANOS を装備した直列 6 気筒ガソリン・エンジン、  
排気量: 2,497 cc、最高出力: 150 kW (204 ps) / 6,200 rpm、  
最大トルク: 250 Nm / 2,950 rpm、  
0–100 km/h 加速性能: 6.6 秒 (スポーツ・オートマチック: 7.3 秒)、  
最高速度: 242 km/h (239 km/h)、  
平均燃費 (EU 規格準拠): 8.5 リッター (8.2 リッター) / 100 km、  
CO2 排出量 (EU 規格準拠): 199 g / kg (192 g / km)

## 2. ロードスターの誕生： ニューBMW Z4 (ショート・ストーリー)

クラシックなロードスターが生まれ変わりました。この種のクルマの現代的な表現として生み出され、かつてないほど高性能で、かつてないほどスタイリッシュなクルマ。その名は BMW Z4 です。BMW Z4 は、このセグメントにおいて、クラシックなロードスターのプロポーションとリア・アクスルに非常に近いシート・ポジション、後輪駆動方式、フル・オートマチック式リトラクタブル・ハードトップを組み合わせた唯一のクルマです。ニューBMW Z4 ならば、極めて洗練されたスタイルで BMW ロードスターの駆けぬける歓びを味わうことができます。この 2 シーターでのオープンエア・ドライビングでは、太陽や風を爽快かつ間近に感じることができ、しかもハードトップを閉めれば、プレミアム・セグメントのスポーツ・クーペの快適さを感じることができます。多彩な能力を持つニューBMW Z4。新たなロードスターの誕生です。

本物だけが持つプロポーション、流れるようなデザイン、極めて現代的に表現されたクラシックなディテールが、ニューBMW Z4 のデザインの特徴です。この 2 シーターは、その俊敏性のみならず卓越した走行快適性、緊張感みなぎる優雅さによって人々を魅了します。アルミニウム製の 2 分割式軽量シェル構造のハードトップは、コンパクトにリア・エンドに格納されます。閉じた状態のルーフもまた、このロードスターのプロポーションに調和しています。BMW Z4 ロードスターおよび BMW Z4 クーペの後継モデルとなるニューBMW Z4 は、2 つの先代モデルのすべての魅力を兼ね備えたクルマです。

ドライビングの楽しさに夢中になるために、ニューBMW Z4 には、排気量 3.0 リッターまたは 2.5 リッターの直列 6 気筒エンジンを 3 種類用意しました。最高出力 225 kW (306 ps) の BMW Z4 sDrive35i、最高出力 190 kW (258 ps) の BMW Z4 sDrive30i、そして最高出力 150 kW (204 ps) の BMW Z4 sDrive23i は、いずれも素晴らしい加速性能を発揮します。BMWの開発戦略でもある BMW エフィシエント・ダイナミクスを採用して、ドライビングの楽しさを犠牲にすることなく、優れた燃費を実現しています。トップ・モデルには、6 速マニュアル・トランスミッションのかわりにダブル・クラッチ付き 7 速スポーツ・オートマチック・トランスミッションを搭載することもできます。

標準装備されるドライビング・ダイナミクス・コントロールにより、ニューBMW Z4 のドライバーは、ボタン操作で 3 つの駆動モードおよびサスペンション・モードから選択できます。またオプション装備には、ロードスターでは初めて採用される iDrive 操作システムがあります。この新世代 iDrive は、オプションのナビゲーション・システム Professional とセットで装備されます。

### デザイン: クラシックなロードスターをモダンなイメージに

ニューBMW Z4 は、ロードスターのトラディショナルな外観を、モダンで流れるようなフォルムに解釈し直しました。長いエンジン・フード、ショート・オーバーハング、ロング・ホイールベース、大きなホイール、およびリア・アクスルに近い低いシート・ポジションによって、プロポーションが特徴付けられました。真っ直ぐに立ち上がったワイドな BMW キドニー・グリル、幅広のエア・インテーク、バイキセノン・ライトが標準装備された BMW 特有の丸型 2 灯式ヘッドライト、フラットなデザインとなったフロント・マスクは、すべての面と線が、車両前方の路上にある共通のポイントに向かって集約しています。この点に向け、ニューBMW Z4 はまさに走り出そうとしているように見えます。

サイド・ビューは、ダイナミックで伸びやかなショルダー・ラインが特徴的です。このショルダー・ラインがフロントとリアのホイール・ハウスを結び付け、ロードスターのたくましく伸びやかな印象をダイナミックに強調します。リア・エンドでは、水平なラインと面の構成により、このクルマの幅の広さを強調しています。さらなる特徴として、ホイール・ハウスの上を伸びやかに流れる大きな面積のエンジン・フード、ブラックの A ピラー、発光ダイオード(LED) 式ターン・インジケーターが組み込まれたサイドのオーナメント、そして三次元的な外観が特徴の LED ユニットが組み込まれた薄型のテールライトがあります。

### スタイリッシュ、高級感、ロードスターらしさが漂うインテリア

ルーフ・オープン時にエクステリアとインテリアの間に重要かつ美しい統一性をもたせるために、たとえばショルダー・ラインの流れはドア・パネル内側にも反映されています。ドライバー指向のダッシュボードやセンター・コンソールのデザインが、スタイリッシュなロードスターらしいインテリアの雰囲気を与えます。U 型の輪郭を描く、運転席側のトリム・パネルには、ステアリング・ホイールの両脇にライト・スイッチやエア・コンディショナーの操作エレメントが並びます。このトリム・パネルには、マット・サテン・シルバー、ファイン・ブラッシュド・アルミニウム、およびブラウン仕様が有り、カラーおよび素材のバリエーションは、センター・コンソールやドア・ハンドル・トリムにも使用できます。細いストリップ状にライト・スイッチやエア・コンディショナー操作ユニットの下を通して運転席にまで伸びる助手席側のトリム・パネルにも、マット・サテン・シルバーまたはダークな合成レザーが用意されています。装備プログラムで選択可能なトリム・パネルを組み合わせることで、魅力的なコントラストが生まれます。

BMW Z4 sDrive35i および BMW Z4 sDrive30i には、ヘッドレストが一体化されたロードスター独特のシートに高級感のあるレザーを標準装備しています。シートには 3 種類のカラー・バリエーションがあり、各カラーはダッシュボード下部、ドア・パネルとセンター・コンソールのアームレストにも使用します。オプションのレザー追加装備では、これに加えてダッシュボード上部、ドア・サイド・パネル、サンバイザーがブラック・レザーとなり、助手席側ドア・ハンドルがシート・カラーのレザーになります。

ニューBMW Z4 の市場導入に際しては、さらに特別にエレガントで高級感のあるデザインの装備パッケージが用意されています。高級な「デザイン・ピュア・ホワイト」には、アイボリー・ホワイトのナッパ・レザー／アルカンタラ・カバーが組み合わされたスポーツ・シート、同一カラーの助手席側ナッパ・レザー・トリム・パネル、アルカンタラのドア・ミラー、そしてファイン・ライン・ウッド・アンソラジット仕様の運転席側トリム・パネル、センター・コンソールおよびドア・トリムが含まれます。追加のレザー装備もまた、デザイン・ピュア・ホワイトの構成要素です。さらに、デザイン・ピュア・ホワイトとのコンビネーション限定で、ハバナ・ブラウンのボディ・カラーを選択できます。それ以外にも、ニューBMW Z4 には 8 種類のボディ・カラー・バリエーションがあり、特にオリオン・シルバー・メタリックはニュー・ロードスターだけに用意されたバリエーションです。

### **20 秒で変身: フルオートマチック・リトラクタブル・ハードトップ**

ニューBMW Z4 は、プレミアム・カー・メーカーの歴史上で初めて、リトラクタブル・ハードトップで天候の影響から乗員を保護するロードスターです。アルミニウム製軽量シェル構造の 2 分割式ルーフは、開くときも閉めるときも、ボタンを押すと電子油圧制御によりわずか 20 秒間で動作が完了します。2 つのルーフ・パネルはコンパクトにリアの収納スペースに格納されます。これにより、ロードスターの特徴であるスマートなリア・デザインが維持されます。閉じた状態では、ハードトップがニューBMW Z4 のエレガントな外観を強調します。

この革新的なルーフ・システムは、音響特性にも空力特性にも効力を発揮し、ニューBMW Z4 のセグメントにおける基準を確立しました。大きなガラス面積を持つウィンドウ、明るいカラーの高品質なインナー・ルーフにより、このハードトップは軽やかで繊細な印象をもたらします。ドライバーや同乗者は明るく高級感のある雰囲気包まれ、ゆったりとした空間の心地よさ、そして最高の視界を味わうことができます。先代モデルと比較して、サイド・ウィンドウの大きさは 40%、リア・ウィンドウの見通し範囲は 52 %、全方向視界は 14 %向上しました。ハードトップのガラス製リア・ウィンドウには熱線式リア・デフォグガーが組み込まれており、ニューBMW Z4 の 4 つのサイド・ウィンドウはそれぞれ個別に開閉することができます。さらに、ヘッドレスト後方のロールオーバー・バーに装着するウインド・デフレクターにより、爽快なオープン走行を楽しむことができます。高くなったルーフ・ライン、および先代モデルと比べて 26 mm 広がったドア開口部により、ルーフを閉じた状態でも乗り降りしやすくなりました。

リトラクタブル・ハードトップの操作は、センター・コンソールにあるスイッチまたは集中ロック付きリモート・コントロールで行います。コンフォート・アクセス機能付きの拡張リモート・コントロールがオプション設定されており、これにより、離れた場所からルーフを閉めることもできます。コンフォート・アクセス機能は、ルーフを開いた状態でラゲッジ・ルームへ荷物を積む際に、快適な出し入れを行えるようになっています。この状態でのラゲッジ・ルームへのアクセス性をよくするため、ハードトップは中間位置まで開き、それにより大きな荷物の取り出しが容易になっています。

## **オプションのスルー・ローディング・システムおよび多様な収納方法を提供するフレキシブル・ラゲッジ・ルーム・コンセプトによる類をみない可変性**

ハードトップの収納部とラゲッジ・ルームは可動式のセパレーターで互いに分離されており、ルーフを閉めているときはこのセパレーターをたたむことができます。ルーフを開けた状態のラゲッジ・ルーム容量は 180 リッターですが、ルーフを閉めた状態では 310 リッターまで増やすことが可能です。最大積載量は、先代モデルよりも 30kg 増加して 330 kg になりました。ニューBMW Z4 のフレキシブル・ラゲッジ・ルーム・コンセプトは、競合するプレミアム・メーカーに新たな基準を確立します。ハードトップを開けている場合でも、ラゲッジ・ルームには中型のハード・シェル・ケース 1 個分のスペースが十分残っています。また、室内まで届くオプションのスルー・ローディング・システムを利用すると、46 インチのフルサイズ・ゴルフバックも積み込むことができます。ルーフを閉めているときは、ミネラルウォーターの箱が最大 4 個、あるいは 46 インチのゴルフバックが 2 個(スルー・ローディング・システムを使用)、楽に収納できます。

日常的な使い勝手という面で、ニューBMW Z4 にはこのルーフ構造以外にも、とりわけ多様な収納部を用意しています。容量 10 リッターのグローブ・ボックスやドア・パネルにある開閉式のポケットに加え、このロードスターにはセンター・コンソールのシフト・レバーまたはセクター・レバーの前方にトレイ、後方に小物入れ、アームレストの下には容量 1.6 リッターのコンソールがあり、さらにダッシュボードにも小物入れがあります。また、ニューBMW Z4 のセグメントではユニークな収納方法として、車内のシート後方には室内幅いっぱいに横たわる収納スペースを設け、多様な収納力を確保しています。

さらなる収納力として、オプションのストレージ・パッケージを用意しています。このパッケージには、シート背面および助手席足元の固定用ネット、ラゲッジ・ルームのテンション・ベルト、センター・コンソールのアームレスト下のカップ・ホルダー2 個、運転席側ダッシュボードの追加トレイ、ラゲッジ・ルーム・セパレーターのトレイが含まれます。オプションのトランスポート・エディション・バッグ付きスルー・ローディング・システムを装備すると、さらに多様性が増します。このオプションでは、ゴルフバッグなどの細長いバッグや、長さが最大 170 cm のスキー板を 2 セット積み込むことが可能です。

## **サクセス・コンセプトは伝統:ロードスターの直列 6 気筒エンジン**

エレガントにスイングするロードスターのライン、フロントのエア・インテークとしてのBMW ダブル・キドニー・グリル、エンジン・フードの下には直列 6 気筒エンジン。これらの組み合わせは、すでに 1934 年に登場した BMW 315/1 によって、路上で、またモーター・スポーツでの成功を導きました。そして、この組み合わせは現在においても定評があります。ニューBMW Z4 では、市場導入に際して直列 6 気筒エンジンのみを設定しました。3 種類のエンジン・バリエーションがあり、幅広いパワー・レンジを設定しています。そのパワーは BMW のストレート・シックス特有の作動特性と高回転型エンジンの特性から生まれ、プレミアム・ロードスターのセグメ



ントでは他の追従を許さないドライビング・プレジャーと燃費を両立させる効率的な関係は、BMW の開発戦略である BMW エフィシエント・ダイナミクスのおかげです。また特定のモデルには、ブレーキ・エネルギー回生システム、シフト・ポイント・インジェクター、補機類のオンデマンド制御、特性マップ制御式オイル・ポンプ、インテリジェント・ライトウェイト構造、最適化されたエアロダイナミクス、低ころがり抵抗タイヤの組み合わせを採用しています。

### **BMW Z4 sDrive35i: ツイン・ターボおよび高精度ダイレクト・インジェクションによる最高の効率性**

ニューBMW Z4 の最もスポーティなモデル・バリエーションには、世界で初めてツイン・ターボおよび高精度ガソリン・ダイレクト・インジェクション(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直列 6 気筒エンジンを採用しました。それぞれ 3 本のシリンダーに圧縮エアを供給する 2 基のターボ・チャージャーを装備することにより、ターボ・エンジンとは思えないほどの吹け上がりの良さを実現しました。400 Nm のトルク・ピークまで、ほとんど遅れを感じることなく吹け上がり、その大きなトルクは 1,300~5,000 rpm という幅広い回転域にわたって利用できます。最高出力は、225 kW(306 ps)/ 5,800 rpm に達します。BMW Z4 sDrive35i の 0-100 km/h 加速性能はわずか 5.2 秒以内(ダブル・クラッチ付き 7 速スポーツ・オートマチック・トランスミッション: 5.1 秒)です。最高速度は、電子制御により 250 km/h に制限されています。

できる限り燃料を節約するためのコンセプトとして、その主要な機能には高精度ダイレクト・インジェクション(ハイ・プレシジョン・インジェクション)があります。燃焼室に直接燃料を噴射することによる冷却効果を利用し、それにより圧縮比を高め、燃焼プロセスの効率を最適化しています。BMW が開発した第 2 世代のガソリン・ダイレクト・インジェクション方式は、エンジンの作動品質を犠牲にすることなく、大幅な低燃費を実現しています。EU テスト・サイクルにおける BMW Z4 sDrive35i の平均燃料消費量は、100 km 走行あたり 9.4 リッター(ダブル・クラッチ付き 7 速スポーツ・オートマチック・トランスミッション: 9.0 リッター)です。

### **マグネシウムの採用でパワフルかつ軽量の 6 気筒自然吸気エンジン**

BMW Z4 sDrive30i および BMW Z4 sDrive23i に搭載される 2 種類の 6 気筒自然吸気エンジンは、小気味良い吹け上がり、優れた作動特性、模範的な効率性で定評があります。どちらのパワー・ユニットも、マグネシウム-アルミニウム複合素材製クランクケース、樹脂製シリンダー・ヘッド・カバー、アルミニウム製軽量構造のカムシャフトを装備した VANOS ユニットののおかげで、重量はわずか 161 kg または 158.5 kg と、並はずれて軽量です。

