



2014 年 2 月 19 日

## ニューBMW M3 セダン、および、ニューBMW M4 クーペの 予約注文受付を開始

- 新開発の直列 6 気筒 M ツインパワー・ターボ・エンジン：自然吸気エンジンのような官能的な吹けあがりと、ターボ・テクノロジーによる圧倒的なパワーを両立。
- 徹底したインテリジェント・ライト・ウェイト構造：ボディやサスペンションの大部分に CFRP や軽量アルミニウムを採用し、卓越した運動性能と高い効率を実現。
- 7 速 M DCT Drivelogic など、数々の革新的テクノロジーの採用による、究極のドライビング・ダイナミクス。

ビー・エム・ダブリュ株式会社(代表取締役社長: アラン・ハリス)は、「ニューBMW M3(エム・スリー)セダン」、および、「ニューBMW M4(エム・フォー)クーペ」を、全国の BMW 正規ディーラーにおいて、本日より注文の受付を開始すると発表した。納車は、2014 年 7 月からを予定している。

BMW M3 は、サーキットでの最高の運動性能と日常走行における高い実用性を併せ持ち、1986 年の初代モデルの登場以来、長年にわたり高性能スポーツ・カーセグメントのベンチマークの地位を確立してきたモデルである。今回、第 5 世代目の BMW M3 となるニューBMW M3 セダンに加え、全世界で 4 万台以上の生産台数を記録した先代ニューBMW M3 クーペの後継モデルとして、新たにニューBMW M4 クーペが誕生する。

両モデルは、自然吸気エンジンのような官能的な吹けあがりと、ターボ・テクノロジーによる圧倒的なパワーを併せ持つ新開発の直列 6 気筒 M ツインパワー・ターボ・エンジンを搭載し、わずか 4.1 秒<sup>\*1</sup>で時速 100km まで加速する圧倒的な動力性能を誇る。

また、ボディやサスペンションの大部分に CFRP(炭素繊維強化プラスチック)や軽量アルミニウムを採用したインテリジェント・ライト・ウェイト構造により、卓越した運動性能と効率の両立を実現。ニューBMW M4 クーペの場合、先代モデルに比べ約 80kg<sup>\*2</sup>の軽量化を実現し、車両重量 1,497kg<sup>\*1</sup>を達成している。

さらに、途切れることのない加速と快適なシフト・チェンジを実現した 7 速 M ダブル・クラッチ・トランスミッション M DCT Drivelogic(エム・ディーシーティー・ドライブロジックなど、BMW M が誇る数々の革新的テクノロジーにより究極のドライビング・ダイナミクスを提供する。

\*1: 数値は全てヨーロッパ仕様車値。 \*2: 先代モデルとの装備差異調整後の数値。

### メーカー希望小売価格(消費税 8%込み)

モデル	エンジン	トランス ミッション	希望小売価格
BMW M3 セダン	3.0 リッター直列 6 気筒 DOHC M ツインパワー・ターボ・エンジン 317kW(431ps)/5,500-7,300rpm 550Nm(56.1kgm)/1,850-5,500rpm	7 速 M DCT	¥11,040,000
BMW M4 クーペ		6 速 MT	¥10,750,000
		7 速 M DCT	¥11,260,000

- 上記のメーカー希望小売価格は、付属品価格、税金(消費税を除く)、保険料、登録に伴う諸費用を含まない車両本体価格です。また「自動車リサイクル法」に基づく、リサイクル料金が別途必要となります。
- M3 セダン & M4 クーペ M DCT モデル: 右ハンドル仕様、BMW M4 クーペ 6MT モデル: 右/左ハンドル仕様
- エンジンの諸元値はヨーロッパ仕様車値。

