



新型 BMW M3 セダンおよび BMW M3 コンペティション セダン
新型 BMW M4 クーペおよび BMW M4 コンペティション クーペ

モデル・バリエーション：

BMW M3 セダン： 353kW[480PS]、加速性能[0 – 100km/h]：4.2 秒、
燃費（複合モード）：10.8 リッター/100km、CO₂排出量（複合モード）：248g/km

BMW M3 コンペティション セダン： 375kW[510PS]、加速性能[0 – 100km/h]：3.9
秒、燃費（複合モード）：10.2 リッター/100km、CO₂排出量（複合モード）：234g/km

BMW M4 クーペ： 353kW[480PS]、加速性能[0 – 100km/h]：4.2 秒、
燃費（複合モード）：10.8 リッター/100km、CO₂排出量（複合モード）：248g/km

BMW M4 コンペティション クーペ： 375kW[510PS]、加速性能[0 – 100km/h]：3.9
秒、燃費（複合モード）：10.2 リッター/100km、CO₂排出量（複合モード）：234g/km

パワートレイン 出力が異なる 2 つの直列 6 気筒エンジン、マニュアル・トランスミッション、8 速 M ステップ トロニック・トランスミッション、オプションの 4WD システム M xDrive	3
サスペンション M ならではの正確性、カスタマイズ性を最大化	11
デザイン 表情豊かでエモーショナル	17
装備品 モーター・スポーツの雰囲気を醸し出す コックピットと操作コンセプト	22
BMW M パフォーマンス・パーツ カスタムメイドの運動性能	30
新型 BMW M 1000 RR モーターサイクルの M モデル	32

燃費、CO₂排出量の数値は、規定の測定方式 VO (EU) 2007/715 (それぞれ有効な版) に従って測定されています。これらの値はドイツにおける基本装備の車両に対するもので、数値範囲はホイール/タイヤの種類および装着されたオプション装備品による差異を考慮したものであり、構成プロセス中に変化する場合があります。

数値は、新しい WLTP テスト・サイクルに基づく測定値を比較のため NEDC に換算したものです。これらの車両については、税その他の CO₂排出量が考慮される課金の評価に際して、ここに示した値とは異なる数値が該当することがあります (国別法規によって異なります)。

新車に関する公式の燃料消費率、CO₂排出量、電力消費に関するさらに詳細な情報は「新型乗用車の燃料消費率・CO₂排出量・電力消費率に関するガイドライン」 (Leitfaden über Kraftstoffverbrauch, die -Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen) に記載されています。この資料はすべての販売店、DAT (Deutschen Automobil Treuhand GmbH、所在地: Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Schornhausen、および <https://www.dat.de/co2/> で無料でご利用いただけます。

パワートレイン

出力が異なる 2 つの直列 6 気筒エンジン、マニュアル・トランスミッション、8 速 M ステップトロニック・トランスミッション、オプションの 4WD システム M xDrive

日常のドライビングで得られるモータースポーツ・フィーリングが、新たなラウンドに入りました。初代 BMW M3 がデビューしてから 35 年、BMW M GmbH はプレミアム・ミッドサイズ・セグメントに新世代の高性能スポーツ・モデルを導入します。新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペは、いずれも伝統的なスポーツ・スピリットと最先端技術を融合させ、日常のドライビングでの極めてダイナミックな駆けぬげる喜びを表現するモデルです。5 人乗りセダンと 4 人乗りクーペというモデルごとの独自のコンセプトに加え、最新のパワートレイン・テクノロジーを駆使してこれまで達成できなかったより個性的なセットアップの自由度も獲得しました。これら 2 つのモデルは、M ツインパワー・ターボ・テクノロジーによる高回転型直列 6 気筒エンジンで駆動され、2 種類の出力ステージを選択できます。またこのセグメントでは唯一、高性能スポーツ・カー向け 6 速マニュアル・トランスミッションが提供されています。さらに、ドライブロジック付き 8 速 M ステップトロニック・トランスミッションと、従来の後輪駆動に代わるオプションとしてインテリジェント四輪駆動システム M xDrive も用意されています。

競争ひしめく環境においてさえ類を見ない多彩なドライブトレイン・ポートフォリオによって、新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペには 3 つの独立した車両特性が与えられています。新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペに搭載される直列 6 気筒エンジンの発生する最高出力 353kW/480PS を 6 速マニュアル・トランスミッションを介してリヤ・ホイールに伝達し、極めて純粋なパフォーマンスを提供します。新型 BMW M3 コンペティション セダンおよび新型 BMW M4 コンペティション クーペには、出力 375kW/510PS を発生するパワフルな直列 6 気筒エンジンが搭載され、8 速 M ステップトロニック・トランスミッションが組み合わせられており、いずれも標準仕様では後輪を駆動します。2021 年夏に発売予定のこれら 2 つのコンペティション・モデルにはオプションで四輪駆動システム M xDrive も用意され、俊敏性を損なうことなくさらに一段上の走行安定性と卓越したトラクションを提供します。

これらスターティング・ラインナップにより、BMW M GmbH の新型高性能モデルは競争ひしめく環境の中での主導的ポジションをさらに強固にするでしょう。新型 BMW M3 セダンは、BMW ミュンヘン工場で製造されます。この本社工場では新型 BMW 3 シリーズ セダンも製造されます。新型 BMW M4 クーペは BMW ディンゴルフィン工

場で製造されます。ここではさらに、新型 BMW 4 シリーズ クーペ、BMW M5 に加え、BMW M8 の全モデル・バリエーションも生産されています。世界市場への導入は 2021 年 3 月から始まり、2021 年夏には四輪駆動のコンペティション・モデルが導入される予定です。

M ならではの卓越したパフォーマンスを発揮する高回転型直列 6 気筒エンジン

新型高性能モデルのパワートレインは、BMW の直列 6 気筒ガソリン・エンジンの中でも出力およびトルクに関して最高値をマークします。先代モデルと比べても、その進歩は目を見張るものがあります。コンペティション・モデルのパワー・ユニットは先代モデルよりも最高出力で 44 kW/60PS 上回り、最大トルクは 100Nm 上回っています。