バルブトロニックはインテーク・バルブのバルブ・リフトをコントロールし、ダブル VANOS はインテーク・バルブおよびエグゾースト・バルブのバルブ・タイミングを無段階にコントロールします。これによりチャージ・サイクル段階を最小限に抑え、極めて効率的な燃料消費、十分なトルク特性、エンジンの応答特性の最適化が実現

できます。BMW Z4 sDrive30i のエンジンは 3.0 リッターの排気量で 190 kW ( 258 ps ) /6,600 rpm の最高出力を発生します。また、最大トルクは 310 Nm/2,750 rpm です。BMW Z4 sDrive30i の 0-100 km/h 加速性能は 5.8 秒(スポーツ・オートマチック:6.1 秒)で、最高速度は電子制御により 250 km/h で制限されます。EU テスト・サイクルにおける平均燃料消費量は、100 km 走行あたり 8.5 リッター(スポーツ・オートマチック:8.3 リッター)で、CO<sub>2</sub> 排出値は 199 g/km(スポーツ・オートマチック: 195 g/km)です。このように、ニュー BMW Z4 sDrive30i は、優れた加速性能および燃費を両立させています。

BMW Z4 sDrive23i のエンジンは、排気量が 2.5 リッターであるという点を除いて、3.0 リッター・バージョンと同じ技術を採用しています。このモデルも、スポーティさと効率のよさを特徴としています。この 6 気筒エンジンの最高出力は、150 kW ( 204 ps ) /6,200 rpm で、最大トルクは 250 Nm/2,950 rpm です。BMW Z4 sDrive23i の 0-100 km/h 加速性能は 6.6 秒(スポーツ・オートマチック:7.3 秒)で、この出力クラスとしてはトップ・クラスの性能です。最高速度は 242 km/h(スポーツ・オートマチック:239 km/h)です。EU テスト・サイクルにおける平均燃料消費量は、100 km 走行あたり 8.5 リッター(スポーツ・オートマチック: 8.2 リッター)で、CO<sub>2</sub> 排出値は 199 g/km(スポーツ・オートマチック: 192 g/km)です。このことにより、ニューBMW Z4 sDrive23i は BMW ロードスターの効率のよさを体現しています。

#### **極めて短いシフト・ストロークの 6 速トランスミッションを標準搭載**

ニューBMW Z4 のすべてのモデル・バリエーションには、6 速マニュアル・トランスミッションが標準搭載されています。ロードスター向けに開発されたこのトランスミッションは、特別にスポーティな特性を示します。シフト・ミスの少ない極めて短いシフト・ストロークにより、特にマニュアル・トランスミッションを搭載している他の現行 BMW モデルと比べて、こうした特性が顕著になります。

#### **オプション:ダブル・クラッチ付き 7 速スポーツ・オートマチック・トランスミッションおよびステップトロニック付き 6 速スポーツ・オートマチック・トランスミッション**

ニュー・ロードスターのトップ・モデル BMW Z4 sDrive35i には、新開発のダブル・クラッチ付きスポーツ・オートマチック・トランスミッションを搭載することができます。このトランスミッションはさらに優れた加速性能を実現しており、標準搭載される 6 速マニュアル・トランスミッションの運動性能と BMW オートマチック・トランスミッションの快適さを兼ね備えています。ダブル・クラッチ付き 7 速スポーツ・オートマチック・トランスミッションは、動力の伝達を中断することなく変速することができます。迅速かつスムーズなギア・チェンジは、驚くほど調和のとれた加速をもたらし、燃費や排出値の低減に寄与します。この 7 速スポーツ・オートマチック・トランスミッション搭載の BMW Z4 sDrive35i は、0-100 km/h 加速性能がわずか 5.1 秒で、EU テスト・サイクルにおける 100 km 走行あたりの燃料消費量は、同モデルのマニュアル・トランスミッションよりも 0.5 リッター少ない 9.0 リッターです。

このスポーツ・オートマチック・トランスミッションでは、ドライバーはオートマチック・シフトかマニュアル・シフトかを選択できます。スポーツ・オートマチック・トランスミッションの操作は、センター・コンソールに装備された新デザインの電子式ギア・セレクターで行います。これに加えて、ステアリング・ホイールに装備されたシフト・レバー、いわゆるパドル・スイッチでマニュアル・シフトをすることが可能です。ドライバーは 2 つあるシフト・パドルのいずれかを操作することで、いつでもオートマチック・プログラムの「D」モードからマニュアル・シフト・モードに切り替えることができます。標準装備されているドライビング・ダイナミクス・コントロールは、スポーツ・オートマチック・トランスミッションのシフト特性にも影響を及ぼします。これにより「スポーツ」および「スポーツ+」モードでは、より素早いギア・チェンジが行われ、性能優先の加速を実感することができます。この場合、シフト・プロセスにおいてクラッチがより迅速に締結され、ドライバーにスポーティなフィードバックを与えます。

BMW Z4 sDrive30i および BMW Z4 sDrive23i にオプション設定されている 6 速スポーツ・オートマチック・トランスミッションは、ドライビングの快適さだけでなく、ロードスターらしいスポーティな走りにも貢献します。このトランスミッションは、とりわけエンジンとダイレクトに接続されることによるスポーティな特性が魅力です。最新のトルク・コンバーターにはトーショナル・ダンパーが一体化されており、不要なスリップとそれによる出力低下を抑制しています。短い反応時間およびシフト時間により、アクセル・ペダルのあらゆる動作に瞬時に応えます。

オートマチック・トランスミッションのステップトロニック機能は、ドライバーにマニュアル・シフトの醍醐味を提供します。その操作は、センター・コンソールのセレクター・レバーのほかに、ステアリング・ホイールに装備された 6 速スポーツ・オートマチック・トランスミッション・パドルでも行えます。セレクター・レバーを対応するシフト・ゲートへ動かして作動させる以外にも、シフト・パドルのいずれかを操作することで、極めて素早くオートマチック・プログラムの「D」モードから直接マニュアル・シフト・モードに切り替えることができます。6 速スポーツ・オートマチック・トランスミッションのシフト特性も、ドライビング・ダイナミクス・コントロールの影響を受けます。「スポーツ」および「スポーツ+」モードでは、より素早いギア・チェンジとより明確なフィードバックが得られます。

### **高い品質を誇るシャシー技術、高性能の軽量ブレーキ・システム**

BMW ならではの後輪駆動方式、バランスのとれた軸重量配分、ロング・ホイールベース、そしてロードスターならではの低重心設計は、最高の俊敏性のための最適な前提条件となります。大部分がアルミニウム製のフロント・スプリング・ストラット付きダブル・ジョイント・プル・ストラット式アクスルおよびセントラル・アーム式リア・アクスルにより、ニューBMW Z4 にはロードスターにふさわしい構成と、定評あるアクスル・コンセプトが与えられています。特にユニークなのは、フロントのアクスルを徹底的に軽量構造にしている点です。ダブル・ジョイント構造は、最高の運動性能を発揮するための運動学的に最適な構造です。また、このロードスターのリア・アクスルは、コンパクトな構造と正確なホイール・ガイドを特徴にしています。ポ

ディと接続するトレーリング・アームと、リア・アクスル・キャリアに接続されたコントロール・アームを明確に機能分担させたことで、調整が簡単になります。そのため、お互いの影響を受けずに、直進安定性、コーナリング特性、車線変更時の安定性を最適化することができました。

セグメントにおけるパイオニアとしての BMW Z4 の役割の中には、エレクトロニック・パワー・ステアリング EPS も挙げる必要があります。このシステムは、ステアリング操作の精度および快適性を高め、同時に燃費を向上させます。ステアリングの補助力を発生させる電子制御モーターは、アシストが必要になったとき、あるいはドライバーが要求したときに限って作動します。

ニューBMW Z4 用として新たに高性能ブレーキ・システムを開発しました。これは、力強い減速性能、高い安定性、軽量、ブレーキ・パッドの摩耗の少なさを特長としています。BMW Z4 は、同セグメントでは初めて電動パーキング・ブレーキを採用しており、センター・コンソールに装備されたスイッチでパーキング・ブレーキの作動/解除を行います。ニューBMW Z4 の全モデル・バリエーションには、17 インチ・アルミ・ホイール、ラン・フラット・タイヤおよびタイヤ空気圧警告システムが標準装備されています。

標準装備される最新世代のダイナミック・スタビリティ・コントロール DSC の特徴は、ABS ブレーキ・コントロールやホイールのグリップ力が失われそうになったときのブレーキ介入制御、エンジン出力抑制による安定性の確保だけではありません。ニューBMW Z4 では、ドライ・ブレーキング機能、ブレーキ・スタンバイ機能、坂道発進アシスタント機能も組み込まれています。ダイナミックなコーナリング走行などでは、このシステムはリミテッド・スリップ・デフと同じように、カーブ内側の負荷が軽減したタイヤのスリップを防止します。スイッチを押すとトラクション・モードが起動し、ブレーキ介入の制御基準値を引き上げます。これにより、たとえば駆動輪が空転しやすいやわらかな雪上での発進が容易になります。DSC システムは、必要に応じてオフにすることもできます。

#### **電子制御調整式ダンパーを装備したアダプティブ M スポーツ・サスペンション**

ロードスターの俊敏性をさらに高めるオプションとして、電子制御式ダンパーを装備したアダプティブ M スポーツ・サスペンションがあります。アダプティブ M スポーツ・サスペンションを装備すると車高が 10 mm 下がり、ステアリング操作に対する反応が正確になります。セントラル・コントロール・ユニットは、ツイン・チューブ・ガス封入式ダンパーの減衰力を常に最適になるよう変動させます。それはたとえば、路面に開いた穴の上をフロント・タイヤが通過したときのフィードバックが、リア・タイヤがその穴を通過する際にはリア・ダンパーですでに反映されて再調整されている、というほどの反応時間の短かさです。

### 快適さとスポーティさの選択:ドライビング・ダイナミクス・コントロール

ニューBMW Z4 のアダプティブ M スポーツ・サスペンションのダンパー特性に影響を与える特性マップは、ドライビング・ダイナミクス・コントロールを利用して変化させることができます。このシステムはまた、アクセル・ペダルの制御特性、エンジンの応答特性、パワー・ステアリングの補助力特性、ダイナミック・スタビリティ・コントロール DSC の制御限界値に影響を及ぼします。オートマチック・トランスミッションを搭載している場合は、シフト特性にも影響を及ぼします。

ダイナミック・スタビリティ・コントロールは、センター・コンソールのシフト・レバーまたはセレクター・レバー付近に設置されたスイッチで操作します。ドライバーはスイッチの前または後ろを押して、「ノーマル」、「スポーツ」、「スポーツ+」モードから選択することができます。これによりドライバーは、それぞれあらかじめバランスよく調整されているモード設定のいずれかを選択することができます。各モードの違いは、運転すればはつきりと実感することができます。たとえば「スポーツ」モードでは、極めてダイレクトなステアリング特性となり、アクセル・ペダルの操作に対する反応も素早くなります。「スポーツ+」モードでは、さらにドライビング・スタビリティ・コントロールの DTC (ダイナミック・トラクション・コントロール) 機能がアクティブになります。これは駆動輪の空転を一定限度まで許容し、コーナリング走行でコントロールされたドリフト走行を可能にします。

### ボディ:より広い車内空間、より高い安全性

ニューBMW Z4 は、先代モデルに比べてその外形寸法がわずかに大きくなりました。また同時に、室内の快適性や収納容量の点では、はつきりと実感できるメリットを提供します。ニュー・ロードスターの全長は 4,239 mm、車幅は 1,790 mm、車高は 1,291 mm、ホイールベースは 2,496 mm です。室内は、全方位にわたり視界が拡大されたほか、ヘッド・クリアランス(+5 mm)、ショルダー・クリアランス(+20 mm)およびエルボー・クリアランス(+43 mm)が広がりました。さらにドア開口部が 26 mm 広がったことにより、ルーフを閉めた状態でも乗り降りがしやすくなりました。

ねじれ剛性の極めて高いボディ、重量が最適化されたボディ構造、そしてバランスのとれた軸重量配分は、ニューBMW Z4 の安全性および俊敏性に貢献します。模範的なクラッシュ特性を実現するため、高負荷に対応するキャリア構造、変形エレメントの長さの最適化、極めて高剛性のキャビンを実現し、高性能レストレイント・システムを採用しています。フロント・エアバックおよび頭部／胸部保護用エアバック、ベルト・テンショナーおよびシートベルト・フォース・リミッターは、センサー制御によるセーフティ・コントロール・ユニットにより衝突の種類や強さに応じて作動します。頭部／胸部エアバックは、シート・バックレストの外側に組み込まれており、側面衝突の際に広範囲に展開します。

## ロードスターで初めての新世代操作システム iDrive

BMW のロードスターにも、先駆的な操作システム iDrive が初めて搭載されます。これは、オプションで装備可能なナビゲーション・システム Professional の構成部品です。ニューBMW Z4 では、さらに進化した iDrive によって、エンターテインメント機能、インフォメーション機能、ナビゲーション機能、そして通信機能のすべてを操作・制御できます。このシステムは、センター・コンソールに装備されコントローラーと、ダッシュボード上のポップ・アップ式高解像度コントロール・ディスプレイで構成され、傾ける、回す、押すという標準化された動きによって、すべての機能を直観的かつ確実に操作できるシステムです。

新しいデザインのコントローラーの周囲に配置されたダイレクト・セレクション・ボタンにより、CD、ラジオ、電話、ナビゲーション機能への切換えが、思いのままに素早く行えます。ダイレクト・セレクション・ボタンには、ほかにも「MENU(メニュー)」、「BACK(戻る)」、「OPTION(オプション)」という 3 つのコマンド・ボタンが加わりました。さらに、ダッシュボード中央に装備された 8 個のプログラマブル・ボタンを使えば、よく利用するラジオ放送局や電話番号、ナビゲーションの目的地ばかりでなく、iDrive で呼び出せる様々なメニューを登録しておき、ボタンひとつで直接選択することもできます。

高解像度コントロール・ディスプレイは、8.8 インチの大画面に 1,280 x 480 ピクセルの解像度を持ち、グラフィックやインターネット・サイトを鮮やかに表示します。コントロール・ディスプレイにはコントローラーのイメージ画像が表示され、次の操作ステップの選択を補助します。

BMW iDrive の技術的な前提条件が最適化されたことによって、ナビゲーション・システムがより簡単に利用できるようになりました。フル・スクリーンの地図表示によって、現在走行中の地域を細部にわたって見渡すことができます。この他にも、コントロール・ディスプレイのアシスタント・ウィンドウを表示させると、メイン・ウィンドウの地図とは関係なく、別の画面を表示させることができます。

ナビゲーション システム用のデータは、車載の 80GB ハードディスクに保存されており、データの呼び出し時間が短縮されました。さらに、このハードディスクは 15GB の容量の音楽ファイル・サーバーとしても使用することができます。

## ロードスター特有のエア・コンディショナー機能とサン・リフレクション・テクノロジーを採用したレザー

ニューBMW Z4 には、7 段階のブロー・ステージを持つエア・コンディショナーが標準装備されています。オプション装備のオートマチック・エア・コンディショナーは、運転席側と助手席側を独立して温度設定できるほか、5 段階の強度設定が可能な自動制御やエア・ミキシングの手動設定が可能になっています。このオートマチック・エア・コンディショナーは、ルーフを開けているときには、オープン走行に適応したカブリオレ・モードが作動します。

