

# ニューBMW M4 CS 目次



<b>BMW M4 CS:一貫してスポーティ、そして感動的</b> オンロードの高性能を新たに定義.....	2
<b>感動を誘うストレート・シックス・エンジン</b> 重厚な存在感と印象的なパフォーマンス.....	4
<b>卓越した運動性能</b> サーキットで実証されたパフォーマンス.....	6
<b>見紛うことなき M デザイン</b> 強く情感に訴えるデザインによるパワフルな外観.....	8
<b>最高水準のインテリア</b> スポーティさと快適さの完璧な調和.....	10
<b>長い伝統:BMW M3 スペシャル・エディション</b> 約 30 年の昔から、M3 のハイスペック・バージョンは心をかき乱す.....	11

# BMW M4 CS: 一貫してスポーティ、そして感動的 オンロードでの高性能を新たに定義



BMW M4 にオプションのコンペティション・パッケージを組み合わせたコンパクトな高性能クーペ、これに対して BMW M4 GTS はサーキットのための妥協のないコンセプトのスポーツ・カーです。ニューBMW M4 CS (複合モード燃費: 8.4 リッター/100km\*、複合モード CO<sub>2</sub> 排出量: 197g/km\*) は、BMW M GmbH が提供するこの両車のギャップを埋める限定モデルです。このモデルは心を揺さぶる独特の外観を持ち、M4 シリーズと BMW M ブランドのプロフィールに一層の磨きをかけます。

ニューBMW M4 CS の新しいカーボン・ファイバー製フロント・スプリッターはモデル専用装備で、停まっているだけでもその存在感とダイナミックな顔立ちを印象づけます。カーボン・ファイバー強化プラスチック (CFRP) 製エンジン・フードに始まり、パワー・ドームから中央をわずかにくぼませたルーフ、同じくカーボン製トランク・リッドに装着されたスポイラー・リップを経て、リヤ・ディフューザーと視覚的に完全に一体化された 4 本のテール・パイプに至るまで、アスリートを思わせる曲線が続きます。BMW M4 CS のボディ・シェイプは、現代のスポーツ・クーペに必須の完璧な統一感を醸し出しています。

ニューBMW M4 CS はカーボン・ファイバー強化プラスチック (CFRP) を随所に使用しており、その結果、空車重量は 1,580kg (EU 基準による空車重量) という顕著な軽量化を実現しました。リヤ・ディフューザーなど、ボディのかなりの面積を占める部分に CFRP を使用しています。例えばエンジン・フードは BMW M4 より約 25% 軽くなっています。ニューBMW M4 CS には、カーボン・ファイバー素材やカーボン・ファイバー強化プラスチックの製造に関する BMW の長年の経験が結実しています。実際、CFRP ルーフだけでも従来の金属製ルーフより 6kg 以上軽くなっています。極めて軽量であると同時に高強度でもある CFRP の今ひとつの利点は車両重心を低くできることで、このことが BMW M4 CS の走行性能を一層俊敏なものにしています。

BMW M4 GTS とは異なり、BMW M4 CS ではサーキットで使用するという前提を意識的に取り去っています。このためフロント・スプリッターは調節式でなく、また調節式の大型リヤ・ウイングの代わりにカーボン・ファイバー構造がはっきり見える CFRP 製ガーニー・フラップを装着しています。これはトランク・リッド後端部に横向きに装着する空力的スポイラー・リップで、リヤ・アクスルにかかる揚力を抑える効果はコンペティション・パッケージを装備した M4 よりも高まります。M4 GTS に装備されていたロール・ケージも、M4 CS では日常の足としての用途を考慮して省略しました。

ニューBMW M4 CS が日常の足としての適合性を犠牲にすることなく高度な運動性能をも目指して設計されていることは、高性能スポーツ・カーにとって世界で最も過酷であるといわれるテスト・サーキット、すなわちニュルブルクリンク北コースでセットアップに磨きをかけたことから明らかです。M4 CS はこのコース一周を 7 分 38 秒で周回しており、このデータは BMW M4 と、妥協なくサーキット向けに設計された M4 GTS との中間にあたります。

