

ニュー BMW 6 シリーズ カブリオレ

目次

本プレスキットの内容は、EU市場向け（2003年11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もあります。また、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。

1.1 ニュー BMW 6 シリーズ カブリオレの ワールド デビュー	3
1.2 フィン構造を持つルーフ： 魅力的なルックスと卓越した機能上のメリット	10
1.3 デザイン： 夢のようなフォルムに包まれたドリームカー	15
1.4 ドライブトレイン： 究極のパワーと完璧なセッティング	22
1.5 シャーシおよびサスペンション： 一段と俊敏性を高めるアクティブ・ステアリング	26
1.6 ボディ構造およびパッシブセーフティ： 最高の運動性能と最適な保護性能を発揮する斬新なアイデア	31
1.7 装備： 優れた運動性能、快適性、安全性を実現するアシストシステム	35
1.8 BMW カブリオレの大いなる系譜： ニュー 6 シリーズ カブリオレと伝説的な先代モデル	47
1.9 スペック（EU仕様値）	51
1.10 出力とトルク曲線（EU仕様値）	52
1.11 エクステリア&インテリア デイメンション（EU仕様値）	53

1.1 ニューBMW 6シリーズカブリオレの ワールドデビュー



魅力的なデザイン、わくわくさせるような技術的特徴、最高レベルの運動性能。これらはまさに、頭上に青空を仰ぎながら、際限なく湧き上がる駆けぬける歓びを4名の搭乗者に提供することができる要因なのです。

ニュー6シリーズカブリオレの導入によって、BMWは夢のようなフォルムと、夢のような技術的ハイライトを兼ね備えたドリームカーを創出しました。

新しいサイドフィン付ルーフを採用した6シリーズカブリオレは、6シリーズクーペと同様、圧倒的な存在感とエレガントなラインにより際立っています。このフィンはワイドなCピラーを持つクーペと同様の視覚的効果をもたらし、高級感溢れるルックスを演出しています。ひとたび6シリーズカブリオレのルーフを開ければ、スポーティなクーペの運動特性と高級感あふれる2+2シーターカブリオレのスタイルエレメントとが巧みに融合された、比類ないキャラクターが姿を現します。そのため、一目見ただけで、この新型カブリオレからはBMW 6シリーズならではの卓越した俊敏性を垣間見ることができるのです。

厳しい目を持つ顧客向けのクルマ

カブリオレの購入者は、ルーフを開けてドライブすることで自身の個性的なライフスタイルを表現したいと考えています。まさにこうした理由から、BMWはオープンエアドライブを熱烈に愛する熱狂的なファンに向けて、このユニークで本格的な6シリーズの新たなバリエーションを創り出したのです。これにより、自らの夢を実現するための高級車を、あらゆる人が選択できるようになりました。

BMWが示す究極のパワーと模範となる品質基準から見て、このカブリオレとクーペには駆けぬける歓び、最高の走行快適性、卓越した安全性と実用性が、混然一体となって備わっています。

いつでもダイナミックなオープンエアドライブが楽しめる

V8パワーユニット

新しいカブリオレは、総排気量4.4リッターの8気筒エンジンを搭載し、最高級モデルBMW 645Ciの名で市場に参入します。このエンジンは、最高出力245kW(333ps)、最大トルク450Nmで、バルブタイミング(ダブルVANOS)、バルブリフト(バルブトロニック)、インテークマニホールドの長さなど、関連するほとんどすべてのパラメータを無段階に調整することで、あらゆる要求事項や必要条件にも完璧に適合させることができます。

顧客にとって大きなメリットは、究極のパワーとパフォーマンスにあります。マニュアル・トランスミッション搭載モデルの場合はわずか 12.8 リッター（100 km 走行あたり、無鉛プレミアム ガソリン使用）、オートマチック・トランスミッション搭載モデルの場合は 100 km 走行あたりわずか 11.5 リッターと、このクラスの 8 気筒エンジンとしては非常に良好な燃費と優れた環境適合性（EU4/LEV）も併せ持っています。したがって、これは紛れもなく卓越したクルマに搭載されるべき卓越したエンジンです。特にそのクオリティは、「インターナショナル エンジン オブ ザ イヤー 2002」の受賞によっても広く認知されています。

理想的な組み合わせのひとつが、この新型モデルに搭載可能になった 6 速トランスミッション、中でも有名な BMW のシーケンシャル マニュアル・トランスミッション（SMG）です。これは F1 マシンと同様に、ステアリングにあるスイッチでシフト操作をするトランスミッションです。したがって 645Ci カブリオレは、ライバルとなるスポーツカーがほとんど存在しないほど高水準の走行性能を発揮します。たとえば 0-100 km/h 加速性能値は 6.1 秒（マニュアル・トランスミッションでの数値。オートマチック・トランスミッションの場合は 6.2 秒）、最高速度は 250 km/h（電子制御）です。

最高レベルの運動性能を実現する軽量化技術と走行アシスト・システム

6 シリーズ カブリオレを運転すると、あらゆる面で駆けぬける喜びを体験できます。特に高い剛性を持つボディ構造のおかげで - 特殊なキャリア構造の恩恵があるとは言え - 優れた 2 シーター ロードスターでしか対抗することができないレベルまで、振動を低減することができました。これは、2+2 シーター カブリオレ セグメントにおいては比類ないレベルと言えます。

さらに、645Ci カブリオレの車両重量は、軽量化技術によってわずか 1890kg（マニュアル・トランスミッション搭載モデル）まで、徹底的に絞り込まれました（オートマチック・トランスミッション搭載モデルは 1895 kg）。結果として、ほぼ 50 : 50 の、BMW ならではの前後軸荷重配分を実現しています。

この種の重量配分が設定されたクルマにとって理想的な後輪駆動方式が採用されているだけでなく、ドライブトレインからからの悪影響をステアリングに一切与えないアルミニウム製シャーシおよびサスペンションには、このクラスにおける通常の基準をはるかに超える走行特性を実現するために必要とされるすべての条件が備わっています。これは特に極めて正確なレスポンスとハンドリングの実現に貢献しています。

6 シリーズ カブリオレに標準装備されている非常に優れたサスペンションの性能を、一段と高いレベルへと引き上げる数多くの BMW シャーシ / サスペンション・コントロール・システムの中で特に強調すべき点は、多彩な機能を発揮するダイナミック・スタビリティ・コントロール（DSC）です。これには「インテリジェント」ダイナミック・ドライブをオプション装備することが可能です。ダイナミック・ドライブはコーナリング時のボディのロール（横揺れ）をほぼ完全に補正し、ロール運動をフロントから

リアへ緻密に配分することで、走行に必要なステアリング切れ角を小さくします。これもまた、あらゆる走行条件下でカブリオレを非常に安定した状態に保つための機能であり、ドライバーは極めて俊敏かつダイレクトでスポーティなドライビングスタイルを採ることができます。

さらに優れたハンドリングを実現するアクティブ・ステアリング

BMWの画期的なアクティブ・ステアリングは、すでにBMWサーボトロニックによって「標準」となっている駆けぬける喜びを、いっそう安全で快適なレベルへと高める働きをします。オプションのアクティブ・ステアリングを装備することで、低速走行時にはよりダイレクトに6シリーズカブリオレをコントロールすることができ、結果として、より高いレベルの俊敏性とステアリング精度を実現します。一方、高速走行の場合は、ダイレクト感が抑えられたステアリングにより、スムーズで優れた方向安定性を実現します。

アクティブ・ステアリングにはヨーレートコントロールが装備されており、DSCシステムとネットワークで接続されています。このため、アクティブ・ステアリングはフロントホイールの切れ角に対して早期にタイミング良く制御を行い、車両を安定させ、細かな修正を実行して、低反応域におけるダイナミックスタビリティコントロール(DSC)の介入頻度を抑制します。したがって、アクティブ・ステアリングとDSCシステムは、理想的なチームワークと言えます。

安全性を大幅に改善するアダプティブ・ヘッドライト

オプション装備のアダプティブ・ヘッドライトは、BMWが用意するもうひとつの革新的な技術です。このヘッドライトは、すでにニュー6シリーズカブリオレに装備されているバイキセノンライトの非常に素晴らしい照明機能を大幅に改善します。この旋回式ヘッドライトユニットは、前方の路面と周囲を、従来型と比べ、最大90%まで明るく照らし出します。

この優れた機能を発揮するために、ハイビームおよびロービーム用のコントロールユニットが車両に装備されているオンボードネットワークからステアリングアングル、ヨーレート、車速に関する最新情報を受け取り、走行中に必要に応じて電気モーターの力によって、バイキセノンヘッドライトユニットを左右に旋回させます。結果として、夜間におけるワインディングロード走行時の安全性が飛躍的に向上することになります。

完璧な防音・断熱機能を備えたルーフ

新開発のルーフは、BMWの新型カブリオレの実用的な特性をさらに強調します。ラバーコーティングされた外側のレイヤーと内側のライニングとの間に設けられたPUR樹脂製防音・断熱層は、効果的に外部からの騒音を遮断するだけでなく、風や天候をものともしない構造です。結果として6シリーズカブリオレの室内は非常に静かで、高速走行中でもリラックスして会話を楽しむことができます。

ルーフ後端の左右のフィンの間にある、垂直に切り立ったリアウィンドウはガラス製で、熱線機能(デフロスター)が備わっています。新しい特徴

として、ルーフが開いていても閉まっても、リア ウィンドウはトランクルームとの仕切り部分に電動で格納することができます。このリア ウィンドウは、セダンのスライディングルーフと同様に、室内に風を巻き込むことなくベンチレーション効果をもたらします。

言うまでもありませんが、サイド ウィンドウを下げたときはすべて完全に格納することができます。

ソフトトップは全自動で開き、数秒でルーフ収納部の頑丈なカバーの下に収納されます。ルーフが閉じ終わったら、片手でひねるだけの操作で可変式ルーフ収納部を折りたたみ、トランクルーム内のスペースを拡大させることもできます。

全自動ルーフの動作プロセスはまず、フロント ウィンドウ上部のフレーム部分にあるフロントルーフブラケットが解除されることから始まります。コンフォート オープニング機能が用意されているため、ドライバーはコックピット内でボタンを押すか、ドアのキーシリンダーに差し込んだキーを回すだけで、ルーフを完全に開いたり閉じたりすることができます。そのうえ車速が 30 km/h 未満であれば、発進時や交通渋滞時でも、すべてのウィンドウを閉じて、ソフトトップを閉じたり開いたりすることができます。

ウインドディフレクターは、この新しいカブリオレを、コックピットに巻き込む風をほとんど感じさせない 2 シーターに変身させます。さらに 4 名の乗員が座る場合には、いつでもディフレクターを収納バッグに入れてトランクルームに収納しておくことができます。

最大 4 名までの大人に提供される走行快適性

本格的な 2+2 シーターのカブリオレとして、645Ci カブリオレは搭乗者全員に対して究極ともいえる快適な居住空間と豪華な装備を提供し、スタイリッシュな優雅さに包まれた雰囲気演出します。運転席および助手席シートには、電動調節式シートが標準装備されています。運転席シートは、3 種類のポジションを登録しておくことができるメモリー機能付きです。洗練されたダコタレザー仕上げのシートには、人間工学に基づくボディ形状に合わせた使い勝手の良さをも付け加えました。

オプションで装備可能な固めのシートクッションを持つスポーツシートもまた電動式ですが、ダイナミックな走行条件でも優れたサポートを発揮します。このシートにおけるもうひとつの特徴は、調節式のサイサポートです。

標準的なカブリオレの基準から判断して、後席の乗員も最上のスタイルと豪華さを楽しむことができます。車高が低く、クーペに匹敵するほどの空力特性を持っていますが、後席に大人が座ったときでさえゆとりのある頭上空間を確保しています。特に奥行きがあり、独立した 2 つのレザーシートと体型に合わせたバックレストは、乗員に素晴らしい横方向サポートを提供します。

後席左右のシートへは、運転席および助手席シートのイージー アクセス機能のおかげで、快適に乗降することができます。これについての大きなメリットは、フロントのシートにシートベルトが組み込まれている点にあります。つまり、後席への乗降時にベルトにつまづくことを心配する必要はありません。

トランクルームの容量は、ルーフを開けているときに 300 リッター、ルーフを閉じたときに 350 リッターあり、新型カブリオレの実用的なメリットを高める要素になっています。この容量は、大小のハードスーツケースを 1 個ずつ、あるいは 46 インチのゴルフ バッグ 2 個と中型ハードスーツケース 1 個を、それぞれ十分に格納できるスペースです。オプション装備のトランク スルーやスキー バッグなどを利用すれば、ドライバーと乗員は 2 組のスキーか 1 組のスノーボードを運搬することができ、しかもキャビンで使用できるスペースを制限することはありません。

インテリアに漂うダイナミックなハーモニー

6 シリーズ カブリオレのインテリアは、6 シリーズ クーペと本当によく似ており、「ダイナミックなハーモニー」を再現しています。「ダイナミック」という言葉は、この場合、緊張感のある表面構成と躍動感のあるラインを表しており、「ハーモニー」はこうした面と線が相互に影響を与え合いながら調和している様子を意味しています。結果としてインテリアのデザインは、6 シリーズ カブリオレの魅力的なエクステリア デザインと完璧に一致しています。

高級レザー、ウッド、メタルなどの完璧に仕上げられた素材と、厳選された控えめなスタイルで調和のとれたコントラストを持つ配色により、優れた機能を見落とすことなく、優雅な雰囲気生まれます。ドライバーにとって重要な機能は、すべて人間工学に基づいてステアリング ホイール上、またはその周辺に配置されています。同様にドライバーと助手席乗員の両方が利用するほとんどの機能は、すべてセンター コンソールの付近に集中配置されています。

このエリアにある主な操作エレメントは、コントローラーです。ドライバー（および助手席乗員）は、このコントローラーを使って 6 シリーズ カブリオレのほとんどすべての快適機能を、コントロール ディスプレイの表示を見ながら操作することができます。

ドライバーに最重要データを表示するヘッドアップディスプレイ

BMW の極めて斬新なヘッドアップディスプレイ（オプション装備）は、重要な情報を運転中のドライバーの視線の範囲内に直接投影します。この情報には、現在の車速、ナビゲーションのガイダンス、速度警告、チェックコントロールからのメッセージなどが含まれています。ヘッドアップディスプレイによって投影されるバーチャル画像は、ドライバーの前、道路前方に現れます。したがって視線（焦点）の移動による疲れがなく、また道路から視線をそらす必要がないため、よりいっそうの安全性が確保されます。

画期的な音声入力システム

ヘッドアップディスプレイと同様、革新的な音声入力システムは、BMWの iDrive コントロール コンセプトを一段と進化させたもので、より高い快適性と安全性に貢献します。音声入力は、オプションの Professional ナビゲーション システムとカー コミュニケーション コンピュータ (CCC) と連携して作動します。

音声入力システムの重要な特徴は、運転中に自分の声で iDrive のすべての基本的な快適機能を作動させる機能であり、視線を交通状況からそらす必要がないということです。実際には、ほとんどすべてのディスプレイ機能を、簡単に直接的な音声コマンドを使って作動させることができます。

またこのシステムは、話し手の音声や音質に左右されないため、ドライバーは音声入力を作動させるために自分の声をトレーニングしたり調整したりする必要がありません。

インテリジェント テキスト ツー スピーチ (テキスト読み上げ) 機能は、受信した電子メール、SMS メッセージ、ラジオ放送局名、すべての選択リストを読み上げます。

あらかじめ決めておいた短いコマンドを使用することにより、ドライバーは iDrive の追加機能を作動させることもできます。またコントロールセンターを使ったインターネット経由でソリューションを提供する BMW オンライン ポータルにアクセスすることもできます。