新型の直列 6 気筒エンジンには、BMW M GmbH 製エンジン特有の高回転特性と最新世代の M ツインパワー・ターボ・テクノロジーが一体化されています。排気量 3 リッターのパワー・ユニットは 2 種類の出力ステージを用意しており、いずれも胸のすく出力特性と高回転特性を発揮し、これらを途切れることなく最大負荷域まで維持します。こうした特性がリニアに出力を増加させる比類ない出力特性を生み出し、BMW M モデルならではのパフォーマンスとして体験できます。この新型直列 6 気筒エンジンは、耐久レース用に新開発された BMW M4 GT3 の極めてパワフルな心臓部のベースにもなっています。

新型 BMW M3 セダンと新型 BMW M4 クーペに用意されているエンジン・バリエーションは、2,650~6,130rpm の幅広い回転域で最大トルク 550Nm を発揮します。353kW/480PS の最高出力は 6,250rpm のエンジン回転数で発生します。コンペティション・モデルのパワー・ユニットの出力特性も同様に高められており、幅広い負荷域で最大トルクを発揮します。コンペティション・モデルのエンジンは 2,750~5,500rpm の回転域でトルク 650Nm を提供し、375kW/510PS の最高出力を 6,250 rpm で発生させます。最高回転数は 7,200rpm です。

こうした出力特性によって極めて優れた加速性能を提供しており、その証拠は測定値に現れています。新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペの停止状態から車速 100km/h までの発進加速性能は、それぞれ 4.2 秒です。0 - 200km/h の加速に要する時間は 13.7 秒で、80-120 km/h の中間加速性能は 4.1 秒（4 速ギヤ）または 5.6 秒（5 速ギヤ）です。コンペティション・モデルの場合は、0-100km/h 加速が 3.9 秒で、0-200km/h 加速が 12.5 秒、80-120km/h 中間加速が 2.6 秒（4 速ギヤ）または 3.4 秒（5 速ギヤ）です。すべてのモデル・バリエーションで最高速度は 250km/h で電子制御されますが、オプションの M ドライバーズ・パッケージを組み合わせると最高速度は 290km/h になります。

モーター・スポーツ譲りの軽量構造とテクノロジー

エンジンの出力特性や効率性、サーキットへの適合性は、BMW M GmbH の長年にわ

たるモーター・スポーツでの経験に基づいて考案された構造手法や、最高のパフォーマンスを発揮するために開発された M 専用コンポーネントの採用によってもたらされます。クランクケースは、スリーブレス・クローズド・デッキ構造により極めて高い剛性が与えられています。これにより極めて高い燃焼圧力を達成でき、出力特性を最適化できます。ワイヤ・アーク溶射 (LDS) で生じるシリンダー摺動面の鉄皮膜は、摩擦損失を低減させるだけでなく軽量化にもつながります。また、極めて高いねじれ剛性を持つクランクシャフト・ドライブは、優れた出力特性と極めて大きなトルクを供給可能にしています。新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのパワー・ユニットには鍛造軽量クランクシャフトを採用しており、それによる回転質量の低減によってエンジンの高回転特性も改善されています。

この直列 6 気筒エンジンのシリンダー・ヘッドのコア部分は、3D プリントで製造されています。この製造プロセスが追加されたことで、従来の鋳造技術ではなし得なかった幾何学的形状を作り出すことに成功しました。また、この 3D プリント技術によってシリンダー・ヘッド・コアが軽量化されただけでなく、温度管理を最適化するクーラント・ダクト配置も可能になりました。

2 基のターボ・チャージャー、最適化されたインテーク・エア・ガイド、最高のパフォーマンスを求めて設計されたガソリン・ダイレクト・インジェクション

この極めてスポーティなエンジンの出力特性は、さらに特別仕様の M ツインパワー・ターボ・テクノロジーによって支援されています。このエンジンにはモノ・スクロール式のターボ・チャージャーが 2 基搭載されており、それぞれが 1 番~3 番シリンダーに、または 4 番~6 番シリンダーに圧縮した空気を送り込みます。低温回路を通じてエアが供給されるインダイレクト・インタークーラーと特殊なコンプレッサーが、ターボ・チャージャーの出力特性を最適化します。また、素早く閉じることができる電子制御式ウエスト・ゲートがターボ・チャージャーの胸のすくレスポンスを実現させ、その開口部の広さがエンジン近くに配置しているキャタライザーの効率性を最適化します。さらに、流量を最適化した設計により、インテーク・エア・ガイド内の圧力損失も軽減されます。

特に加速時や高回転域などエンジンに高い負荷がかかる際には、ガソリン・ダイレクト・インジェクションの品質がその効力を発揮します。最新仕様の高精度ダイレクト・インジェクション・システムは、最高 350bar の圧力で燃料を燃焼室に送り込みます。これにより噴射時間をさらに短縮することができ、効率的な混合気形成を実現します。さらに、燃料噴射の微粒化がクリーンな燃焼を促し、エンジンからの排出ガスを削減します。M ツインパワー・ターボ・テクノロジーには、さらに可変バルブ制御システムのバルブトロニックと無段階可変バルブ・タイミング・システムのダブル VANOS も組み合わされています。この直列 6 気筒エンジンの排気ガス特性は、ガソリン微粒フィルターを装備することで最適化されています。新型 BMW M3 セダンと新型 BMW M4 クーペの全バリエーションが、ユーロ 6d 排出ガス基準を満たしています。

サーキットを走るために設計された冷却システムとオイル供給システム

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペには、エンジンの高い出力やその構造、また技術的詳細に合わせて綿密に設定された特別仕立ての冷却システムが装備されています。この冷却システムは、短い距離を中心とした日常走行や市街地走行においても、またサーキットで使用する際の高出力運用においても、あらゆる場面で、すべてのドライブトレイン・コンポーネントに最適な作動温度を維持します。