\* 燃料消費率および CO<sub>2</sub> 排出量の値は EU テスト・モードに基づく暫定値で、タイヤ・サイズによって異なります。

ニューBMW M4 CSの卓越した運動性能は、コンペティション・パッケージを装備したM4のサスペンションのスプリングおよびダンパー設定をさらに調整し、直列6気筒エンジンの出力をわずかに増大させたことが背景にあります。M4 CSのエンジン出力は、コンペティション・パッケージ装備のM4よりも10ps大きい460psです。また最大トルクも50Nm増大して600Nmとなっています。

BMW M GmbHの開発エンジニアとデザイナーは、アルカンターラおよびレザー素材を贅沢に使用して、どこをとってもスポーティなインテリアを創り出しました。キャビン内に必須のものだけに削減するため、ドア・トリム・パネルや後席サイド・トリムなどの重量を削り取ることも至上命令でした。そこでここには再生可能な原料である天然繊維の圧縮成形物に、特別にカーボン・ファイバーのような見た目を再現したものを使用しています。BMW M4 CSのドア・ハンドルには、従来とは異なり軽量のストラップを使用しています。BMW M4 CSは軽量Mスポーツ・シートを含めて一貫してスポーティな設計に終始する一方で、快適性も決して軽視せず、シングル・ゾーン・エア・コンディショナーや特別に調整されたHiFiシステム・プロフェッショナルなどを備えています。

## 感動を誘うストレート・シックス・エンジン 重厚な存在感と印象的なパフォーマンス



BMWには直列6気筒エンジンの優れた伝統があり、ニューBMW M4 CSもこの伝統に従って最高水準の走行性能を提供しています。コンペティション・パッケージを装備したBMW M4と比較すると、ニューBMW M4 CSはエンジン回転数6,250rpmにおいて10ps高い最高出力460psを発生します。また同様に10%以上大きい最大トルク600Nm(BMW M4コンペティション・パッケージ装備車:550Nm)を、4,000~5,380rpmという広い回転域で発生させています。この卓越したパフォーマンスによって、ニューBMW M4 CSはスーパー・スポーツ・カー水準の走行性能を得ています。例えば0~100km/hの発進加速タイムはわずか3.9秒です。BMW M4 CSはMドライバーズ・パッケージを標準装備しており、電子的に制御された最高速度は280km/hです。

この高出力の3.0リッター・エンジンは、高回転数コンセプトと2基のエグゾースト・ターボチャージャー、そして吸気効率を高めるインタークーラーを装備しています。BMW M4 CSにも採用しているMツインパワー・ターボ・テクノロジーは、極めて素早いレスポンスのモノスクロール・ターボチャージャーを2基装備しています。またこの6気筒エンジンは、高精度ダイレクト・インジェクション・システム、バルブトロニック可変バルブ制御システム、ダブルVANOS無段階可変バルブ・タイミング・システムによって最適の出力特性を獲得しています。例えばアイドリング回転数よりわずかに高い回転数から一貫してブースト圧が発生します。無段階可変式のバルブ&カム・シャフト・タイミング・コントロールが高効率化に寄与しています。このようにしてエンジンは極めて広い回転域にわたって一貫した高出力を発生することができ、かつ効率性も高く、燃費や排出ガスを削減しています(複合モード燃費:8.4リッター/100km\*、複合モードCO<sub>2</sub>排出量:197g/km\*)。この極めて滑らかに回る6気筒エンジンの作動特性には、バルブトロニックおよびダブルVANOSが重要な貢献をしています。結果としてニューBMW M4 CSの直列6気筒エンジンの最高回転数は、ツイン・ターボ付きエンジンとしては極めて高い7,600rpmに達します。