HiFi オーディオシステム

標準装備の HiFi システムは 8 個のスピーカーで構成されており、ドライバーと乗員がニュー BMW 6 シリーズ カブリオレを満喫できるよう、最適なオーディオ品質を提供します。オプション装備の TOP HiFi システムは、合計 11 個のスピーカーで構成されており、ニュー BMW 6 シリーズ カブリオレを本格的なオープンエア コンサート会場に変えてしまいます。TOP HiFi システムの場合は、センター スピーカーがインストルメント パネルに、サブウーファーはリア サイド パネルに内蔵されます。同様に 5 チャンネルの LOGIC7 イコライザーは、オーディオフォーマットに関係なく、逼真に迫るオールラウンドなスタジオ レベルの音質を約束します。

ルーフを開けて走っているときにも、究極のバシブセーフティ

BMW 6 シリーズ カブリオレが、最も過酷ともいわれる安全基準をクリアしていることは言うまでもありません。ここで重要な機能のひとつが、標準装備されているロールオーバー プロテクション システムです。これはルーフが開いているか閉じているかに関係なく、必要なときに作動するシステムです。ニュー 6 シリーズ カブリオレには、シートのバックレストにベルト キャッチ テンショナーが内蔵された慣性リール式のシートベルトや、インテリジェント ヘッドエアバッグ、サイドエアバッグ、ドライバーと助手席乗員用のニーエアバッグ (米国仕様) など、最新鋭のレストレイントシステムが装備されています。

高剛性ボディと、とりわけ特別強化された A ピラーとの相互作用によって、6 シリーズ カブリオレのこうした安全装備は、6 シリーズ クーペと同じレベルの卓越した衝突安全性能を提供します。

1.2 フィン構造を持つルーフ： 魅力的なルックスと卓越した機能上の メリット

ニュー6シリーズ カブリオレの導入によってBMWは、オープンエアドライブの熱烈なファンに対して、ちょうどスポーツカーの丸型アナログ式メーターと同様、多くのユーザーが自然であると感じ、実際にカブリオレに絶対必要だと評する伝統的ルーフを提供します。これによりBMWは、格納式メタルルーフに対抗して、デザイン、パッケージ寸法、重量面におけるソフトルーフのメリットを余すところなく提供します。同時に、特に防音・断熱に関するソフトトップ特有のデメリットを、斬新なアイデアにより最小限に抑えることに貢献しています。

デザイン：ルーフを開けても閉めてもフィンルック

フィン式ソフトトップテクノロジーを初めて車両生産に採り入れたことにより、新型カブリオレには6シリーズクーペと同じダイナミックなフォルムが蘇ります。また、ルーフからリアエンドまで滑らかに描かれるラインを実現するための最適なサイズに設定されたCピラーは、この「フィン」にまつわる特別なコンセプトを造り上げています。このデザインコンセプトから生まれた思わぬ好結果として、これが「ホフマイスター キンク」と呼ばれるBMWの特徴的なリアサイドウィンドウのデザインエレメントを持つ世界初のカブリオレであるという点です。

これについては、リアサイドウィンドウのシャフトストリップが二分割されて、「ホフマイスター キンク」の終端に当たるルーフ外縁部が正確にシャフトトリムの一部に連続している点を見ても、細部に至るまで配慮されていることがわかります。

ルーフ収納部の樹脂製カバーにもフィン形状のデザインを反映させているニュー6シリーズカブリオレは、ルーフを開けているときでも特徴的なルックスを保持しています。インテリアカラーと合わせるために、このカバーはバズルトグレーまたはブラックのいずれかになります。このようにカラーとフォルム、それに品質や洗練されたスタイルを通じて調和のとれたダイナミックなデザインを表現し、インテリアに流れるラインを完璧に調和させています。

ルーフの寸法：大きなトランクルームにコンパクトに収納できる

スチール製バーで構成されているルーフ構造は、6シリーズカブリオレが優れた強度と剛性を持っていることを証明します。ただし、このスチール構造の最も重要なメリットはコンパクトなサイズにあります。ルーフはフロントウィンドからリアウィンドまで、比較的長さのあるキャビンをカバーする必要がありますが、カブリオレとしては極めて大きなトランクルームに専用の収納部分を用意し、非常にコンパクトなパッケージで格納

されます。それに比べると金属製の格納式ルーフは、格納する際にもっと大きなスペースが必要になります。

こうしたメリットは樹脂製のルーフ収納カバーにも起因しており、結果として素晴らしいルックスだけではなく、優れた機能性をも提供します。PUR 製発泡プラスチックで囲まれた LFI（長繊維射出）成形エレメントは、内部が中空になっており、ルーフ収納部の上端部を形成しています。

左右のフィンの間に垂直に配置されたリア ウィンド

従来型のリア ウィンドシールドであれば、収納するためにはかなり大きなスペースが必要になったことでしょう。なぜなら、ソフトトップと一体型のこうしたガラス ウィンドはルーフが大きく寝ているために、ウィンドを非常に大きくせざるを得なくなり、ルーフを下げて走行するときは、その分だけトランク容量が小さくなるからです。また、同時に従来型リア ウィンドの場合は、後方の視界がかなり損なわれていたはずですが、さらに、左右でテンションをかける構造の従来型ルーフ締め付けブラケットの場合は、有効な後方視界を著しく妨げることにもなります。

フィン構造の場合は、こうした左右を結ぶ締め付けブラケットを必要としません。そして巨大なフラット式リア ウィンドの代わりに、6 シリーズ カブリオレには垂直に立ったウィンドが装備されています。このリア ウィンドはトランク ルームのスペースをほとんど使いません。またコンパクトなサイズにもかかわらず、優れた後方視界を提供します。それだけでなくもうひとつのメリットは、この垂直に立ったリア ウィンドがルーフ構造から完全に独立しているため、ルーフの開閉状態に関係なく単独で開閉することができる点にあります。

完璧な室内環境を約束する、比類ないベンチレーション機能

ソフトトップを閉めると、ルーフ後端のフィンとフィンとの間にあるガラス製ウィンドが、世界で例のない非常に特別な快適さを可能にします。つまり、リア ウィンドはトランク ルームとリア バルクヘッドとの間に電動で上下し、ボディに完全に格納することができるため、キャビンに風を巻き込まない効果的なベンチレーション機能を発揮します。その効果としては、少なくとも固定式ルーフを持つクーペのスライディングルーフと同じ位ですが、騒音レベルはこの構造の方がはるかに静かで効率的です。

一般的な意見は別にして、非常に暑い日はルーフを開けてドライブすることを必ずしも推奨しません。それはとにかく過度の直射日光によって、乗員がすぐに日焼けをしたり、まれに熱射病になったりすることがあるからです。ただし、ドライバーと乗員が望めば、サイドウィンドウとリア ウィンドを下げることで新鮮な空気を満喫することができます。これならばルーフを開けてドライブしているのとほぼ同じ爽快さを得ながら、太陽光線からは十分に保護されます。

ルーフを開け、乗員を後席に乗せた状態でドライブする場合、もうひとつの選択肢はリア ウィンドを垂直に上げたままにして、少なくとも少し背の低い後席乗員を巻き込み風から保護することです。この非常に特別なリア

ウィンドのもうひとつのメリットは、熱戦ヒーター付きウィンドが非常に素早く冬季の結露を取り除いてくれることです。リアウィンドが垂直配置されているため、雪や氷はほとんど着氷することがありません。

走行特性に貢献する、軽量ソフトトップ

ソフトトップのもうひとつのメリットは、とりわけBMW 6シリーズと同じくらいの運動性能を持つ車両の折りたたみ式ルーフ構造と比べて軽量である点です。これについて考慮すべき大事なことは、一般的に余分な重量は走行性能を悪化させるばかりでなく、この場合はルーフにも非常に悪影響を及ぼすことになる点です。ルーフを開けると、リアアクスルの真上に格納することになります。しかし、ソフトトップの場合は、付加される荷重が非常に小さいため、6シリーズカブリオレはBMWならではのほぼ50:50の理想的な軸荷重配分を十分に維持することができます。結論を言えば、もちろん、6シリーズカブリオレはルーフの開閉状態に関係なく、極めて運動性能に優れたクルマです。

優れた快適性を実現する超モダンなテクノロジー

防音・断熱の面でも、折りたたみ式ルーフのカブリオレおよび固定ルーフのクーペと同様の高い基準をソフトトップに与えるために、絶対的な防風・防水機能を備えたラバーコートされたアップパールーフ層は、内側がPURフォームで覆われています。この革新的なポリウレタン製発泡断熱材は、従来使用していたフリース製のレイヤーよりもはるかに効果的で、風切音を最大3dB(A)低減します。

全自動式電動ルーフは、リモートコントロールか、またはセンターコンソールのスイッチを操作して開けることができます。実際にルーフとルーフ収納部カバーの開閉動作を行うのは、合計6個の油圧シリンダーです。ルーフを開いた状態のときは、SMC特殊樹脂製のルーフ収納部カバーがトランクルーム内のソフトトップを、効率よく水とホコリから最大限保護します。

ルーフの開閉動作は、約20秒で完了します。この短い時間の中でリアウィンドとすべてのサイドウィンドウも、必要に応じて上下に移動させることができます。ソフトトップは、フロントウィンドウフレームとルーフカバーに、電動でそれぞれロックされます。

走行中でも開閉可能なルーフ

たいていの場合、顧客の多くは信号待ちの短い時間を使ってルーフを開いたり閉じたりしたいと願っています。こうしたケースで待ち時間が十分ない場合でも、6シリーズカブリオレのドライバーは心配する必要がありません。つまり、彼は普段どおりに発進しても、車速が30km/hを超えるまでは引き続きルーフの開閉操作を続けることができます。その後この速度制限を超えた場合は、ルーフの開閉動作がまだ完了していないことを、シグナルによってドライバーに警告します。

ルーフを開けた状態で、最大2名の乗員を乗せてドライブするときは、6シリーズカブリオレに特別装備として専用に開発されたウインドディフレ

クターを装着することができます。風洞実験によって設計および最適化が行われたこの特別装備は、風を巻き込まないドライブ、オープンエアにおける駆けぬげる喜びの面で、ドライバーと助手席乗員に最高の快適性を提供します。ウインドディフレクターは後席のシート上部に装着するため、ドライバーひとりだけが乗車しているか、あるいは運転者のほか助手席にひとりだけ乗員が乗車する場合にのみ使用できます。使用後はウインドディフレクターを2か所で折りたたんで、専用のバッグに収納してトランクルーム内にコンパクトに収納できます。

ウインドディフレクター自体は目の細かいネットで作られており、粉体塗装されたアルミニウム製成形フレーム、グラスファイバー強化樹脂製の補強金具とヒンジによってボディに固定されます。

ルーフを開けて4名の乗員を乗せてドライブする場合は、直立型リアウィンドウが後席乗員に当たる風の巻き込みをある程度予防します。もっともフルサイズのウインドディフレクターが提供する優れた機能とは比較になりませんが...

1.3 デザイン： 夢のようなフォルムに包まれた ドリームカー

熱烈な多くのファンは、「固定式」ルーフのドリームカーなんて全くあり得ないという意見に賛同なさることでしょう。その代わりに、実在する「夢のクルマ」が、頭上に青空だけを仰ぎながら、エンジンが発生する推進力によって動力性能を向上させ、あらゆる状況においても卓越した走行性能を発揮することは当然のことです。

したがって他のどんなタイプのボディデザインよりも、カブリオレというモデルは自由という理念と人生の歓び、スリリングな技術的特徴をすべて提供します。これは、まさにニューBMW 6シリーズカブリオレのことです。なぜなら、現在販売されているBMWの最新鋭ラグジュアリーパフォーマンスモデルの特性であるダイナミックなパフォーマンス、優れた快適性、芸術的な美しいデザイン、そして真の高級感を与えられた他のBMWオープンエア2シーターおよび4シーターの長所や遺産が、すべてブレンドされているからです。

個性的なオーナーのための、個性的なクルマ

オープンエアをドライブするのと同様に、クーペを運転するということは個性的で、それでいて他とは大きく異なったライフスタイルを表現することに他なりません。このことを念頭に置いて、BMWはクーペとカブリオレの両方の走りを愛して止まない熱烈なファンにふさわしいキャラクターを満載した、非常に特異な説得力のあるモデルを新型6シリーズとして造りあげました。実際、他のどのような選択肢があったとしても、折りたたみ式ルーフのカブリオレ、オープンエア走行が可能なクーペなどのように、お粗末な妥協の産物になっていたことでしょう。

こうした妥協点を仔細に見てみると、その欠点がよく分かります。折りたたみ式のハードルーフはトランクルームに多くのスペースが必要となり、余分な重量が追加されて、ダイナミックな駆けぬける喜びが損なわれます。

まさにこうした理由から、たとえ選択したコンセプトの開発にコストがかかり、生産が困難を極めたとしても、BMWは6シリーズカブリオレに対して洗練された解決策を優先して選択しました。その結果として、顧客はクルマに対する自分の夢をすべて反映している「自分のため」の高級車を手にします。それと同時に、高水準なBMWの革新性とブランドを代表する模範的な品質は、クーペとカブリオレの両モデルに、自由なドライビングプレジャーと究極の快適性、美しいデザイン、最高レベルの安全性、そしてオールラウンドな実用性をもたらすことを約束します。

あらゆる角度から見ても、感性に訴えるエクステリア デザイン

胸を躍らせてカブリオレを選択したことは、紛れもない事実です。多くの場合、第一印象は永遠に残ります。6シリーズ カブリオレはこのコンセプトを反映しながら、あらゆる角度から溢れんばかりの存在感と印象深いアピール、興味ある特徴を示しています。曲面はパワーを表すシンボルであり、感動を呼び起こします。強烈なキャラクター ラインは車両に沿って柔らかく流れながらも、厳密な出発点や終着点がありません。こうしたキャラクター ラインは、美しい調和を奏でながらフロントからサイド、そしてリアへとつながり、まるで生きた彫像を連想させます。

いくつかの他のカブリオレと同様に、6シリーズ カブリオレの場合も、フォルムとサイズはすべて申し分なくブレンドされています。このクルマのデザイン手法は一貫しており、非常に特別な、独自の手法で解釈し直した彫像のようなデザインを採用しています。ルーフを開いた状態か、または閉じた状態かによって、6シリーズ カブリオレのデザインは時代を超越した立体感のある彫像のような外観を表現し、光や場所、視線に関係なく、見る者の注意を引き、見る者の感性に訴えます。

フロントビュー：鋭く魅力的なまなざしの鷹の眼

フロント側から見た場合、下部が強烈な曲線形状となっているデュアルヘッドライトが、極めて低くワイドなカブリオレ（全幅 1,855 mm、全高 1,373 mm）に存在感溢れる迫力あるルックスを与えています。実際、その見た目は確かに鷹の眼に似ています。カブリオレに標準装備されているバイキセノンヘッドライトは、オプション装備のアダプティブ・ヘッドライトテクノロジーのおかげで、本当に非常に「鋭い」のです。

ハイビームおよびロービームのライトリングは、このクルマがラグジュアリー パフォーマンス モデルのBMWであることを、明確なメッセージとして伝えています。ヘッドライト自体は瞳を連想させます。細く水平なストリップのようにヘッドライト上部にかぶさるように伸びたターンインディケーターは、まるで「アイライナー」のように力強く湾曲したホイールアーチに融合し、パワフルなクルマの「顔」としての印象を深めます。

