



1929年 BMW 3/15 PS DA-2

BMWにとって初めて生産した四輪車。1916年の創業以来、優れた航空機用エンジンを生産してきたBMWは、1923年の二輪車生産開始を経て1928年に四輪車に進出を果たした。自社開発で試作を続ける一方で、1927年からアイゼナハで「オースティン・セブン」を国産化していた、ディクシー社を買収するという手堅い方法を取った。英国で大成功していた小型車を手掛けることで四輪車生産の経験を積み、これに続くBMW独自モデルの開発に臨んだ。

当初は、「BMWディクシー3/15 PS」を名乗っていたが、1929年春にはBMW 3/15 PSにモデル名を改めた。この展示車はBMWになってからのモデル(DA-2)である。3/15 PSには、2ドア4座のリムジネ(セダン)やオープン・モデルのほか、1930年にはパワーアップしたエンジンを備えたロードスターの「BMWヴァルトブルク・スポルトDA-3」も造られ、1929年には国際アルペンラリーで優勝するなどレースでも活躍した。BMW 3/15 PSシリーズは、1932年に生産を終えるまでに、総計で25,000台が造られる成功作となった。

【諸元】

BMW 3/15 PS DA-2

エンジン形式: 水冷直列4気筒 サイドバルブ

総排気量(ボア×ストローク): 749cc(56×76mm)

圧縮比: 5.6: 1

最高出力: 15PS/3,000rpm

変速機: 前進3段+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 3,000×1,275×1,625

ホイールベース(mm): 1,905

車両重量: 440kg(フェートン)





1935年 BMW 315/1 Roadster

BMW 315/1はBMWとしては初となる本格的なスポーツ・モデル。BMWはこれに先立つ1933年2月のベルリン・モーターショーで、わずか1,173ccの小排気量ながら6気筒のエンジンを搭載した「BMW 303」を発表した。この303からキドニーグリルを本格的にすべてのモデルに採用。滑らかな回転の直列6気筒とキドニーグリルという、今日のBMWに繋がる特徴を備えた最初のモデルとなった。設計を担当したのは1930年代に入って外部から招聘した辣腕設計者のフリッツ・フィードラー技師で、強固な鋼管製ラダーフレームに前輪独立懸架という進歩的なレイアウトを採用。振り剛性の低い梯子型フレームに非独立懸架が一般的であった同時期のライバルとは一線を画する、優れた走行安定性と操縦性を誇った。

303は1934年に1,500ccに排気量を拡大して「315」に発展、翌年には1,911ccの「319」を加えた。ここに展示した315/1 ロードスターに搭載されたエンジンは、315用をベースに圧縮比を高めてツイン・キャブレターを装着するなどによって40PSを発揮している。約300台弱が造られ、レースでも活躍した。

【諸元】

BMW 315/1 Roadster

エンジン形式: 水冷直列6気筒 OHV

総排気量(ボア×ストローク): 1,490cc(58×94mm)

圧縮比: 6.8: 1

最高出力: 40PS/4,300rpm

変速機: 前進4段+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 3,800×1,440×1,350

ホイールベース(mm): 2,400

車両重量: 750kg





1938年 BMW 328 Roadster

1937年にBMWが放った「BMW 328」は、第二次大戦前、世界で最も優れた2リッター・クラスの2座スポーツカーとして高く評価されている。そのM328型と呼ばれる直列6気筒OHVエンジンは、プッシュ・ロッドとロッカー・アームを巧みにレイアウトすることで、吸・排気バルブをV字形に配置した半球形燃焼室を形成、燃焼効率を高めて出力を向上させようという進歩的なものだった。トリプル・キャブレターを備えて80PS/4,500rpmを発揮し、最高速は150km/hに達した。

BMW 328は市販ロードカーであったが、高性能なエンジンと剛性の高いシャシーとサスペンションによる優れた操縦性を武器に、そのままでもレースで優勝できる能力を備えていた。ワークスチームも組織されヨーロッパ各地のレースに参戦し、アイフェルレンネン(独)、ミッレ・ミリア(伊)、ルマン24時間(仏)ではクラスやチーム賞を得ている。現在でも、BMW 328は時代を超越する高性能スポーツカーとして人気が高く、クラシックカー イベントには大挙して参加して好成績を挙げている。

【諸元】

BMW 328 Roadster

エンジン形式: 水冷直列6気筒 OHV

総排気量(ボア×ストローク): 1,971cc(66×96mm)