クランクケースはいわゆるクローズド・デッキ構造で剛性が極めて高いため、高いシリンダー圧力が可能になり、したがって比出力も向上しています。ワイヤ・アーク溶射でコーティングしたスリーブレス・シリンダー・ライナーも重量軽減に寄与しています。軽量かつ振り剛性の高い鍛造クランクシャフトも高性能を目指して設計されたもので、慣性質量を小さくできるためツインターボ・エンジンの迅速なレスポンスの実現に寄与しています。

もうひとつの技術的ハイライトであるエンジン・オイル供給システムも、BMW M GmbHのモータースポーツにおける専門知識の確かさを実証するものです。このシステムはサーキットでの過酷な要求を満たすため、前後方向、横方向いずれにも最大1.4Gの加速度まで、確実に潤滑油を供給します。オイルパンは軽量マグネシウム製で追加のカバーがあり、サーキットでの急激な方向変換などの過酷な走行条件においても潤滑油の揺動を一定の範囲内に抑えます。また急ブレーキングでもオイルを円滑に供給するため、補助オイル・サクシオン・ポンプと高効率オイル・リターン・システムを採用しています。

\* 燃料消費率およびCO<sub>2</sub>排出量の値はEUテスト・モードに基づく暫定値で、タイヤ・サイズによって異なります。

M のエンジンは、言うまでもなくそれにふさわしいサウンドがなければなりません。そのためにニューBMW M4 CS は、4 本出しテールパイプ付きツイン・フロー・スポーツ・エグゾースト・システムを装備し、テールパイプは視覚的にもリヤ・ディフューザーと一体化したエレガントなスタイルです。このシステムは排気ガスの背圧をできるだけ低く抑えるため、エグゾースト・フラップ・システムによって制御され、出力特性に有利な条件を作り出しています。全回転域にわたりエンジンの負荷状態に関する適切なフィードバックの提供を受けながら、リヤ・マフラーの直前に置かれたフラップが電子制御され、しかも M エンジン特有のスポーティなサウンドを生み出します。フラップの作動状態は、選択したドライブ・モードによって異なります。

ニューBMW M4 CS では、リヤ・ホイールへの駆動力伝達システムに、M4 や M4 GTS で実証済みの、ドライブロジック付き 7 速 M ダブルクラッチ・トランスミッション (M DCT) を採用しています。これはトラクションが途切れることなく極めて素早いシフト・チェンジが可能です。また M ローンチ・コントロールによって、最適の発進加速性能を保証します。M DCT はフル・オートマチック式ですが、ステアリング・ホイールのパドル・スイッチを使ってマニュアル・シフト操作も可能です。7 速 M DCT には専用オイル・クーラーが装備されているため、過酷な走行条件でも問題ありません。

ニュー・モデルに関する公式な燃料消費量と CO2 排出量、電力消費量に関する詳しい情報については、正規ディーラーおよび DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Schornhausen, Germany、および同社ウェブサイト: <http://www.dat.de/angebote/verlagsprodukte/leitfaden-kraftstoffverbrauch.html>) から無料で入手可能な「新車の燃料消費量と CO2 排出量および電力消費量についてのガイドライン (LeitfadenCO2: PDF 12 掲 MB)」が掲載されています。

## 卓越した運動性能 サーキットで実証されたパフォーマンス



BMW M GmbH のモデルはすべて、俊敏性、ステアリングの正確さ、操縦安定性を極めて高いレベルで実現しています。ニューBMW M4 CS もこの伝統を受け継いでおり、さらにスポーツ指向のドライバーを支援するため、サスペンション、M サーボトロニック電気機械式ステアリング、ダイナミック・スタビリティ・コントロール (DSC)、およびドライブロジック付き 7 速ダブル・クラッチ・トランスミッションに関して様々な設定を可能にしています。