ワイドなキドニー グリルとヘッドライトから、それぞれリアに向かって流れる2本のラインは、ボディの外観を長く見せる効果があります。上側のラインは、キドニー グリルから大きく広がる「V」の字のようにダイナミックな曲線を描きながら、長いエンジンフードを通過してデリケートなAピラーに向かっていきます。このラインは両サイドがドラマチックに下がっており、エンジンフードのパワードームを表現して特に力強い印象を演出しています。下側のラインはヘッドライト内側の「目頭」に当たるところから出発して、エンジンフードに沿って上のラインと平行して走り、ショルダー ラインを形成して両サイドに沿って融合されます。

ニュー6シリーズ カブリオレの後部に達すると、この独特のラインは再びV字型に戻り、ディフューザー リップ周辺でなだらかに傾斜して終わります。ビジュアル的な印象は、フロントリッドとサイドパネルが美しく溶け

合っている点で、カブリオレに非常に力強い毅然としたルックスを与えています。

645Ciカブリオレの運動性能の高さは、左右のフォグライト間に装着されたワイドなエア インテーク付きのフロント スポイラーが象徴しています。またこのクルマのスポーツ性能は、空気抵抗係数 0.31 という数字が証明しています。これは、2+2 シーターのカブリオレ市場において、比類がないに等しい数値です。

サイドビュー：ユニークさと美しさがひとつに

6 シリーズクーペと密接な関係にある新型カブリオレは、一目で見入ってしまうほど比類ないモデルです。全長 4,820 mm のシルエットは、フロントからリアに向かって美しい自然なラインを描きながら流れています。フロントでいったん急上昇してから滑らかに伸び、エンジンフードに沿って緩やかに曲線を描きながら少し上昇して、その後少し後方に移動したダイナミックなデザインの A ピラーに向かいます。

フィン形状を持つルーフによって形成されるワイドな「C ピラー」のおかげで、カブリオレはソフトトップを閉じていても眼を奪われるほどスポーティでエレガントです。フロントからリアまで、透明の開口部として配置された完全格納式サイド ウィンドウは、フレーム部分や目に見えるエッジが全くないため、宙を舞っているような陽気な感覚を演出します。また同時に、このデザインは 6 シリーズカブリオレに比類ない独自の雰囲気をもたらしています。

サイドラインは、緩やかにルーフからリア セクションへと流れ、リア リッドに内蔵された短い「スポーティな」スポイラーで終わります。このデザインの特徴は、リア エンドの彫像のようなフォルムを強調し、サイドまで回り込んだテール ライトの独特なスタイルを強調することにあり、トップで緩やかな曲線を描きながら V 字型のショルダー ラインに融合されます。

張り出したキャラクター ラインは、フロントの力強いアーチからドア ハンドルの真下を通してリア ホイール アーチまで伸び、まるでハーモニーを奏でるようにこのクルマのサイド ビューを特徴付けています。たとえば、2 つの水平面は、サイド パネルの高さを抑えた印象を生み出し、カブリオレに「明るくて」ダイナミックなルックスを与えています。ボディのこのラインの上下に当たる光が反射して、BMW の新しいデザイン コンセプトの特徴である光と陰が互いに完璧な効果を創出しています。サイド パネルに内蔵されたターン インディケーターで終了するこのラインの始まりとなるサイド トリムは、熱烈なファンに BMW 3.0 CSi クーペ や伝説の BMW 507 ロードスターなどの伝統的な BMW スポーツカーを思い出させます。

パワーを象徴する標準装備の 18 インチホイールと 245 サイズのタイヤ

キャラクターラインと、ドアの真下や短いオーバーハング部分にある魅力的な丸みを帯びたサイドシルは、カブリオレを「長く見せる」効果を持ちます。245/45 R 18 サイズのランフラットタイヤを装着したラジアル スポーク デザインの 18 インチ鋳造アルミホイールは、見る者の目を引き付

けます。オプションで、18 インチおよび 19 インチのホイール、サイズの異なるタイヤ（前：245、後：275）が用意されています。また、大径 19 インチ鍛造アルミホイールもオプション装備です。

リアビュー：垂直に切り立った比類ないリアウィンドシールド、間違えようのないルックス

ソフトトップを閉じると、ルーフ後端のフィンとフィンとの間に縦置きされたリアウィンドが、ニュー BMW カブリオレのリアエンド全体に比類ない、独特のフォルムを与えています。リアウィンドをトランクルームとリアバルクヘッドの間に格納すると、全く風を巻き込むことのない、最適な室内のベンチレーションを約束します。これは通常スライディングルーフだけに当てはまる機能です。4 名の搭乗員を乗せてオープンエアをドライブするときは、リアウィンドを上げたままにしてください。あまり背が高くない後席乗員なら、後方からの巻き込み風などから守ります。ルーフとリアウィンドを完全に格納すると、後ろからの眺めはリアヘッドレスト、広々としたキャビンの華麗な雰囲気誇らしげに主張します。

ルーフ収納部カバーにも採り入れられたフィン形状

彫像のように美しいフォルムを持つニュー 6 シリーズのリアエンドは、リアの揚力と空気抵抗の両方を低減することで、走行安定性を高めると同時に低燃費にも貢献します。これには、リアリッドに内蔵された「エアロダイナミック」スポイラーリップが貢献しています。

リアリッドの下には、カブリオレとしては異常なほど大きなトランクルームがあります。トランク容量は、ルーフを開いている状態で 300 リッター、ルーフを閉じているときは 350 リッターです。こうした特別なスペースは、ルーフ収納部カバーのフィン形状をした特殊樹脂製トリムと、ソフトトップを収納するときにトランク自体の形状が変化することによって実現しています。ルーフを閉じると、ルーフ収納部カバーは数秒で折りたたまれて、荷物やその他のアイテムを収納する特別なスペースを提供します。

2 分割式リアライトは、魅力的なデザインと機能的なテクノロジーを際立たせる一例に過ぎません。リアライトの上部はバンパーより上昇しながらサイドパネルへと融合され、暗闇でもサイドから車両をはっきりと視認することができます。フロントターンインディケータを一種の「アイライナー」としてヘッドライト上部のサイドパネルまで延長してあるので、リアターンインディケータもリアライト下部に明確な境界線を設けました。フロントと同様、このターンインディケータも作動時には黄色い光を放ちますが、作動していないときはホワイトレンズです。

リアライトは 6 個の LED を利用した導光体ロッドで構成されており、フロントヘッドライトには今や BMW の特徴になっているライトリングの独特のデザインとスタイルが溶け込んでいます。テールライトの下部セクションは、リアフォグライト、バックアップライト、反射板で構成される優美なライトユニットをバンパー内に組み込んでいます。

上部のライトエレメントとリップスポイラーに内蔵されたハイマウントブレーキライトの組み合わせとこのライトユニットによって、6シリーズカブリオレに何度も反復されている非常に洗練された感動的な幾何学形状をもたらしています。もうひとつの特別な機能もまた、6シリーズカブリオレの間違えようのない絶対的なデザインに貢献します。これはドライバーがブレーキペダルを踏むと、ハイマウントブレーキライトのLEDは個々の光の点を集めたバナー形状を形成し、ブレーキライト自体のLEDの視覚的な印象を高めます。

最後の細部に至るまで配慮されたフォルムと機能：

ダイナミックな空力形状をしたライト

リアライトに採り入れられた空力的形状は空気抵抗を改善するのに貢献し、リアの揚力とヨーモーメントを最小限に抑えて燃費と走行安定性を改善します。さらに、特にリアライトは追突事故の防止に貢献するため、高水準の安全性を約束します。ブレーキライトのLEDは非常に明るく、反応が早く、メンテナンスの必要がなく、磨耗しないため、間違いなく従来の基準を超えています。またこのブレーキライトには、走行安全性を飛躍的に高めるアダプティブブレーキライトシステムとしてブレーキフォースディスプレイ(BFD)が装備されています。このシステムは、急制動時やフルブレーキング時などの場合、BFDはブレーキライトの点灯面積を拡張し、6シリーズカブリオレのドライバーが急ブレーキをかけていることを後続のドライバーにはっきり伝達します。このため、追突事故の危険性は最小限に低減されます。

また、ツインチャンバーエグゾーストシステムの終端部、ディフューザーリップの左右に配置されたステンレス製平楕円形状のテールパイプによって、とりわけ印象的なタッチが加味されています。

トップは取り外し、ボトムはカバーする。

最適なエアロダイナミクスを発揮するフロアカバー

645Ciカブリオレのアンダーフロアは非常に大きく滑らかであり、オープンエアモデルとしては極めて例外的な0.31という空気抵抗係数に大いに貢献しています。フロアカバーに使用されている画期的な「超軽量」素材は、従来の素材と比べると約35%の軽量化に成功しています。

アンダーフロアカバーと特有のデザインおよび形状は、空気抵抗と揚力を最小限に抑制するために車両下を流れる気流をスムーズにします。また、フロントおよびリアホイールの上流側にあるエアフロー「リップ」とフロントスポイラーリップは、ホイールに直接当たる気流を改善します。顧客のメリットは、最適な空気抵抗係数から生まれた、この洗練されたエアロダイナミックデザインであり、低燃費、低騒音レベルが実現され、ホコリや汚染を最小限に抑制する効果が改善される点にあります。

ダイナミックなハーモニーを奏でるインテリア

BMW 6シリーズカブリオレのエクステリアとインテリアは、完全に調和して、翔け抜ける風とともに制限されるものは何もないという、自由で比類ないフィーリングを提供するひとつの完全体を形成します。この場合、

実際の体験は目的地に到着するまでのプロセスになります。必ずしも目的地それ自体であるとは限りません。

斬新なインテリア デザインは、比類ない雰囲気の「ダイナミックなハーモニー」を演出します。「ダイナミック」は、この場合、面と線が影響し合って生まれる緊張感と流れに関係し、「ハーモニー」は6シリーズクーペのインテリアとエクステリアが織り成す比類ない完成度を意味するように、こうした面と線がお互いに支え合い影響し合っている状態を表します。

まさにこうした理由から、インテリア デザインはエクステリアのデザイン特徴を高度に具体的に利用することで、BMWならではの「駆けぬける歓び」という独自のフィーリングに大いに貢献しています。フロントウィンドウの真下から始まるカウルトリムは、ダイナミックな曲線を描き両サイドのドアまで伸びてアームレスト付近で融合します。この流れるような雰囲気の只中に座ることで、ドライバーと助手席乗員は力強く、快適で、洗練された感覚を享受します。

センター コンソールでは、同様に引き締まったエキサイティングなラインがダイナミックな躍動を予感させます。インストルメント パネルから始まるこのラインは、センター コンソールに沿って対角線上に伸び、アームレスト付近からリアシートへと続きます。最終的に、インテリア本来の印象はルーフ収納部カバーのフィン トリムによって完成され、バランス良くインテリアのデザインが引き継がれ、インテリアのカラーが表現されています。

最高級素材と調和のとれたカラー

カブリオレのインテリアを開発する際に、デザイナーは2つの面で本当に苦労をしました。一つは、ルーフが閉じているときでも、ルーフが開いているときでも、ドライバーと乗員は手厚くもてなされ、快適で、本当に優しく包まれているような気分を味わいたいと考えている点です。したがって、美しいルックスと卓越した機能性を完璧に調和させることが課題でした。ルーフを閉じているときに、インテリアのダーク カラーがくすんで見えたり、もの寂しく見えたりすべきではありません。一方、晴れた日の当たる場所では、明るいインテリアが冷たく無視しているかのように見えるかもしれません。当然のことながら素材を選ぶ場合は、カブリオレの中で全く異なる外光条件に常に応える必要があり、望ましい形状を提供する一方で、必要以上の過度の反射は避けなければなりません。

BMW 6 シリーズカブリオレ担当のインテリア「アーティスト」は、真の名作を創作することでこの課題をクリアしました。完璧に仕上げられた最高品質の素材、たとえば最高級レザーおよびウッドは、控えめで調和のとれたカラーを感性豊かに組み合わせることによって理想的なハーモニーを奏で、気づかないうちに本当にスポーティでエレガントな雰囲気を醸成します。

シート以外、アームレスト、ドアハンドル、ドア インサート、サイド パネル、センター コンソールのカバー類は、すべてレザー仕上げです。手の込

んだインテリアトリムは、標準装備がパールグロスルテニウムメッキ仕上げ、オプション装備がライトまたはダークバーチ仕上げになりますが、あらゆる面で卓越したスタイルと気品をカブリオレに与えると同時に、広範囲の装備とカラーが、控えめな表現から非常に派手な豪華な装いに至るまでのインテリアを演出することができる、非常に個性的な選択肢を与えています。

6シリーズカブリオレに標準装備されたレザーシート

標準シートは最初から最高級のダコタレザーで、最悪の風や天候でさえものともしないばかりか、最高レベルの豪華さを提供します。レザーシートのカラーはブラック、クリームベージュ、シャトーから選択することができます、いずれの場合も精緻なステッチが施され、洗練されたイメージを形成します。

オプション装備の高性能専用レザーシートの特徴は、パールレザーと印象的なトリムハイライトです。この場合、センターコンソール、サンバイザー、フロントシートのバックレスト裏面もレザー仕上げになり、非常に高級でフォーマルなハーモニーをインテリアに与えています。この場合の選択可能なカラーとしては、ブラック、クリームベージュ、リードがあります。

ダブルピナクル形式の、BMWならではのインテリアデザイン

BMWのインテリアデザインコンセプトを表現するカブリオレの特徴は、コックピット内に2つのピナクル（計器盤）を持つ計器表示システムが存在することにあります。第1ピナクルには伝統的な2眼式のスピードメーターとタコメーターで構成されたメーターパネルが組み込まれています。この2個のメーターは、表示部が高精度クロノメーター調で、マットクロームリングで縁取られています。また、燃料計、油温計、その他のディスプレイもこのメーターパネル内に組み込まれています。第2ピナクルはセンターコンソール上部の中央に配置され、ここにコントロールディスプレイが格納されているため、ドライバーと助手席乗員の両方にはっきり見えるように情報が表示されます。

ドライバー志向のコックピット

ドライバーにとって重要なすべての機能は、人間工学に基づきステアリングホイール上か、あるいはその周辺に配置されています。また、ドライバーと助手席乗員の両方に関連するほとんどすべての機能は、センターコンソールまたはその周辺に整然と配置されています。このため、ほんのわずかなスイッチとコントロールノブしか目につかないため、インテリアは非常に整然と整理された印象を受けます。

この優れたレイアウトと構成には、特にコントローラーが大きな貢献をしています。コントローラーはコントロールディスプレイを通じて操作し、集中制御装置としての役割を果たし、BMW 6シリーズのほとんどすべての快適機能をコントロールします。コントローラーは高さを2段階に調節できるアームレストの前方に装備されているため、ユーザーは常にアームレ

ストの上に腕を載せたまま、快適に、楽に、それぞれの機能を操作することができます。

1.4 ドライブトレイン： 究極のパワーと完璧なセッティング

究極のパフォーマンス、バランスの良い経済性、模範的な環境適合性。こうした特徴は、ニュー6シリーズカブリオレの強みです。エンジンルームのBMW製4.4リッター8気筒エンジンを誇りとする新型モデル、最強の645Ciカブリオレは、あらゆるパワーと上品さを秘めた、卓越したドライビングマシンです。実際、エンジンテクノロジーにおける革新性は、つい最近受賞した「インターナショナルエンジンオブザイヤー2002」で明らかです。これはエンジン技術分野における「オスカー」と呼ばれるもので、クラス最高の8気筒エンジンを開発製造したBMWを称賛する賞です。