BMW のカブリオレ・モデルと同様に、ニュー・ロードスターには、シート、内装トリム、ステアリング・ホイールに革新的なレザーを使用しており、直射日光で車内の温度が上昇するのを大幅に低減します。このサン・リフレクション・テクノロジーは、レザー加工の際に施されており、太陽光に含まれる赤外線の影響をもつ特殊な顔料が組み込まれています。

### トップ・クラスのオーディオ・システムと通信システム

ニューBMW Z4 に用意されているオーディオ・システムは、このクラスに新しい基準を確立します。標準装備の CD ドライブは、MP3 形式の音楽データを再生することもできます。オプションのオーディオ・システムでは、最大 14 個のスピーカーと 2 つのセンター・ウーファーを追加装備し、最大 650 ワットの出力を持つアンプで、重厚かつ忠実なディテールのサウンドを楽しむことができます。このオプション装備品や標準装備される外部入力端子 (AUX-IN) を補う装備として、USB インターフェースも用意されており、様々な市販の MP3 プレーヤーやその他のデータ・キャリア、例えば、一般的な USB メモリー・スティックなどを接続して、車載のオーディオ・システムに組み込むことができます。その他のオプションとして、グローブ・ボックス内に CD/DVD チェンジャーを装備することができます。

オーディオ・システム Professional およびナビゲーション・システム Professional を組み合わせて使用できる Bluetooth インターフェース付き携帯電話取付けキットは、運転中の通話の安全性および快適性を確保します。また、ニューBMW Z4 では、最新のスマート・フォンを車両に完全に組み込むために、新たにスナップ・イン・アダプターも用意しています。

### 新しい生産拠点:レーゲンスブルクで生産されるロードスター

ニューBMW Z4 は、BMW 3 シリーズおよび BMW 1 シリーズと並び、レーゲンスブルクの BMW 工場で生産されます。先代の Z4 を生産していた米国スパークンバークの BMW 工場は、将来、BMW X モデルのみを製造することになります。

初のハードトップ・ロードスターは、現在のところ、長い間人々を魅了し続けてきたシリーズの最後尾に位置しています。BMW のロードスターの歴史は、1930 年代にまで遡ることができます。歴代モデルの中で最も古い祖先として該当するのは、1930 年と 1931 年に製造された BMW 3/15 PS DA 3 Wartburg モデルです。1934 年には、古典的なロードスターのプロポーションと力強い 6 気筒エンジンを備えた BMW 315/1 が初登場しました。その他の先代モデルとして BMW ロードスターの歴史にその名を刻むのは、モーター・スポーツにおいても、公道においても異色の存在感を発揮した伝説のツー・シーター・モデル BMW 328 があります。このクルマは、1940 年のミッレ・ミリアで優勝しました。さらに、1950 年代の BMW 507、1988 年に登場した斬新な BMW Z1、そして 1990 年代に新しいロードスター・ブームを巻き起こした BMW Z3 と BMW Z8 があります。ニューBMW Z4 は、先端技術を駆使することによって、BMW ロードスターの伝統的な価値を見事に生まれ変わらせました。

### 3. デザイン： モダン、情感、本物

- 本物ならではのプロポーション、流れるようなフォルム
- 現代的な様式に織り込まれたクラシックなディテール
- オープンでも、クローズでも、変わることのないロードスターの個性

ニューBMW Z4 のデザインは、クラシックなロードスターのスタイルと現代的な流れるようなフォルムがみごとに調和したものであり、あらゆる角度から見て、このクルマに緊張感あふれる優美さを与えています。極端に長いエンジン・フードと長いホイールベース、大径のホイール、短いオーバーハング、リア・アクスル側に寄せられた奥深いドライバー・ポジションとが調和して、静止した状態でもあふれるほどの躍動感を視覚的に表現しています。

もちろん、格納式の新しいハード・トップも、調和的フォルムの中に取り込まれています。2 つの部分からなるルーフ・システムは、オープンの状態でも、クローズの状態でも、本物のロードスターであることを体現し、このクルマの個性を主張します。

#### 際立つフロント・ビューは前進する勢いの象徴

ニューBMW Z4 は BMW ロードスターの伝統に従って、垂直に切り立ち、わずかに進行方向に傾いたキドニー・グリルを装備しています。緩やかに下降するエンジン・フードと後方に傾けられたフラットなヘッドライトが結びついて、前方へ突き進むような極めてダイナミックなフォルムが生まれました。エンジン・フードからバンパーにかけて、すべての面と線が次第に細くなっていき、車両の外側で、道路の中央に位置する架空の点へと集約されるようにつながっています。これによりフロントに V 字形のアクセントが生まれ、さらに、曲線を描くバンパーのラインによってさらに強調されています。こうした効果により、フロント全体が視覚的に下方へ向けられ、ひとつの閉じたユニットとして完結しています。

幅の広いキドニー・グリルと 3 つのパートに分けられた大きなエア・インレットは、強力なエンジンを冷却する必要性から生まれました。エア・インレットの外側の 2 つのエレメントは水平なバーによって分割され、同じ高さで伸びるフロント・エプロンの輪郭線とともに、このクルマの幅の広さを強調しています。もうひとつの特徴は、極端に大きな面で構成されるエンジン・フードであり、これがホイール・ハウスの上にアーチをかけながら側面にまで伸びています。貝殻が開くような形に作られたこのフードは、クラシックなスポーツカーの典型的な特徴を持っています。エンジン・フードを開けると、ホイールはほとんど露出した状態になります。

エンジン・フードの三次元的な面は、全部で 6 つのプレス・ラインによって構成されており、これらのラインは、キドニー・グリルの方向に収束しています。左右の外側



のラインは、ヘッドライト部分から始まってサイドの個性的なショルダー・ラインにつながっています。これと平行して、フードの両側に控えめにもうひとつのラインが走り、A ピラーへと続いています。中央の 2 つのラインは、フロントの BMW エンブレムを囲むように流れています。

#### **ロードスター特有の表情に表れる BMW ならではの特徴**

ニューBMW Z4 のスポーティな遺伝子は、このクルマのあらゆるディテールに反映されており、個性的な片側 2 灯式のヘッドライトにも表れています。ヘッドライトはこのクルマのシャープな印象を一層強調し、ダブル・キドニー・グリルとあいまって、BMW ならではの表情が生まれています。サイドがつりあがったようなデザインのフラットなヘッドライトは、ホイール・ハウスのすぐ前まで伸びており、より一層ワイドな印象を与えます。

ヘッド・ライト・カバー上端に組み込まれた半透明のランプ・カバーは、ヘッドライトの丸い輪郭の上端を視覚的に切断しています。ニューBMW Z4 にはバイ・キセノン・ヘッドライトが標準装備されており、周囲のコロナ・リングはデイ・ランニング・ライトとして使用できます。この特徴的な導光式リングには 2 つの効果があります。それはすなわち、いつどんなときでもこのロードスターを識別できること、そして BMW であることがすぐに分かることです。

#### **ブラックの A ピラーがロードスターのクラシックな外観を強調**

遠くからは見えないほどの小さなフロント・ウインドウをもつクラシックなロードスターの手法に従って、ニューBMW Z4 の A ピラーには上品なブラックを使っています。この効果により、フロント・ウインドウは視覚的な存在感が薄れ、車体が前面に押し出されて見えるのです。

フロントのサイド・パネルには、BMW エンブレムを埋め込んだ「魚のエラ」のようなエレメントがあり、これもかつての BMW ロードスターを彷彿させます。その横長の輪郭は、ドアの継ぎ目部分とフロント・ホイールとの間の広いスペースを強調しています。

#### **アスリートをイメージさせる伸びやかなサイド・ビュー**

伝統を受け継ぐ曲線的なロードスターのラインを現代的に表現する。これは BMW Z4 にとって不可欠な特徴です。先代モデルと同じようにニュー BMW Z4 も、2 本の特徴的なラインと抑揚のある面構成によって生み出される光と影の微妙な効果によって、サイド・ビューに表情を与えています。側面全体にわたり後方に向けて上昇するように流れるサイド・シルを強調するラインは、フロントとリアのホイール・ハウスを視覚的に結び付けているショルダー・ラインとの視覚的なコントラストを生んでいます。

### **フラットなリア・ビューによってホイールおよび幅広のボディを強調**

リアの水平志向のデザインと高級感のあるテールライトは、ニューBMW Z4 にスポーティなエレガントさを与えています。くっきりとしたラインと滑らかに調和するフォルムは、このクルマのリア・ビューにコンパクトさと統一されたイメージをもたらしています。フロントのラインは路面に向かうように走り、一方、リアのラインは車両の中心に向かって集約しています。このことが、ホイール・ハウスの存在感をより一層強めています。さらに、ルーフ・ピラーのラインがそのままホイールに向かっていくことで、このクルマの後輪駆動というスポーティなキャラクターを強調しています。車両の中心に向かって集まるラインは、すべてがリアの幅を強調しています。

テールライトには、新しい技術を採り入れた高級感のあるライトを装備しています。均質な光で照らす三次元形状が、テール・ライトのイメージを特徴づけています。光源として LED を使用したターン・インジケーターは、クローム製リフレクター・チャンネルで構成された細い帯状になっています。

### **BMW のロードスターとしては初めて、リトラクタブル・ハードトップを装備**

ニューBMW Z4 には、BMW ロードスターとしては初めて、リトラクタブル・ハードトップを装備しました。2 分割式のルーフ・システムは、オープンにするとフラットなリアのフォルムの中にすっきりと収まり、クローズにした状態では緩やかに流れるルーフ・ラインによって、ニューBMW Z4 のエレガントなイメージをさらに強調しています。エンジン・フードの輪郭線がそのまま上昇してルーフ表面に受け継がれ、トランク・リッドへと続いています。また、ルーフ内側は、明るく高級感のあるヘッド・ライナーを使用して、ハードトップの高いクオリティを反映しています。比較的大きなガラス面積により、ハードトップに軽快で洗練された雰囲気を与え、また乗員にとっては解放的で見晴らしのよい空間を提供しています。BMW ロードスターでは初めて、「ホフマイスター・キック」として知られる BMW 特有の C ピラー下部のカーブが採用されました。

### **インテリアにも漂うロードスターの雰囲気と極められた美しさ**

ニューBMW Z4 は、エクステリアだけでなくインテリアもまた極められた美しさを見せています。ここでは、ボディ・デザインとインテリア・デザインの統一感が重要な役割を演じています。例えばドア・ウィンドウ下のラインは、外側のショルダー・ラインに従ってデザインされました。BMW Z4 のインテリアは、ロードスター特有のスタイリッシュな雰囲気を持っています。ダッシュボードやセンター・コンソールはドライバーの立場に立ってデザインされ、積極果敢に駆けぬける歓びを念頭においています。また、贅沢なインテリアの新素材、そして真珠の光沢を放つクローム加工された操作エレメントは、比べるもののない高級感を演出しています。

運転に直接関係する操作エレメントにはすべて、ロードスター特有のデザインを施しています。ステアリング・ホイールのデザインもそのひとつです。奥深い場所に位置し、太陽光から保護された円形メーター・ユニットの独特の雰囲気も同様です。エア・コンディショナーの操作エレメントも、ロードスターのために独自にデザインに

されたものです。4 個の丸いノブやスイッチ類は、くっきりとしたデザインと三次元的な構成によって、とりわけ高級感のあるディテールが目を引きまします。ニュー BMW Z4 には、オプションのナビゲーション・システム Professional とセットで装備される iDrive 操作システム用のポップ・アップ式コントロール・ディスプレイが装備されています。このディスプレイも、ダッシュボードに調和するように組み込まれています。

ブラックで統一されたダッシュボード上部は、運転者と助手席乗員を守るように取り囲んでいます。ダッシュボードの色や素材、そして印象は、ドア・ウインドウ下へと引き継がれています。このようなレイアウトによって、広さを感じさせるばかりでなく、視覚的に低いシート・ポジションを強調する効果があります。

ダッシュボードの運転席側と助手席側にあるトリム面は、2 つのパートで構成されています。ステアリング・ホイール背後のスペースにもインテリアのデザインが受け継がれており、2 分割構成と運転席側に向けてわずかに傾いているダッシュボード中央の配置により、ドライバー志向のクルマであることを主張しています。U 字型の輪郭を持つ運転席側のトリム面がメーターパネルや隣接するベンチレーション・グリルを縁どっていて、ステアリング・ホイールの両側にはライト・スイッチやエア・コンディショナー用の丸い操作部、スタート・ストップ・ボタンが配置されています。このトリム・パネルは、マット・サテン・シルバーが標準で装備され、オプション装備品にはファイン・ブラッシュド・アルミニウム (BMW Z4 sDrive35i では標準装備) または Eschemaser ブラウンを用意しています。ニュー BMW Z4 のインテリアは、左右のトリム・パネルを新たに分割したことによって、さまざまな魅力的な組み合わせができるようになりました。様々な素材や色を選択することで、ドライバー志向のキャラクターを強調することができます。

#### 独特のデザイン・ラインによる新しい装備コンセプト

ニュー BMW Z4 sDrive23i には、アンソラジット・カラーの内装トリムを標準装備しています。BMW Z4 sDrive30i および BMW Z4 sDrive35i には、3 種類のカラー・バリエーションを持つレザー・シートが標準装備されています。各シート・カラーは、ダッシュボード下部やドア・ミラー下部、ドア・アームレストやセンター・コンソールのアームレストにも採用されています。さらにオプションのレザー仕様は選択の幅が広げられており、ダッシュボード上部、ドア・ウインドウ下部、サンバイザーにブラック・レザーを使用することもできます。また、助手席側のドア・グリップにクッションと同じ色のレザーを使用することができます。

さらに、ニュー BMW Z4 のためにロードスター独自のまったく新しい装備コンセプトを開発しました。これは、際立った優美さと高級感が特徴の、高級感あるデザイン装備品です。「デザイン・ピュア・ホワイト」には、非常に高級感のあるナッパ・レザーとアルカンタラを組み合わせたアイボリー・ホワイトのシート・カバー付きスポーツ・シートや、同一色を使用した助手席側のナッパ・レザー・トリム・パネル、アルカンタラのドア・ミラー、アイボリー・ホワイトによる高品質な色合いが特徴のイン

テリア・ライナー、およびファイン・ライン・ウッド・アンソラジット仕様の運転席側トリム・パネルが含まれます。拡張レザー装備品は、「デザイン・ピュア・ホワイト」と同じ構成目です。その他、とくに「デザイン・ピュア・ホワイト」と組み合わせて、ハバナ・ブラウンのボディ・ペイントも選択できます。

標準プログラムの枠内においては、ニューBMW Z4 用としてその他に 8 色のボディ・カラーが用意されています。オリオン・シルバー・メタリックのボディ・カラーは、BMW Z4 専用色です。

## 4. リトラクタブル・ハードトップ： 高級感、快適性、革新的

- 軽量アルミニウム製シェル構造の 2 分割式ルーフ、開閉操作はフル・オートマチックにより約 20 秒で完了
- クラシックなロードスターと現代的な機能の理想的な組み合わせ
- 最適な居住性、周囲を見渡せる最高の視界、優れた快適性

ニューBMW Z4 は、現代的で、今の時代にふさわしいコンセプトのクルマでありながらも、ロードスターの伝説を伝えています。このツー・シーター・ロードスターには、情熱、躍動感、そして純粋な駆けぬける喜びが脈打っています。しかも、このクルマは、最高の乗り心地と妥協を許さない最高のクオリティ、そして突出したスポーツ性能を両立させています。BMW ロードスターに初めて装備されるフル・リトラクタブル・ハードトップは、こうした能力を理想的な形でサポートしています。このハードトップは、典型的なロードスターのプロポーションにしっかりと調和し、本物であることを示しています。アルミニウム製シェルによる軽量構造のルーフは、フラットなフォルムのリア・ビューを損なうことなくコンパクトに収納されるため、ルーフを収納してもクラシックなラインと個性的なロードスターのシルエットを保ちます。またルーフを閉めた状態では、ハードトップは滑らかなルーフ・ラインを形成し、ニューBMW Z4 のエレガントな外観をさらに際立たせます。