ニューBMW M4 CS は、ダンパー設定が異なるコンフォート、スポーツ、スポーツ+の 3 つのモードから作動モードを選択できるアダプティブ M サスペンションを標準装備しています。例えば市街地走行では、コンフォート・モードを選択することで、最大限の走行快適性が得られ、幹線道路ではスポーツ・モードによって特にダイナミックな走りを楽しめます。さらに、BMW M4 CS でサーキットを走行する場合などではスポーツ+モードを選択するとサスペンションが最も硬く設定され、ボディの揺動を最小限にしながらか最高レベルの運動性能を得られます。

BMW M4 CS の電気機械式ステアリングは特に正確な操作が可能で、同様にスイッチで呼び出せる 3 つの特性マップが利用できます。この極めて高感度なステアリング・システムは目的やドライバーの好みに合った設定が可能で、コンフォート、スポーツ、スポーツ+のいずれかを選択するかに応じてステアリングのアシスト量が変化します。

アクティブ M ディファレンシャルもニューBMW M4 CS のハイテク・サスペンション・パッケージを構成する一部分であり、電子制御多板クラッチ式ディファレンシャル・ロックがもともと高水準なトラクションと走行安定性をより一層向上させます。この多板クラッチ式デフ・ロックのコントロール・ユニットはダイナミック・スタビリティ・コントロール (DSC) とデータを交換しており、アクセル・ペダル位置、ホイール回転数、ヨーレートも考慮してその時々々の走行状態に応じて素早く確実にレスポンスします。例えばアクティブ M ディファレンシャルは、どちらか一方のホイールのトラクションが失われそうになると直ちにこれを検知し、適切なロッキング・トルクをかけるように制御します。このロッキング効果は 0~100% の範囲で行われます。特にサーキットなどの過酷な走行条件では、例えばヘアピン・コーナー出口での加速、路面の摩擦係数の変動など、あらゆる場面に対応して走行安定性のための各システムがトラクションを最適化させます。ダイナミック・スタビリティ・コントロール (DSC) は、通常はアンダーステアやオーバーステアの傾向をエンジンとブレーキの制御により修正します。BMW M4 CS では、M ダイナミック・モード (MDM) の介入によってホイール・スリップの許容範囲が拡大され、軽度のドリフト走行を可能にします。このような走行方法は、特にサーキットでのスポーティでダイナミックな走行を楽しむドライバーに好まれます。ただしこのようなモードでも、走行状態を安定させる責任は常にドライバーにあります。

ニューBMW M4 CS のサスペンションは、その大部分において、コンペティション・パッケージを装備した BMW M4 と同様です。その特徴はアルミニウムを用いた軽量構造による重量軽減と、極めて剛性の高いアクスル・システムです。フロントには軽量ダブルジョイント・スプリング・ストラット・アクスルを、リアには 5 リンク式アクスルを採用しています。リンク・アームやホイール・キャリアは、すべて鍛造アルミニウム製です。遊びのないボール・ジョイントと M4 専用開発されたエラストマー・ベアリングによって、前後方向および左右方向の遊びのないダイレクトな駆動力伝達が可能になり、俊敏な応答のサスペンションとそれによる高い運動性能が実現されています。リア・アクスル・ドライブのダブル・エラストック・マウントと、ボディ構造にネジで固定されたリア・アクスル・キャリアは、モータースポーツ生まれの血統がテクノロジーとして BMW M4 CS に影響を及ぼしていることの証です。

新しいオービット・グレイの鍛造軽合金ホイールは、ニューBMW M4 CS 用として新たに開発されたものです。その 10 本スポークのデザインは、ドイツ・ツーリング・カー選手権 (DTM) で成功を収めた M4 レーサーのホイールに倣ったものです。ホイールについても BMW M GmbH の技術者は一貫して軽量化を追求しています。これにより 10J×20 インチのリア・ホイールはわずか約 10kg、9J×19 インチのフロント・ホイールは 9kg となっています。このことはバネ下重量の軽減につながり、M4 CS の極めて高い運動性能に寄与します。M4 CS のタイヤは、ミシュラン・パイロット・スポーツ・カップ 2 の 265/35 R 19 サイズをフロントに、285/30 R 20 サイズをリアに標準装着しています。カップ・タイヤはステアリング操舵力を正確に路面に伝達すると同時に、ドライバーに対して最大のフィードバックを返します。このタイヤはサーキット走行に最適で、最大のグリップを発揮します。しかし BMW M4 CS を主として日常の足として使いたい場合は、オプションのミシュラン・パイロット・スーパースポーツ・タイヤを装着することもできます。これによって雨に濡れた路面ではカップ・タイヤよりも高いグリップが得られます。