純粋なスポーツカーのトップパフォーマンス

こうした専門家による称賛は、最高出力245kW(333ps)/6100rpm、最大トルク450Nm/3700rpmという説得力ある数値によって実証されています。

この種のパワーは、走行時のダイナミックなパフォーマンスをはっきりと示しています。645Ciカブリオレは、最高速度250km/h(電子制御)までダイナミックに加速します。マニュアル・トランスミッション搭載モデルの0-100km/h加速性能値はわずか6.1秒で(オートマチック・トランスミッション搭載車6.2秒)、マニュアル・トランスミッション搭載モデルは、4速ギアを使って80-120km/hを5.5秒で加速します。これはエンジンに圧倒的な力があることを示す証拠であり、別の車両を追い越すときに重要となる特別なパワーと安全性が間違いなく存在することを意味します。ただし、最も重要な点は、V8エンジンがまさに官能的な走行体験を提供し、アクセルペダルをゆっくりと踏み込んだとしても、極めて自然にもたらされる純粋な俊敏性とダイナミズムを満喫でき、最高の駆けぬげる喜びを得られるということにあるでしょう。

効率的な運動特性を発揮する、エンジン技術におけるリーダーシップ

この究極のパフォーマンスと同様に卓越したエンジンの上品さは、第一に、バルブタイミング(ダブルVANOS)、バルブリフト(バルブトロニック)、インテークマニホールドの全長など、ほとんどすべてのエンジンパラメータが連続して無段階制御されていることに起因します。

もうひとつの特徴は、現時点で最新といえる高性能エンジンマネジメントシステムです。このシステムはエンジンの各機能だけではなく、スイッチを押すだけでスポーティかつダイナミックな走行特性を発揮するドライビングダイナミックコントロール(DDC)も管理します。DDCは車両のオンボードパワーマネジメントをモニターしながら、その時点で不要な消費

項目を停止させて、十分なエネルギーをその他のユニットと消費部品に供給し、タイミングよく指定されたポイントで優先権を与えます。

DDC もまた BMW キドニー グリルの裏側にある画期的なエア フロー サブライ システムをコントロールすることで、まさに適切な気流を実現し、さらに必要に応じて通気フラップを開いてエンジンおよび補機類を冷却します。

必要でない場合はフラップが閉じた状態になるため、優れた空力特性を發揮し、エンジンを素早く通常の作動温度まで暖めます。

V8 パワー ユニットは、排ガス コントロールの分野から見ても、全く新しいトレンドを確立しました。現時点で最も厳しい EU4 欧州排出ガス基準をクリアしている BMW 645Ci カブリオレは、2005 年まで EU 域内で実施されることのない必要条件までも、すでに満たしているのです。ドイツとスウェーデンでは、この車両の幸運なオーナーに対し、道路税の優遇措置を受ける資格が与えられます。米国でも 645Ci カブリオレは LEV (低排出ガス車両) として評価され、通常の優遇措置がすべて与えられます。

この優れた性能は、ツイン チャンバー エグゾースト システムによって保証されます。このシステムの特徴は、触媒コンバーターがエンジン本体付近に設置されている点にあり、耐久性を得るために完全に溶接されたステンレス製のユニットです。したがって、BMW 製 V8 エンジンの模範的な燃費や環境適合性だけでなく、ドライバーの感性や全ての乗員が感じるムードが一体となった、まさにすばらしいエンジンです。

8 気筒の優秀さを明示する、深く轟くような迫力あるサウンド

印象的な 2 本出しオーバル状のテールパイプを持つエグゾースト システムは、もうひとつの機能として洗練された独特の V8 サウンドを新型 6 シリーズに与えており、これによって熱狂的なファンの情熱にアピールします。エンジンのサウンドはアイドリング時にはほとんど聞こえませんが、回転数が増えるにつれて、大排気量スポーツカー用エンジンならではの「どっしりとした」迫力のある V8 サウンドを強めてゆきます。しかしながら、どんなときでも控えめで、決して出しゃばるようなサウンドではありません。むしろ、乗員や通行人が深みのあるハスキーなエンジン サウンドだと感じるだけではなく、上質のパワーとこのクルマにふさわしいアコースティック メッセージが完璧に表現され、新型 BMW カブリオレのスポーティでダイナミックな夢を強調していることに気づかされることでしょう。

常に正確なギア比を実現する 6 速ギア

645Ci カブリオレには、6 速マニュアル・トランスミッションが標準装備されています。このトランスミッションはわずか 53 kg という軽量にもかかわらず、最大トルク 600 Nm、最大回転数 6500 rpm という能力に対応するように設計されています。つまり、最も高性能な乗用車用マニュアル・トランスミッションのひとつです。

最高速度には5速ギアでも6速ギアでも到達可能ですが、後者の場合はエンジン回転数が低いため、キャビン内の騒音レベルは小さくなります。高めに設定されたギアプロファイルと、大きなサイドアングルで最適にオーバーラップしながら回転するため、トランスミッションノイズはさらに低減されます。

6速ギアには、主に高速走行時に滑らかで燃費の良い走りを実現する役割があり、低速ギアになるにしたがって、645Ciに常にあらゆる回転域で極めて強大な加速力が与えられます。結果としてドライバーは、5速マニュアル・トランスミッションよりもはるかに効率良くエンジンパワーを利用することができます。

BMWならではの、キビキビとした滑らかで軽いギアシフトを実現するこの6速マニュアル・トランスミッションは、従来と比べさらに快適で精密になっています。さらに、これはトランスミッションハウジング本体の中にあるシフトゲート付きのセンターシャフトを介してギアシフトを行う、初のトランスミッションです。

F1マシンのようにシフト操作ができる SMG トランスミッション

オプション装備の6速シーケンシャルマニュアル・トランスミッション（SMG）は、スポーティで積極的に走りたいドライバーにとっては実に頼もしい選択肢です。なぜならステアリングホイールに装着されたパドルスイッチを使用してF1のようにギアをシフトするか、あるいはセンターコンソールのシフトレバーを希望する方向に「軽く操作」するだけで変速することができるからです。

いずれの場合も、トランスミッションコントロールユニットには電気的信号を通じて選択されたギアが知らされます（シフトバイワイヤコンセプト）。コントロールユニットは、ギアチェンジの間にエンジンの出力とトルクを一瞬だけ抑制し、クラッチを解除し、ギアをシフトしながら再びクラッチを接続し、最終的にエンジン出力を伝達させます。したがって、クラッチペダルはすでに過去の遺物となり、ドライバーは変速時にアクセルペダルから足を離す必要はありません。

その名前が示す通り、シーケンシャルマニュアル・トランスミッションは、ギアを順序通りにシフトしてゆき、意図せず間違ったギアにシフトしてしまう危険性を防止します。必要に応じてシフトレバーかパドルスイッチを連続して数回押すだけで、ドライバーが自らの意思でギアを「スキップ」させることもできます。

もうひとつ、SMGには重要なメリットがあります。それはギアをシフトする際に、ドライバーは両手でステアリングホイールを握っていられるという点です。指先だけでパドルスイッチを操作することができるので、曲がりくねった山岳路などでは特に優れた安全性を発揮します。もちろん、シーケンシャルギアシフトがその他の手動変速プロセスの中で最も速く変速動作を行える、という点も重要です。SMGはわずか0.15秒でギアシフ

トを完了し、6シリーズのダイナミックなパフォーマンスを大いに改善して、スポーティなキャラクターを大幅に強化します。

手動でギアをシフトする気になれない場合は、ドライブモードに切り換えてトランスミッションコントロールシステムにすべてを任せることができます。あらかじめセンターコンソールのシフトレバーでドライブモードを選択しておけば、コントロールシステムは特性マップとそれぞれの走行状況に応じてギアを自動的にシフトします。現在締結されているギア位置は、インストルメントパネルに表示されます。

優れた運動性能と走行快適性を融合した6速オートマチック・トランスミッション

究極のパワーとトラクションに対応するように設計された1速ギアを採用した6速オートマチック・トランスミッションもまた、優れた加速性能と発進性能を発揮します。高速走行時の場合は6速ギアでエンジン回転数を低く抑え、走行ノイズと燃費を最小限に抑制します。BMWの誇る電子制御式アダプティブトランスミッションマネジメント(AGS)を装備した6速オートマチック・トランスミッションは、ドライバーひとりひとりの走行方法を学習し、たとえばコーナリング時や交通渋滞時における不必要な変速動作を抑えます。

6速オートマチック・トランスミッションにはステップトロニックが組み込まれているため、ドライバーはマニュアルでギアシフトすることもできます。この場合、セレクターレバーをオートマチックポジション「D」から左側の「M/S」と表示されているシフトゲートに移動させれば、スポーツプログラムを起動させることができます。その後、セレクターレバーを前後に軽く動かすことで、ドライバーはステップトロニックモードの範囲内で自由にギアを選択することができます。

ボタンを押すだけで、6シリーズをもっとダイナミックに

すべてのトランスミッション仕様に標準装備されているドライビングダイナミックコントロール(DDC)スイッチを押せば、動力/駆動系やステアリング特性および機能を変更し、いっそうスポーティでダイナミックなパフォーマンスを発揮させ、さらに素晴らしい駆けぬける喜びを体感することができます。

1.5 シャーシおよびサスペンション： 一段と俊敏性を高める アクティブ・ステアリング

ダイナミックなパフォーマンス、俊敏なハンドリング、アクティブセーフティ、卓越した走行快適性。BMWは、伝統的にいつもあらゆる面で最高水準のサスペンションおよびシャーシテクノロジーを提供してきました。

同じセグメント内において、新型6シリーズは確実にポールポジションを占めます。同レベルの俊敏性とダイナミックなパフォーマンス、それに645Ciカブリオレが誇りとする卓越した快適機能を提供できる2+2シーターカブリオレは他に存在しません。

この卓越性は、しっかりとした基礎の上に成り立っています。BMWのアルミニウム製シャーシおよびサスペンションには、約50:50の前後軸荷重配分、後輪駆動方式などの良く知られたメリットがありますが、結果として駆動力による影響が及ぶことのない、滑らかで応答性に優れたステアリングを実現します。その他、同様に重要な点はワイドトレッド、2,780mmのホイールベース、低重心、比較的軽い車両重量1,815kg（マニュアル・トランスミッション搭載車）などがあります。したがって、6シリーズカブリオレには「最初から」、制約のない駆けぬける喜びが備わっていると断言しても良いでしょう。

標準装備のサーボトロニックによる正確なステアリング

駆けぬける喜び、走行快適性、走行安全性にとって、ステアリングシステムの精度とドライバーへのフィードバックの正確性は非常に重要です。ニュー6シリーズの場合、油圧式ラックアンドピニオンステアリングの原理に基づいて作動し、サーボトロニックによってさらに改善されているパワーステアリングのアシスト量は、制御特性マップによって制御されています。このため、滑らかで快適なハンドリングを実現し、また高速走行時にうっかりステアリングを動かすすぎしてしまうような危険性を低減します。

駆けぬける喜びをもたらす、ハンドリングを向上させる

アクティブ・ステアリング

オプション装備として選択可能なBMWの画期的なアクティブ・ステアリングは、走行中にさらに素晴らしいドライビングプレジャーとハンドリングを約束するものです。ニューBMW6シリーズカブリオレを約120km/hまでの中速域でスポーティに走行させる場合、ステアリングギア比をダイレクトにしたほうが、俊敏で正確な操作ができます。たとえば高速でワインディングロードを駆けぬけるときでも、ドライバーが両手を交差させてステアリングホイールを握りかえるような操作はほとんど必要ありません。車速が上昇するにつれて、アクティブ・ステアリングは徐々にステアリン

グアングルを縮小させ、パワーアシスト量を低下させて、優れた方向安定性と走行安定性を発揮します。これによってアクティブ・ステアリングはドライバーに極めてハイレベルの走行快適性を提供します。

一方、街中でアクティブ・ステアリングが実力を発揮するのは、特に駐車時の操作です。ステアリングを2回転も回さないうちに、フロントホイールは完全に左ロック位置から右ロック位置まで旋回します。標準装備されているラックアンドピニオン式ステアリングの場合、この点に関してはすでに最適化が図られていますが、それでもロック位置からロック位置までステアリングを約3回転させる必要があります。このようにアクティブ・ステアリングはドライバーのステアリング操作量を大幅に軽減します。

ステアリングアングルの重ね合わせ原理

アクティブ・ステアリングは、ステアリングアングルの重ね合わせ（スーパーインポーズ）原理に基づいています。ステアリングギアボックスに取り付けられたステップモーター（アクチュエーター）は、ドライバーが先に決めたステアリングロック位置を、特定の要求事項や走行状態に応じて増減します。実際に中速域までは、ステップモーターはドライバーが先に決めたステアリングポジションと同じ方向に作動します。結果として、フロントホイールの切れ角は増大され、必要なステアリング操作量が少なくなります。

高速走行の場合、ステップモーターは既定のステアリングポジションとは反対方向に作動し、フロントホイールのステアリングロック位置を短縮させます。このため、ステアリングギア比はダイレクトさを弱めると同時に、サーボトロニックが必要なステアリングの操作力を増加させます。

BMW アクティブ・ステアリングは、ステアバイワイヤ方式のステアリングと機械式パワー伝達装置と組み合わせることで、良好なフィードバックを実現します。結果として、俊敏性、快適性、安全性の面で新たな基準を確立しました。ステアリングホイールとステアリングギアボックスは機械接続が維持されているため、電子制御のアシストシステムが正常に作動しなくなった場合でも、ステアリングは完全なレスポンスと操舵機能を維持します。

もうひとつの重要な特徴があります。それは、アクティブ・ステアリングが常にDSCコントロールユニットと通信しているという点です。これにより、ステアリングはフロントホイールの切れ角を微妙に修正することができます。ステアリングギア比への操作は、DSCによるホイールブレーキ制御よりも素早く行われ、DSC低域ではドライバーが気づくことはほとんどありません。

卓越したシャーシとDSC：完璧な組み合わせ

互いに影響し合う、標準装備された各種のコントロールシステムは、ダイナミックスタビリティコントロール（DSC）というシステムに統合され、すでに一流の評価を得ている「基本」のシャーシおよびサスペンションにさらに高レベルの運動性能とアクティブセーフティをもたらし、最も過酷

な走行状況にも対応します。DSC と補助機能は、絶えず走行状態をモニターしており、必要に応じて駆動力などを低下させるか、車両がコースを外れる危険性を検知するとすぐにブレーキを作動させます。結果として、BMW 6 シリーズ カブリオレは瞬時に安定します。

DSC コントロールシステムを構成している主要コンポーネントは、アンチロック ブレーキ システム (ABS)、ABS に内蔵されているコーナリング ブレーキ コントロール (CBC)、オートマチック スタビリティ コントロール (ASC+T) です。ABS および CBC は、中高速域でのコーナリング中にカーブ内側のリア ホイールに少しブレーキをかけることで走行安定性を高めます。ASC はブレーキへの介入制御とエンジントルクを電子制御することによって、滑りやすい坂道でも駆動輪をスリップさせることなく、スムーズに車両を発進させることができます。実際に ASC +T は、リミテッド スリップ ディファレンシャルと同じ働きをします。

もうひとつの特徴は、ダイナミック トラクション コントロール (DTC) です。特に冬季に走行する場合は、手動で DTC を作動させて、駆動輪のトラクションを増加させます。DTC は、DSC の制御が開始される限界点を、トラクションとそれによる駆動力の向上のためにわずかに上昇させます。DTC 機能はスポーティな運転スタイルを実現し、DSC の基本的な安全機能を損なうことはありません。

さらにダイナミック ブレーキ コントロール (DBC) は、ドライバーが全力でブレーキペダルを踏み込むことができなかつた場合でも、予想される危険な状況に対して最適な制動力を発揮させるよう、制動力を増強する際に役立ちます。