圧縮比: 7.5: 1

最高出力: 80PS/5,000rpm

変速機: 前進4段+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 3,900×1,550×1,400

ホイールベース(mm): 2,400

車両重量: 830kg





1938年 BMW 327/328 Cabriolet

「BMW 327」は、パワフルで滑らかな2リッター6気筒エンジンを搭載した高級なスポーツ・モデルとして1937年に登場した。これに先立つ1936年には、進歩的な流線型4ドアボディを持つ「BMW 326」が登場、327はその派生モデルであった。BMWとしては初となる快適な室内空間を持つ4ドアモデルであった326に対し、このシャシーをベースにホイールベースを短縮し、エンジンは55PSにパワーアップして搭載した。

1938年には、2座スポーツカーの「BMW 328」用として新開発した、高効率なM328型エンジンを備えた高性能版の「BMW 327/328」が加わった。80PSを発揮する同エンジンを搭載したことで、327/328は140km/hでの高速クルージングが可能となり、高い走行性能と優れた操縦性と相まって、第二次大戦前の2リッター・クラスの高級スポーツ・モデルとして君臨し、高い名声を得た。ボディにはこの展示車の4座カブリオレのほか、クーペがある。

【諸元】

BMW 327/328 Cabriolet

エンジン形式: 水冷直列6気筒 OHV

圧縮比: 7.5: 1

総排気量(ボア×ストローク): 1,971cc(66×96mm)

最高出力: 80PS/5,000rpm

変速機: 前進4段+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 4,500×1,600×1,420

ホイールベース(mm): 2,750

車両重量: 830kg





1938年 BMW 328 Wendler Coupe

「BMW 328」をベースにして、ドイツのボディ製造会社であるヴェンドラー社が、空力的なクーペ・ボディを架装した特製モデル。

第二次世界大戦以前のドイツは自動車空力研究の分野で最先端にあり、ドイツ全土で建設が進むアウトバーンでの高速連続走行を想定した、快適で高性能なクルマの試作・開発が各社で行われていた。BMWも例外ではなく、「326」など生産車には積極的に空力的なボディデザインを採用した。328にはロードスターのほか2座クーペも存在したが、このヴェンドラー製クーペは空力的なスタイリングだけでなく、流麗な美しさも兼ね備えている。

このほか、BMW 328をベースにしたクーペとしては、1940年ミッレ・ミリアで圧倒的な速さで総合優勝を果たした、見るからに空力的なカロツツェリア・ツーリング社製の軽量レーシング・クーペがよく知られている。

また、英国の航空機メーカーであったブリストルが戦後に自動車生産へ参入する際にはBMWと提携。戦前型であっても機構的に旧態化していないとの理由から、BMW 328をベースに「ブリストル400」を開発したというエピソードがある。

【諸元】

BMW 328 Wendler Coupe

エンジン形式: 水冷直列6気筒 OHV

圧縮比: 7.5: 1

総排気量: 1,971cc(66×96mm)

最高出力(ボア×ストローク) : 80PS/5,000rpm

変速機: 前進4段+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 3,900×1,550×-

ホイールベース(mm): 2,400

車両重量: - kg





1955年 BMW Isetta 250

戦後、経済的に困窮していた西ドイツ(当時)の庶民のために1955年に発売した超小型車。BMWでは、この分野に進出すべく自社開発を行っていたが、結果的にイタリアのイソ社とライセンス契約を結び、同社の「イセッタ」を国産化する方法を採用した。

前方に1枚だけのドアを持つボディは全長2,280mm、全幅が1,410mmという“卵形”である。三輪車のようにも見えるが、後輪のトレッドが520mmと狭い四輪車で、チェーンによって駆動した。輸出の仕向地によってはさらに狭いトレッドや三輪のモデルも存在する。BMWらしさが発揮されたのはエンジンで、イソ・イセッタがイソ社製240ccの2サイクル、9.5PSであったのに対して、BMWでは自社のR25モーターサイクル用の4サイクル単気筒245cc、12PSエンジンを搭載し、最高速度は85km/hにも達した。

発売当時の価格は2,580ドイツマルクと、VWビートル(3,960ドイツマルク)より大幅に安価で、燃費など維持費も少なく済むことから、2名乗りにもかかわらず大きな成功を収め、1962年の生産終了までに「BMWイセッタ250」と「BMWイセッタ300(1956年に追加した300cc型)」の累計生産台数は16万台余に達した。BMWはこの経験を生かして、一般的な4輪レイアウトを持つ4座席モデルの「BMW 600」を開発した。