M4 と同じくニューM4 CS も BMW M コンパウンド・ブレーキを標準装備しています。フロントは 4 ピストン、リアは 2 ピストンのブレーキ・キャリパーを装備し、優れた制動力、高いフェーディング安定性、コントロールの容易さが特徴です。従来のブレーキ・システムに比べてこのコンパウンド・ブレーキ・システムは著しく軽量であり、バネ下重量の軽減とそれによる運動性能の向上に寄与しています。BMW M4 CS には、希望に応じて BMW M カーボン・セラミック・ブレーキを装備することもできます。この場合、フロントは 6 ピストン・キャリパーに、リアは 4 ピストン・キャリパーになります。このブレーキはさらに軽量で、サーキットの過酷な条件にも耐え、しかも耐久性もあります。

ニューBMW M4 CS では、DSC、ABS、アダプティブ M サスペンション、アクティブ M ディファレンシャル、7 速 M ダブル・クラッチ・トランスミッション、M サーボトロニック・ステアリングのすべての設定を見直し、このコンパクトな高性能スポーツ・カーに特有の条件に適合するようセットアップされています。

# 見紛うことなき M デザイン

## 強く情感に訴えるデザインによる パワフルな外観



新しいスペシャル・エディション・モデルの BMW M4 CS も、その外観からすでに性能の高さを強調しています。その外観は BMW M4 CS をどの角度から見ても完璧に統一がとれており、躍動感あるアスリートのような印象を与え、停車中でさえも高性能スポーツ・カーであることをはっきりと主張します。このように BMW M4 CS も BMW の M モデルのデザイン手法を妥協することなく継承しており、初めて見た瞬間にその卓越したパフォーマンスが伝わり、極めてダイナミックで感情を揺さぶるキャラクターが表現されています。

三次元的で彫りの深いフロント・エンドは、妥協のないスポーツ・モデルであることを表しています。なかでも特徴的なのは、最新の LED 技術を採用した片側二灯式ヘッドライト、ブラックに塗装されバーを持つフラットでワイドなキドニー・グリルです。3 つのパートに分かれたフロント・エプロンは、ニュー BMW M4 CS の運動性能の高さを強調するだけでなく、当然ながら技術的な課題にも応えています。この大きなエア・インテークは直列 6 気筒ツインターボ・エンジンと高性能ブレーキ・システムを効率的に冷却するためのものです。

フロント・スプリッターはスペシャル・エディション BMW M4 CS では新しい形状になりました。軽量クリア・カーボン製で、フロント・アクスルに働く揚力を効果的に低減させます。同じく軽量 CFRP 製エンジン・フード上の特徴的なパワー・ドームも、目を引くデザインの特徴であり、それだけでなくこの部分は機能性部品でもあります。ここには高性能エンジンのインタークーラーが収納されており、アウトレットは効果的に熱を逃がす役割を果たします。またこのパワー・ドームはスタイリングの要素でもあり、アウトレットからの曲線がルーフ中央部のアウトラインへつながり、トランク・リッドを経て特徴的なリヤ・エンドまで続いています。