**自然吸気エンジンのような官能的な吹けあがりと、ターボ・テクノロジーによる圧倒的なパワーを併せ持つ新開発直列 6 気筒 M ツインパワー・ターボ・エンジン**

- スクロール方式のツイン・ターボ・チャージャーに、高精度ダイレクト・インジェクション・システム、ダブル VANOS、そして、バルブトロニックを組み合わせた新開発 3 リッター直列 6 気筒 M ツインパワー・ターボ・エンジンを搭載。
- エンジンのシリンダー・ブロックにクローズド・デッキ構造を採用し、高い剛性を確保し、かつ、シリンダー内圧をさらに高めることが可能となり、高出力化と高回転化を実現。
- 鍛造クランクシャフトの採用により、高いねじり剛性の確保と軽量化を実現。
- 最高出力 317kW(431ps)\*を 5,500rpm-7,300rpm\*にて発揮し、最高回転数 7,600rpm までほとんど衰えることなく吹け上がる M モデルならではの高回転型出力特性を実現。
- 先代モデルを約 40%も上回る 550Nm(56.1kgm)\*の最大トルクは、1,850～5,500rpm\*という広い回転域で一定して発生され、アクセルを踏み込んだ直後から高回転に至るまで、力強い加速と鋭いレスポンスを提供。
- ニューBMW M3 セダン、ニューBMW M4 クーペともに、わずか 4.1 秒\*で時速 100km まで加速する圧倒的な加速性能を実現(ヨーロッパ仕様車値)。
- 一方で、ニューBMW M3 セダン、ニューBMW M4 クーペともに、先代モデルとの比較において、EU テスト・サイクルにおける燃料消費率、および、CO2 排出量を 25%以上向上し、優れた環境性能の両立も実現。

\*: 数値は全てヨーロッパ仕様車値。

**ボディやサスペンションの大部分に CFRP(炭素繊維強化プラスチック)や軽量アルミニウムを採用したインテリジェント・ライト・ウェイト構造により、卓越した運動性能と高い効率を実現**

- 今回、ニューBMW M3 セダんに CFRP 製ルーフを初採用(ニューBMW M4 クーペには先代モデルに引き続き採用)。スポーティなスタイリングを強調するとともに、軽量化と同時に車両の重心を下げ、卓越した運動性能の向上に貢献。CFRP 製ルーフの採用による軽量化の効果は、スチール製ルーフとの比較において、BMW M4 クーペで 6kg 減、BMW M3 セダンで 5kg 減を実現。
- ニューBMW M4 クーペ専用に設計されたトランク・リッドは、内部構造部材に CFRP を採用\*し、ダイナミクスの向上と軽量化に貢献。
- CFRP 製のプロペラ・シャフトを採用。軽量かつ剛性が高い CFRP により、一体成型が可能となり、中間ベアリングが不要となるため、プロペラ・シャフトの大幅な軽量化を実現(プロペラ・シャフトの 40%軽量化を実現)。
- エンジン・ルーム内のストラット・ブレースを、重量僅か 1.5kg の CFRP 製とすることで、優れた剛性を確保し、かつ、スポーティで俊敏なハンドリング性能を実現。

\*: トランク・リッドの外板はプラスチック製。

- さらに、アルミニウム製のフロント・サイド・パネルとエンジンフードの採用により、軽量化とともに前後重量バランスの向上に貢献。
- 結果、ニューBMW M4 クーペの場合、先代モデルに比べ約 80kg<sup>\*1\*2</sup>の軽量化を実現し、車両重量 1,500kg を下回る 1,497kg<sup>\*1</sup>を達成。