ハードトップの硬質な構造は音響特性と空力特性に優れ、快適な遮音性能を発揮します。つまり、ニュー BMW Z4 ロードスターの走行快適性は、プレミアム・カー・メーカーとして開発した最先端技術の賜物なのです。しっかりとしたルーフを持つクーペから爽快なオープン・ロードスターへの切換えは、極めて短時間で完了します。この 2 分割式ハードトップは電気油圧制御のフル・オートマチック式で作動し、わずか 20 秒ほどでラゲッジ・ルームに収納されます。ルーフを閉めるときも同様です。

### 明るいヘッド・ライナー、周囲を見渡せる理想的な視界

明るく、高級感のあるヘッド・ライナーによって、インテリアにおいてもハードトップの高いクオリティが反映されています。ガラス面積の大きなウィンドウは、軽快かつ洗練された雰囲気やハードトップに与えており、明るく上質な環境ばかりでなく、解放的な雰囲気と周囲を見渡せる最高の視界を乗員に提供します。

先代モデルに比べ、サイド・ウィンドウの大きさが 40%、リア・ウィンドウから見通せる可視領域は 52%、周辺視野は 14%増加しました。また、このロードスターには 4 つのサイド・ウィンドウがあり、それぞれ個別に開閉することができます。

### ハードトップの開閉操作にも最高の快適性

この新しいハードトップの開閉操作も、卓越した快適性と妥協を許さない機能性を特徴としています。ルーフ・システムの 2 つのエLEMENTは、自動化された滑らかな動きで上昇し、また後方へ下降し、コンパクトに折り重なってリアに収納されます。ルーフ・ELEMENTを格納するため、ロードスターのトランク・リッドは後方にも開きます。つまりこのトランク・リッドは、ルーフ・コンパートメント・リッドとしての役割も担っています。ルーフが完全に開き(または閉まり)、ハードトップがロックされれば、再び通常通りにトランク・リッドを開けることができます。ルーフ・ELEMENTは電気油圧式システムによって作動し、メインの油圧システムはラゲッジ・ルーム・フロアの多機能収納部内に組み込まれています。

リトラクタブル・ルーフの操作は、センター・コンソールのスイッチで行います。その他、ハードトップを開けるときはリモート・コントロールで快適に行えます。その際、運転者はルーフが開ききるまで、リモート・コントロール・キーのボタンを押したまま保持します。開動作はボタンをはなすことでいつでも中断することができます。さらに動作を継続したいときは、リモート・コントロール・キーのボタンをもう一度押すか、またはセンター・コンソールのスイッチを操作するだけです。

オプションとして、コンフォート・アクセス機能付きの拡張リモート・コントローラーがあり、これを使って離れた距離から操作することができます。この場合は閉動作も行えます。誤って作動させないように、ルーフを閉めるための信号伝達距離は、車両から最大 4m の範囲に限定されています。コンフォート・アクセスには、ルーフが開いている状態でラゲッジ・ルームに荷物を積む場合の快適な積み降ろしのための機能が用意されています。ルーフが開いている状態で収納スペースへのアクセスを容易にするために、コンフォート・アクセス機能によって開いている状態のハードトップが中間ポジションまで上昇して開口部を拡大します。中間ポジションでは、例えばゴルフバッグなどの大きな荷物の出し入れが楽に行えるようになります。

### ラゲッジ・ルームのコンセプトはプレミアム・クラスの基準を確立

BMW Z4 ロードスターは、長距離ドライブにおいても能力の高さを発揮します。ルーフ・コンパートメントとラゲッジ・ルームは、可動式のセパレーターで互いに分離されています。このフレキシブル・ラゲッジ・ルーム・コンセプトによって、ルーフを閉めているときは、必要に応じてルーフ・コンパートメントにも荷物を積むことができます。ルーフを閉めているときは、このセパレーターのロックをはずして、簡単に上方へたたむことができます。こうすることで、ニューBMW Z4 の収納スペースはオープン時の 180 リットルから 310 リットルにまで増加します。先代モデルと比較すると、ラゲッジ・ルームの収容能力は 50 リットル増え、積載重量は 30kg 増加して、最大 330kg になっています。

セパレーターを再び元の位置に戻せば、オープン・ロードスターへ変身する準備が整います。トランク・リッドにはソフト・クローズ機能が装備されており、荷物の積み降ろしの後は、この機能によってリッドは自動的に最後まで閉めることができます。

さらにオプションとしてストレージ・パッケージがあり、またパッセンジャー・コンパートメントにつながる大きなスルー・ローディング用開口部(トランスポーターション・バッグ付き)も用意しています。

ラゲッジ・ルームの機能性に関しては、単に大容量を提供することよりも、むしろ標準的な荷物をどのくらい収容できるかということの方が重要です。ニュー BMW Z4 のラゲッジ・ルーム・コンセプトは、この点においても競合するプレミアム・メーカーに対して基準を確立します。ハードトップを開けている状態であっても、ラゲッジ・ルームには中サイズのハード・シェル・ケースを積むための十分なスペースがあります。オプションのスルー・ローディング・システムを利用すると、46 インチのフル・サイズ・ゴルフバッグも収納できます。ルーフを閉めた状態でも、箱入りのミネラル・ウォーターを 4 ケースまで、あるいはスルー・ローディング・システムを使ってフル・サイズ・ゴルフ・バッグ 2 個を楽に積み込むことができます。高い利便性と日常での実用性、さらにフレキシブルな収納という考え方は、その他にも便利で実用的なスペースとして用意されており、室内のシート後方に横たわる大きな収納スペースなどはその一例です。そこに収納する荷物は、パーティション・ネットを使って固定することができます。

#### 天候に左右されない快適な走り

ハードトップの優れた遮断効果により、ニューBMW Z4 は年間を通していつでも活躍します。夏らしい暑さもなく、暖かな冬の日差しもなく、ルーフを開けて走る誘惑にかられないような日でも、このツー・シーターはクーペとしての個性を発揮します。ハードトップに装備されたガラス製のリア・ウィンドウには、熱線式リア・デフォッガーが組み込まれています。

変わりやすい天気のと看でも、BMW Z4 の駆けぬける喜びが損なわれることはありません。スイッチ操作でルーフは 20 秒以内に自動的に閉まり、雨が上がれば再び同じように素早くルーフを開けることができます。ルーフの動作機構の開発においては、ルーフに付いた水滴を的確に排水することも考慮しました。こうした水滴を管理するため、ルーフ構造の中に排水システムが組み込まれ、これによってルーフの動作中に流れる水滴を容器に集めます。残った雨粒は、そこでリア・ベンチレーションによって蒸発させることができます。車内またはラゲッジ・ルームの湿気はこのシステムで防止します。そのため、BMW Z4 のドライバーは、短い雲の切れ間を逃さず、オープン・ロードスターの走りを楽しむために、いつでも素早く反応することができるのです。

## 5. ドライブトレイン: ロードスターと直列 6 気筒エンジンの パーフェクトな組み合わせ

- 3 種類の直列 6 気筒エンジンから選択可能
- 最高出力 225 kW/306 ps の最上位エンジンは、ツイン・ターボおよび高精度ダイレクト・インジェクションを装備
- トップ・モデルの BMW Z4 sDrive35i には、ステアリング・ホイールのパドル・スイッチおよびダブル・クラッチ付きスポーツ・オートマチックをオプション設定

ニューBMW Z4 は、スポーティに走りを楽しむための理想的な能力を秘めています。その能力には、ニュー・ロードスターに搭載されるパワー・ユニットも一役買っています。模範的ともいえるスムーズな作動と卓越した出力特性、最高レベルの柔軟性と胸のすくような吹け上がり。BMW 伝統のストレート・シックスが持つあらゆるクオリティを備えています。ニューBMW Z4 には、3 種類の直列 6 気筒エンジンが用意されます。各モデルの最高出力は、BMW Z4 sDrive23i が 150 kW (204 ps)、BMW Z4 sDrive30i が 190 kW (258 ps)、BMW Z4 sDrive35i が 225 kW (306 ps) となり、幅広いパワー・レンジを揃えています。同じ出力クラスの競合車と比較すると、BMW Z4 sDrive35i と BMW Z4 sDrive30i は、どちらも最高の加速性能を示しています。

また、すべてのエンジン・バリエーションは、その際立った効率のよさを特徴としています。ニューBMW Z4 でも、BMW エフィシエント・ダイナミクスを採用によって、運動性能と低燃費、排ガス特性の優れたバランスを実現しています。BMW エフィシエント・ダイナミクスによるテクノロジーは、ブレーキ・エネルギー回生システム、電気機械式パワー・ステアリング、転がり抵抗を低減したタイヤ、マニュアル・トランスミッション車のシフト・ポイント・インジケーター、徹底した軽量構造、補機類のオンデマンド制御、特性マップ制御式オイル・ポンプ、最適化されたエアロダイナミクスなど多岐にわたっています。ニューBMW Z4 のすべてのエンジン・バリエーションは、EU 5 排ガス規制をクリアしています。

**ツイン・ターボおよびハイ・プレシジョン・インジェクションがもたらす最高の効率性**  
トップ・モデルの BMW Z4 sDrive35i は、定評ある「エンジン・オブ・ザ・イヤー」賞にすでに 2 度も輝いた、ツイン・ターボおよびハイ・プレシジョン・インジェクションを採用し、オール・アルミニウム製クランクケースを装備した直列 6 気筒エンジンを搭載しています。排気量 3.0 リッターのパワー・ユニットは、最高出力 225 kW (306 ps)/5,800 rpm を発生します。より排気量の大きい 8 気筒エンジンに匹敵する推進力が魅力のこのエンジンは、一方で重量は格段に軽く、燃料消費量や排出ガス値も著しく小さくなっています。また比較的小型の 2 基のターボ・チャージャーは、ターボラグを感じさせることなく、わずか 1,300rpm から 5,000rpm までの幅広い回転域で最大トルク 400 Nm を発生します。BMW Z4 sDrive35i は、静



止状態からわずか 5.2 秒(7 速スポーツ・オートマチック、ダブル・クラッチ付き: 5.1 秒)で時速 100 km/h まで加速します。そのパワーを電子制御式リミッターが制限するのは、ようやく 250 km/h になってからです。

燃料を可能な限り節約するというコンセプトの鍵となる技術は、ハイ・プレシジョン・インジェクション(高精度ダイレクト・インジェクション)が担っています。燃焼室に燃料を直接噴射することにより燃焼室内の冷却効果が得られるため、高圧縮比化することができ、燃焼行程の効率を最適化しています。BMW が開発したこの第 2 世代のガソリン直接噴射方式は、躍動感あるエンジン特性を損なうことなく燃費を格段に低減するという長所を持っています。さらに、ターボ・チャージャーも燃費低減に寄与しています。最高 1,050°Cまで耐えられる耐熱特殊鋼製タービンを備えているため、燃料を過剰供給することによる冷却効果は不要になりました。これはさらに、全負荷域での燃費性能にとっても著しく有利になります。EU テスト・サイクルにおける BMW Z4 sDrive35i の平均燃料消費量は、100 km 走行あたり 9.4 リッターとなっています。

#### **マグネシウムの採用でパワフルかつ軽量の 6 気筒自然吸気エンジン**

ニューBMW Z4 には、小気味良い吹け上がり、優れた作動特性、同じ出力クラスで随一の効率性を備えた 2 種類の自然吸気式 6 気筒エンジンを用意しました。排気量 3.0 リッターの BMW Z4 sDrive30i と、2.5 リッターの BMW Z4 sDrive23i の 2 つのバリエーションがあります。それぞれのエンジン重量は 161 kg と 158.5 kg で、いずれもマグネシウム-アルミニウム複合素材製のクランクケース、樹脂製シリンダー・ヘッド・カバー、アルミニウム製軽量構造のカムシャフトを装備した VANOS ユニットによって、並はずれて軽量のパワー・ユニットとなっています。

これら 2 つの自然吸気式 6 気筒エンジンには、ダブル VANOS と無段階可変バルブ・リフト・コントロール・システムのバルブトロニックが装備されています。これは BMW が開発した技術として全世界ですでにその性能が実証されたものを、さらに開発の継続により効率性を高めています。バルブトロニックは、インテーク・バルブのバルブ・リフトを制御し、ダブル VANOS はインテーク・バルブとエグゾースト・バルブのバルブ・タイミングを無段階に調整します。これによって前世代のエンジンでは一般的だったスロットル・バルブは不要になっています。バルブトロニックによってチャージ・サイクル段階を最小に抑えることで、燃料を極めて効率的に利用し、余裕のある太いトルクと最適化されたレスポンスを実現しています。

#### **加速性能と効率のよさで最高レベルを達成**

バルブトロニックとダブル VANOS は、重量を最適化し、摩擦を低減した構造との相互作用により、6 気筒自然吸気式エンジンに突出した俊敏性と素早いレスポンスによる卓越したスポーティさを与えることに貢献しています。ドライバーによるアクセル・ペダルの操作は、正確に、そしてダイレクトにエンジン・パワーと加速に現れます。BMW Z4 sDrive30i には排気量 3.0 リッター・エンジンを搭載しており、最高出力は 190 kW(258 ps)/6.600 rpm で、さらに 7,000 rpm まで滑らかに回

転します。また、わずか 2,750 rpm の回転数で最大トルク 310 Nm/m を発生します。BMW Z4 sDrive30i の 0-100 km/h 加速性能は、5.8 秒(スポーツ・オートマチック搭載車: 6.1 秒)で、電子制御式リミッターで制御される最高速度は 250 km/h です。EU テスト・サイクルによる平均燃料消費量は、100 km 走行あたり 8.5 リッター(スポーツ・オートマチック搭載車: 8.3 リッター)で、CO<sub>2</sub> 排出値は 199 g/km (スポーツ・オートマチック搭載車: 195 g/km) です。ニュー BMW Z4 sDrive30i は、その加速性能と燃費およびエミッションの優れたバランスが印象的です。

BMW Z4 sDrive23i に搭載されるエンジンは、排気量が 2.5 リッターであることを除けば、3.0 リッター・バージョンと同様の技術を備えており、高いレベルのロードスターの楽しさを提供します。このエンジン・バリエーションでも、スポーティ性と効率性を並はずれて高いレベルで両立させています。この 6 気筒エンジンの最高出力は 150 kW(204 ps)/6,200 rpm で、最大トルクは 250 Nm/2,950 rpm を発生します。Z4 sDrive30i と同様、7,000 rpm に達するまで、十分なトルクを発生します。ニュー BMW Z4 sDrive23i の加速性能も、同じ出力クラスではトップ・クラスの数値を達成しており、0-100 km/h 加速性能は 6.6 秒(スポーツ・オートマチック搭載車: 7.3 秒)です。また最高速度は 242km/h(スポーツ・オートマチック搭載車: 239 km/h)です。EU テスト・サイクルによる平均燃料消費量は、100 km 走行あたり 8.5 リッター(スポーツ・オートマチック搭載車: 8.2 リッター)、CO<sub>2</sub> 排出値は 199 g/km(スポーツ・オートマチック搭載車: 192 g/km)です。ニュー BMW Z4 sDrive23i は、ダイナミックで効率的な BMW ロードスターのエントリー・モデルとなっています。