ニュー BMW M4 CS のサイドのラインも、長いエンジン・フード、ロング・ホイールベース、フロントのショート・オーバーハングといった主要なスタイリング要素によって、妥協することのないスポーツ・モデルらしさを表現しています。特に目を引くのが 2 本脚を思わせるような M ドア・ミラーの空力的デザインで、スポーティであると同時に優雅さを漂わせています。流麗なルーフ・ラインも BMW M4 CS のクーペ・キャラクターを強調します。筋肉質で、とりわけリヤ・ホイール部分で強調されているホイール・アーチも BMW M4 CS のスポーティな外観に寄与しており、またその幅の広さが高い運動性能を感じさせます。

リヤ・エンドでは、新しいデザインのクリア・カーボン製ガーニー・フラップが目を引きまします。これは視覚的にもスポーティなアクセントとなるだけでなく、重要な機能を果たすエアロ・パーツでもあります。これはリヤ・アクスルに働く揚力を低減することで、ロード・ホールディングとトラクションを最適化するのに役立ちます。ガーニー・フラップの上面はルーフからのラインを引き継いでわずかに段差を付けています。BMW M4 CS の特徴的なテール・ライトは、BMW M4 GTS と同じく未来志向的な有機 LED (OLED) テクノロジーを採用し、魅惑的な 3D 効果を演出します。

リヤ・ディフューザーは、BMW M4 GTS のものを引き継いでいます。これはリヤ・エンドで目を引くスポーティ・エレメントの締めくくりを担うパーツであり、エグゾースト・フラップ付きツイン・フロー・エグゾースト・システムの 4 本出しテールパイプとも視覚的に調和を保っています。このテールパイプには M ロゴが刻まれています。ディフューザーは、フロント・スプリッターによってフロア下に導かれた気流を最適化し、ロード・ホールディングの改善に寄与しています。ここにも BMW M GmbH のモータースポーツでの経験がよく現れています。

ニューBMW M4 CS でも、コンペティション・パッケージを装備したBMW M4に採用したエクステリアの BMW Individual ハイグロス・シャドー・ラインをより広範囲に使用しています。例えば BMW M4 CS のサイド・ウインドウ・トリム、ウインドウ・リセス・カバー、BMW キドニー・グリル、およびフロント・フェンダーの M サイド・ジルはハイグロス・ブラック仕上げとなっています。またリヤ・エンドのモデル・エンブレムはクローム・シルバーです。

このスペシャル・エディション・モデル BMW M4 CS には、専用の新しいボディ・カラーが 2 種類用意されます。一つはサン・マリノ・ブルー・メタリックで、もう一つはライム・ロック・グレー・メタリックです。さらなる上質さや異なったカラーを求めるなら、BMW Individual のスペシャリストが開発したフローズン・ダーク・ブルーII あるいはマット・ブルーを選ぶこともできます。ただしフローズン・ダーク・ブルーII は塗装工程に手間がかかるため、限定カラーとなります(納車は 2017 年 11 月以降の予定)。

オービット・グレイのアロイ・ホイールも同じく M スペシャル・エディション・モデル用として開発されたものです。剛性が高くしかも軽量のこのホイールは 10 本スポーク・デザインで、大径ブレーキ・ディスクとブルー (BMW M コンパウンド・ブレーキ) に塗装されるか、またはゴールド (M カーボン・セラミック・ブレーキ) に陽極酸化処理されたブレーキ・キャリパーが覗きまします。このデザインは好評を得た BMW M4 DTM レーサーに倣ったものです。

## 最高水準のインテリア スポーティさと快適さの完璧な調和



ニューBMW M4 CS のインテリアは、肌触りの良いレザーと上質なアルカンターラを基調としています。運転席と助手席は、コンペティション・パッケージを装備した BMW M4 にも採用していた軽量 M スポーツ・シートです。このシートはメリノ・レザーとアルカンターラを使用し、サーキットでの過酷な走行条件でも完璧なサイド・サポートを提供し、ロング・ドライブでも優れた快適性を保証します。またフロント・シート・ベルトには BMW M ストライプが編み込まれています。