\*1: 先代モデルとの装備差異調整後の数値。

\*2: ヨーロッパ仕様車値 (DIN 規格空車重量)。

### **モータースポーツで養われた数々の革新的テクノロジーの採用による、究極のドライビング・ダイナミクス**

- BMW M モデルならではのダイナミックな走り、高い効率、そして、日常での走行に求められる優れた快適性の全てを実現した 7 速 M DCT Drivelogic: シフト・チェンジの最中においても、トラクションを失うことなく途切れることのない加速を実現すると同時に、シフト・ショックをほとんど感じさせることのない快適なシフト・チェンジが可能。
- よりスムーズで快適なギアシフトを提供する 6 速マニュアル・トランスミッション: シフト・ダウン時に自動的に回転数を上げ、スムーズなシフト・チェンジを可能にするスロットル・ブリッピング機能を採用。また、CFRP 製のフリクション・ライニングの採用などにより、先代モデルのトランスミッションに比べ 12kg の軽量化を実現。
- パワーを左右リヤ・ホイール間で自在に配分するアクティブ M ディファレンシャル: 車速、アクセル開度、ホイールの回転速度、ヨーレートなどの車両情報から、介入が必要となる運転状況を前もって察知し、電子制御式多板クラッチによりリヤの左右ホイール間のロッキング・ファクターを 0-100% まで自在に調整。あらゆる走行状況において最適にエンジン・パワーを路面に伝達することが可能。
- ダイレクトなステアリング・フィールと路面からの精密なフィードバックを提供する電動パワー・ステアリング採用の M サーボトロニック: 走行状況やドライバーの好みに応じてサーボトロニックのアシスト量を 3 段階 (COMFORT、SPORT、SPORT+) で変更が可能。
- より軽量かつ優れた剛性を併せ持ったサスペンション・システム: ダブル・ジョイント・スプリング・ストラット式フロント・サスペンションには、コントロール・アームやホイール・キャリア、アクスル・キャリアに軽量アルミニウムを採用し、従来モデルのスチール製に比べ、5kg の軽量化を実現。また、5 リンク式リヤ・サスペンションは、コントロール・アームとホイール・キャリア全てを鍛造アルミニウム製とすることで、約 3kg の軽量化に貢献。
- 最高の制動力を誇る M コンパウンド・ブレーキ・システム: 高い制動力とともに、従来モデルのブレーキ・システムから一層の軽量化を実現し、ドライビング・ダイナミクスの向上に貢献。さらに、より高い耐フェード性および耐摩耗性を持ち合わせた M カーボン・セラミック・ブレーキ・システムをオプション装備。

- BMW モータースポーツのプロ・ドライバーによる車両セットアップ：サーキット走行における優れたパフォーマンス実現のため、ドイツ・ツーリング・カー選手権 (DTM) のワークス・ドライバーであるブルーノ・シュペングラーとティモ・グロックが車両のテスト走行に参加し、車両セットアップのファイン・チューニングを実施。

## **優れた空力性能、冷却効果、軽量化の実現とともに、卓越したパフォーマンスを具現化したパワフルなエクステリア・デザイン：**

### **フロント・ビュー：**

- インタークーラーの取り付けスペースを確保するとともに、強力な M ツインパワー・ターボ・エンジンのポテンシャルを強調するボンネット上のパワー・ドーム。
- ハイ・パフォーマンス・エンジンおよびブレーキに大量の冷却気を供給する 3 つの大型エア・インテークを備えたフロント・エプロン。
- ダイナミックで洗練されたフロント・ビューを強調する LED ヘッドライト。
- BMW M モデル特有のダブルスポーク・ホイールのデザインを反映した特徴的なキドニー・グリルには、ブラックのペイントが施されたダブル・バーを採用。

### **サイド・ビュー：**

- ショート・オーバーハング、ロング・ホイールベース、後方に配置されたキャビンなど BMW ならではのダイナミックなプロポーションが、パワフルなホイール・ハウスと躍動的なボディ・ラインと相まって、圧倒的なパフォーマンスを強調。
- フロント・ホイール・アーチ後方に設けられた M ギルー体型のエア・ブリーザー フロント・ホイール・ハウスに流れこむ空気を、フロント・サイド・パネルのエア・ダクトから放出することで、ホイール周辺で発生する乱気流を抑え、空気抵抗を低減。さらに、スポーティなデザイン・アクセントとしても、サイド・ビューに躍動感を与えていることにも貢献。
- 空力特性に合わせて最適にデザインされた M ドア・ミラー。

### **リヤ・ビュー：**

- ニューBMW M4 クーペは、内部構造部材に CFRP を採用<sup>\*</sup>したリヤ・スポイラー一体型の専用設計のトランク・リッド、そして、ニューBMW M3 セダンには、ガーニー・タイプのリヤ・スポイラーを採用し、モデル独自のスポーティなテール・エンド・デザインを実現するとともに、優れたエアロダイナミクスを実現。
- BMW M のトップ・パフォーマンスを象徴するハイグロス仕上げの M デュアル・ツイン・エキゾースト・テールパイプ、および、空力特性を最適化するリヤ・ディフューザーを供えたリヤ・エプロン。
- 力強く張り出したリヤのホイールアーチが、ワイドなトレッドと相まって、パワフルなリヤ・デザインを形成。