### ショート・ストロークの 6 速マニュアル・トランスミッション

ニュー BMW Z4 のすべてのモデル・バリエーションには、6 速マニュアル・トランスミッションが標準搭載されています。他のすべての現行 BMW モデルに搭載されているマニュアル・トランスミッションと比較して、極めて短いシフト・ストロークとシフト・ミスが少ないことにより、スポーティなキャラクターを際立たせています。また、各ギアに正確にシフトできるシフト・ガイドと一定した操作力でシフト・チェンジができることにより、ニュー Z4 での走りをさらに豊かな体験にしてくれます。カーボン製ライニングの採用によって最適化されたシンクロナイザーにより、ギア・シフトのしやすさがさらに向上しています。マニュアル・トランスミッションは、ニュー BMW Z4 のすべてのエンジン・バリエーションの性能に合わせて的確に変速比が調整されています。

今回初めて BMW Z4 に導入されるこの新開発 6 速トランスミッションは、前世代と比較して 8 kg も重量が軽くなっています。さらに、作動のスムーズさとシフト快適性も最高レベルに達しています。それぞれのギアの変速比を最適に割り当てることで、この 6 速トランスミッション内でエンジンの回転がスムーズに減速され、高速走行での静粛性も向上しており、同時に効率性も高めています。

## **BMW Z4 sDrive35i にさらなる運動性能と効率性をもたらす**

### **ダブル・クラッチ付きスポーツ・オートマチック**

ニュー・ロードスターのトップ・モデルである BMW Z4 sDrive35i には、オプションの新開発ダブル・クラッチ付きスポーツ・オートマチックを搭載できます。このトランスミッションは、加速性能をさらに向上させるだけでなく、標準搭載の 6 速マニュアル・トランスミッションと比べてもはっきりとわかるほどのパフォーマンスをもたらし、しかも BMW オートマチック・トランスミッションの持つ快適性も備えています。ダブル・クラッチ付き 6 速スポーツ・オートマチック・トランスミッションは、推進力を中断することなくシフト・チェンジが行え、しかもドライバーはオートマチック・シフトかマニュアル・シフトかを選ぶことができます。スピーディでシフト・ショックのない変速特性は、並み外れてバランスの取れた加速プロセスを実現し、さらに燃費やエミッションの低減にも貢献します。

スポーツ・オートマチックの操作は、センター・コンソールに設けられた新設計のギア・セレクターで行います。その操作コンセプトは、現行の BMW オートマチック・トランスミッションの操作と同じです。ギア・シフト・プログラムの選択またはギア・チェンジのコマンドは電子信号に変換され、レバーは操作のたびに元の位置に戻ります。その他に、ドライバーはステアリング・ホイールにあるシフト・パドルを使ってマニュアル・シフトすることもできます。この際ドライバーは、シフト・パドルを短時間操作するだけで、いつでもオートマチック・モード「D」から直接マニュアル・シフト・モードに切り換えることができます。

標準装備されるドライビング・ダイナミクス・コントロールにより、総合的な調整パラメーターの他にスポーツ・オートマチックのシフト特性も制御されます。「スポーツ」および「スポーツ+」モードでは、シフト特性がスポーティになります。スポーツ・オートマチックのマニュアル・シフト・プログラムでは、パワー志向の加速特性がはっきりと感じられ、ギア・チェンジがよりスピーディになります。クラッチがすばやく締結されてシフト動作が行われ、ドライバーはスポーティなフィードバックを感じることができます。タコメーターの針の動きはそのきびきびした走りに敏感に反応し、特に活力あふれる加速スタイルを強調します。

ダブル・クラッチ付きスポーツ・オートマチック・トランスミッションは、1 個のハウジング内に 2 つのギア・セットが組み込まれており、合計 7 つのギア段数（およびリバース・ギア）を交互に切り換えます。それぞれのギア・セットには 1 組ずつ多板クラッチが装備されており、一方のギア・セットで走行しているとき、もう一方のギア・セットは常に次のギアを準備しています。これらを交互に切り替えることで、推進力を中断することなく加速することができます。クロス・レシオに設定してあることと、それによってギア比の幅が 4.8 と狭くなることで、どのような走行状況でも最適なギアを使用することができます。効率性を最適化するために、ドライサンプとスプレー・ジェット潤滑を組み合わせたオイル供給システムを採用しています。これらの対策により、安定した牽引力と卓越した加速性能、最高レベルのシフト快適性と効率性を実現しています。スポーツ・オートマチック・トランスミッション搭載の BMW Z4 sDrive35i は、静止状態

から時速 100 km/h に達するまでが 5.1 秒で、マニュアル・トランスミッション搭載車よりも 0.1 秒早くなっています。また平均燃料消費量は、100 km 走行あたり 9.0 リッターとなっています。これはマニュアル・トランスミッション・モデルと比較して 0.4 リッター、つまり約 5%も効率がよくなっています。

### **再び最適化: BMW Z4 sDrive30i および BMW Z4 sDrive23i の 6 速スポーツ・オートマチック**

BMW Z4 sDrive30i と BMW Z4 sDrive23i の両モデルにオプション装備される 6 速スポーツ・オートマチック・トランスミッションは、走行快適性を高めるだけでなく、ロードスターの走りをさらにスポーティにしてくれます。このスポーティな特徴は、特に発進直後からエンジンに直結されることから生みだされます。これは最新のトーション・ダンパーを一体化したトルク・コンバーターによるものです。これは不要なスリップや出力損失を防止します。このようにして、動力伝達特性に関してマニュアル・トランスミッションにも引けを取らないドライビング・インプレッションを実現しています。反応時間やシフト時間が短いために、アクセル・ペダルのわずかな動きにも素早く反応します。さらに、1 段以上のギアをジャンプして行うシフト・ダウンも、ダイレクトに目的のギアにシフトできるため、余分な時間がかかりません。その正確な制御とコンバーター・スリップの少なさによって、この 6 速スポーツ・オートマチックはロードスターの経済性を高めています。

このスポーツ・オートマチック・トランスミッションに組み込まれたステップトロニック機能により、ドライバーはマニュアル・シフトを行うこともできます。6 速スポーツ・オートマチック搭載車では、この機能の操作はセンター・コンソールにあるセレクト・レバーで行いますが、ステアリング・ホイールに装備されたシフト・パドルを使用することもできます。マニュアル・シフト・モードは、セレクト・レバーを走行プログラム「D」から対応するシフト・ゲートに入れるか、シフト・パドルを使ってシフトすると作動します。6 速スポーツ・オートマチックのシフト特性も、ドライビング・ダイナミクス・コントロールによって制御されます。モード「スポーツ」および「スポーツ+」では、さらにすばやいシフト・チェンジを実現します。

## 6. シャシー: ドライビング・ダイナミクス・コントロール により快適に、よりダイナミックに、 選択の自由度もより高く

- 二重の進歩: ロードスターで最高の走行快適性、さらに進化した運動性能
- 標準装備: 3つのモード設定を持つドライビング・ダイナミクス・コントロール
- オプション装備: 電子制御調整式ダンパーを装備したアダプティブ M スポーツ・シャシー

ニューBMW Z4 は、先代モデルよりも、さらに快適で、さらにダイナミックになりました。その上、車両の設定をドライバーの好みに合わせて調整できる自由度も併せ持っています。ニューBMW Z4 には、ドライビング・ダイナミクス・コントロールが標準装備されています。ドライバーはセンター・コンソールにあるスイッチを操作して、プリセットされた 3 つの設定から選択することができます。ドライバーの好みや状況に合わせて、快適性重視の走りからダイナミックな走りまで、何度でも切り換えることができます。

BMW の特徴である後輪駆動方式、バランスのとれた軸重量配分、長いエンジン・フードと低重心により、このロードスターが最高の俊敏性を得るための理想的な条件を提供しています。これらの要素は、厳しい要求にさらされる BMW Z4 のドライブレール技術やシャシー技術によって見事に実現されています。その加速性能、ブレーキ特性、コーナリング時の横方向加速度において、ニュー・ロードスターはセグメントの基準を打ち立てています。その上、測定可能なあらゆるデータにおいて他の追随を許しません。シート・ポジションをリア・アクスル直近まで大きく下げたことで、凌駕されることのない濃密なドライビング・プレジャーをもたらします。このことは、特にダイナミックなコーナリング時に明確になります。同セグメントの他のどのクルマよりも純粋さを誇る BMW Z4 は、リア・アクスルに働く横方向加速度をダイレクトに乗員に伝えます。その結果、駆けぬける歓びとともに安全性も向上します。ドライバーはこのダイレクトなフィードバックのお陰で、スポーティな走行状況でも他に類のない正確性で、ステアリングとアクセル・ペダルによる車両コントロールができます。

### 正確なホイール・ガイドと軽量化による最高の俊敏性

ニューBMW Z4 のフロントには大部分がアルミ製のプル・ストラット・タイプ・ダブル・ジョイント・スプリング・ストラット式アクスルを、リアにはセントラル・アーム式アクスルを採用したことにより、ロードスターにふさわしい構成と、定評あるアクスル・コンセプトが与えられています。特にユニークなのは、フロント・アクスル周りを徹底的に軽量構造にしている点です。アルミニウム製のコントロール・アームとピボット・ベアリングを一体化したことで、フロント・アクスルのバネ下質量を軽減しています。同じくアルミニウム製のフロント・アクスル・キャリアも、バランスの良い重量配分に

貢献しています。また液圧式エンジン・マウントの採用により、振動快適性と音響快適性をさらに向上しています。

ロードスターのリア・アクスルは、そのコンパクトな構造と正確なホイール・ガイドが際立っています。ボディにリンクされたトレーリング・アームと、リア・アクスル・キャリアに接続されたコントロール・アームによって機能を明確に分担させたことで、調整が簡単になっています。そのため、お互いの影響を受けることなく直進安定性、コーナリング性能、車線変更時の安定性を最適化することができました。

#### **エレクトロニック・パワー・ステアリング:**

##### **さらに正確に、エネルギー消費をさらに低減**

BMW Z4 セグメントにおけるパイオニアの役割は、エレクトロニック・パワー・ステアリング EPS にも与えられています。この革新的なシステムは、ステアリングの精度と快適性を高め、同時に燃費も低減します。従来の油圧機械式システムとは異なり、このパワー・ステアリングの補助力は電気モーターが発生させています。ステアリング用モーターは、ステアリング操作を補助する必要がある場合に限り、つまりドライバーからの要求がある場合に限って作動します。ニューBMW Z4 のエレクトロニック・パワー・ステアリングには、オプションでサーボトロニック機能を追加することができます。サーボトロニックは、車速感応型パワー・ステアリング・システムです。

#### **標準装備: 高性能ブレーキ・システム、電動パーキング・ブレーキ、タイヤ空気圧警告システム**

ニューBMW Z4 には、このロードスターのために専用開発された高性能ブレーキ・システムを採用しました。機能を見直し、軽量構造となってこのモデル専用の設定として最適化されたブレーキ・システムは、力強い減速性能、高い安定性、軽量、ブレーキ・パッドの摩耗の少なさを特徴としています。モデル・バリエーションに応じて、フロント・アクスルのブレーキ・キャリパーにはフローティング・マウント式キャリパーまたはフレーム・マウント式キャリパーが装備されます。ブレーキ・ディスク径は、BMW Z4 sDrive35i が 348 mm (フロント) および 324 mm (リア)、BMW Z4 sDrive30i は 330 mm (フロント) および 300 mm (リア) となっています。BMW Z4 sDrive23i のブレーキ・ディスクは、前後とも直径 300 mm です。

リア・ブレーキ・キャリパーには、電動パーキング・ブレーキ・システムが統合されています。BMW Z4 はセグメントで初めて、センター コンソールに設置されたスイッチを押して作動／解除する電動パーキング・ブレーキを搭載しました。

ニューBMW Z4 のすべてのモデル・バリエーションに、17 インチ・アルミ・ホイールが標準装備されます。BMW Z4 sDrive30i および BMW Z4 sDrive23i のホイールには、225/45R17 サイズのタイヤが組み合わされ、BMW Z4 sDrive35i は、フロントに 225/45R17 サイズ、リアに 255/40R17 サイズのコンビネーション・タイヤを装備しています。またオプション装備品として、18 インチおよび 19 インチのアル

ミ・ホイールも用意されています。すべての標準装備タイヤはランフラット機能を備えています。このタイヤは、空気圧を完全に失った状態でも、積載状態に応じて 100 キロ～250 キロの距離まで走行を継続することができます。さらに、タイヤ空気圧警告システム(RPA)が常に空気圧を監視しており、タイヤ空気圧が基準値から 30%以上低下すると警告を発します。

### **安全性と運動性能に関する拡張機能を備えた DSC**

シャシー・コントロール・システム DSC の革新的な機能によって、ブレーキ・システムの効率性を高めています。最新世代の DSC システムは、グリップ力が不足した状態になるとブレーキ制御に介入するかまたはエンジン出力を低減させて、ABS ブレーキ・コントロールやスタビリティ・コントロールの役目を果たすだけではありません。ダイナミックなコーナリング走行時には、負荷が軽くなるカーブ内輪のホイールの空転を防止するため、リミテッド・スリップ・デフの役割も果たします。また降雨時などでブレーキ・ディスクが濡れた状態では、定期的にブレーキの水滴を除去して最適な制動力を確保するドライ・ブレーキング機能や、特定の状況下であらかじめブレーキ・パッドをディスクに接近させておくブレーキ・スタンバイ機能も組み込まれています。坂道発進アシストは、坂道で発進する場合に一定時間車両を動かないようにしてドライバーを支援します。また、特に強力な制動力が必要な場合には、ダイナミック・ブレーキ・コントロール(DBC)がブレーキ圧を最大限まで高めます。コーナリング・ブレーキ・コントロール(CBC)は、コーナリング中に軽くブレーキングを行うことで、車両がコースを外れないように修正します。

スイッチ操作で作動するトラクション・モードには、ダイナミック・トラクション・コントロール(DTC)も含まれています。これによって DSC がブレーキ介入制御を開始する作動限界値が引き上げられます。これにより、例えば雪上でスタックしてしまいそうなときに、駆動輪を軽く空転させながら脱出することができます。DSC システムは、必要に応じて完全にオフにすることもできます。

### **オプション装備: 電子制御調整式ダンパーを装備したアダプティブ M スポーツ・サスペンション**

サスペンション・システムおよびダンパー・システムの設定は、ニューBMW Z4 に求められるアクティブな走りのキャラクターに合わせています。オプション装備の電子制御調整式ダンパー付きアダプティブ M スポーツ・サスペンションは、快適性を損なうことなくロードスターの俊敏性を向上させることができます。アダプティブ M スポーツ・サスペンション装備車は、車高が 10 mm 低くなり、突然のステアリング操作に対しても極めて迅速に反応するので、コーナリング中のステアリング・コントロールがさらに正確になります。またアダプティブ M スポーツ・シャシーは、状況に応じてダンパーの減衰力を調整するため、基本設定の状態での走行快適性も向上しています。

ダンパーの縮み側と伸び側の減衰力を常時調整可能なツイン・チューブ式ガス封入式ダンパーを装備して、常に適切な減衰力を提供します。セントラル・コントロー

ル・ユニットは、走行状況や道路状況の変化にすばやく反応します。このコントロール・ユニットは、3つの加速度センサーから送られてきたデータを処理し、4つのダンパーを別々に制御します。ダンパーの硬さ調整は、オイル・フローを制御するアウター・バルブが行い、走行状況に合わせてダンパーを硬めにしたりソフトにしたりします。その際のシステムの反応時間は非常に短く、道路にあいた穴をフロント・ホイールが通過した直後には、リヤ・ショック・アブソーバーはすでに調整が終わっています。

### **快適さとスポーティさの選択:ドライビング・ダイナミクス・コントロール**

ニューBMW Z4 のアダプティブ M スポーツ・サスペンションのダンパー力調整に影響を与える特性マップは、ドライビング・ダイナミクス・コントロールによって選択することができます。このシステムはさらに、アクセル・ペダルの制御特性、エンジンの応答特性、パワー・ステアリングの補助力特性マップ、ダイナミック・スタビリティ・コントロール DSC の制御限界値にも影響を与えます。スポーツ・オートマチック・トランスミッション搭載車の場合は、そのシフト特性も影響を受けます。