冷却用のエアは、フロント・エンドに装着された大口径のインテークを通じて必要なときにいつでも確実に供給されます。このエアは、BMW キドニー・グリルの後部中央エリアでまず低温用ラジエターを抜け、高温用ラジエターに当たります。このエアはさらに下方へ向かい、水平配置されたエンジン・オイル・クーラーを通過します。コンペティション・モデルの場合、このエアはさらに独立式トランスミッション・オイル・クーラーを通り抜けます。低速走行などの際、冷却の必要性が高い場合には電動ファンでエアの流れを強化します。

インター・クーラーを流れる冷却液の流量は、低温回路内に設置された電動クーラント・ポンプによって最適な状態に維持されます。高温回路には、機械式ウォーター・ポンプとメイン・ラジエターに加えてホイール・ハウス内の側面に設置された別体式ラジエターも含まれています。これらすべてがエンジン・ブロックと2つのターボ・チャージャーに冷却液を供給します。追加された電子制御クーラント・ポンプにより、エンジン停止後の一定時間、引き続きターボ・チャージャーを冷却できるようにしています。

サーキットでのスポーティな走りを考慮して設計されたオイル供給システムのコンセプトにも、BMW M GmbH がモーター・スポーツで培ったノウハウが活かされています。重量を最適化したエンジン・オイル・パンは、2つに分割されたチャンバーと一体化されたサクション・チャンネルを備えています。追加のサクション・ステージにより、特性マップ制御式オイル・ポンプに、容量バッファとして働く2つの小さなオイル・サンプからの潤滑液を供給することが可能になりました。これにより、極端な前後方向加速度や横方向加速度が生じて、常に確実なオイル供給を保證します。

電子制御式フラップ装備のモデル専用エグゾースト・システムが発する感動的なエンジン・サウンド

この直列6気筒エンジンのハイ・パフォーマンス特性は、モデル専用エグゾースト・システムにより支えられています。最適なパイプの取り回しや大きな断面形状によりデュアル・パイプ・エグゾースト・システム内に生じる背圧を低減させ、特徴的なサウンドを発生させます。このエグゾースト・システムは大容量のサイレンサーに合流しており、排気ガスはそこからBMW Mならではのスタイルの4本出しテール・パイプを通して排出されます。リヤ・エプロンから覗くデュアル・テール・パイプは、新型BMW M3 セダンおよび新型BMW M4 クーペの場合はクローム、コンペティション・モデルはブラック・クロームになっています。

エグゾースト・システムは、高回転型エンジンの特性やリニアな立ち上がりを強調する極めて感動的なエンジン・サウンドを発生させ、それにより乗員に迫力あるフィードバックを提供します。電子制御で調整される無段階可変式フラップは、エンジン音の騒々しく感じる周波数帯域を抑えて快適性を向上させます。さらに、エンジン・モードを切り替えることでキャビン内に届くエンジン音も変化させることができます。センター・コンソールの該当するボタンでSPORT (スポーツ)・モードかSPORT+ (スポーツ・プラス)・モードを選択すると、パワートレインのダイナミクスの高まりに合わせてエグゾースト・ノートの音色や音の強さが正確に同調されます。どちらのモードでも、ドライバーがセンター・コンソールのMサウンド・コントロール・ボタンを押すとエンジン音量を下げるすることができます。

セグメントで唯一の6速マニュアル・トランスミッション

BMW M3 セダンとBMW M4 クーペのエンジンとトランスミッションの組み合わせにより、クラシックなパフォーマンスも体験できます。新型高性能モデルの競合環境には、6速マニュアル・トランスミッションを提供しているモデルは他にありません。伝統的に、マニュアル・トランスミッションはドライバーとクルマとの密接な対話を可能にします。正確に設定されたショート・シフト・ストロークによって、そのときどきの走行状態に適したギヤを選択する際の操作快適性と正確性を向上させています。極めてスポーティな走行状態では、シフト・アシスタントが快適性と走行安定性をサポートします。

コーナー手前でのブレーキングの際、シフト・アシスタントはシフト回転数コントロールによってシフト・ダウン後にスリップ (ホイール・ロック) を引き起こさないようにするためのシステムです。シフト・アシスタントはiDriveメニューで作動解除できます。

6速マニュアル・トランスミッションのギヤ比の幅およびギヤ・レシオは、エンジンの

出力特性に完璧に合わせてあります。これにより最適なシフト回転数に調整し、最大の運動性能を確保することで極めてスポーティな加速を実現できます。さらに、先代モデルのマニュアル・トランスミッションと比べてベル・ハウジングも新設計となり、この極めて高性能な新型エンジンの要件に合わせて調整され、軽量化することができました。こうした総重量の軽減も、このマニュアル・トランスミッションのもう1つの特徴です。全コンポーネントを合計すると、コンペティション・モデルの8速Mステップトロニック・トランスミッションよりも約25kg軽くなっています。

コンペティション・モデルに標準装備：ドライブロジック付き8速Mステップトロニック・トランスミッション

コンペティション・モデルに搭載される極めてパワフルな直列6気筒エンジンのパワーは、標準装備のドライブロジック付き8速Mステップトロニック・トランスミッションを経て伝達されます。新型BMW M3 コンペティション セダンおよび新型BMW M4 コンペティション クーペのために特別に開発されたこのオートマチック・トランスミッションは、エンジン特性に精密に合わせたギヤ比の組み合わせと極めてスポーティなギヤ・シフトを特徴としています。ギヤ比の幅を大きく取り、エンジン低回転域での経済的な走行に貢献すると同時に、低速域からでも素早く駆動力を高めることができます。またトルク・コンバーターを技術的に改善して回転ムラを抑制し、極めてダイレクトなレスポンスを可能にしています。このトランスミッションのコンバーター・ロック・アップ・クラッチは、すでに発進直後から100パーセントの締結状態になります。