\*: トランク・リッドの外板はプラスチック製。

## 利便性、安全性、そして、エンターテインメント性に優れた数々の装備品

- ドライバーに必要な情報の視認性を高める「BMW ヘッドアップ・ディスプレイ」を標準装備。現在の車速、ナビゲーション・システムによるルート案内の矢印表示、曲名やラジオ局のリストなど、さまざまな情報をドライバーの視界内のフロント・ウィンドスクリーンに直接表示し、ドライブの安全性と快適性を高める。さらに、エンジン回転数や最適なシフト・タイミングなどの情報をフル・カラーで表示する M モデル専用 M ビュー・モードを備え、高速走行時における優れた快適性も実現。
- カメラにより前方の監視を行い安全なドライビングに貢献する「ドライビング・アシスト」を標準装備：ドライビング・アシストは、衝突の危険性が高まった際にドライバーに警告を発する「前車接近警告機能」、追突が不可避な場合ブレーキをかけ衝突を回避・被害の軽減を図る「衝突回避・被害軽減ブレーキ」、車線の逸脱をドライバーに警告する「レーン・ディパーチャー・ウォーニング」の 3 つの機能が含まれている。また、歩行者検知機能の採用により、歩行者への接近に対しても、ドライバーへの警告と衝突回避・被害軽減ブレーキを作動させる。
- 走行中の様々なデータを取得できるスマートフォン用アプリ「BMW M ラップタイマー」\*を提供：スマートフォンを USB 接続することで、車速、前後および横方向の加速度、エンジン回転数、使用したギヤ・ポジション、ステアリング・アングル、アクセル・ペダルの位置、そして、燃費を記録し、後にドライバーが自身の走りを検証することが可能。

\*: スマートフォンの機種によっては利用できない場合があります。

## ニュー-BMW M3 セダン、および、ニュー-BMW M4 クーペの主な標準装備

- エンジン・オート・スタート/ストップ機能
- ブレーキ・エネルギー回生システム
- M サーボトロニック(車速感应式パワー・ステアリング)
- M ライト・アロイ・ホイール・V スポーク・スタイリング 513M(鍛造)  
(フロント)9.0J x 18 ホイール+ 255/40ZR18 タイヤ  
(リヤ)10.0J x 18 ホイール+ 275/40ZR18 タイヤ
- CFRP 製ルーフ
- アダプティブ LED ヘッドライト(LED ハイ/ロービーム、LED フロント・ターン・インジケータ、LED スモール・ライト・リング、LED コーナリング・ライト、LED フロント・サイド・マーカー。光軸自動調節機構付)
- PDC(フロント&リヤ)/リヤ・ビュー・カメラ
- ドライビング・アシスト
  - レーン・ディパーチャー・ウォーニング(車線逸脱警告システム)
  - 前車接近警告機能
  - 衝突回避・被害軽減ブレーキ
- BMW SOS コール/BMW テレサービス
- コンフォート・アクセス
- マルチファンクション M スポーツ・レザー・ステアリング・ホイール(シフト・パドル付)

- M スポーツ・シート(運転席&助手席)
- エクステンド・レザー・メリノ・インテリア
- 可倒式リヤ・シート(60:40 に分割可能)
- BMW ヘッドアップ・ディスプレイ
- 8.8 インチ・ワイド・コントロール・ディスプレイ
- HDD ナビゲーション・システム(VICS3 メディア対応)
- iDrive コントローラー(コントロール・ディスプレイ用、ダイレクト・メニュー・コントロール・ボタン、タッチ・パッド付)
- TV チューナー(ワンセグ/12 セグ自動切替)
- HiFi スピーカー・システム(205W、9 スピーカー)
- USB オーディオ・インターフェース
- ハンズフリー・テレフォン・システム
- ETC 車載器システム(ルーフ・ミラー内蔵タイプ)

### **BMW M 社(M GmbH)について**

ドイツ BMW 本社を親会社とする BMW M 社(1972 年設立)は、3 つの事業分野から構成されている。1 つが今回発表のニューBMW M3 セダンやニューBMW M4 クーペなどの高性能モデル、および、M Sport などに採用される専用部品の開発である。2 つ目が市販モデルには設定の無い特殊なカラーや素材、装備などを使用した特別注文プログラム「BMW Individual」による車両の製造。3 つ目が 2 輪および 4 輪の BMW ドライビング・エクスペリエンスのカリキュラム開発および実施である。

この件に関する読者および視聴者からのお問い合わせ先は、  
BMW カスタマー・インタラクション・センター:フリーダイヤル 0120-269-437 を  
ご掲載ください。

受付時間: 9:00-20:00 年中無休

この件に関する報道関係者のお問い合わせは:  
BMW Japan Corp. 広報室:03-6259-8026(製品広報)