



2017 年 7 月 14 日

新型 BMW HP4 RACE を発表

- BMW Motorrad のなかでも高い専門性を持った少人数チームの手作業で生み出された、スーパーバイク選手権用ワークス・マシンの水準を備えた新型モデル
- 世界で初めて、オール・カーボン・ファイバー製メインフレームとフル・カーボン・ホイールを採用し、車体の大幅軽量化を実現

ビー・エム・ダブリュ株式会社(代表取締役社長: ペーター・クロンシュナーブル)は、全世界 750 台限定で生産されるレース向けモーターサイクル BMW HP4 RACE(エイチピーフォー・レース)を、BMW Motorrad 正規ディーラーにおいて、本日より受注を開始し、本年 11 月から順次、納車を開始すると発表した。

新型 BMW HP4 RACE は、世界で初めてカーボン・ファイバー製メインフレームとカーボン・ホイールを使用している。メインフレームの重量はわずか 7.8kg で、ホイールも鋳造軽合金ホイールと比べて約 30%の重量削減を実現した。このモーターサイクルは、その高い品質を保つために BMW Motorrad の少人数専門チームによって手作業で製造されている。

搭載するサスペンションやブレーキ・システム、エンジンもモータースポーツにおける最高水準の技術を採用している。サスペンションは、スーパーバイク選手権で採用されるスウェーデンの Öhlins 社製で、倒立式フォーク FGR 300 およびスプリング・ストラット TTX36GP を使用している。吊り下げ式スイング・アームは、切削加工および板金加工で製作された軽合金製で、スーパーバイク選手権で採用されている技術である。さらに、従来ほぼ世界選手権でのみで使用されている Brembo 製 GP4PR モノブロック・ブレーキ・システムを装備し、エンジンは最高出力 158kW(215PS)/13,900rpm、最大トルク 120Nm/10,000rpm で、耐久レースおよびスーパーバイク世界選手権の仕様 6.2 および 7.2 に準じたレース用エンジンを搭載している。

メーカー希望小売価格(消費税込み)

モデル	エンジン	トランスミッション	希望小売価格
BMW HP4 RACE	999cc 水冷式並列 4 気筒 158kW(215PS)/13,900rpm 120Nm/10,000rpm	6 速	¥10,000,000

- 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。

BMW Motorrad の精鋭チームが手作業で生み出す、モノコック構造のカーボン・ファイバー製メインフレーム、セルフ・サポート式リヤ・フレームとカーボン・ファイバー製ホイール等による軽量化

新型 BMW HP4 RACE は、カーボン・ファイバー製のフレームを採用する等、レース向けモ-

ターサイクルとして高品質を保ちながら、軽量化を実現している。総重量は走行可能な燃料満タン状態で 171kg であり、スーパーバイク世界選手権のマシンを下回るレベルを実現している。

- オール・カーボン・ファイバー製のメインフレームは重量 7.8kg であり、ホイールにも同じくカーボン・ファイバーを使用し、素材の剛性を活かすデザインを用いながら、鍛造軽合金ホイール比で約 30% 重量を削減している。フェアリングやインテーク・エア・サイレンサー・カバー、シートカウルもカーボン・ファイバー製である。
- 燃料タンクはアルミ製で、手作業で磨き上げられた後にクリア・コーティングが施され、全体の軽量化に寄与すると共に、レース向けのモーターサイクルに相応しい仕様となっている。

スーパーバイク選手権と同等レベルのサスペンション、ブレーキ・システム、エンジンを搭載

- サスペンションは倒立式フォーク FGR300 と、スウェーデンの Öhlins 社製スプリング・ストラット TTX36G を搭載している。これは、スーパーバイク選手権や MotoGP のマシンと同様の構造である。さらに、切削加工と板金加工で製作された軽合金製の吊り下げ式スイング・アームも、スーパーバイク選手権で採用されているものを使用している。
- ブレーキ・システムは、従来ほぼ世界選手権でのみ使用されている Brembo 製 GP4 PR モノブロック・ブレーキ・システムを装備している。チタン・コーティング・ピストンとニッケル・メッキされたアルミ・モノブロック製キャリパー、厚さ 6.75mm / 直径 320mm のスチール製 T 型レーシング・ブレーキ・ディスクを搭載し、高いブレーキ・パフォーマンスを実現している。
- エンジンには、FIM 世界耐久レースとスーパーバイク選手権の仕様 6.2 および 7.2 に準じたレース用エンジンを搭載している。最高出力は 158kW (215PS) / 13,900rpm、最大トルクは 120Nm / 10,000rpm で、レブ・リミットは BMW S 1000 RR (14,200rpm) より向上の 14,500rpm に達している。さらにパフォーマンスを向上させるため、レース用 6 速クロスレシオ・ギヤボックスを採用し、減速比を最適化するとともに、シーンに応じて二次減速比を調整出来るよう、各種ピニオンとチェーン・スプロケットが同封されている。

レース仕様の電装システムを搭載

- 2D 社製ダッシュボードとデータロガーを搭載し、走行データの表示、保存、読み込みが可能である。
- イグニッション・カット制御の音で動作を判別するダイナミック・トラクション・コントロール (DTC) とエンジン・ブレーキ (EBR) は、ギヤ毎に 15 段階にプログラム可能である。ウィリー・コントロールもプログラム可能なものを採用しているため、ユーザーは好みや走行条件に合わせて細かくセットアップでき、車体の可能性を最大限に引き出すことが可能である。
- ピット・レーンの速度制限を遵守するためのピット・レーン・リミッターや、スタートをサポートするローンチ・コントロールが装備されている。

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。
BMW Motorrad に関するお問い合わせ：9:00-18:00 土日祝日休み
BMW Motorrad インターネット・ウェブサイト：<http://www.bmw-motorrad.jp>

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）