このMステップトロニック・トランスミッションでは、フル・オートマチック・ギヤ・シフトおよびシーケンシャル・マニュアル・シフトによるギヤ・チェンジが可能です。そのために、新設計のギヤ・セレクター・スイッチの他にステアリング・ホイールにパドル・スイッチが標準装備されています。ドライバーは、左右いずれかのパドル・スイッチを操作することでオートマチック・モードから自発的に、または一時的にマニュアル・モードへ切り替えることができます。マニュアル・モードで定速走行から急加速する際は、一気にロー・ギヤまで飛ばしてシフト・ダウンすることができます。その場合、ドライバーはアクセル・ペダルをフル・スロットル位置まで踏み込むと同時に左側のパドル・スイッチを引きます。マニュアル・モードで加速する際は、エンジンがレブ・リミットに達しても強制シフト・アップは行われません。オートマチック・モードでは、ダウンシフト時にエンジン回転数を自動調整することで、スポーツ走行を意識したコーナーへのブレーキング時にドライバーをアシストします。このスロットル・ブリッピング機能により、スポーティな走行時の好ましくないエンジン・ドラッグ・トルクが軽減されます。

ギヤ・セレクター・スイッチに統合されたドライブロジック・ボタンでは、トランスミッションのシフト特性を変更できます。オートマチック・モードでもマニュアル・モードでも、明らかに異なる3つのセットアップから選択できます。ドライバーは快適

性重視、スポーツ走行用のセットアップの他、サーキット走行に最適なシフト特性を使用することもできます。

BMW M3 セダンおよび BMW M4 クーペに初設定された四輪駆動システム M xDrive がトラクションとパフォーマンスを最適化

2021 年夏以降、BMW M3 および BMW M4 モデルに初めて、従来の後輪駆動に代わる選択肢として高性能スポーツ・カー用に開発された 4WD システムを提供する予定です。4 つのホイールすべてに駆動力を供給することで、エンジンの卓越したパワーを最も効果的なスタイルで運動性能へと変換できる新たな可能性が用意されたのです。モデル専用開発の四輪駆動システム M xDrive（エム・エクストドライブ）は、極めて素早くかつ正確に作動する新しい制御システムを採用しており、必要に応じてフロント・ホイールとリヤ・ホイールの駆動トルクを可変配分できます。その結果得られるドライビング・エクスペリエンスは、驚異的な俊敏性に加え、極めてダイナミックな走行状況でも驚くほど正確なハンドリングを提供します。さらに、駆動力の可変配分により最適化されたトラクションが、発進加速性能を大幅に向上させます。M ならではの後輪駆動を意識したシステム設計により、スポーティなコーナリングでもかつてないレベルの安定性と運動性能を実現します。

M xDrive システムには、駆動トルクをホイールに伝達するモデル専用のプロペラ・シャフトとアウトプット・シャフト、ならびにファイナル・ドライブのアクティブ M ディファレンシャルが組み合わされます。フロント・ホイールとリヤ・ホイール間の駆動トルクは、必要に応じてトランスファー・ケース内の電子制御多板クラッチが無段階に可変配分し、左右のリヤ・ホイール間の駆動トルクはアクティブ M ディファレンシャルが同様に振り分けます。これにより、スポーツ走行の際や左右のホイール間で路面グリップの異なる場面において、トラクション、俊敏性、安定性を大幅に向上させることができます。M xDrive とアクティブ M ディファレンシャルは、ダイナミック・スタビリティ・コントロール（DSC）とネットワークで結ばれており、そのときどきの走行状態に合わせて 2 つのシステム間の協調を綿密に調整します。走行状況の変化にいち早く対応するため、トランスファー・ケースにはさらにホイール・スリップ・コントロール機能が統合されています。これにより、フロント・アクスルとリヤ・アクスル間のわずかな回転数差は、セントラル・コントロール・ユニットにフィードバックすることなく、迅速かつ直接的に補整されます。

通常の走行状態であれば、システムはすべての駆動力をリヤ・ホイールに送ります。リヤ・ホイールが駆動力を路面に伝達しきれなくなったとき、初めてフロント・ホイールに駆動力が供給されます。この特別なセットアップにより、この四輪駆動システムは BMW M モデルの伝統的な特徴である駆けぬける喜びを実現します。さらに、ドライバーはセットアップ・メニューから必要に応じて駆動力配分を設定することもできます。初期設定である 4WD（四輪駆動）モードの場合、後輪駆動を重視した駆動力伝達によって優れたトラクションと精密にコントロール可能なハンドリング特性が得

られます。4WD Sport (4WD スポーツ) モードでは俊敏性がさらに高まり、リヤ・ホイールへ送られる駆動トルクの割合はさらに大きくなります。このモードではコントロール・ドリフトも可能であり、M ならではのリニアな横方向加速度 (横 G) の上昇によって、コントロールが容易な状態を維持します。サーキットで最大の運動性能を発揮させるため、4WD Sport モードはオプション設定されているパフォーマンス・タイヤのグリップ特性に精密に合わせられています。DSC をオフにすると、2WD (後輪駆動) モードが使用できます。このモードでは駆動トルクをリヤ・ホイールにのみ伝達するため、経験豊富なドライバーであれば、スタビリティ・コントロール・システムの介入に邪魔されることなく純粋な後輪駆動の走りを愉しめます。

サスペンション

Mならではの正確性、カスタマイズ性を最大化

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペの性能属性が先代モデルに比べて大幅に改善されたのは、BMW M GmbH のモーター・スポーツの経験や知識を注いで生み出された総合パッケージの賜物です。この総合パッケージにはエンジンおよびパワートレインのその他の要素のアップグレードに加え、剛性と空力特性を最適化したボディや、モデル専用に構成・セットアップされたサスペンション・システムも含まれます。そのための最適なベースとなるのがセダンとクーペの車両コンセプトです。ロング・ホイールベースとワイド・トレッド、低重心、ほぼ 50 : 50 の調和のとれた前後軸荷重配分など、運動性能を徹底的に追求する 2 台の高性能スポーツ・カーのキャラクターにとっても理想的な条件を提供しています。