ニューBMW M4 CS のドライバーにとって最も重要なアクセサリは、言うまでもなく M スポーツ・ステアリング・ホイールです。有償オプションの M アルカンターラ・ステアリング・ホイールはアンソラジット・カラーの上質なアルカンターラを使用し、青と赤の M デコレーション・ステッチと 12 時の位置にマーカーが付けてあり、運転状況の如何によらず良好なグリップを保証します。

インテリア・トリムはアルカンターラ張りで、モデル名の CS のロゴが浮かびます。アルカンターラは上質で汚れにくい素材であり、軽量構造のセンター・コンソールやドア・トリム・パネルのアームレストにも採用しています。ドア・トリムや後席のサイド・セクションは、BMW M4 GTS で採用した新しい方式を取り入れています。ここには再生可能材料である圧縮天然繊維を使用しており、従来のドア・パネルと比べて著しい軽量化を達成しています。さらにドア・トリム・パネルの表面は高級感のあるカーボン・パターンとなっています。これに加えて、多数のモデル・エンブレムが、このスペシャル・エディション・モデル BMW M4 CS の価値を強調しています。M スポーツ・シートのバックレストには照明で浮かび上がる M4 のロゴがあらわれ、さらにドア部分には M4 CS ロゴ付きエントランス・ストリップを装着しています。

ニューBMW M4 CS は一貫してスポーティなデザインにも関わらずシングル・ゾーン・オートマチック・エア・コンディショナーを装備しており、快適性を犠牲にはしていません。また BMW HiFi システム・プロフェッショナルのアドバンスド・バージョンを装備し、極上のリスニング環境も提供しています。ニューBMW M4 CS の豊富な快適関連装備品のハイライトは、BMW ナビゲーション・システム・プロフェッショナルです。オプションとして BMW セレクティブ・ビーム(眩惑防止ハイビーム・アシスタント)付きアダプティブ LED ヘッドライトがあります。インテリジェント BMW コネクテッド・ドライブ・サービス、サーキット・ランの詳細記録などができる BMW M ラップタイマー・アプリも同じくオプションとして用意されています。その他、BMW M4 向けの多数のオプションのほとんどが選択可能です。

# 長い伝統:BMW M3 スペシャル・エディション

## 約 30 年の昔から、 M3 のハイスペック・バージョンは心をかき乱す



BMW M3 のスペシャル・エディション・モデルには長い伝統があり、常にモータースポーツの血統を受け継ぎながら、日常の走りにも適したスポーツ・カーを提供してきました。BMW 4 シリーズを代表するモデルとして 2013 年に発売された BMW M4 にも当然、このキャラクターは引き継がれています。2013 年以降、BMW 3 シリーズのクーペおよびカブリオレの後継モデルとして、極めてダイナミックかつエレガントが外観を特徴とした BMW 4 シリーズが新たなモデル・シリーズとしてラインナップしています。

### 1988 年:BMW M3 エボリューション(E30)

活気に満ちた BMW M3/M4 ファミリーの元祖は、モデル・コード E30 の BMW M3 であり、1986 年の登場以来、日常の足にも適したハイ・パフォーマンス・カーとしての最初の基準を確立しました。早くも 1988 年には最初のスペシャル・エディション・モデルの BMW M3 エボリューションが登場しました。そのパワフルな 2.3 リッター直列 4 気筒エンジンは、最高出力 162kW/220ps で、標準 M3 よりも 25ps 増大していました。BMW M3 エボリューションは 500 台限定の特別仕様で、大きなフロント・スポイラーと調節可能なリヤ・スポイラーを装備していました。E30 の頂点は、出力 175kW/238ps の 2.5 リッター 4 気筒エンジンを搭載した 1990 年型 BMW M3 スポーツ・エボリューションでした。このモデルは現在最も人気の高いレアなクラシック・スポーツ・カーとなっています。