ボディのロールを防止するダイナミック・ドライブ

BMW 6 シリーズ カブリオレには、スポーティな走行特性と究極の走行快適性を同時に実現するシャーシおよびサスペンション コントロール システムのダイナミック・ドライブをオプションとして装備することができます。真っ直ぐ伸びた直線道路の場合、ドライバーと乗員は路面の凹凸による影響をほとんど受けません。ダイナミック・ドライブは、コーナリング時のボディのロールを抑制するため、あらゆる走行条件下で優れた俊敏性と安定性を約束します。走行安全性、俊敏性、ステアリング精度を大幅に改善するダイナミック・ドライブは、サスペンション テクノロジーにまたひとつ基準を確立しました。

たとえば市街地走行でも、ダイナミック・ドライブはボディの横揺れやロールを抑え、高速で郊外のワインディング ロードを走行する際にも、ロールの影響を大幅に低減させます。このようなダイナミックな走行状況では、車線変更や回避操作を行った場合を含め、ダイナミック・ドライブが的確に、制御マップに従って車両のステアリング特性にまで影響を及ぼします。その結果、トラッキング精度と負荷変動時の動作が改善されます。言うなれば、アクティブ セーフティの改善です。

ダイナミック・ドライブにより、ハンドリングと振動快適性という相反する目標はほぼ解決されました。高度の振動快適性を実現するために、スプリングとダンパーをチューニングできるからです。ダイナミック・ドライブの要となるコンポーネントは、従来の機械式アンチロールバーに代わってフロントアクスルとリアアクスルに装着された2本のアクティブアンチロールバーです。

このアクティブアンチロールバー（アクチュエーター）は、油圧式の旋回モーターで構成されています。旋回モーターのシャフトとハウジングは、アンチロールバーアセンブリーの片側にそれぞれ接続されています。アンチロールバーは油圧の力を捻り力に変換します。アンチロールバーはボディにしっかり結合されているため、捻り力は安定化モーメントとなります。

直線道路を走行しているときは、アンチロールバーの2つのパーツは自由に動くことができ、路面の非対称のこぶまたは凹凸に起因する不快なローリング振動が起きるのを防いでいます。

アルミニウム - 比類のない走行性能に不可欠

ニューBMW 6シリーズカブリオレのスラストロッド付スプリングストラット式フロントアクスルは、大きな負荷がかかるいくつかの代表的なコンポーネント（タイロッド、ホイールベアリング、ピボットジャーナルなど）を除いてすべてアルミニウム製です。フロントアクスルのサブフレームには、ステアリングギアボックス、アンチロールバー、ウィッシュボーンアーム、スラストロッドが含まれています。フロントアクスルのU字型サブフレームは、横方向の安定性を高めるスラストプレートによって補強されているため、荷重や力に対してさらに正確なレスポンスを実現させます。

ホイールのキャンバー角を維持し優れた快適性を約束するインテグラルリアアクスルは、主としてシャーシおよびサスペンションの機能に理想的な構成内容です。インテグラルリアアクスル上のホイールをガイドする4本のコントロールアームは、ボディに直接固定されるのではなく、リアアクスルキャリアに弾性的にマウントされています。リアアクスルキャリアはまた、ラバーマウントを介してファイナルドライブを支えています。

リアアクスルキャリア自体は、4個の特大ラバーエレメントでボディと弾性的に結合されています。したがって、路面からタイヤに伝達される細かな振動は、新型カブリオレのキャビンに達する前に、こうした弾性支持点を最初に通過しなければなりません。

6シリーズカブリオレの走行音が少ない理由は他にもあります。リアアクスルキャリア前側のスイングアームが、縦方向スプリングとして重要な役目を果たしています。さらにリアアクスルキャリアベアリングが同じく縦方向スプリングとしてリアアクスルアセンブリー全体を支持しているため、騒音を抑え、快適性の向上に少なからず寄与しています。

フロントにアルミ製スイング キャリパーを装備した軽量ブレーキ

BMW 645Ci カブリオレのホイールには、フロント/リアともに大径ベンチレーテッド ディスク付きスイング キャリパー式ブレーキが装備され、フェード知らずの優れた制動能力を発揮します。高炭素化ねずみ鋳鉄製のフリクション リングとサポート部品で構成されたディスクとアルミ製スイング キャリパーの構成によりバネ下重量が削減され、急制動時に発生するフロート現象が約 20% 減り、耐用年数がさらに伸びました。結果として、このブレーキ システムによって俊敏性、走行快適性、走行安全性はさらに改善されました。この画期的な軽量ブレーキの設計コンセプトは BMW の国際特許として認められています。

パンクが発生しない走りを実現するランフラット タイヤ

ニュー 6 シリーズ カブリオレにはランフラット タイヤが装着されているため、スペア タイヤや応急用ホイールは必要ありません。タイヤのサイドウォールが強化され、インサートが追加され、特に耐熱性ラバー コンパウンドが採用されたことによって、ランフラット タイヤは完全にエアが抜けた状態で、4 名が乗車したままでも、最高 80 km/h の速度で少なくとも 150 km の距離を走行することができます。積載重量が軽いか、多少でもタイヤに空気が残っていれば、走行可能距離は大幅に伸びます。ABS、ASC および DSC は、空気が完全に抜けた状態でも問題なく機能します。ランフラット タイヤは、特殊な形状のダブル リム ハンプ (エクステンデッド ハンプ 2/EH2) のおかげで、空気圧が突然低下してもタイヤがホイールから外れることはありません。これは高速走行時やカーブの多い道路で著しい安全性向上をもたらします。このホイールにはさらに、他の選択肢がない場合に、普通のタイヤを装着できるという大きなメリットがあります。

空気圧の低下を知らせるタイヤ空気圧警報装置

ニュー 6 シリーズ カブリオレに標準装備のタイヤ空気圧警報装置は、ABS 信号を利用してホイール回転数を比較しながら、常にタイヤ空気圧をモニターしています。空気圧が大きく低下するとタイヤの外周が変化し、タイヤの回転数が変わります。するとシステムがこれを検知し、インジケータとゴングでドライバーに警告します。タイヤ空気圧が 30% 以上低下し、車速が 15 km/h を超えると、このシステムがただちに警告を出します。

1.6 ボディ構造およびパッシブセーフティ： 最高の運動性能と最適な保護性能を 発揮する斬新なアイデア

重量が軽いということは、運動性能、安全性、環境適合性、走行快適性のいずれもがさらに向上することを意味しますが、カブリオレの場合、固定ルーフ型の車両よりも重量を削減することが困難です。なぜなら、ルーフ構造がねじれ剛性に大いに寄与しているからです。

この難題を乗り越えるために、ニュー6シリーズカブリオレは「インテリジェントライトウェイトテクノロジー」と呼ばれる軽量化技術の新しい歴史を開きました。事実、「インテリジェント」と名付けたのは正解でした。なぜなら、この設計および構造コンセプトが複数の好ましい効果をまとめて提供するからです。第1は、材料の少量化というコンセプトにより、実現可能であれば重量を削減すること。第2は、コンポーネントおよびモジュールはその構造を変更することで強化され、少ない量の材料を使用しているにもかかわらず、少なくとも同レベルの機能性を保証すること。第3は、従来の素材を可能な限り軽量素材に置き換えること。たとえば、BMWは「ハイブリッド」ボディ構造の大量生産に踏み切った、世界初のメーカーです。新型6シリーズは、このノウハウから機能を楽しむ最初のモデルです。

理想的な前後軸荷重配分を保証する革新的フロントエンド

軽量アルミニウム製フロントエンド（WRAFE）は、このインテリジェントライトウェイトテクノロジーを示す非常に良い例です。その結果、6シリーズカブリオレはその他のカブリオレに比べて、ボディ構造において全く比類ない別の車両になっています。

WRAFEは従来使用されていたスチール製フロントセクションより大幅に軽量であるため、約50：50の理想的な前後軸荷重配分の実現に決定的な貢献をします。結果として、この新型カブリオレは卓越した走行特性を発揮します。

フロントアクスルのスプリングとダンパーを支持しているスプリングサポートは、圧力鋳造アルミ合金製です。ドアやロールオーバープロテクションシステム、エンジンフードもアルミニウム製です。そのエンジンフードの内側および外側のパネルは2液式接着剤で接合されているため、内側のパネルの厚さを薄くすることができ、エンジンフード全体の重量を最小限に抑えることができました。

軽くて成形しやすい最新のプラスチック

フロントサイドパネルは熱可塑性樹脂製、リアリッドおよびルーフ収納部カバーはシートモールディングコンパウンド（SMC）と呼ばれる特殊な熱

硬化性プラスチック素材でできています。これは重量削減だけでなく、このカブリオレの卓越したドライビング ダイナミクスにも貢献しています。

この特殊素材のもう一つのメリットは、非常に柔軟性があり、デザイナーが自由に成形できる点にあります。たとえば、リアリッドのアウトター パネルには、スポイラー リップが一体成形されています。

SMC を採用したことにより、ラジオ、電話、ナビゲーション用の各種アンテナ類は、「外から見えないように」リアリッドに内蔵することができました。これは、従来スチール製リッドでは技術的に実現できなかった機能です。また、プラスチック素材は軽度の衝突なら傷つくことがなく、腐食することはありません。

ボディ パネルまですべてがダイナミック：テラーメードの圧延ブランク
車両の圧延部品および圧延パネルもまた、最小限まで重量が削減されています。このために使用されたコンポーネントが、テラーメードの圧延ブランクです。ボディ パネルは特殊な方法を使って圧延されるため、必要に応じて特定の荷重と応力に適合させ、大きな露出ポイントであっても正確に適切な厚みを出すことができます。6シリーズでは、横方向および縦方向のシート サポートやヒール サポートにも使用され、結果として軽量化と同時に、特にヒール サポート エレメント上の衝突安全性が向上しています。

軽量素材と衝突安全性強化素材との高度な融合

ニュー BMW 6シリーズ カブリオレのボディシェルは、ハイブリッド構造で製造されていますが、主な要因は比較的車両重量が軽いことです。その反面、ボディ構造は同程度のカブリオレより頑丈で強固です。これは、タイロッド、スラストロッド、二重壁構造のシルなど、特殊な耐荷重構造によって可能になりました。

結果として、振動の制御はクラス最高であるだけでなく、極めて頑丈な 2シーターロードスターにも匹敵します。これは、走行中の正確でダイナミックな反応と動作、このクラス最高水準の振動快適性、同様に究極のレベルに到達した衝突安全性を意味します。

プレミアムクラスのパッシブセーフティ

BMW 6シリーズ カブリオレは、パッシブセーフティの分野でも最高級クラスです。この分野でも妥協のない品質を提供するために、車両は高耐荷重構造になっており、前後両方の変形量を最適に利用します。フロントエンド構造はその他の車両と変わりありませんが、他の車両との衝突時にはフロントエンドおよびリアエンドとともに最適な保護性能を発揮します。この種の安全性と適合性を提供する素材には、超高張力鋼、アルミニウム、熱硬化性プラスチック、適材適所に使用される SMC があります。たとえば、ドアに内蔵されている 2 個の押出プレス成形の V 字型アルミニウム バーは、側面衝突時にドアが車両に侵入する危険性を大幅に低減します。

頑丈なキャビンは、重度の事故の際にも、乗員保護に不可欠なサバイバルスペースを維持します。ニュー BMW カブリオレのこの剛性と安全性には、

フロント ウィンドウ フレームの IHU プロファイルと A ピラーに新たに使用された高張力鋼が貢献しています。実際のところ、後席のヘッドレスト裏にあるロールバーとともに、フロント ウィンドウ フレームと接触する A ピラーは、このカブリオレの特徴である「キャビン」を形成しています。テラーメードの圧延ブランクは、リア ヒール サポート、シート サポート、SGS 縦方向サポートに採用されていて、ボディに大きな荷重や応力が作用する部分のパネルの厚みを増大させています。同様に、高張力鋼も車両内部のサイド フレームを中央部およびフロント部のサイドシル エクステンションで強化します。

ニュー 6 シリーズ カブリオレを開発する目的のひとつは、すでに 3 シリーズ カブリオレに装備されているハイレベルの横転時乗員保護機能を、さらに一段と高いレベルに引き上げることでした。こうした理由から、超硬質アルミ合金製のロールオーバー プロテクション システムは、車両の横幅全体に渡りほぼ横断するように伸び、大きな横方向強化バーを構成してロールバーを支持し、ホワイト ボディのバルクヘッドと協調します。そのプロセスでボディ全体を通じて車両の剛性を高めます。同時にこのシステムは、トランク ルームとの間にバルクヘッドを形成し、通常は二重バルクヘッドにするところを一重のバルクヘッド層に低減できました。

万一車両が横転した場合でも、レストレイント システムと協調し合いながら、A ピラー、ウィンド カウル、ロールオーバー プロテクション システムが乗客のサバイバルスペースを確保します。こうしたケースでは、リアヘッドレストの後部にあるモジュールからロールバーが瞬時にせり上がり、有効な位置で確実に固定されます。

ロールバー自体はアドバンスド セーフティ エレクトロニクス (ASE) コントロール システムの独立機能によって作動し、道路における車両の位置と大きな姿勢変化に応じてロールバーとベルト ラッチ テンショナーを作動させる信号を伝送します。

搭乗者全員を守る効果的なシートベルトシステム

6 シリーズ カブリオレに装備されている非常に効果的なレストレイント システムは、万一の事故の際にも搭乗者全員の安全を最大限確保します。すべてのシートベルトにはベルト フォース リミッターが装備されており、シートベルト一体型フロントシートには、ベルト キャッチ テンショナーも装備されています。フロントシートバックレストは、シートからフロアアセンブリーに作用するすべての応力を伝えるために特別に強化されています。乗員の体格にぴったりと合うようにシートベルトの上部ピボットポイントがヘッドレストに接続されているため、常に最適なベルト配置と理想的なベルト位置が保証されます。

ドライバーと助手席乗員には、エアバッグでけがをする危険性を最小限に防ぐために、事故の程度に応じて 2 段階で膨張する方式を採用入れたフロントエアバッグが用意されています。フロントエアバッグはダッシュボードに格納されており、破断線さえ乗員には見えません。したがって、インテリア デザインを損なうことは決してありません。

またドライバーと助手席乗員には、側面衝突の際に胸部と腰部にけがを負う危険性を低減するサイドエアバッグも装備されています。米国仕様にはさらにニーエアバッグが追加装備されます。このエアバッグは、衝突時に乗員の腰部を早い段階で理想的に拘束することで、特にシートベルトを着用していない乗員がけがをする危険性を低減します。

ASEコントロールシステムは、適切な時に最適な安全性を保証する装置です。この画期的なシステムは、アドバンスドセーフティエレクトロニクス(ASE)と呼ばれ、光ファイバーでネットワークされたエアバッグコントロールが連携し、分散化されたサテライトが正確な衝突位置を割り出すことによって、個々のセーフティコンポーネントをサポートし、必要としている場所のレストレイントシステムを瞬時に作動させます。

1.7 装備: 優れた運動特性、快適性、安全性を 実現するアシストシステム

分かっていることは、本当に特別なカブリオレが必要としているものは、最上の装備だけであるということです。そして、これはボディの内側に隠された機能だけでなく、キャビン内で目に見える機能や目に見えないアシスト機能にも当てはまります。