ボディとシャーシとの接続部にモデル専用の処置を施して、ねじり剛性を高めています。シャーシ・コンポーネントのキネマティクス（運動学的構造）やエラストキネマティクス（弾性運動学的構造）も、運動性能、俊敏性、ハンドリングの正確性といった BMW M モデルならではの特性を確保すべく設計されています。高い運動性能とバランスのとれた日常の使い勝手の良さを理想的に組み合わせるため、フランス南部のミラマーにある BMW グループ・プルービング・グラウンド、スウェーデンのアリエプローグにあるウィンター・テスト・センター、ニュルブルクリンクの北コースやその他のサーキットで集中的なテスト・ドライブが実施されました。また、開発に当たっては、モーター・スポーツで得られた貴重な知識も直接注ぎ込まれています。この公道走行可能な新型高性能モデルのセットアップは、新型 BMW M4 GT3 のテスト・プログラムの一部として同時進行で行われました。新型 BMW M4 クーペをベースに開発されたこの競技車両は、2022 年シーズン以降、耐久レースおよびスプリント・レースに参戦する予定です。

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペには、電子制御式ショック・アブソーバーを備えたアダプティブ M サスペンションが標準装備されます。また、高性能スポーツ・カーで初めて、M 専用仕様のインテグレートッド・ブレーキング・システムが装備され、これによりドライバーは、ブレーキ・レスポンスおよびペダル操作フィーリングに関する 2 つの特性マップを選べるようになりました。新機能の M トラクション・コントロールも、スポーツ・ドライビングのカスタマイズ性に貢献しています。

これにより、新しくダイナミック・スタビリティ・コントロール (DSC) に統合されたトラクション・コントロール・システムを、ドライバーの個人的な好みや必要性に応じて 10 段階に調整できるようになりました。

極めて剛性の高いボディ構造と M 専用強化ストラット

運動性能を強化する目的で互いに正確に調整された包括的パッケージにより、ボディの前後方向の剛性およびねじり剛性が改善されました。そのために、車両前部では特別にストラット・ドームを相互接続させ、さらにフロント・エンドとバルク・ヘッドも相互接続させています。垂直方向に配置された強化ストラットがエンジン・ルームの補強エレメントとフロント・アクスル・キャリアを接続し、さらにそのサポート・ベース部は A ピラー下部の専用の接続部によって強化されています。また、M 専用仕様のアルミニウム製フロント・アクスル・キャリアも、シル・ストラットを組み込んだ一体型アルミニウム製シア・パネルで強化されています。車両中央部および後部には、クロス・バー、ラゲッジ・コンパートメント補強材、ボディに固定された特製リヤ・アクスル・キャリアなどのモデル専用アンダー・フロア・ストラットを使用しています。

M 専用仕様のダブル・ジョイント・スプリング・ストラット式フロント・アクスルには、新開発のボール・ジョイント付きアルミニウム製コントロール・アーム、新設計のマウントを備えたアルミニウム製プルストラット、特製スプリング・ストラット・クランプで固定された鍛造ピボット・ベアリング、軽量構造で極めて剛性の高いホイール・ベアリングを採用しています。特別仕立てのアクスル・キネマティクス、極めて大きなキャスター角およびキング・ピン傾斜角、低いロール・センターによって、M ならではのスタイルで高い運動性能と日常走行や長距離走行にも適したバランスのとれた快適性を実現しています。5 リンク式リヤ・アクスルも、モデル専用設計のコンポーネントの採用によって、高性能スポーツ・カーに必要な極めて高い運動性能を実現します。新開発のハブ・キャリアとコントロール・アームは、極めてスポーティな状況下でも正確なハンドリングを保証します。

これらに加え、先代モデルよりも明らかに広くなったフロント・トレッドやワイド・タイヤ、モデル専用のホイール・キャンバーの採用によって、サイド・フォースの伝達を最適化しています。全体として、新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペで体験できる M フィーリングは、あらゆるステアリング操作に対する正確なレスポンス、限界域に達するまでニュートラルなセルフステア特性、横方向加速度の全域にわたりリニアに上昇するサイド・フォースによって特徴づけられ、極めてスポーティな状況でも最大限の走行安定性を確保します。

可変ステアリング・レシオの M サーボトロニック・ステアリング

車両前部のねじり剛性が高いため、ステアリング操作に対するレスポンスは極めて素早く正確です。M xDrive 搭載車の場合、M 専用フロント・アクスル・キネマティクスもまたステアリングに及ぼす駆動系の影響を大幅に低減させています。新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのすべてのモデル・バリエーションに、M サーボトロニック・ステアリングが装備されています。このシステムには車速感応式パワー・ステアリングと可変ステアリング・レシオの機能が一体化されています。これによりこの M 専用仕様の電気機械式ラック & ピニオン・ステアリングは、あらゆる走行状況において適切なステアリング・トルクを提供します。ステアリングの正確性とステアリング・ホイールの動きを繊細に伝達することでスポーティなコーナリングをサポートし、その一方で低速走行における快適な操車および駐車を可能にしています。

ステアリングの操作角度に応じて変化するステアリング・ギヤ・レシオが優れた直進安定性とクイックな回頭性、コーナリング時の高い進路精度を提供します。ホイールの舵角がすでに十分大きく旋回した位置に達するとステアリング・ラックの歯山の間隔が狭まり、その後のステアリング操作量は小さくなります。ワインディング・ロードではこれによってステアリング操作が容易になり、駐車時や発進時のステアリング操作に要する力が大幅に軽減されます。ドライバーは、M セットアップ・メニューで 2 種類のステアリング特性マップから選択できます。COMFORT (コンフォート) モードは、スムーズな操舵フィーリングや正確なフィードバックに重点を置いています。SPORT モードは、ステアリングのフィードバックと操作に必要な力が明らかに大きくなり、スポーティな走行状況での最大限の正確性を保証します。