【諸元】

BMW Isetta 250

エンジン形式: 空冷単気筒 OHV

総排気量(ボア×ストローク) : 245cc(68×68mm)

圧縮比: 9.0: 1

最高出力: 12 PS/5,800rpm

最大トルク: 1.45kgm/4500rpm

変速機: 前進4段+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 2,285(2,355)×1,380×1,340

ホイールベース(mm): 1,500

車両重量: 360kg





1958年 BMW 507 Roadster

1954年9月のフランクフルト・ショーで公開された、まったく新しいスポーツカー。レースに参加できる性能を備えているが、高性能ながら快適な高級スポーツカーとして位置づけられた。オープン・モデルながら非常にスタイリッシュにまとめられた脱着式のハードトップも提供された。

「BMW 507」の大きな魅力は、ドイツ人デザイナーのアルブレヒト・ゲルツが手掛けたエレガントなボディ・スタイリングにあり、ゲルツ作品のなかで最高傑作といわれている。ホイールベースが2,480mmのシャシーに、502用の3,168ccエンジンをベースに150PSに強化したものを搭載。1,330kgという軽い車体と相まって、最高速は220km/hに達し、0-100km/hを11.5秒で走るという、当時としては圧倒的な高性能を発揮した。

販売が始まった1956年当時の価格は26,500ドイツマルクとたいへん高価（BMW Isetta 250が10台分）であり、1950年代後半の欧州にはこうした高性能車の市場が大きくはなかったこともあり、生産台数は251台に過ぎない。507とほぼ同時期に登場した「メルセデス・ベンツ300SL」とともに、第二次大戦後のドイツの復興の度合いと、高い技術水準を象徴する存在として、現代でも人気は高く、ヒストリックカー・イベントではコンクール・デレガンスの常連であり、また生誕60周年を迎えたことから世界各地で記念式典が行われている。2000年にデビューした「BMW Z8」は、V型8気筒エンジンやそのスタイリングなどでわかるよう、この507のコンセプトとイメージを蘇らせたモデルだった。

【諸元】

BMW 507 Roadster

エンジン形式: 水冷90°V型8気筒 OHV

総排気量(ボア×ストローク): 3,168cc(82×75mm)

圧縮比: 7.8: 1

最高出力: 150PS/5,000rpm

最大トルク: 24.0kgm/4000rpm

変速機: 前進4段+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 4,380×1,650×1,300

ホイールベース(mm): 2,480

車両重量: 1,330kg





バックミラーから見るとそう読めるように鏡面文字に描かれていたことも話題になった。BMWは航空機エンジンのメーカーとしてターボ・チャージングの技術を磨いてきたが、その技術を1969年にツーリングカー・レース用のマシンに応用。このノウハウを用いて仕立てられたのが市販モデルの「BMW 2002ターボ」であった。BMW 2002の4気筒SOHCエンジンにターボ・チャージャーを装着し、同シリーズ最強モデルの「2002 tii」より30%ほど強力な170PS/5,800rpm、24.5mkg/4,000rpmを発揮した。生産台数は1,672台。時を同じくしてポルシェも911をベースにターボ・チャージャーを備えた“ヤージターボ”を発表。BMWとポルシェという、ドイツを代表するスポーティーなメーカーがターボ・チャージャーを採用したことで、これ以降、世界中にターボ・ブームが巻き起こった。

【諸元】

BMW 2002 Turbo

エンジン形式: 水冷直列4気筒 SOHC

総排気量(ボア×ストローク): 1,990cc(80×80mm)

圧縮比: 6.9: 1

最高出力: 170PS/5,800rpm

最大トルク: 24.5kgm/4,000rpm

変速機: 前進4段(5段)+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 4,220×1,620×1,410

ホイールベース(mm): 2,500

車両重量: 1,080kg



※上記画像のご利用にあたっては、「堺市」のクレジット表記をお願いいたします。



1981年 BMW M1

BMWの市販車として初めてミッドエンジンを採用したスーパー・スポーツ。モータースポーツで培った経験を元に、妥協のない最高の運動性能を目指す「BMW Mモデル」の端緒となった。