まるで自宅にいるかのようにリラックスしながら、スリリングな走りの中で優れた安全性能を満喫するためには、優れたライトが不可欠です。そのため、ニュー6シリーズカブリオレには1組のハイビーム用H7ハロゲンヘッドライトだけでなくバイキセノンヘッドライトを標準装備して、前方の路面を最適に照らします。そこでBMWは、照明技術の分野に2つの革新的な装備として、アダプティブ・ヘッドライトと2ステージ式ブレーキフォースディスプレイを提供します。

ヘッドライトテクノロジーに革命をもたらすアダプティブ・ヘッドライト
BMWが開発したアダプティブ・ヘッドライトは、ライトテクノロジーの分野における革命的な技術です。6シリーズカブリオレのヘッドライトが放つ光線は、まるで魔法を使ったかのようにコーナー付近の道路や山道のワインディングロードに沿って、進行方向の周囲を明るく照らします。バイキセノンライトのリフレクターは左右に旋回し、適切な位置で固定されたハイビームハロゲンリフレクターと連動して前方路面の照明を最大90%まで改善します。そのため、言うまでもなく走行安全性を大幅に高めています。リフレクター自体は車両のステアリングアングル、ヨーレート、車速に応じて左右に旋回します。もちろん、ヘッドライトウォッシャーとヘッドライト光軸調節機能も標準装備されています。

完璧な警告システム、ブレーキフォースディスプレイ

- 発光ダイオード(LED)を採用したテールライトとブレーキライトは、追突事故のリスクを最小限に軽減します。LEDは従来の電球よりも明るく、反応が早く、メンテナンスが不要で、耐用年数が長くなっています。
- 6シリーズカブリオレのもうひとつのハイライトは、ブレーキフォースディスプレイです。このブレーキライトは、ブレーキペダルを踏み込む強さに応じて2段階に分けて点灯します。このため、後続車のドライバーに対して、前方を走るBMWのドライバーが通常のブレーキングをしたのか、緊急時のブレーキングをしたのかを確実に知らせることができるので、後続車のドライバーはそれに応じて適切に制動をかけることができます。

カブリオレにも重要なインテリア照明

オールシーズンの利用を意図して開発されたカブリオレの場合、インテリア照明が重要な役割を果たすことは言うまでもありません。これまでにない全く新しいインテリア照明コンセプトを導入することで、6シリーズカブリオレはこの分野において新しい基準を確立しました。オールラウンドに心地良く調和のとれた照明を乗員に提供できるカブリオレは、他にありません。心地良さ以外にも、この照明システムは夜間走行時において、非常に優れた安全性と心地良いスペース感覚を提供します。

この素晴らしい効果は、フリーフォーム リフレクターによってもたらされており、室内全体にわたって高水準の均一で眩しくない周辺照明を実現しています。全てのライト エレメントには、人間工学を考慮したスイッチが装着されています。センター コンソールの上方にある2個のLED付リーディングライトと、足元スペース用ライトおよびドアライトがそれぞれ2個ずつ標準装備されています。

特別オプション装備として選択可能な、よりハイレベルの照明機能を提供するライト パッケージもまた、ドア ハンドルとドア ポケットにLEDを使用しています。室内のリーディングライトと足元スペースの照明、さらにこうした追加のライトユニットにより室内のスペース感覚を盛り上げ、ドライバーと乗員の快適性を実際に前例のないレベルまで強化しています。

ライト パッケージに含まれる照明付きドア開口部トリムは、まさにパーフェクトな照明として、ニュー6シリーズカブリオレの高級感を演出しています。

オプションのライト パッケージに含まれているもうひとつの特徴は、ドアミラー下部に配置されたLEDによる外部照明です。ドライバーがリモートコントロールでドアをロック解除すると、同時にこれらのLEDがドアの入口付近を約20秒間照らします。この外部照明は、特に夜間の降車時などに便利です。

iDrive：注意を逸らすことなく完璧な操作を実現

iDriveの導入により、BMWは自動車技術における人間工学分野にとって飛躍的な進歩となる新しい操作コンセプトを造り上げました。この操作コンセプトのおかげで、ドライバーが周囲の交通から視線を逸らすことなく、数多くの補助的機能を直感的に操作できるようになりました。

運転に必要な主要機能は、ほとんどがステアリングとその周辺に配置されており、一方、基本的な快適機能はほぼすべてがセンター コンソールに配置されています。その他の設定・調整やサービスは、すべてコントロールディスプレイに表示されるので、ドライバーと助手席乗員は視線を移動することさえなく直感的に、コントローラーを操作することが可能です。膨大な数のスイッチや操作部によって混乱しないように、コントロールセンターにはさまざまな機能が統合されています。

明るい画面を実現する半透過型液晶テクノロジーを採用した コントロールディスプレイ

6.5 インチのカラー ディスプレイは、解像度が 8 ビット カラー（480 x 240 ピクセル）で、最先端の半透過型ディスプレイ テクノロジーを採用しています。画面に差し込む日射がディスプレイの背面で反射されるため、画像は非常に明るく鮮やかに表示されます。明るさの条件が異なる場合や暗い場所では、常に走行状態に合わせてバックパネルからの透過照明がセンサーからの信号に応じてディスプレイの明るさを調整し、非常に見やすい画面を実現します。さらにもうひとつの特徴として、ドライバーや助手席乗員が必要に応じてディスプレイの明るさを調節できます。また、コントロール ディスプレイにはヒーター機能が組み込まれており、極端な温度条件の場合でも、最適な作動温度まで素早くウォーム アップされます。

コントローラーは、多くの機能を片手で操作

コントロール ディスプレイのメイン メニューは 4 つの主要な機能、コミュニケーション（TEL）、ナビゲーションまたはオンボード インフォメーション（NAVI）、エンターテイメント（AV）、エア コンディショナー（AC）のためのものです。音響の設定、表示の設定、車両の設定だけでなく、メンテナンスやサービスに関する情報も、すべてこのメイン メニューに格納されています。

コントローラーを使うことで、いくつものレベル（フィールド）に分けられた機能を個別に操作することができます。コントローラーはアームレストの前方に配置されているので、利用者はアームレストに腕を寄せたままコントローラーを操作したり、マルチファンクション ボタンを操作したりすることができます。コントローラーを前後左右の 4 方向にスライドさせると、メニューを次々に切り換えたり、メニュー内でフィールドを移動させたりすることができます。コントローラーを回すと、選択したメニュー内を移動することができます。コントローラーを押すと、現在カーソルで選択されているメニュー項目が実行されます。

コントローラーの後方に新たに用意された MENU ボタンを押すと、メインメニューに直接戻ることができます。

6 シリーズ カプリオレには、ハイバージョンのコントローラーがオプションで用意されています。この装備の特徴である可変タッチ効果はさらに洗練された操作を可能にします。コントローラーは 8 方向にスライドできるので、たとえば PROFESSIONAL ナビゲーション システムの地図画面を斜めにスクロールさせることができます。このハイバージョンのコントローラーには、8.8 インチのカラー ディスプレイ（解像度：16 ビット カラー、640 x 240 ピクセル）が装備されます。コントローラー後方の 2 つ目のボタンには、音声入力システムを作動させる機能が用意されます。

操作コンセプトを補完する音声入力機能

オプション装備品の音声入力機能は、話し手志向のユーザー インターフェイスが特徴で、音声による対話能力はかなり改善されており、現在では非常に広範囲の機能が利用できます。話し手を選ばず作動するため、

ユーザーが機能を使いこなすために、長時間退屈なボイス トレーニングを行う必要はありません。

新しいテキスト トゥスピーチ機能では、電子メールや SMS メッセージ、ラジオ放送局名などを読み上げます。もうひとつの新しい特徴は、音声入力によって選択した機能がコントロール ディスプレイにグラフィック表示される機能です。また、コントロール ディスプレイに表示された機能は、すべて音声入力で作動させることもできます。このように、「見たものが何であるか、声を出して言う (You-can-say-what-you-see)」という機能の大きなメリットは、新しいショートカット用語 (短縮語) を使って、ユーザーがそのメニューの下層構造にアクセスすることができる点です。

電話の操作も簡素化されました。今では電話をかけたい人の名前を口にすることで、システムが自動的に正しい電話番号をダイヤルします。iDrive で制御するその他の機能には、BMW Assist、BMW Online、住所録、ノートブック、ラジオ、CD、DVD、MP3、ナビゲーション、エア コンディショナーなどがあります。

重要な情報をドライバーの視線の先に表示するヘッドアップディスプレイ
革新的なヘッドアップディスプレイは、iDrive コンセプトのもうひとつの重要な機能強化アイテムであり、重要な情報をドライバーの視線上に直接表示することで、アクティブ セーフティと走行快適性の向上に大いに貢献します。したがって、ドライバーは道路から視線を逸らすことさえなく、これらの情報を利用することができます。

ドライバーはコントローラーを使ってメニュー項目から情報を選択し、コントロール ディスプレイを通じてヘッドアップディスプレイ (HUD) に表示させることができます。この場合、必要なデータはドライバー個人の要求に基づいて具体的に表示されます。ディスプレイの明るさなどの個別設定は、キー メモリーを使って事前に登録しておきます。こうして表示可能な情報やデータには、ナビゲーションの案内メッセージ、アクティブクルーズ コントロールからのフィードバック、チェックコントロールのメッセージ、現在の車速などがあります。

重要な情報は、必要なときにいつでも見られる

HUD の仮想イメージは、ダッシュボードに組み込まれたプロジェクターによって出力され、特殊なフロント ウィンドに投影されます。ドライバーには、エンジンフードの「前端付近」に仮想イメージが表示されているように見えます。この表示位置はまさに適切な位置であるため、ドライバーは道路交通状況に集中したまま情報を見ることができます。たとえば、濡れた路面からの反射がある場合などは、あらゆる外光条件であってもわかりやすく読みやすいイメージを維持するために、レイン センサーと光センサーが表示の明るさを調整します。

マルチファンクション機能付きレザー スポーツステアリングホイール

レザー スポーツステアリングホイールは、新型カブリオレのスポーツ志向に最適であるばかりでなく、常に素晴らしいハンドリングを提供します。

またステアリング ホイールに装備されたファンクション ボタンを利用することで、最高水準の安全性を提供します。なぜなら、ドライバーは両手をステアリングから離さなくても、各種の機能を操作することができるからです。

例えば、ラジオや CD プレーヤーを操作したいとき、電話をかけたいとき、iDrive の機能を音声入力で作動させたいときなどがあり、いずれもステアリングホイールのボタンで機能を選択することができます。また、2 個用意されている「プログラム可能な」ボタンには、いくつか用意されている中からドライバーが良く利用する機能を設定しておくことができます。

アクティブクルーズコントロール (ACC)

オプション装備品のアクティブクルーズコントロール (ACC) では、ドライバーは事前に走行速度を設定しておいたり、現在の交通状況に応じて先行車両との車間距離を調節したりすることができます。たとえば、先行車両が自分の車より遅い速度で走行している場合は、天候条件に関係なく、ACC は 120 m 離れた位置で先行車両を検知し、近づくとつれて徐々にブレーキを作動させることができるため、卓越した滑らかさと快適なドライブを可能にしています。ACC の車間距離設定は 4 段階に調節可能で、ドライバーはいつでもアクセルペダルかブレーキペダルを踏むことによって自動制御を中断させることができます。もっと強くブレーキをかける必要がある場合は、瞬時に ACC がドライバーに警告を発します。

ACC は 30 ~ 180 km/h の速度範囲で作動し、10 km/h 刻みで速度を設定することができます。ドライバーが選択した速度はスピードメーター内にマークされ、先行車両に合わせて減速する必要が生じない限り、コンスタントにその速度を維持します。このメリットは、常に車間距離と車速を調整し続ける単調な作業からドライバーが解放されるという点にあります。特に交通量の多い高速道路や走行速度が絶えず変わる自動車専用道路などで効果を発揮します。ACC のおかげでドライバーは交通の流れに沿ってスムーズに巡航することができるので、リラックスしてハンドルを握っているだけで何らわずらわしい操作をする必要はありません。

超音波によるパーキング

オプション装備のパークディスタンスコントロール (PDC) は、超音波距離測定システムを使用して駐車時の操作を容易にします。PDC は障害物が車両前方 1.5 m、車両後方 2.0 m の範囲内に入るとまずグラフィックで表示し、さらに接近すると警告音でドライバーに知らせます。

新しいベンチマークを確立したオートマチック エア コンディショナー

気象条件が必ずしもルーフを開けて走行するのに適しているとは限りません。このような日のために、6 シリーズ カブリオレ専用開発されたオートマチック エア コンディショナー (標準装備) は、性能と個別調節機能の面で新しいベンチマークを確立しました。従来のシステムと比べ、このオートマチック エア コンディショナーは極めて短時間にキャビンを暖めたり、冷やしたりすることができます。また、エア配分の調節だけでなく、エバポレーター温度の調節機能も用意されています。

6シリーズカブリオレ専用開発された空調制御プログラムは、ルーフを開けると自動的にスイッチが入り、暖気または冷気の量を車速に応じて自動調整します。したがって当然のことながら、ルーフを開けているときでも、搭乗者全員が心地良いドライブを堪能し続けることができます。

オートマチック エア コンディショナーの基本設定は、インストルメントパネルの操作部で調節することができ、微調整はコントロールディスプレイで行います。このオートマチック エア コンディショナーは、座っている人の好みに合わせて左右の座席で個別に温度や風量や吹き出し口の位置、風向などを調節することができます。層状温度管理（乗員の上半身に対する温度を個々に調節できる非常に重要な機能）だけでなく、ダッシュボード中央の吹き出し口からの温度や風量も無段階調整が可能です。

バイダイレクショナル（2方向）ソーラー センサーは、陽射しの強さを測定することで、その測定値に応じて冷気の量をコントロールします。アンチミストセンサー（曇りセンサー）は、ウィンドの温度と空気の温度をモニターします。ウィンドが曇るおそれがある場合は、アンチミストセンサーが段階的に作動して、決して室内の環境を損なうことはありません。

エバポレーター温度調節機能は特に心地良く便利なものです。従来のシステムでは、まず空気を約 1～3 の温度まで冷却し、このプロセスで多くの湿気を除去した後に、この非常に乾燥した空気を再び希望温度まで暖めています。

これに対し、BMW カブリオレの場合は、装着されている温度センサーにより、外気は本当に必要な温度までしか冷却されません。冷却温度範囲が 1～10 に広がったおかげで、空気中の湿度を比較的高いレベルで維持できるため、乗員ののどや鼻の粘膜が不快なほど乾燥することを防ぎます。

車両を駐車してエンジンを停止している場合でも、余熱ヒーター機能によってヒーター コア（熱交換器）にエンジン冷却水を供給してキャビンを暖房します。パーキングベンチレーションは、オートマチック エア コンディショナーを通じて外気をカブリオレに供給します。外気はチャコールフィルターを通過するので、空気中のちりや有害物質はほぼ完全に除去されます。またガスセンサーが外気に大量の有害物質が含まれていることを検知した場合、自動的にオートマチック エア サーキュレーション（AUC：自動内気循環機能）が作動します。

省エネ効果があり、室内温度を下げるクライメート コンフォート ガラス
オプション装備のクライメート コンフォート ガラスは、「標準」のウィンドウ ガラスを装備した車両と比較すると、駐車時の室内温度は約 5 、インテリア表面の温度は約 10 低いレベルに維持されます。乗員が肌で感じる暑さもそれだけ低くなります。

このため、オートマチック エア コンディショナーは、作動直後でも比較的小出力で作動させることができ、プロア回転数を低く抑え風量を低下させるため、騒音が小さくなると同時に燃費も向上します。

標準装備のメモリー機能付きフロントシート

運転席シートには、3名分の調節位置を登録できるメモリー機能が標準装備されています。運転席および助手席シートは、シートの前後位置、高さ、シート座面およびバックレストの角度を調節することができます。またヘッドレストも電動で調節できます。