電子制御ダンパー付きアダプティブ M サスペンション

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのすべてのモデル・バリエーションに標準装備されているアダプティブ M サスペンションの電子制御式ダンパーは、あらゆる走行状況において路面との接触やトラクションを最適化します。このシステムのコントロール・ユニットは、センサーを使ってボディの動き、路面の状態、ステアリングの動きを常時モニターしています。各ホイールの減衰力は、ソレノイド・バルブの働きにより、数ミリ秒以内で適切な強さに無段階調整されます。つまり、ボディの最適な支持および強化された接続部に加え、ホイールからの振動を大幅に抑制することで、長距離快適性が向上しています。

ダンパーの基本特性は、M セットアップ・メニューで調整することができます。その場合、それぞれ独自の特性マップから成る 3 つのモードから選択できます。日常走行および長距離走行に最適な COMFORT モードでは、路面の起伏を穏やかに吸収します。より硬めのダンパー・セットアップとなる SPORT モードは、ニュルブルクリンク北コースでの集中的なテスト走行でセットアップを行いました。SPORT PLUS (スポーツ・プラス) モードは、路面状態の良いサーキットで最大限のパフォーマンスを発揮できるように減衰力を調整し、結果として極大の前後方向加速度および横方向加速度がかかる極めてスポーティな走りをサポートします。

インテグレートッド・ブレーキング・システムにペダル・フィール特性マップを2種類用意

最新世代の高性能モデル用に新開発された M コンパウンド・ブレーキ・システムは、最適化された制動能力と正確なコントロールができる優れた操作性を特徴としています。また、ブレーキ・ペダルの操作感覚（ペダル・フィール）とブレーキ・レスポンスに関して個別に選択可能な2つの特性マップを備えています。標準装備されるブレーキ・システムは、フロントが直径 380mm のブレーキ・ディスクと 6 ピストン固定キャリパーを、またリヤには 370mm のディスクとシングル・ピストン・フローティング・キャリパーを備えています。標準装備のブレーキ・キャリパーはブルー・メタリックで、ブラックまたはレッドがオプションとなり、いずれも M のロゴがあしらわれます。また、耐フェード性、安定性、熱耐性に優れ、極めて高い耐摩耗性を持ち、より強力な制動力を発揮する M カーボン・セラミック・ブレーキ・システムもオプション設定されています。その場合、ブレーキ・キャリパーはゴールド・メタリックで塗装され、フロントには直径 400mm、リヤには直径 380mm のディスクが装備されます。

2つのバリエーションに共通する特徴は、インテグレートッド・ブレーキング・システムだという点です。この革新的テクノロジーにより、ブレーキ操作、ブレーキ・ブースター、ブレーキ制御の各機能が1つのモジュールにコンパクトにまとめられました。ブレーキング時に必要なブレーキ圧は、電動アクチュエーターにより生成されます。この原理によりブレーキ圧を発生させる際の応答性が向上し、さらにダイナミック・スタビリティ・コントロールの介入がより素早くかつ精密に行われます。このインテグレートッド・ブレーキング・システムは、制動能力をドライバーの要求に極めて正確に適合させ、濡れた路面や著しく大きな横方向加速度、あるいはブレーキ温度の上昇といった現象の影響を一切受けることなくドライバーに適切なフィードバックを返します。これにより、あらゆる状況においてドライバーに卓越したペダル・フィールを提供します。

さらに、この M モデル専用仕様のインテグレートッド・ブレーキング・システムでは、ペダル・フィールに関する2つの特性マップを利用することができます。COMFORT モードと SPORT モードでは、車両の減速度とドライバーが感じるペダル操作力の比率がそれぞれ異なります。これによりドライバーがブレーキングする際、快適性を重視したフィードバックか、あるいは極めてダイレクトで瞬時のフィードバックか、いずれかを選択できます。そのための特性マップの選択は、M セットアップ・メニューで行います。

リヤ・アクスル用がひと回り大きくなった M アロイ・ホイール

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペ、ならびに後輪駆動のコンペティション・モデルには、新設計の鍛造 M アロイ・ホイール（フロント・アクスル用 18 インチ、リヤ・アクスル用 19 インチ）が標準装備されています。組み合わせられるタイヤのサイズは、フロントが 275/40 ZR18、リヤが 285/35 ZR19 です。四輪駆動システム M xDrive 搭載のコンペティション・モデルには、鍛造 M アロイ・ホイール（フロント用 19 インチ、リヤ用 20 インチにフロント・タイヤ 275/35 ZR19、リヤ・タイヤ 285/30 ZR20 を装着）が標準装備されます。表面をポリッシュ仕上げされたホイールが、このアロイ・ホイールのサイズ感を強調しています。このサイズのホイール／タイヤの組み合わせは、後輪駆動モデルにもオプションで提供されます。その他、サーキット走行用に特別にデザインされたハイパフォーマンス・タイヤも用意されています。

リヤ・アクスルにより大きなホイールとタイヤを装着することで、極めて大きなサイド・フォースをより効率よく伝達でき、各モデルの極めて高い運動性能をさらに引き出すことができます。その真価は、とりわけモーター・スポーツに触発された数々の革新的テクノロジーを搭載した先代の高性能スポーツ・カーの特別モデル BMW M4 GTS および BMW M4 CS で実証済みです。

M ダイナミック・モードおよび 10 ステージ・トラクション・コントロール付き DSC

インテグレートッド・ブレーキング・システムの採用により、新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのダイナミック・スタビリティ・コントロール (DSC) の機能がさらに向上しました。このシステムのセントラル・モジュールにはブレーキ・コントロール機能も組み込まれているので、ブレーキ・コントロールの介入はよりダイナミックに、より正確に実行されます。アンチロック・ブレーキ・システム (ABS) や、極めてスポーティに走行する際に最大限の正確性を提供すべく M モデル特有のセットアップが施されたコーナリング・ブレーキ・コントロール (CBC) の他、オーバーステアやアンダーステアを回避するスタビリティ・コントロール、オートマチック・ディファレンシャル・ブレーキ (ADB-X)、ブレーキ・アシスタント、ドライ・ブレーキング、発進アシスト等の機能も、このインテグレートッド・ブレーキング・システムによってサポートされます。コンペティション・モデルの場合、これにオートマチック・ホールドの機能が加わります。