ドライビング・ダイナミクス・コントロールは、センター・コンソールのシフト・レバーまたはセレクター・レバーのすぐ横にあるスイッチで操作します。ドライバーはこのスイッチの前または後ろを押して、「ノーマル」、「スポーツ」、「スポーツ+」のモードから選択することができます。このようにして、ドライバーはあらかじめバランスよく調整されているモード設定のいずれかを選択します。それぞれのモード設定には、ドライブトレインやシャシー・コンポーネントの設定がまとめて登録されています。個々のモードの違いは、ドライブ・フィーリングにはっきり現れます。例えば「スポーツ」モードでは、ダイレクトなステアリング特性とアクセル・ペダル操作へのクイックなレスポンスが際立ちます。「スポーツ+」モードではさらにダイナミック・スタビリティ・コントロールの DTC 機能が作動します。DTC 機能は、駆動輪を軽くスリップさせることでコーナリング時のドリフト・コントロールを可能にします。

### **ブレーキング機能付きのクルーズ・コントロール**

ニューBMW Z4 に装備されたブレーキング機能付きのクルーズ・コントロールは、リラックスした長距離ドライブにさらなる快適性をもたらします。その機能は、従来のクルーズ・コントロールとはまったく異なる特徴を持っています。ブレーキング機能付きクルーズ・コントロールは、下り坂を走行するときでも設定した車速を一定に維持します。またコーナリング時にも快適性を損なわないよう、システムは常に横方向加速度を記録し、必要に応じてエンジン・コントロールとブレーキ・システムに介入して速度を落とします。オートマチック・トランスミッション搭載車では、あらかじめ設定された車速に制御し、その速度を維持するために、ギア・シフトにも影響を及ぼします。マニュアル・トランスミッション車の場合は、クルーズ・コントロール機能をオフにすることなくマニュアル・ギア・チェンジが可能になっています。

さらに、アクセル・ペダルやブレーキ・ペダルを踏むことなく、ステアリング・ホイール脇のレバーを操作することで希望速度を変更することができます。その場合、レ



バーを軽く前方へ押すだけで、段階的に加速します。レバーを手前に引くと、段階的に速度が下がります。設定された希望速度は、フィードバックとして短時間メーターパネルのディスプレイに表示され、スピード・メーターの目盛りの周囲に緑色のマークが表示されます。スタンバイ状態のときは、最後に設定した希望速度がオレンジ色のマークで表示されます。

## 7. ボディおよび安全性： 限りない駆けぬける喜びのための 最高の剛性

- 最適化された室内の快適性、高い可変性
- 極めて剛性の高いキャビン、高負荷に対応するキャリア構造
- 最大限に搭乗者を保護するための効果的なレストレイント・システム

ニューBMW Z4 ロードスターは、その見紛うことのないデザインと快適でスポーティな走りにより、人々を魅了します。またこの 2 シーター・モデルは、先代モデルと比べて明らかに広くなった室内空間と最大限の搭乗者保護性能で、人々を納得させます。高い剛性を誇るロードスターのボディは、運動性能だけでなく、安全性にも貢献しています。新しい素材と定評ある素材を巧みに組み合わせ、最新の製造技術を投入して、ニューBMW Z4 に傑出した安定性を与えました。効果的に機能する集中制御式レストレイント・システムは、どのような衝突でも最高の保護性能を発揮します。

ボディ・サイズにおいても、ニューBMW Z4 は大きくなりました。ニュー・ロードスターの全長は 4,239 mm、全幅は 1,790 mm、全高は 1,291 mm となり、ホイールベースは 2,496 mm です。サイズが大きくなったことにより、室内の快適性と収納力を向上させました。

### 視界を最適化し、室内の快適性を向上

ニューBMW Z4 は、リトラクタブル・ハードトップを採用したおかげでウィンドウ面積が広がりました。先代モデルに比べて周囲の視界は約 14 パーセント、サイド・ウィンドウは 40 パーセント拡大されました。さらに、リア・ウィンドウから見渡せる範囲は 52 パーセントも拡大しています。ドアの開口部も 26 mm 拡大して、乗車時の快適性も向上しました。おかげでルーフを閉じた状態でも、運転席や助手席に楽に乗り込めるようになっています。ヘッド・スペースは、先代モデルよりも 5 mm 広くなりました。さらに、室内幅が広がったことで、室内も快適になりました。車両の全幅が 9 mm 増えたのに対して、ショルダー・スペースは 20 mm、エルボー・スペースは 43 mm 広がっています。

### 広い室内空間とバリアブル・ラゲッジ・ルーム・コンセプト

ニューBMW Z4 が日常走行や長距離ドライブにも最適である理由は、大部分が多様性のあるラゲッジ・ルーム・コンセプトによるものです。このラゲッジ・ルームの構造により、多くの利便性を提供します。ロードスターのラゲッジ・ルーム容量は、ルーフを開いた状態で 180 リッターですが、ルーフを閉じた状態では 310 リッターまで拡張することができます。これに関してニューBMW Z4 は、セグメント内でトップ・クラスの数値を実現しています。最大積載量は先代モデルに比べて 30 kg 増えて 330 kg になりました。その実用性は、数々の標準装備品やオプション装備品

によって保証されています。例えば、可変式のラゲッジ・ルーム・カバー、カバー付きのサイド・ポケット、希望に応じて装備できる大きなスルー・ローディング開口部（トランスポーターション・バッグ付き）などがあります。これにより、長さ 170 cm 以下のスキー板を 2 セットまで積載することができます。このようなかさばる荷物を積み込んでいても、問題なくハードトップを開くことができます。

#### **空気力学的特性を最適化して、運動性能と走行快適性を向上**

ニューBMW Z4 の優れた空気力学的特性によって、運動性能や効率性、走行快適性も向上しています。そのためにフロント・エプロン、ドア・シル、リア・エンドの形状を最適化し、空気抵抗を大幅に減少させています。室内に入る風の影響についても、集中的な措置によって最適化しました。例えば、後部へ大きく広がったサイド・ウィンドウは、風の巻き込みを抑制するのに役立っています。ニューBMW Z4 専用に設計されたウインド・デフレクターは、高速走行時の搭乗者に効果をもたらします。一例として、時速 200 km/h 以上で走行しているときでも最高レベルの走行快適性を提供します。

#### **ロードスター専用に考案された包括的なセーフティ・コンセプト**

ニューBMW Z4 の類を見ない特長には、模範的な安全性も含まれます。BMW ロードスターの広範囲にわたる安全基準は、BMW のセダンに採用されている高い安全性レベルに基づいてデザインされたものであり、最新の安全基準をすべて満たしています。模範的な形で事故から守るために、特に高い負荷にも対応するキャリア構造、クラッシュブル・エレメントの長さの最適な利用、極めて剛性の高いキャビン、高効率のレストレイント・システムが役立ちます。それによってニューBMW Z4 は、該当するすべての安全性テストと搭乗者保護テストで最高の結果を得るための条件をすべて満たしています。

#### **軽量化と同時に最高の保護性能を獲得**

BMW の開発者は、ボディを設計する過程で、非常に素晴らしい成果をあげました。それは、オープンにした状態のスポーツカーにとって、ルーフを負荷分散経路として利用しなくても優れた剛性と強度を確保したボディ構造です。ニューBMW Z4 ロードスターでは、衝突時に作用する力を、衝撃の強さに合わせて変形するクラッシュブル・ゾーンによって受け止めます。このクラッシュブル・ゾーンは、正確に定められた位置で変形し、衝突エネルギーを変形のための応力に変換します。このような構造にした結果、BMW の開発者はフロア部分、サイド・フレーム、フロント・パネル、ルーフ、ラゲッジ・ルーム・パーテーションにキャリア構造を調和させて、外側から働くすべての負荷に対処しました。そのためニューBMW Z4 のボディには、大型のキャリア構造部分を補強するため、高強度鋼板を集中的に使用しています。さまざまなボディ・コンポーネントへの衝突力を分散させるように配分することによって、作用する力を最適に逃がす効果が生まれます。特に片側だけに負荷がかかるような激しい衝突のときに、負荷分散構造は衝突力を受けていない側へ衝撃力を理想的に逃がすことができ、あらかじめ配置されているクラッシュブル・ゾーンによって足元のフロント・パネル部分の変形を防いでいます。

特別に調整されたフロア構造も、エンジン・キャリア、コントロール センター・トンネルの補強部、隔壁で補強された一体型ドア・シル・コンセプトと連動して、衝突力を最適に伝達します。ドア付近では、サイド・クラッシュ・ビームを組み込んだドア、補強されたドア・シル、A ピラー間のシートとメーターパネル・キャリアによって、側面の構造安定性を確保しています。後部の変形エリアは、2 つの縦方向ビーム形状、ラゲッジ・ルーム・フロア、リア・パネル、その他のさまざまな補強部で構成されています。横転時には、十分に強化された A ピラーとヘッドレストの後ろにロールオーバー・バーを備えた車室が、搭乗者がいる空間を守ります。

#### **フロント・エアバッグ、シート内蔵式の頭部／胸部エアバッグ**

室内では、互いに調整された集中制御式レストレイント・システムが搭乗者を保護します。センサー制御式のセーフティ・エレクトロニクスは、衝突の種類と強さに応じて、フロント・エアバッグと頭部／胸部エアバッグ、シートベルト・テンショナー、シートベルト・フォース・リミッターを作動させます。頭部／胸部エアバッグはバックレストの外側に組み込まれていて、側面衝突時にはバックレスト下側からヘッドレスト上端までの広い範囲に展開します。それによって、ルーフを開いた状態でも閉めた状態でも、シートの位置に関係なく、乗員の上半身と頭部を最適に保護します。さらに、標準装備のシートベルト・ロック・テンショナーと最適化されたベルト固定部により腰や胸周りのベルトの緩みを回避することで、乗員拘束効果を向上させ、ケガをする危険を減少させています。

#### **バイ・キセノン・ヘッドライトを標準装備、アダプティブ・コーナリング・ライトをオプション設定**

傑出した BMW ライト・テクノロジーは、ニューBMW Z4 のセーフティ・コンセプトの中で非常に重要な要素です。バイ・キセノン・ヘッドライトを標準装備し、ステアリングの操作量に合わせて自動調節されるアダプティブ・コーナリング・ライトをオプション装備に設定しています。一部の国では既に法律で規定されているデイ・ランニング・ライトは、ヘッドライト・ハウジングに組み込まれたコロナ・リングを使っています。減速度に応じて作動するブレーキ・ライト・システムは、アクティブ・セーフティを向上させています。ブレーキ・ライトに採用されているライト技術は、定評ある光源と最新の光源を組み合わせたものです。これは、ブレーキ・ライト、リア・フォグ・ライト、バックアップ・ライトおよびターン・インジケーターのような多数の照明機能が統合されたリア・ライト・デザインによって際立っています。

## 8. 装備品： あらゆるディテールを 駆けぬける歓びのために

- 新世代の操作システム BMW iDrive
- 広範なトレイおよび収納コンセプト
- 高品質なオーディオ・システムとナビゲーション・システム

伝統に忠実であると同時に、最も現代的な自動車であることを体現する。ニュー BMW Z4 は、ボディ・コンセプトやデザイン、ドライブレイン技術やシャシー技術だけでなく、インテリアにおいても伝統とモダンの組み合わせにこだわっています。運転席と助手席の乗員は、リア・アクスル付近に寄せられた BMW ロードスターの伝統的なシート・ポジションを楽しむと同時に、広々とした居住空間を堪能することができます。さらに、ガラス面積の大きなウィンドウとハードトップ内側の明るい色のルーフライナーにより、ルーフを閉じた状態でも高質な室内環境と最高の視界を得ることができます。メーターパネル、ドア・トリム・パネル、センター・コンソールの構造は、伝統的なロードスターの特徴を持ちながら、精密な手作業や高価値の材料を特徴とする加工品質とを結びつけて、現代的に解釈したものです。それに加えて、美しいデザインと最新の製造方法が、内装や操作パネルの高質感を伝えています。

ニュー BMW Z4 の室内に目立たぬように組み込まれた多くのトレイや収納部は、時代に即した機能性を提供しています。ロードスター独特の伝統的なスタイルで配置されたエア・コンディショナー操作パネルを使って、非常に高性能なエア・コンディショナー・システムが高い走行快適性をもたらす室内環境を作り出します。また、オプションで装備される画期的な操作システム BMW iDrive も、その外観は控えめに組み込まれています。iDrive の表示部であるコントロール・ディスプレイは、使用するときのみ引き出し、それ以外の場合はダッシュボード内に格納しておくことができます。純粋なロードスターでありながらも、この種の現在最も高度な操作システムを起動させれば、いままでになかったさまざまな革新的ナビゲーション機能、インフォメーション機能、通信機能、エンターテインメント機能を利用できます。

### 高級な内装表面、広範な収納部

ニュー BMW Z4 のインテリアは、選び抜かれた高級素材、上品なデザイン、傑出した加工品質により、高級車に対するあらゆる要求を満たしています。高級なグレイン仕上げのプラスチック表面、信頼性のある素材を使用した広いトリム・パネル、シートとシート・カバーの品質、パール・クロームでメッキ処理された操作エレメント、ドアのトリム・パネルとセンター・コンソールのクッション入りアームレストが、見た目だけでなく質感的にも高級感を引き立たせています。BMW Z4 は、極めて洗練された雰囲気の中でロードスターの駆けぬける歓びを感じることができます。

オプションのインテリア・ライト・パッケージは、ニュー・ロードスターの高質感あるキャラクターをさらに強調する魅力的な選択肢です。ルーム・ミラー、ドア・オープナー、ドア・ポケット、ダッシュボードのトレイ、室内幅いっぱいに横たわる収納スペースの付近にはオレンジ色の光源を使用した間接照明が用意され、情感ある雰囲気醸し出しています。このライト・パッケージを補足するのは、ドア・アウター・ハンドル、ドアの下側、シートは以後の収納スペースに用意される白い機能表示灯です。これらは車両のドアなどを開くと点灯します。

ルーフの構造のみならず、豊富に用意されているさまざまなトレイや収納部が、日常走行におけるニューBMW Z4 の機能性に寄与しています。ニューBMW Z4 では、10 リッターの容量を持つ大型のグローブ・ボックス、ドア・トリム・パネルの格納式ポケットに加えて、センター・コンソール付近にはセクター・レバーの前後にトレイが備えられ、アームレストの下には 1.6 リッターのコンソールがあります。ダッシュボードに調和するように収められた大型トレイも標準装備です。さらに、BMW Z4 のセグメントでは唯一の装備として、シートの後ろに新設計の横方向収納スペースがあります。これは特に、大きくてさまざま用途に使用できる収納空間を提供しています。室内幅いっぱいに横たわるこの収納スペースには、アタッシュケースやバッグなどを収納できます。比較的小さい物は、ネットを使用して固定することができます。ウインド・デフレクターもこの収納スペースにしまっておくことができます。

その他の収納方法として、オプション装備品にストレージ・パッケージがあります。このパッケージには、シートのリア・パネルと助手席足元の固定ネット、ラゲッジ・ルームのテンション・ベルト、センター・コンソールのアームレスト下のカップ・ホルダー2 個、運転席側ダッシュボードの追加トレイ、ラゲッジ・ルーム・パーティションのポケットが含まれます。アクセサリ・プログラムでは、さらに助手席足元付近のセンター・コンソールに取り付けるためのカップ・ホルダーが 1 個用意されます。さらに荷物を積み込むには、希望に応じてトランスポーターション・バッグ付きのスルー・ローディング・システムを、ラゲッジ・ルームと車室の間に装備することができます。このオプションは、ゴルフバッグのような細長いバッグやスキー用品を積み込むために便利です。