標準装備のシートは最高級ダコタレザー仕上げされており、自然な風合いは、洗練されたスタイリッシュな6シリーズに完璧にマッチしています。選択できるカラーは、ブラック、クリームベージュ、シャトーです。

スポーツシートもオプション装備として用意されています。スポーツシートも電動調節式で、スポーティで堅めのクッションを使用しており、ダイナミックに走行するときでも最適なボディサポートを提供します。標準シートにオプション装着できる電動ランバーサポートは、スポーツシートでは標準装備されます。これは無段階調節式のエアチャンバーによって、整形外科的にも正しい姿勢をとることができるため、背中の筋肉が適切にサポートされ、背骨にかかる負荷を取り除きます。スポーツシートのサイサポート（シート前端部調節能）は手動式です。

3段階式シートヒーターは、標準シートとスポーツシートの両方に標準装備されています。これはシート、バックレスト、サイドサポート部分に触れる身体全体をすばやく暖めます。

本格的な2+2シーターカブリオレ

カブリオレといえども、後席に座る乗員は前列シートの快適性をすべて享受することができます。ルーフを閉じた状態で大人が後席に座っていても、十分に身体を動かせるだけのスペースと余裕があります。彫りの深い2個のレザーシートは中央のクッションで左右に分割されていて、常に素晴らしいサイドサポートを提供します。また、運転席および助手席シートに用意されているイージーアクセスのおかげで、後席へは非常に楽に乗降することが可能です。前席のシートベルトはバックレストに内蔵されているので、リアに乗り込もうとしている乗員をつまずかせるような危険なベルトがありません。後席への乗り降りのプロセスで、万が一バックレストの一つが適切な位置で固定されていない場合は、発進する前にシートが電動で前方に移動し、警告音がドライバーにそのことを知らせます。

コンパクトなファミリーセダンと同じ容量のトランクスペース

645Ciカブリオレの非常に実用的な機能のひとつが、トランクルームの大きさです。ルーフを開けているときは300リットル、ルーフが閉じているときは350リットルもの荷室容量を提供します。このため、大型スーツケースと小型スーツケースを各1個ずつか、あるいは中型スーツケース1個と46インチのゴルフバッグ2個を楽に収納することが可能です。収納トレイとトランク左側にある収納部は、こまごまとした小物を収納することができます。ルーフを閉じた場合、可変ルーフ収納部を短時間で折りたたんで、収納スペースを拡大できます。

スポーツアクティビティやロングドライブに理想的なカブリオレ

もちろん、トランク ルームの容量だけが実用価値に不可欠なわけではありません。トランクの形状や構造、その他の実用的な機能も非常に重要です。ニュー 6 シリーズ カブリオレには必要なものがすべて備わっているため、ゴルフ コースへ行く途中などにもオープン エア ドライブを満喫することができます。ルーフを開けた状態でも、トランク ルームには 2 個のゴルフ バッグと小型スーツケース 1 個を収納できるだけの十分なスペースを提供します。大きなスポーツ用品を運ぶときは、トランク ルームに用意されている 4 か所の固定フックが役に立ちます。この固定ポイント（と適切な固定用具）を使えば、重いものでも安定した状態で固定しておくことができます。また、ウィンター スポーツのために、後席バックレスト中央にスキーバッグをオプション装備することができます。このスキーバッグは使い勝手が良く、全長 2.05 m までのスキーを 2 組か、あるいはスノーボード 1 枚を収納することができます。また、2 か所で簡単に折りたためるウインドディフレクターは、トランク ルームにコンパクトに収納できるため、スペースを犠牲にしません。

トランク ルームはリモート コントロールか、あるいはトランク リッドの BMW ロゴに組み込まれたオープナーを使って開けることができます。トランク リッドに目立つロック シリンダーなどはありません。BMW ロゴの上半分を指で押すだけで、BMW の「プロペラ ロゴ」が回転してリッドのロックが解除されます。万一リモート コントロールでロック解除できない場合は、ロック シリンダーに直接キーを差し込んでロックを操作することもできます。

万人向きではないが、全天候型のカブリオレ

キャビン内で使用可能な小物入れなどの収納スペースも、カブリオレとしては非常に広々とした大きさで、この新型モデル開発で BMW が約束したこと、つまり日常的に使用できるクルマを造るという約束を果たしていますが、必ずしも万人向けのクルマではありません。容量 4.8 リットルのグローブボックスは一般的に見ても大きなスペースを提供しています。グローブボックスのすぐ裏側には、CD チェンジャーとヒューズ類が格納されています。

細い配慮が行き届いているカップホルダー

小さいほうの収納ボックスに収められているカップホルダーは、後席および前席のどちらからでも楽に手が届く位置にあります。必要に応じていつでもカップホルダー本体を収納ボックスから取り外し、センター コンソールの前側にあるホルダーに差し込んで使うことができます。この場合、小さい収納ボックス内にあるもうひとつのカップホルダーに、別の缶飲料やカップを収納できます。

ドアの収納ポケット、シート背後のネット、助手席足元のネットだけでなく、追加の収納やトレイもあって、広範囲の実用的な収納機能をさらに高めます。つまり、6 シリーズ カブリオレは、家族全員が使える十分なスペースを提供すると同時に、複数の乗員が十分に使えるトランクおよび収納スペースも提供でき、エレガントにドライブすることが可能です。

個別の設定を記憶できるカー メモリーとキー メモリー

標準装備のカー & キー メモリー (CKM) は、いかに「取るに足りない」細部であっても、それが生活に非常に役に立ち、6 シリーズ カブリオレとともに生活をエンジョイできることを証明します。カー メモリーは車両に関する基本設定を、キー メモリーはドライバーの個人設定を記憶します。つまり、カー メモリーの場合は、選択した設定がすべてのドライバーにとって共通で利用され、誰が車両を運転しているのかは関係ありません。

対してキー メモリーの場合は、最大 4 名のドライバーが各自の好みに合わせていくつかの機能を個々に設定することができます。たとえば、シートおよびミラー位置、盗難防止警報装置や集中ロックの設定、音声入力や車両照明の設定などがあります。リモートコントロールキーごとに特定のドライバーを「識別」すると、システムは直ちに該当するドライバーが個人的に設定した機能を自動的に呼び出します。6 シリーズ カブリオレは文字通りドライバーを「識別」して、そのドライバーの個人的な好みを「呼び出し」ます。

車内でオープン エア コンサートを実現する

HiFi および TOP HiFi オーディオシステム

BMW 645Ci カブリオレの最高級の HiFi システム (2 x 40 W および 4 x 25 W) は、乗員を満足させるサウンドを提供します。カブリオレのフロントシートは非常に低い位置に設定されているため、2 個のセンター バス スピーカーは、リアシートと平行するフロアパネルのライニングの中に格納されています。車両全体にわたり素晴らしい低音を再現するため、スピーカーをサイドシルに接続してあり、本物の大迫力サウンドを実現するのに必要な音量を出力します。この卓越したサウンドシステムには、サブウーファーとツイーターがあわせて 6 個装備されています。

究極の TOP HiFi システムは、6 シリーズ カブリオレを真のオープン エア コンサート会場に変えてしまいます。最高レベルのサウンドクオリティを実現するため最適化された 7 x 40 W および 2 x 70 W アンプは、合計 11 個のスピーカー (最高級のオールラウンドサウンドクオリティを実現するため、アルミ製ダイアフラムを内蔵したスピーカーも含まれます) と組み合わせることで、車両全体にわたりバランスの良い臨場感溢れるサウンドを提供します。また TOP HiFi システムに組み込まれた LOGIC7 イコライザー コンセプトは、実質的にオリジナルと同じ音場を再現します。これはマトリックス回路がアナログまたはデジタル ステレオ録音された信号を 7 個の周波数信号に分割して処理します。

実際にオリジナルに近いサラウンドサウンドを実現するために、LOGIC7 は各ステレオサウンド情報に含まれる立体音響効果情報を利用し、これを 2 つの重要な音響信号に分解します。それはオリジナルサウンドが作り出された場所、およびサウンドが現在再生されている場所、すなわちアコースティック環境です。リスナーが知覚できる効果とは、正確な音響解像度と融合した本物の立体音響であり、いかなる走行ノイズも補正されます。

情報およびエンターテインメントのための最新テクノロジー

BMW 6 シリーズ カブリオレには、CD プレーヤー付きの BMW BUSINESS オーディオシステムが標準装備されています。オプションの PROFESSIONAL オーディオには CD-ROM 再生機能が追加されており、データファイルを再生することができます。

オプションのナビゲーションシステムを装備している場合、標準で PROFESSIONAL オーディオが装備されます。このオーディオシステムは、作動音が非常に静かな 6 連奏 CD チャージャーがグローブボックス内に装備されます。ドライバーおよび助手席乗員が楽に手の届く位置に装備されており、コントローラーとコントロールディスプレイを使って操作することができます。

DVD ナビゲーションシステム（日本仕様とは異なります）

オプション装備の DVD ナビゲーションシステムの特徴は、音声メッセージと矢印表示による目的地誘導です。ヘッドアップディスプレイが装備されている場合には、この情報も表示できます。ドライバーが理想的なルートを計画する際に、ナビゲーションシステムはデジタルデータ放送としてラジオ局から流される最新の交通情報（RDS-TMC）を利用して、選択されたルートと、そのルートの交通状況に関するメッセージをドライバーに知らせるほか、ドライバーの希望をルート探索に反映させます。

ドライバーはダイナミック ルート ガイダンスを選択し、システムに最善のルートを自動計算させることもできます。またその他に、DVD ナビゲーションで計算したルートをメモリーに保存しておくことができます。ルート計算が一段落したら、DVD をドライブから取り出し、代わりに、たとえばオーディオ CD を挿入することもできます。

音声メッセージとデジタルマップによる目的地検索が可能な TOP ナビゲーション

オプションの TOP ナビゲーションシステムの特徴は、ドライバーの目的地を音声メッセージかデジタルマップを使用して入力することができる点です。さらに、ルート作成時の評価基準を検討し、興味がある地域を電話番号直接ダイヤル機能と詳細情報にもリンクさせながら、ルートを作成することも可能です。交通情報が地図上に表示されるので、ドライバーはいつでもタイミング良く正確な現在位置を検索することができます。

Bluetooth テクノロジーを採用した電話システム

（日本仕様とは異なります）

「基本」装備としてアンテナとハンズフリー機能を含む電話取付けキットに加え、6 シリーズ カブリオレに直接取り付けられるデュアルバンド電話に代わるものとして、BMW は現在お持ちの携帯電話を車両に組み込むことができ、将来的に発展が保証されている最新の機器を提供します。

Bluetooth インターフェースを持つ汎用携帯電話キットを使えば、実際に Bluetooth 対応のすべての携帯電話をワイヤレス接続することができます。この場合、約 10 m の受信範囲内であれば、ドライバーの持つ携帯電話は自動的にシステムに接続されます。その後、ドライバーはマルチファンク

ション ステアリングか、あるいはコントローラーとコントロール ディスプレイを使用して、携帯電話を便利に使うことができます。電話帳、トップ 8 リスト、最後にダイヤルした番号などの重要なデータは、オンボード システムと同期化されます。この構成の場合は、最高 4 台までの電話を直接 接続し操作することができます。同時に充電もされます。

第 3 の選択肢として車両に直接取り付けるデュアルバンド電話には、Bluetooth 技術で基地局と通信するコードレスのハンドセットが付属して います。ハンドセットによる使用可能エリアは車両の周囲 10 m 以内です。 便利な機能の有効範囲は、Bluetooth 携帯電話の場合と同じです。

多くのサービスを直接車両に提供する BMW Assist

(日本仕様とは異なります)

オプション装備の BMW Assist は、広範囲のテレマティクス機能を提供す ることで、6 シリーズ カプリオレのドライバーに快適性と乗員安全性を向 上させる、非常に役に立つサービスを提供します。このために使用するソ フトウェアは電話機本体に組み込んであるため、BMW Assist に必要なの は、車両に装備された電話と PROFESSIONAL ナビゲーション システムで す。BMW Assist 機能は、すべてコントローラーかコントロール ディスプ レイから操作します。

エマージェンシー コール機能 - 最も重要な装備

(日本仕様には非採用)

BMW Assist から提供されるサービスのうち、顧客の目に最も重要なサー ビスとして映るのは、エマージェンシー コール機能です。これは、エマ ージェンシー ボタンを押して作動させるか、エアバッグ センサーによって自 動で作動するかしてサービス センターを呼び出します。どちらの場合も、 サービス センターが直ちに救助活動を開始し、車両データと現在位置の情 報を地域の救助サービスに転送します。救助サービスは速やかに車両の位 置を突き止めて、必要な処置を講じます。

BMW ブレークダウン サービス : 迅速で効果的なしかるべきアシスト

BMW ブレークダウン サービスもまた、車両データと現在位置をサービス センターに直接送り、そこから BMW サービス モバイルがすぐに警戒態勢 を取ります。そこで直接話ができるようになるので、必要に応じて故障専 門家に状況を詳しく説明することができます。

問題なく交通渋滞を避ける V-Info plus

BMW Assist のもうひとつの機能は、V-Info plus 交通情報です。コント ローラーとコントロール ディスプレイで V-Info plus を利用しながら、ドラ イバーは交通渋滞に関する情報 (渋滞の長さ、渋滞の理由、渋滞の最後尾 の手前にある出口など) を検索することができます。

この情報を送るために、V-Info plus は公式レポートを 10 分ごとに更新しま す。ドライバーは該当するメッセージをテキストメッセージや、マップ形 式のグラフィック表示、あるいは音声メッセージとして受信します。ドラ

イバーがルートを変更すると、ナビゲーションシステムは新しいルートを計算し、結果を画面に表示します。

照会プラス - 個人的なアドバイスはいつもベストの解決策

コントロールディスプレイの照会プラスメニューをクリックすると、ドライバーはサービスセンターの専門家と直接話ができるようになります。センターから操作することで走行中の優れた機動力に特化したこの照会サービスは、特定の都市や地域におけるホテルやレストラン、ガソリンスタンド、現在上映中の映画や劇場の演目などのリストから構成される、3,500万件を超えるあらゆる種類のデータを処理することができます。オプションとして、SMSを使って目的地の座標をナビゲーションシステムに送信するサービスがあります。

BMW Info - SMS が必要な電話番号を表示する

BMW Info インターネットアプリケーションは、SMS テクノロジーに基づいています。まず目的地と電話番号を BMW Assist のインターネットページからジオコードを使用して車両に直接送信します。

ドライバーの要望に応えるインターネットサービスの BMW Online

車両にナビゲーションシステムと電話が装備されている場合は、BMW Online を活用して直接インターネットを利用したサービスにアクセスすることができます。それと同時に、その他の有用な情報も利用することができます。

BMW Online が提供するモビリティ サービスには、収容台数が約 2,500 台の現在利用可能な駐車場（ドイツの 84 の都市と 20 の空港における駐車場）の情報を提供する駐車場情報サービスなどがあり、BMW ディーラーネットワーク一覧や、電話帳、イエロー ページ、緊急薬剤師サービス、ホテル、レストラン情報などもあります。