この新設計のコントロール・システムは、エンジン出力に対して行う安定化のための介入制御もさらに正確に行います。駆動輪のスリップ制限機能を統合したことで、濡れた路面や積雪または氷結した路面、あるいは摩擦係数が均一でない路面での加速をより繊細に制御できるようになりました。スリップ・コントロールの機能は、ダイナミック・スタビリティ・コントロール (DSC) のコントロール・ユニットからエンジン・コントロール・ユニットに移りました。これにより、出力制御は従来よりも最大 10 倍高い周波数で行われます。そのため、こうした状況下で過回転や過剰トルクとなって推進力として使われないエンジン出力を抑えるための制御介入を事前に回避することができます。その結果、荒れた路面での加速プロセスは、極めて調和のとれた状

態で自信をもって行えるようになります。ダイナミック・スタビリティ・コントロールもアクティブ M ディファレンシャルとネットワークで結ばれており、さらに M xDrive 搭載車の場合は四輪駆動システムも接続されるため、ブレーキ・システムとエンジン出力への安定化介入は極端な状況でしか必要ありません。

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのドライバーは、基本設定の代わりにセンター・コンソールのボタンで M ダイナミック・モードを作動させることができます。このモードではより大きなホイール・スリップを許容することになるため、スポーティなコーナリングでのコントロール・ドリフトを含め、極めてスポーティな走りが可能になります。このボタンで DSC をオフにすることもできます。

また、オプションの M ドライブ・プロフェッショナルと組み合わせることで、新機能の M トラクション・コントロールも使用できます。新型 BMW M3 セダンと新型 BMW M4 クーペに初めて提供されたこのトラクション・コントロールでは、ホイール・スリップ・リミッターの制御介入の限界値をドライバーが個別に設定することが可能になりました。この場合、iDrive 操作システムの該当するメニューには 10 段階の選択肢があり、それぞれの段階ごとに正確に駆動輪の許容スリップ量が定義されています。トラクション・コントロールにおけるこの新しい設定オプションにより、ドライバーは、走行状況、路面状態、個人の好みに応じて、モーター・スポーツのパフォーマンスと走行安定性とのバランスを最適に調整できます。例えばサーキット走行をする場合、物理的限界の領域に向けて慎重にアプローチしながら制御介入レベルを徐々に下げることで、ダイナミックなコーナリング時に制御可能なドリフト走行を行うための完璧なセットアップを選択できます。

デザイン

表情豊かでエモーショナル

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペの外観には、モーター・スポーツに触発されたキャラクターが忠実に反映されています。そのエクステリア・デザインは、このプレミアム・ミッドサイズ・セグメントの BMW M モデルのベースとなる BMW 3 シリーズ セダンや BMW 4 シリーズ クーペの旧モデル世代と比較しても明らかに異なっています。表情豊かでエモーショナルな美しさを放つ外観は、競合ひしめく環境の中において、卓越したパフォーマンスを示す明確なシグナルとなります。

力強くはっきりしたサーフェス・デザインと空力的に最適化されたラインが、新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのスポーティなポテンシャルを一目で明らかにします。現代的なスタイリングの中に、性能スポーツ・カーにとって必要な機能を一貫して追及した M 特有のデザインの特徴が調和しています。「デザインは機能重視を貫いており、純粹で、妥協なく一切の無駄を取り除いています。」BMW グループ・デザインの責任者エイドリアン・ファン・ホーイドンクはこのように述べ、さらに「それと同時に、各モデルのキャラクターを存分に味わうことができます。」とコメントしています。

エクスクルーシブなエクステリア・カラー、大径 M アロイ・ホイール、オプションの M カーボン・エクステリア・パッケージが、スポーティなキャラクターをひととき表情豊かに際立たせます。人間工学的に最適化されたデザインとモダンでプレミアムな雰囲気は、新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのインテリアにも魅力的なオーラを与えています。ドライバー・オリエンテッドなコクピットは、M 専用アクセントによってモーター・スポーツの雰囲気をさらに高めます。

どちらの BMW M モデルも、モデル専用の外形寸法によって高性能スポーツ・カーとして最適なプロポーションが与えられています。これら 2 つのモデルは、先代モデルに比べて全長がそれぞれ 122mm 伸びて 4,794mm となり、ホイール・ベースは 45mm 増加して 2,857mm に拡大されています。さらに新型 BMW M3 セダンは全幅が 26mm 増えて 1,903mm になり、全高は 1,433mm となっています。新型 BMW 3 シリーズ セダンと比較すると、全長が 85mm、全幅が 75mm 大きく、全高は 2mm 低くなっています。

新型 BMW M4 クーペの全幅は、先代モデルと比べて 17mm 増えて 1,887mm になり、全高は 5mm 増の 1,393mm となりました。さらに、新型 BMW 4 シリーズ クーペと比べると全長が 24mm、全幅が 40mm、全高が 10mm 拡大しています。

M専用キドニー・グリル、張り出したサイド・シル、標準装備のカーボン・ルーフを備えた個性的な外観

BMW Mモデルの外観は、どこから見てもすぐにわかるほど個性的です。フロント・エンドのデザインは、特に新型BMW M3セダンは極めて鮮明に差別化されています。新型BMW M4クーペと同様、かなり下まで垂直方向に延びた大きなBMWキドニー・グリルは、その背後に搭載されているエンジンに大量の冷却用エアが必要であることを印象的に示しています。このBMWキドニー・グリルはフレームレスのオール・ブラック仕様です。どちらのモデルも水平に配置されるM特有のダブル・バーにモデル・バッジが配されています。キドニー・グリルの左右には、ドライブトレインとブレーキ・システムの冷却を最適化するため大きなインテークが追加されています。この開口部は2分割されており、それぞれ内側がブレーキ・エア・ダクト、外側が別体式ラジエーター用となっており、標準装備のハニカム・パターン・グリルで覆われています。フロント・エプロンの外縁には空力的に効果的なエアロ・フリックを組み込んだエア・カーテン用の垂直インテークが配され、車幅の広さを強調しています。