#### **ロードスターに初登場: 新世代の操作システム iDrive**

BMW ロードスターに初めて、画期的な操作システムである iDrive を採用しました。これは、オプションのナビゲーション・システム Professional とセットで装備することができます。ニューBMW Z4 では、すべてのエンターテインメント機能、インフォメーション機能、ナビゲーション機能、通信機能の操作と制御に、最新型の iDrive を使用します。このシステムは、センター・コンソールに装備されるコントローラーと、ダッシュボードに格納できる高解像度コントロール・ディスプレイで構成され、走行中でも前方からあまり目を離すことなく、使用可能なすべての機能を直観的かつ確実に操作することができます。新開発の iDrive コントローラーは人間工学的に最適な位置に配置され、傾ける、回す、押す、という操作で、簡単かつ直観的に機能

を選択したり使用したりできます。コントロール・ディスプレイにはコントローラーのイメージが表示され、重なり合った表形式の見やすいグラフィックによるメニューの配置で、次々と簡単に機能を選択できます。すべてのメニューは、実際に慣れるための時間が必要ないように、統一されたパターンで構成されています。

コントローラーのダイレクト・セレクション・ボタンを使用すると、CD、ラジオ、電話、ナビゲーションの機能に極めて素早く切り替えることができます。ダイレクト・セレクション・ボタンには、3 つのコマンド・ボタン「MENU」、「BACK」、「OPTION」があります。さらに、メーターパネルの中央に配置された 8 つのプログラマブル・ボタンを使用して、ラジオ放送局、電話番号、目的地の他にも、iDrive で呼び出すことのできるメニュー項目を保存して、直接選択することができます。

ニューBMW Z4 に装備される 8.8 インチの大きな高解像度コントロール・ディスプレイは、1,280 x 480 ピクセルの解像度で、詳細なグラフィック表示やインターネット・サイトの表示品質が大幅に向上しています。視覚的な操作ガイドも、わかりやすく工夫されています。ナビゲーションの地名や道路名の入力、電話番号の入力などは、円形配置されたスペラーと呼ばれる方法で行います。マニュアル入力の代わりに音声入力を利用することもできます。ナビゲーション・システムの使い勝手は、BMW 7 シリーズから受け継がれた新しい BMW iDrive により、さらに簡単になっています。全画面地図表示は、走行中の地域を非常に詳細に再現します。コントロール・ディスプレイは、全画面表示の代わりに、メイン・ウィンドウに表示される地図とは関係なく別の画面をアシスタント・ウィンドウに表示させることができます。アシスタント・ウィンドウの内容は、特定の機能から顧客が選択することができます。その際、オンボード・コンピューターの表示やエンターテインメント・プログラムの詳細表示なども選択することができます。

### **BMW コネクテッド・ドライブによる車内インターネットなどの革新的なサービス**

iDrive 操作システムでは、BMW コネクテッド・ドライブの革新的なサービスも利用できます。BMW コネクテッド・ドライブは、車両の内外を通じて、インフォメーション、コミュニケーションおよびアシスタント・システムをインテリジェント・ネットワーク化することによって、ニューZ4 でも交通情報、情報サービスおよびオフィス・サービス、インターネット、拡張機能付きエマージェンシー・コール、リモート機能ならびにトラベルやレジャーのプランニングといった機能の利用を可能にしています。BMW は、コネクテッド・ドライブ・テクノロジーによって、オプション装備品として車内で制限無くインターネットを利用可能にした世界初の自動車メーカーです。

さらに、ツアー・ガイド機能付きのトラベル・プランナーが、理想的で快適な旅を実現します。このプランナーを使うと、さまざまな目的地を個別のルートとして集め、走行中に次々と自動的に呼び出します。バーチャル・ツアー・ガイドのサポートにより、システムは希望に応じてその都度、最も素晴らしいルートを選択します。そのほかにドライバーのお気に入りのルートがある場合は、経由地を選択することでルートに加えることができます。他にも BMW コネクテッド・ドライブでは、ボタン操作に

より、特に魅力的なルートを BMW オンライン経由で直接車内に呼び出すことができます。ナビゲーション・システムが選択したルートでドライバーを目的地まで導き、走行中にルート沿いの名所に関する補足情報を提供します。

アクセス時間が短くなったため、車内に設置されている容量 80 GB のハードディスクにナビゲーション・データを保存することが可能になりました。このデータ記憶媒体は、他にも例えば容量約 15 GB の音楽データ・サーバーとしても利用することができます。そのために、CD や市販の MP3 プレーヤーまたは USB スティックに収録した音楽データをハードディスクに転送することができます。これにより、お気に入りの CD やその他の外部メモリー媒体を車内に持ち込まなくても、いつでも好みの音楽データを再生することができます。

#### **ロードスター特有のクライメート・コンフォート機能**

ニューBMW Z4 にはエア・コンディショナーが標準装備されており、風量をボタン操作で 7 段階のブロー・ステージに調節することができます。ダッシュボードに組み込まれたロードスター専用設計の操作パネルで制御するエア・コンディショナーは、内気循環機能、外部から取り込む空気も室内の空気も浄化できる防塵／花粉フィルター、温度調節されたエアをドライバーと助手席乗員の大腿部に送る追加のエア吹出し口を備えています。ニューBMW Z4 のオプション装備品であるオートマチック・エア・コンディショナーは、運転席側および助手席側の温度を個別に設定することができ、5 段階の強度設定による自動モードならびにエア・ミキシングの手動調整が可能です。他にも、自動内気循環切り替え機能や余熱暖房機能を備えています。このオートマチック・エア・コンディショナーは、ルーフを開いた状態では、オープン走行時の特殊な要件を考慮するカブリオレ・モードが作動します。カブリオレ・モードでは、外気温度や直射日光の強さに応じて温度調節、ブロー強度およびエア配分を制御します。さらに、走行速度に合わせて風量を調整します。オートマチック・エア・コンディショナーは、ソーラー・センサーの他に結露センサーも備えており、フロント・ウィンドウおよびサイド・ウィンドウの曇りを検知し、それに応じてベンチレーションを制御します。

#### **サン・リフレクティブ・テクノロジーを採用したシート・レザー**

BMW のカブリオレと同様に、ニュー・ロードスターのシート、アームレストおよびステアリング・ホイールにも、直射日光による温度上昇を大幅に低減させる革新的なレザー・バリエーションを用意しました。レザー加工の際に行われるサン・リフレクティブ・テクノロジー処理により、太陽光線に含まれる赤外線を反射する着色顔料を素材に含ませます。インテリア・カラーが暗い色でも明るい色でも、サン・リフレクティブ・テクノロジーの明白な効果を感じることができます。従来のレザー表面と比較すると、サン・リフレクティブ・テクノロジーの顔料は、温度上昇を最高で 20°C 低く抑えます。BMW は、このテクノロジーを量産車に採用した世界初の自動車メーカーです。



### トップ・クラスのオーディオ・システム

ニューZ4 に設定されるオーディオ・システムは、このセグメントのクルマにとって新たな基準を確立します。そのダイナミックな特性は、ロードスター特有の音響条件に的確に適合しています。標準装備される CD ドライブでは、MP3 フォーマットの音楽データを再生することもできます。オプション設定されているオーディオ・システムでは、14 個までのスピーカーに 2 個のセントラル・バスを追加し、最大 650 ワットの出力のアンプで、力強く、忠実にディテールを再現するサラウンド・サウンドを実現しています。標準装備される外部入力端子を補足する装備として、USB インターフェースがオプション設定されており、このインターフェースを介して市販されている各種の MP3 プレーヤーや一般的な USB スティックなどのデータ記憶媒体を接続し、車両のオーディオ・システムに組み込むことができます。このようにして拡張されたエンターテインメント・プログラムの制御は、オーディオ・システムの操作パネルで行うか、iDrive 操作システムを使ってさらに快適に行うことができます。さらにオプションとして CD/DVD チェンジャーが用意されており、このユニットはドライバーからも容易に手が届くように、グローブ・ボックスに格納しています。

### 携帯電話インターフェースおよびスマート・フォンのフル・インテグレート・リンク

走行中の通話を安全で快適なものにするため、オーディオ・システム Professional とナビゲーション・システム Professional との組合せで装備可能な Bluetooth インターフェース付き携帯電話準備キットが提供されます。このインターフェースでは、キャッチホン、トグリングおよびテレコン・サービスにより平行して複数の通話を行うことが可能です。そのための前提条件は、この機能をサポートしている携帯電話を使用することです。

最新モデルのスマート・フォンを完全に車内に統合できるように、ニューBMW Z4 のアクセサリ・プログラムにも新しいスナップ・イン・アダプターが設定され、また USB 接続部を含む電話用ベース・プレートがオプションとして提供されます。携帯電話の音楽プレーヤーのための拡張接続オプションにより、携帯電話の通信機能だけでなくエンターテインメント機能も利用し、iDrive 操作システムを使って操作することも可能になりました。これにより、スマート・フォンに保存されている電話番号や音楽タイトルを、コントロール・ディスプレイに表示させることができます。ドライバーは、こうした外部機器の電話機能や MP3 プレーヤー機能にいつでもアクセスすることができます。さらに、スマート・フォンへの電源供給や電話アンテナを介した受信も確実に行われます。新しいインターフェースは、現在 Apple 製 iPhone、SONY Ericsson 製 K850i および Nokia 製 6500c の各種スマート・フォンに対応しています。

## 9. 製造: BMW レーゲンスブルグ工場での 柔軟な生産

- 品質を意識し、環境を破壊しない製造および塗装手法
- 顧客指向の販売および生産プロセス
- ルーフ・システムを組み込むための革新的なプロセス

ニューBMW Z4 は、世界有数のモダンな生産工場のひとつである BMW レーゲンスブルグ工場で製造されます。製造は、BMW 3 シリーズや BMW 1 シリーズのモデルとともに、いわゆるシングル・ライン・システムで行われます。つまり、1 つのアセンブリー・ラインで任意の順序で製造されます。そのために必要な物流管理は、最新の情報技術によりコントロールされ、コンポーネントおよびモジュールは、「ジャスト・イン・タイム」方式によって秒単位で、さらに「ジャスト・イン・シークエンス」で順序正しく定刻に、モデルに合わせて直接組み立てラインに納入されます。その結果、きわめて柔軟で顧客指向の生産プロセスを実現できます。自動車業界では他に類を見ないこの顧客指向の販売および生産プロセス (KOV) は、BMW グループでは 5 年以上前から採用されています。組立て開始の 6 日前までであれば、納期を遅らせることなく、顧客は自分のクルマの設定を変更することができます。

ニューBMW Z4 を、従来モデルのように米国の BMW スパータンバーグ工場で生産するのではなく、レーゲンスブルグ工場で生産するという決定により、両方の工場の専門能力を束ねることになります。スパータンバーグの生産設備は、将来 BMW X モデルの製造に専念することになります。同時に、BMW 3 シリーズ・カブリオレの他にもリトラクタブル・ハードトップを装備する車両を製造することになるレーゲンスブルグ工場では、物流管理および製造技術の点で相乗効果が生まれます。

ニューBMW Z4 のボディは、腐食からの保護性能を高めるため、一部にフル亜鉛メッキを施した鋼板を使用して製造されます。その結果、きわめて剛性が高くなり、理想的な衝突特性が得られます。フロント・フェンダーはアルミニウム製で、理想的な軸重量配分に貢献しています。ボディ組立ての 95 パーセントを超える作業工程は、オートメーション化されています。

### カスタムメイドのルーフ・システム

ボディ・カラーに塗装されたルーフ・システムのルーフ・シェルは、専用のホールで個別に組み立てられます。引き続きこのホールで、複合化され、仕上げ加工されたアルミニウム・シェル製軽量ルーフ・システムのための品質検査を行います。

さらに、仕上げ加工が終了した BMW Z4 は、一台一台、広範囲に及ぶ点検プロセスを実施します。その際は、ロードスター特有の 2 分割式ハード・トップの漏れ点検が中心となります。この点検プロセスには、10 分間のシャワー・テストと水流テストが含まれます。

ハード・トップの組立ては、BMW レーゲンスブルグ工場の柔軟な製造ラインの構成要素である共有プロセスで行われます。ここでは、新たに開発された手動のロボットを初採用し、ルーフ・システムのボディへの高精度の位置決めを行います。

### **環境を損なわない塗装工程**

BMW レーゲンスブルグ工場の塗装部門も、世界有数のモダンなシステムに数えられます。完全自動化された塗装ラインで、ボディは多段階にわたるプロセスを経ます。リン酸亜鉛コーティングにより耐久性のある防錆処理を行います。その後、陰極電着塗装を行います。この、最初に施されるきわめて薄い塗膜は、静電荷により車両に塗布されます。その後で塗布されるいわゆるプライマー・サーフェサーが、最初のカラー・コーティングである仕上げ塗装のためのベース・コートを形成します。これは、高速回転ベル型システムによって塗布されます。このシステムは、1 分間に最高 40,000 回転します。効率的で環境を損なわない素材利用は、静電気を利用することによって実現しています。帯電した塗料の微粒子は、グラウンドされたボディに、まさに必要な量だけ付着します。

最後に、粉末クリア・ラッカーが塗装されます。この 4 番目のコーティングは表面保護に役立ち、色合いを深める効果があり、輝きを与えます。粉末クリア・ラッカーを採用することによって、BMW はきわめて環境にやさしい技術を採用しました。この塗料は溶剤を必要としないばかりか、排水も発生させません。その際、余計に噴霧された粉末は効率的に生産プロセスに戻されます。この方法での粉末の利用効率は 97 %に達しています。

### **BMW レーゲンスブルグ工場に関する事実**

BMW レーゲンスブルグ工場では、20 年以上にわたって自動車を生産しています。約 300 人の訓練生を含む 10,000 人を超える従業員が、プレス工場、ボディ組立て、塗装、アセンブリーおよび物流管理に携わっています。BMW レーゲンスブルグ工場では、ニューBMW Z4、BMW 3 シリーズのセダン／クーペ／カブリオレ、BMW M3、ならびに BMW 1 シリーズを製造します。さらに、このシリーズの警察車両、消防車両および救急車両の製造および装備も、製造工程に組み込まれています。さらに、ミュンヘンとライプツィヒの工場に対して、BMW 3 シリーズ向けのドアおよびリッド類がレーゲンスブルグ工場から集中的に供給されます。2007 年には、レーゲンスブルグ工場では約 300,000 台の車両が生産されました。工場の敷地面積は、140 万平米に及びます。

BMW レーゲンスブルグ工場の稼働時間は、1 週間当たり 70～140 時間の間で変動します。従業員が個人の 1 週間ごとの作業時間をフレキシブルに配分するこ

とを可能にするいわゆるフレックス・タイム制により、稼働時間と個々の作業時間を分離することが、この稼働時間の実現に貢献しています。

従業員に最善の作業条件を提供するために、最新鋭の技術を採用入れた設備によって、アセンブリー・ラインの人間工学的環境を最適化しました。高さ調整や旋回可能な連動式アセンブリー・ラインにより、ほぼすべての作業ステップを快適に、直立した状態で行えます。絶えず複雑に進化し続ける自動車製造の多面的なプロセスが、工場の IT と供給プロセスの管理に魅力的な挑戦をもたらしています。