1.8 BMW カブリオレの大いなる伝統： ニュー 6 シリーズ カブリオレと 伝説的な先代モデル

「ルーフを開けてカブリオレを走らせる」これが最もスリリングな移動手段だと多くの人が考えています。それが正しいかどうかは別として、オープンエアドライブは、確かに最もオリジナルに近いドライビングスタイルです。自動車は初めて生産された当時は、すべてルーフのないオープンモデルでした。その後、自動車製造技術は成長期特有の困難を乗り越えて、ドライバーは固いルーフの下に押し込められ、大量生産が自動車から高級感を奪い去りましたが、熱狂的なファンがオープンモデルを蘇らせました。カブリオレは人や製品を A 地点から B 地点に運ぶ「実用的な」クルマというだけでなく、最高レベルの駆けぬける喜びを味わうことができる「ルーフのない」モデルとして、厳しい要求をする少数派の情熱に応えています。カブリオレはあくまでも美しく、みなぎるパワーを発揮して、運転する楽しさを表現してくれるクルマなのです。

カブリオレには、ロードスターが提供する自然なフィーリングと、セダンやクーペが持つ魅力や快適性が融合しています。ロードスターと違い、カブリオレは 2 個以上のシートを持ち、閉じたときには固定式のハードルーフと同程度の保護機能を持つ洗練されたパッド入りソフトルーフを安定した構造に装着しています。カブリオレはセダンやクーペよりも高級感があり、特有の豪華で楽しいセンスの良さを発散させています。つまり、南国の気候を楽しみながら、大きな街路樹の下をクルージングするようなクルマなのです。

遠く 1930 年代にまで遡る BMW カブリオレ

BMW は、最初からカブリオレという選択肢を顧客に提供していました。1931 年 3 月 15 日から始まり第 2 次世界大戦にかけて、オープンエアモデルは、数十年にわたり白と青のロゴを付けたセダンとクーペを補足するための存在でした。こうした美しいクルマの一台が、戦前の非常に高級な BMW 327 カブリオレで、その歴史は 1938 年にまで遡ることができます。最高出力 55 ps を発生する総排気量 2000 cc のエンジンを搭載した、当時としてはダイナミックなこのオープンエアスポーツモデルは、アウトバーンで最高速度約 140 km/h を達成しました。327 カブリオレには、伝説の 328 ロードスターから譲り受けた最高出力 80 ps のスポーツエンジンをオプションとして搭載することが可能でした。328 ロードスターは、1936 年にドイツで開催されたアイフェル・レースの 2 リッタークラスで優勝し、エルンスト・ヘンネがタイトルを持ちかえりました。

BMW が戦前に生産した中で、最も大きく最もパワフルな 335 カブリオレを含め、これらのモデルがニュー 6 シリーズカブリオレの直系に当たる祖先と言って差し支えないでしょう。1950 年代に移ると、ドイツの奇跡的な

経済復興の象徴として、8気筒パワーユニットを搭載したBMW 501 / 502 / 503が登場します。当時の裕福な顧客は、2シーターおよび4シーターカブリオレの名の下に、こうしたV8モデルを注文しました。

ただし、BMWがこうしたオープンエアモデルを自ら生産したのではなく、むしろシュツトガルトのバウア社に外注したことは事実です。最高出力140 ps、最高速度190 km/hを達成し、レザーシートとツートンカラーをまとったこれらのモデルは、1950年代に華々しく咲いた最高級スポーツモデルでした。

40年間にわたり、BMWはオープンエアドライブをこよなく愛す熱狂的なファンを一貫して満足させてきました。ラグジュアリーパフォーマンスクラスの現行6シリーズカブリオレとは異なり、最初はずっと下位の市場セグメントから始まりました。こうしたBMWの「スモール」オープンエアモデルの代表例が、伝説の02シリーズのBMW 700カブリオレとBMW 1600カブリオレです。その後はご存知のように、洗練された4シーターカブリオレの典型になった3シリーズがありました。1977年以降はハードトップをまとい、1985年からはルーフがボディに完全に格納される「真の」カブリオレになりました。

これ以降は、最も傑出したBMWカブリオレの一覧です。

BMW 3/15 PS カブリオレ：BMWが1929年に自動車の生産を開始した直後に発売した、BMW初のカブリオレです。最高出力15 psを発生するこのモデルは、2シーター、3シーター、4シーターの中から選ぶことができました。ルーフを開けていても、固定式ウィンドウフレームとサイドドアが適切な保護機能を発揮しました。BMW 3/15 PS カブリオレは、1932年までにBMW アイゼナハ工場で2,000台以上が生産されました。

BMW 309 カブリオレ：BMWは1933年に新世代6気筒モデルを発表してから一年後、同じモダンなボディでありながら、低価格の4気筒エンジンを搭載したBMW 309を投入してモデルレンジを充実させました。こうした「4ウィンドウカブリオレ」は、2年間のライフサイクルのあいだに、わずか284台が生産されただけでした。

BMW 327 カブリオレ：戦前で最も高級なBMWカブリオレの一台、BMW 327カブリオレの生産は、1937年の冬に開始されました。販売価格7,500ライヒスマルクの327カブリオレは、「本当の」シートが2個と非常用のシート2個で構成されていました。総排気量2リッター、最高出力55 psのパワーユニットにより、最高速度は新しいアウトバーンで約130 km/hを達成しました。BMW 327カブリオレもまた、伝説のBMW 328ロードスターに搭載されていた最高出力80 psのスポーツエンジンをオプションとして搭載することが可能でした。

BMW 335 カブリオレ：BMW が戦前に生産した中で、最も大きく最もパワフルなこのカブリオレの2シーターおよび4シーターモデルは、その当時アイゼナハで生産された中でも最も印象的なクルマとして知られ、今日もそう認められています。この非常に快適で高級なモデルは、最高出力 90 ps を発生する 3.5 リッター直列 6 気筒パワーユニットを搭載して 140 km/h を超える最高速度を達成しました。

BMW 502 カブリオレ：ドイツが奇跡的な経済成長を遂げている時代は、富裕な顧客が、V8 パワーユニットを搭載した 2シーターまたは4シーターの BMW 502 カブリオレを特別オプションとして購入することができました。この優美なオープンボディは、1990 年代まで BMW の車体製作工として、この種の特殊な任務を果たしていたシュツットガルトのパウア社によって生産されたものでした。生産台数はわずか 50 台で、販売価格は約 DM 20,000 (ドイツマルク) でした。

BMW 503 カブリオレ：最高出力 140 ps を発生する軽合金製 V8 パワーユニットを搭載した BMW 503 カブリオレは、1955 年から 1959 年にかけて、世界で最も高級なスポーツカブリオレの一台でした。最高速度 190 km/h、本物のレザーシート、エキサイティングなツートンカラーなどのオプション装備により、この卓越したクルマは各地のショーで人気を博しました。販売価格が DM 30,000 (ドイツマルク) を超える夢の車を購入できた顧客は、最終的にわずか 139 名でした。

BMW 700 カブリオレ：約 40 年前に遡って見ると、裕福な顧客のためだけにカブリオレを提供したのではないことを BMW は誇りに思っています。BMW 700 カブリオレは、生粋のイタリア人がデザインを担当し、2+2 シーターのオープンボディはシュツットガルトのパウア社が開発し、その当時人生の喜びと上品な魅力が融合されたクルマでした。最高出力 40 ps を発生する総排気量 700 cc のフラットツインパワーユニットをリアに搭載するこのクルマの最高速度は 130 km/h でした。これは「賞賛に値する」性能です。

BMW 1600 カブリオレ：02 シリーズの中で誰もが最も欲しがったモデルは、間違いなく 1600 カブリオレでした。最高出力 85 ps の 4 気筒エンジンを搭載したこのスペシャルモデルのオープンボディは 1967 ~ 1971 年の間に 1,682 台が生産され、同じくシュツットガルトのパウア社によって開発されたものでした。

BMW 320 パウア トップカブリオレ：米国の安全規制がいつそう厳しくなって誰もがカブリオレの廃止を悲しんでいた頃、パウア・コーチビルディングカンパニー (シュツットガルト) は、初代 BMW 3 シリーズをベースにした固定式ロールバー付きのカブリオレを開発しました。当初、このスペシャルモデルは「ハードトップカブリオレ」と呼ばれていましたが、少し後になってから「トップカブリオレ」と呼ばれるようになりました。顧客はこのスペシャルカーを、最寄りの BMW ディーラーから直接注文することができました。エンジンは 3 シリーズのすべての正式生産エンジンから選択することができました。

BMW M3 カブリオレ：1988～1991年の間にわずか786台が生産された初代M3カブリオレは、BMW Motorsport GmbHが開発したクルマで、BMWの歴史の中ですでに希少価値のある逸品だと言われています。ただし、その理由は「生産台数」が非常に少ないというだけでなく、何よりも最高出力215psを発生する高性能4気筒パワーユニットにあります。このM3スペシャルモデルは、熱狂的な真のファンにとって純粋なドリームカーなのです。

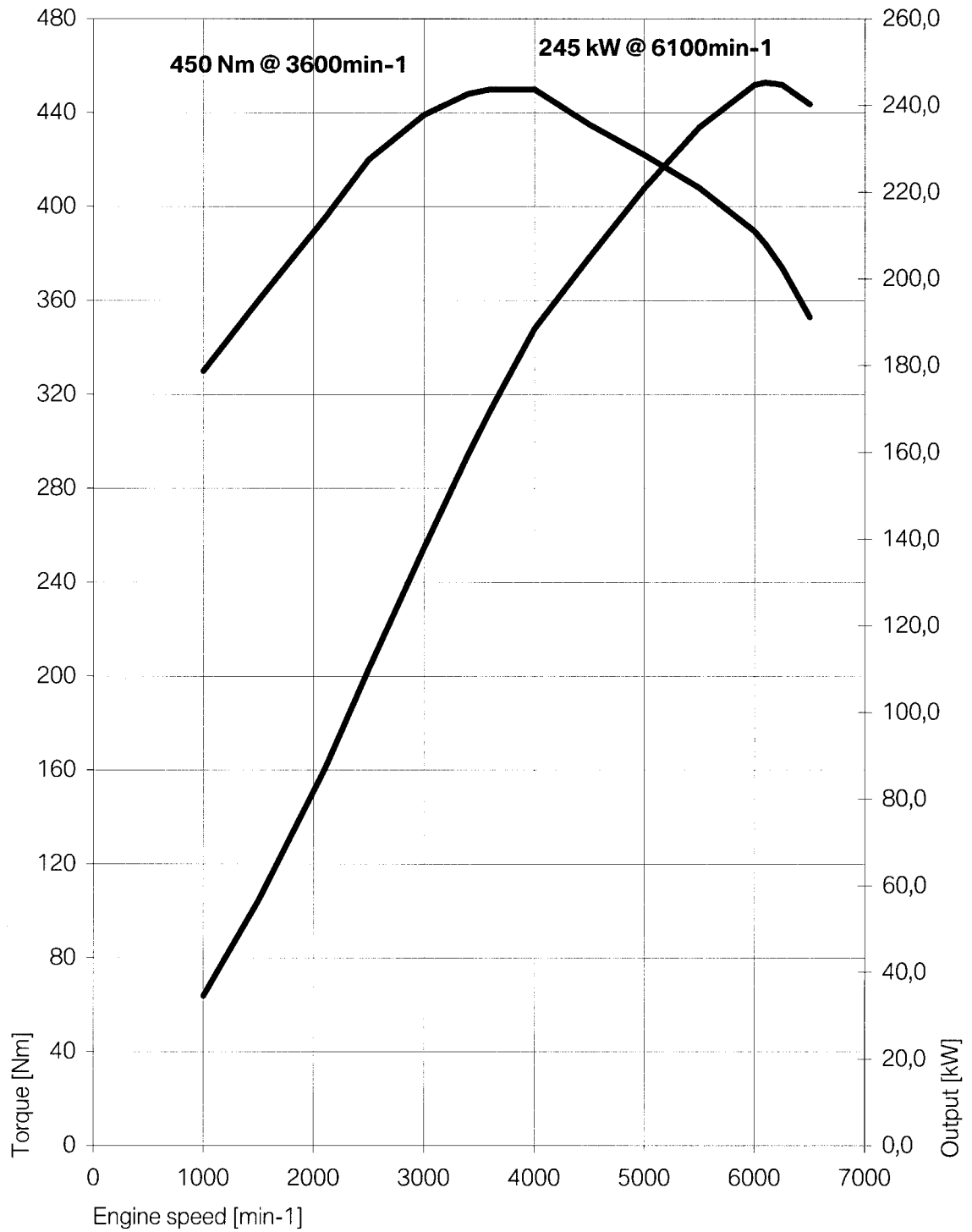
5. Specifications BMW 645Ci Convertible.

Body		645Ci Convertible
No of doors/seats		2/2+2
Length/width/height (unladen)	mm	4,820/1,855/1,373
Wheelbase	mm	2,780
Track, front/rear	mm	1,558/1,592
Turning circle	m	11.4
Tank capacity	approx ltr	70
Cooling system incl heater	ltr	14.2
Engine oil	ltr	8.0
Transmission oil	ltr	1.8/lifetime filling
Final drive fluid	Ltr	1.2/lifetime filling
Unladen weight, EU ¹	kg	1,890 (1,895)
Max load to DIN standard	kg	400
Max overall weight to DIN stand.	kg	2,215 (2,220)
Max axle load, front/rear	kg	1,070/1,270
Max trailer load		
Braked (12%/unbraked)	kg	-
Max roofload/towbar download	kg	-
Lug comp cap to VDA	ltr	300-350
Air drag	cdx A	0.31 x 2.15
Engine		
Configuration/No of cyls/valves		V 90/8/4
Engine management		Bosch ME 9.2.1
Capacity	cc	4,398
Bore/stroke	mm	92.0/82.7
Compression ratio	:1	10.0
Fuel grade	RON	91-98
Max output	kW / bhp	245/333
at engine speed	rpm	6,100
Max torque	Nm	450
at engine speed	rpm	3,600
Electrical system		
Battery/installation	Ah/-	110/luggage compartment
Alternator	A/W	170/2,380
Chassis and suspension		
Suspension, front		Double-joint thrust-rod front axle
Suspension, rear		Integral axle
Brakes, front		Single-piston swing-calliper disc brakes
Diameter	mm	348 x 30, vented
Brakes, rear		Single-piston swing-calliper disc brakes
Diameter	mm	345 x 24, vented
Driving stability systems		ABS, DSC, CBC
Steering		Rack-and-pinion power steering, Servotronic
Overall steering transmission	:1	14.4
Transmission		6-speed manual (Steptronic 6-speed automatic)
Transmission ratios	I	:1 4.055 (4.17)
	II	:1 2.396 (2.34)
	III	:1 1.582 (1.52)
	IV	:1 1.192 (1.14)
	V	:1 1.0 (0.87)
	VI	:1 0.872 (0.69)
	R	:1 3.68 (3.40)
Final drive	:1	3.46
Tyres, front		245/45 R 18 96W RSC
Tyres, rear		245/45 R 18 96W RSC
Rims, front		8 J x 18 alu
Rims, rear		8 J x 18 alu
Performance		
Power-to-weight ratio, DIN	kg/kW	7.4
Output per litre	kW/ltr	55.7
Acceleration 0-100 km/h	sec	6.1 (6.2)
in 4th/5th gear 80-120 km/h	sec	5.5/6.7 (-)
Top speed	km/h	250 ²
Fuel consumption EU cycle		
Urban	Ltr/100 km	18.5 (16.8)
Extra-urban	Ltr/100 km	9.6 (8.5)
Composite	ltr/100 km	12.8 (11.5)
CO ₂	g/km	310 (279)
Miscellaneous		
Emission standard		EU4
Insurance categories (Germany)	TPL/CM/SEMI	19/28/30

¹Weight of car in road trim (DIN) plus 75 kg for driver and luggage.

²Electronically limited.

6. Output and Torque Diagram.



7. Exterior and Interior Dimensions.