### 1994 年:BMW M3 GT(E36)

1992 年に登場した BMW 3 シリーズの第 2 世代である E36 の BMW M3 は、伝統的な直列 6 気筒エンジンを搭載していました。当初、排気量は 3.0 リッターで、後に 3.2 リッターとなりました。この E36 も、1994 年にわずか 350 台限定のスペシャル・エディション BMW M3 GT を発表して大きな反響を呼びました。このモデルは 4バルブ方式とインテーク側に可変カムシャフト・タイミング・システム VANOS を採用したエンジンを搭載し、出力 217kW/295ps という驚くべき高性能を実現しました。一例を挙げれば、0~100km/h の加速時間はわずか 5.9 秒でした。BMW M3 GT のドアはアルミニウム製の軽量構造でした。またエンジンの細部に、次世代の 3.2 リッター直列 6 気筒エンジンの特徴を先取りしていました。

### **2003年:BMW M3 CSL(E46)**

次世代 BMW 3 シリーズである E46 の M3 でも、2003 年に発表した M3 CSL が大きな反響を呼びました。このスペシャル・エディション・モデルの名に冠された CSL は、1970 年代初期に伝説となった BMW 3.0 CSL に因んだものでした。この M3 CSL は、スポイラー・リップを一体化した軽量トランク・リッド、薄板ガラスを使用したリヤ・ウィンドウ、さらにセンター・コンソール、ドア・トリム・パネル、ルーム・ミラーなどにカーボン・ファイバー強化プラスチック (CFRP) を採用し、E46 の M3 クーペと比べて 165kg の軽量化を実現しました。またエンジンに関しても高性能化が図られており、高回転コンセプトに従って設計された出力 265kW/360ps の直列 6 気筒エンジンによって、車速 100km/h までをわずか 4.8 秒で加速しました。またニュルブルクリンク北コースで 7 分 50 秒をマークし、同じ出力クラスでは最短の周回タイムを記録しています。スペシャル・エディション・モデル BMW M3 CSL は、1,400 台弱が製造されました。

### **2010年:BMW M3 GTS(E92)**

M GmbH は、2001 年に既に BMW M3 GTR によって次世代スポーツ・カーの進むべき道、すなわち V8 エンジンへの道を示していました。BMW M3 GTR はアメリカン・ル・マン・シリーズ (ALMS) の GT レースのためのホモロゲーション取得モデルとして開発されたものですが、レギュレーションの改定により開発を中止していました。その後 2007 年になって、この排気量 4 リッターの V8 エンジンは、最終的に第四世代の E90/E92 M3 として、高性能スポーツ・カーに搭載されて登場しました。2010 年には次のステップを踏み出し、M3 CSL の正式な後継車として BMW M3 GTS を登場させました。V8 エンジンの排気量は 4.4 リッターに増大されたことで出力は 331kW/450ps に達し、この M3 GTS は車速 100km/h までをわずか 4.4 秒という俊足を発揮しました。BMW M GmbH が受注生産で販売したこのスポーツ・カーの最高速度は 305km/h です。

### **2011年:BMW M3 CRT(E92)**

2011 年に 67 台のみ製造された BMW M3 CRT は極めて特殊な M3 で、すべての M3 スペシャル・エディション・モデルと同じくクラシック・カーとなる素質を秘めています。CRT は M3 GTS クーペの技術を基に製作された、リヤに独立した 2 つの一体成形のシートを装備した 4 ドア・セダンです。E30 の最初の BMW M3 も 2 ドアながらセダンだったので、これでひと巡りしたことになります。

### **2016年:BMW M4 GTS(F82)**

2015 年末に発表され、2016 年に限定生産のスペシャル・エディション・モデルとして登場した BMW M4 GTS は、スポーティさと運動性能を妥協することなく追及するアスリートとして育まれた M3/M4 の各モデル・バリエーションを継承するモデルです。BMW M4 GTS を世に出した 2016 年は、BMW M GmbH にとって世界的に成功を収めたダイナミックな M3/M4 ファミリーの生誕 30 周年にあたる記念すべき年でもありました。