## 10. 主要緒元

### BMW Z4 sDrive23i BMW Z4 sDrive30i BMW Z4 sDrive35i

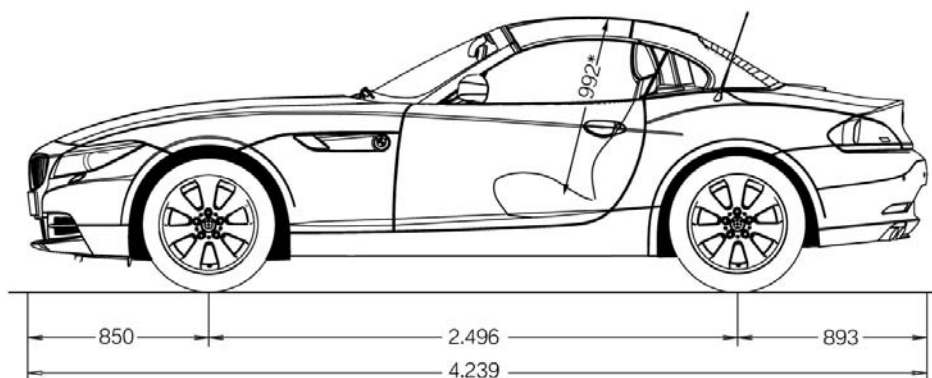
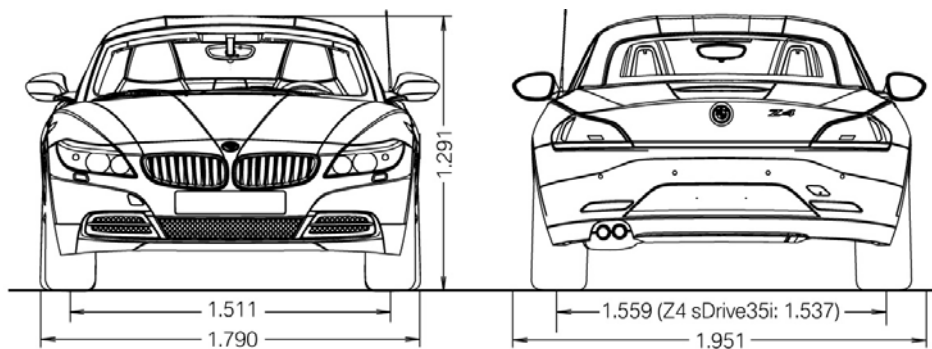
		Z4 sDrive23i	Z4 sDrive30i	Z4 sDrive35i
<b>ボディ</b>				
ドア数／定員		2/2	2/2	2/2
全長／全幅／全高(空車時)	mm	4,239/1,790/1,291	4,239/1,790/1,291	4,239/1,790/1,291
ホイールベース	mm	2,496	2,496	2,496
最小回転直径	m	10.7	10.7	10.7
燃料タンク容量	リッター(約)	55	55	55
ヒーターおよび空調システム容量	リッター	8.2 (8.5)	8.2 (8.5)	8.2 (8.5)
エンジンオイル量	リッター	6.5	6.5	6.5
ミッションオイル／ファイナル・ドライブ	リッター	交換不要	交換不要	交換不要
空車重量(EU)	kg	1,480 (1,505)	1,490 (1,505)	1,580 (1,600)
最大積載量(DIN)	kg	330	330	330
許容総重量	kg	1,735 (1,760)	1,745 (1,760)	1,835 (1,855)
許容軸重量(前／後)	kg	800/970	800/970	870/1,000
ラゲッジ・ルーム容積	リッター	180-310	180-310	180-310
空気抵抗係数	c <sub>x</sub> x A	0.34 x 1.96	0.34 x 1.96	0.35 x 1.96
<b>エンジン</b>				
型式／気筒数／バルブ数		直列/6/4	直列/6/4	直列/6/4
エンジン・コントロール		MSV80	MSV80	MSD81
排気量	cm <sup>3</sup>	2,497	2,996	2,979
ボア／ストローク	mm	78.8/82	88.0/85.0	89.6/84.0
圧縮比	:1	11.0	10.7	10.2
燃料 <sup>1</sup>	RON	RON 91~98	RON 91~98	RON 95~98
最高出力	kW/ps	150/204	190/258	225/306
(発生回転数)	rpm	6,400	6,600	5,800
最大トルク	Nm	250	310	400
(発生回転数)	rpm	2,750	2,600	1,300-5,000
<b>電装品</b>				
バッテリー／取付け位置	Ah/—	70/ラゲッジ・ルーム	70/ラゲッジ・ルーム	70/ラゲッジ・ルーム
オルタネーター	A/W	170/2,380	170/2,380	170/2,380
<b>シャシー</b>				
フロント・サスペンション	ダブル・ジョイント・スプリング・ストラット・サスペンション、ネガティブ・キャスター、スモール・ポジティブ・スクラブラジラス、スタビライザー、アンチダイブ／アンチリフト付き			
リア・サスペンション	独立懸架式サスペンション、セントラル・アーム式アクスル、スプリング／ショック・アブソーバー独立式、発進時およびブレーキ時のピッチング補正付き			
ブレーキ(フロント)	ディスク・ブレーキ			
直径	mm	300 x 24, ベンチレーテッド	330 x 24, ベンチレーテッド	348 x 30, ベンチレーテッド
ブレーキ(リア)	ディスク・ブレーキ			
直径	mm	300 x 20, ベンチレーテッド	300 x 20, ベンチレーテッド	324 x 20, ベンチレーテッド
ドライビング・スタビリティ・コントロール	ABS, DSC, DTC, ADB			
ステアリング・システム	エレクトロニック・パワー・ステアリング EPS			

			Z4 sDrive23i	Z4 sDrive30i	Z4 sDrive35i
ステアリング・ギア比		:1	14.36	14.36	14.36
トランスミッション		6 速マニュアル・トランスミッション (ステップトロニック付き 6 速スポーツ・オートマチックまたはダブル・クラッチ付き 7 速スポーツ・オートマチックを Z4 sDrive35i のオプションとして提供)			
ギア比	I	:1	4.323 (4.171)	3.498 (4.171)	4.055 (4.780)
	II	:1	2.456 (2.340)	2.005 (2.340)	2.396 (3.056)
	III	:1	1.659 (1.521)	1.313 (1.521)	1.582 (2.153)
	IV	:1	1.230 (1.143)	1.000 (1.143)	1.192 (1.678)
	V	:1	1.000 (0.867)	0.809 (0.867)	1.000 (1.390)
	VI	:1	0.848 (0.691)	0.701 (0.691)	0.872 (1.203)
	VII	:1			-(1.000)
	R	:1	3.938 (3.403)	3.187 (3.403)	3.677 (4.454)
ファイナル・ドライブ・レシオ		:1	3.636 (3.727)	4.273 (3.636)	3.077 (2.563)
タイヤ	(フロント)		225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91W RSC
	(リア)		225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91W RSC	255/40 R17 94W RSC
ホイール	(フロント)		8J x 17 アルミ	8J x 17 アルミ	8J x 17 アルミ
	(リア)		8J x 17 アルミ	8J x 17 アルミ	8.5 J x 17 アルミ
<b>走行性能</b>					
パワー・ウエイト・レシオ (DIN)		kg/kW	9.4 (9.5)	7.4 (7.5)	6.7 (6.8)
リッター当たり出力		kW/l	60.1	63.4	75.5
加速性能	0-100 km/h	s	6.6 (7.3)	5.8 (6.1)	5.2 (5.1)
	0-1,000 m	s	26.9 (27.7)	25.2 (25.6)	24.4 (24.2)
4 速 / 5 速	80-120 km/h	s	6.4/7.8	5.3/6.8	4.9/5.7
最高速度		km/h	242 (239)	250	250
<b>燃費 (EU 規格準拠)</b>					
市街地		L/100 km	12.4 (11.8)	12.4 (11.9)	13.5 (12.6)
郊外		L/100 km	6.2 (6.1)	6.2 (6.2)	7.0 (6.9)
総合		L/100 km	8.5 (8.2)	8.5 (8.3)	9.4 (9.0)
CO <sub>2</sub>		g/km	199 (192)	199 (195)	219 (210)
<b>その他</b>					
排出ガス基準			EU 5	EU 5	EU 5

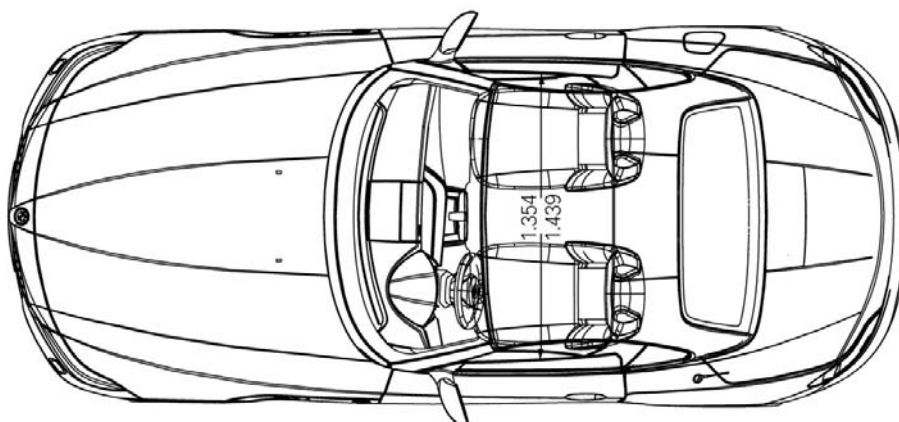
カッコ内の数値はオートマチック・トランスミッションの数値です。

<sup>1</sup> 走行性能および燃費に関する数値は燃料に RON 98 を使用した場合のものです。

## 11. エクステリアおよびインテリア寸法

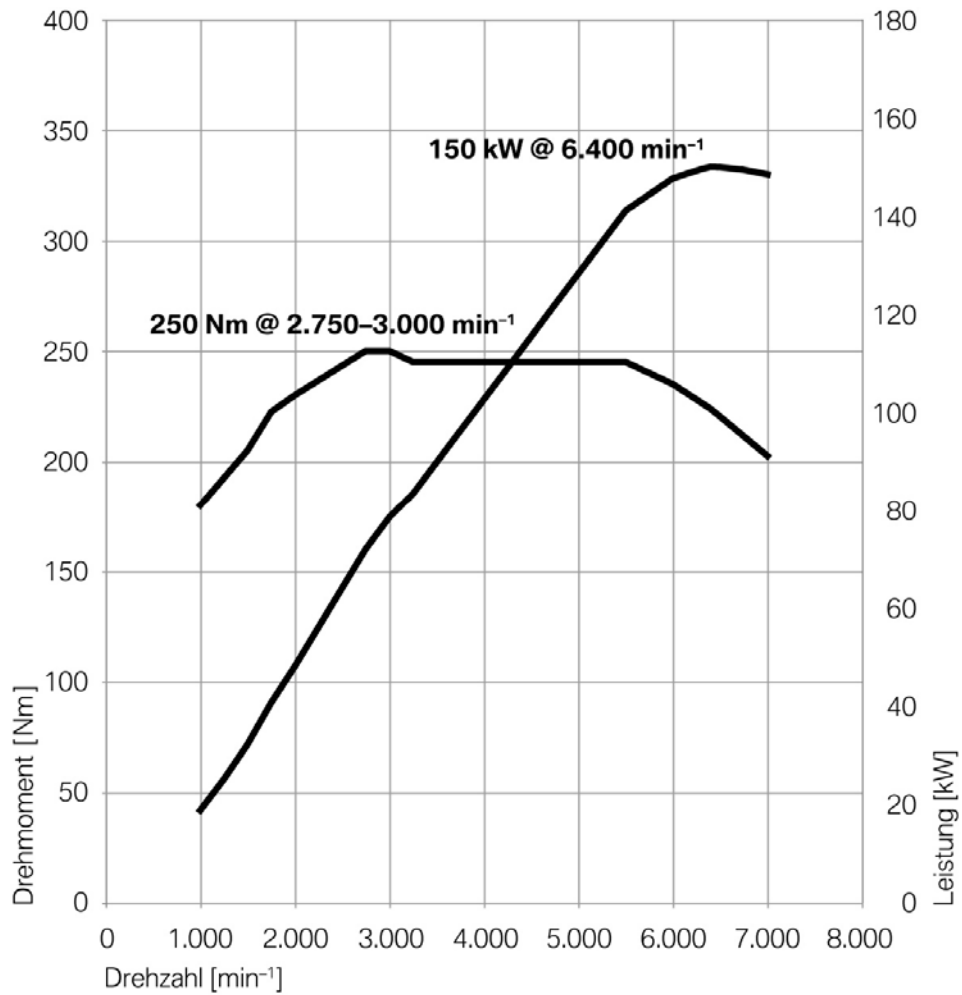


\*maximaler Kopfraum



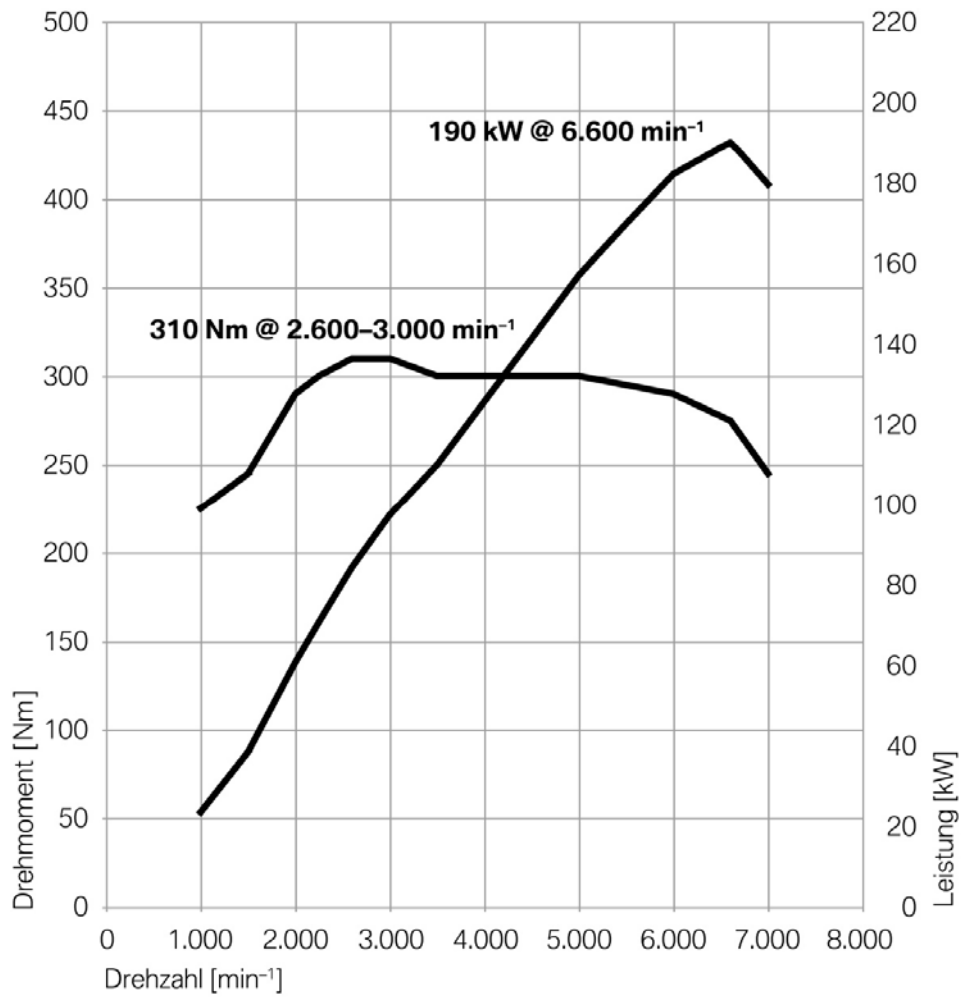
## 12. エンジン性能曲線図

**BMW Z4 sDrive23i.**





**BMW Z4 sDrive30i.**



**BMW Z4 sDrive35i.**