鋼管と鋼板を用いた軽量で強靱なシャシーフレームに、イタルデザイン社のジョルジェット・ジウジアーロがデザインしたFRP製ボディを架装した。エンジンはツーリングカー・レース用の「BMW 3.5CSL」のために開発された直列6気筒のDOHC24バルブ（M88型）で、277PS/6,000rpmを発生した。市販ロードカーであったが、グループ4レースへの出場を前提に設計と熟成が行われたことから、高レベルのハンドリングと動力性能を備え、並み居るスーパー・スポーツカーの中で最高の完成度と評価された。1978年秋のパリ・サロンでデビューし、1981年までに僅か399台を生産した。レースでも活躍したが、中でも象徴的なものが1979年と1980年に欧州のF1グランプリのサポート・イベントとして開催された、F1予選の上位5人ほかが参戦する「BMW M1」のワンメイクによる「プロカー・シリーズ」の開催であった。現在でもBMWの歴史に残るスーパー・スポーツカーとしてM1の人気は高い。

【諸元】

BMW M1

エンジン形式: 水冷直列6気筒 DOHC

総排気量(ボア×ストローク): 3,453cc(93.4×84mm)

圧縮比: 9: 1

最高出力: 277PS/6,500rpm

最大トルク: 33.6kgm/5,000rpm

変速機: 前進5段+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 4,360×1,824×0,140

ホイールベース(mm): 2,560

車両重量: 1,300kg





1973 年 BMW 3.0 CSL

欧州ツーリングカー選手権(ETC)レースへの参戦に必要なホモロゲーション(公認)を得るために、量産型の「BMW 3.0 CS」をベースにして少数が限定生産されたモデル。BMWのモータースポーツへの熱心な取り組み方を象徴する存在だ。生産型をベースにしているため公道走行は充分可能だが、レースでの使用(勝利)を前提条件としているため、快適性よりも軽量化が最優先され、パワーウィンドーを手動式にするなど装備を簡素したほか、ボディ・パネルの一部をアルミに置き換え、リア・ウィンドーを樹脂製にするなどによって生産型より 200kg 減を実現した。車名の L はドイツ語で「軽い」を意味する「Leicht」である。デビュー当時のエンジンは 3.0 CS と同じ 2,985cc ユニットだったが、1972 年には排気量を 3,003cc に拡大し、翌年の秋には 3,153cc に発展した。風洞実験によって決定されたウイングやボンネット上のフィンなど、空力付加物が外観を特徴づけている。「3.0 CSL」の投入によって、BMW はツーリングカー・カテゴリーのレースだけでなく、その枠を越えて活躍した。レースで酷使されることなく現存している BMW 3.0 CSL は極めて稀少だ。

【諸元】

BMW 3.0 CSL

エンジン形式: 水冷直列6気筒 DOHC

総排気量: 3,153cc(89.25×84mm)

圧縮比: 9.5: 1

最高出力: 206ps/5,600rpm

最大トルク: 29.2kgm/4,200rpm

変速機: 前進4段+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 4,630法0,730法0,370

ホイールベース(mm): 2,625

車両重量: 1,270kg





1987年 BMW 320i セダン(E30)

“E30”は1982年秋にデビューした第2世代のBMW 3シリーズのコードネームだが、親しみを込めてこの名で呼ばれることが多い。成功した初代BMW 3シリーズ(E21)のスタイリングイメージを引き継ぎながら、機構は大きな進化を遂げ、エンジンはSOHC直列4気筒1,767ccのほか、SOHC直列6気筒1,990ccと2,315ccが設定された。1983年秋には4ドアモデル、1985年にはカブリオレ、1989年にはワゴンボディのツーリングも加わった。E30シリーズは1981年9月に発足したBMW ジャパンの創生期における主力車として販売台数を大きく伸ばし、BMWの知名度を飛躍的に高めたモデルであった。E30が日本市場で成功した要因はいくつかあるが、右ハンドルの設定と5ナンバー・サイズであったことが大きい。2リッターながら6気筒で5ナンバーという「BMW 320i」はもちろん、「BMW 318i」は“値ごろ感”から好評で、都会を走る赤や白のボディカラーに塗られたBMW 318iが、空前といわれる好景気のなかで社会現象ともいえる輸入車旋風を巻き起こした。展示車は1987年式 320i セダンだが、このシックなドルフィンメタリックもE30、特にBMW 320iの象徴的なカラーだった。

【諸元】

BMW 320i

エンジン形式: 水冷直列6気筒 SOHC

総排気量(ボア×ストローク): 1,990 cc(80×66mm)

圧縮比: 8.8: 1

最高出力: 129PS/6,000rpm

最大トルク: 16.7kgm/4300rpm

変速機: 前進4段(AT)+後退

車体寸法(全長×全幅×全高 mm): 4,325×1,645×1,380

ホイールベース(mm): 2,570

車両重量: 1,230 kg