フロント・エプロンとエンジン・フードに描かれたすべてのラインは、BMWキドニー・グリルに向かっていきます。極めてスリムなヘッドライトの輪郭にも、同じことが言えます。新型BMW M3セダンおよび新型BMW M4クーペには、デイ・ランニング・ライト用のU字型ライト・ガイドを備えたフルLEDヘッドライトが標準装備されています。オプション装備としてBMWセレクトティブ・ビーム（幻惑防止ハイ・ビーム・アシスタント）機能付きBMWレーザー・ライト装備のアダプティブLEDヘッドライトが用意されています。これらはヘッドライト・ユニットの上縁に取り付けられたブルーのインレイで識別できます。その機能範囲にはコーナリング・ライトとアダプティブ・ヘッドライトが含まれ、これは市街地走行および高速道路走行のために最適化された可変式路面照射機能を備えています。車速が60km/hを超えると、BMWレーザー・ライトがハイビームの照射距離を最大550mにまで広げ、道路に沿ってダイナミックに追従します。その他のオプションとして、上縁部にダーク・カラーのインレイを備えたBMW Individualライト・シャドー・ラインも用意されています。

新型BMW M4クーペのエレガントなシルエットは、新型BMW M3セダンのパワフルな造形の側面と同様に数少ないラインで構成され、Mならではのディテールが組み合わされています。印象的なホイール・ハウスの他にも、際立ったデザインで目を引くのが大きく張り出したサイド・シルです。これらは、同じく外側へ突出するフロント・エプロンやリヤ・エプロンのアタッチメントと共に、車両を囲む帯状のハイグロス・ブラックで統一されています。モーター・スポーツに触発され、すでに初代BMW M3にも採用されていたこのボディ・エレメントは、ボディ下周りのダウンフォースを高め、フロント・スポイラー・リップ、エア・カーテン用エアロ・フリック、ストラット・カバーなどの空力バランスを最適化する数々のディテールを効果的に補完します。

特徴的なサイド・スカートは、軽快で路面に吸い付くような M モデルの印象をさらに強調します。

M モデル特有のデザインとして、両モデルのフロント・フェンダーとリヤ・ホイール・ハウスはとりわけワイドになっています。これにより、魅力あふれるコーナリング性能に貢献するワイドなトレッドと大径ホイールのためのスペースを確保しています。特徴的な M のギルは、フロント・サイド・パネルのサーフェス・デザインに調和良く組み込まれています。同じく特徴的な M 専用ドア・ミラーの形状も空力的に最適化されました。これらは標準仕様ではボディ同色に、コンペティション・モデルではハイグロス・ブラックで塗装されています。

新型 BMW M3 セダンと新型 BMW M4 クーペには、どちらもカーボン・ファイバー強化プラスチック (CFRP) 製ルーフが標準装備されています。この極めて軽いハイテク素材を使用することで車両重心を下げ、その結果双方共に俊敏性が高まっています。カーボン・ルーフ上を前後に走る 2 つのフィン、中央部に切込みのあるリヤ・スポイラー (ボディ同色か、コンペティション・モデルはハイグロス・ブラック仕上げ) と同様に気流を最適化します。すべてのモデル・バリエーションでブラック仕様となるリヤ・ディフューザーは、特徴的な各 2 本のエグゾースト・テール・パイプ (それぞれ口径 100mm) を取り囲んでいます。コンペティション・モデルにはブラック・クローム仕様のテール・パイプが標準装備されており、その他のモデル・バリエーションの場合、この仕様はオプションとなります。ルーフ上のエア・ガイド・エレメントの延長線上に正確に配置された印象的なディフューザーのフィンと、リヤ・エプロンとの境目に配されたハイグロス・ブラックのサラウンドが、迫力ある外観を締めくくります。L 字型テールライトを装備し、スリムでスタイリッシュなスモーク・カラーのカバーで覆われたリヤ・コンビネーション・ライトは側方まで回り込むようなデザインで、2 台の高性能スポーツ・カーの幅の広さをさらに強調します。すべてのライトには、LED 技術を標準装備しています。また、リヤ・エプロン外縁部に垂直配置されたリフレクターの形状は、フロントのエア・カーテンのデザインが反映されています。

エクスクルーシブなボディ・カラー、オプションの M カーボン・エクステリア・パッケージ

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのエクステリア・カラーは、新たにサン・パウロ・イエロー・ノン・メタリック、トロント・レッド・メタリック、そしてマン・グリーン・メタリックというエクスクルーシブなカラーが用意され、印象的なエクステリア・デザインをさらに強調します。これに加え、アルピン・ホワイト・ノン・メタリック、ブラック・サファイア・メタリック、スカイスクレーパー・グレー・メタリック、ブルックリン・グレー・メタリック、ポルティマオ・ブルー・メタリックなどのバリエーションを用意しています。市場導入時に用意される BMW Individual 塗装にはマット仕上げのフローズン・バリエーションが含まれており、これ

によりさらなる多様性と極めて表情豊かなアクセントが加味されます。新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペには、さらに拡張装備オプションとして BMW Individual ハイグロス・シャドー・ライン・エクステンデッドが用意され、その場合はドア・ミラー、リヤ・スポイラー、テール・パイプが高級感あるダーク・カラーで仕上げられます。コンペティション・モデルでも同様に、要望に応じてボディ同色のドア・ミラーとリヤ・スポイラー、ならびにクローム仕上げのテール・パイプを装備することができます。

この新型高性能モデルのための各モデル専用 M カーボン・エクステリア・パッケージも、オプションで入手可能です。極めて高品質に仕上げられ、重量が最適化されたコンポーネントは外見的にも両モデルのモーター・スポーツ・キャラクターを一段と強めます。この M カーボン・エクステリア・パッケージには、それぞれ新たに独自の形状にデザインされたワイドなフロント・エア・インテークおよびリヤ・ディフューザー用のインレイならびに CFRP 製ドア・ミラー・キャップとリヤ・スポイラーが含まれます。

インテリア：M フィーリングを強く感じさせる人間工学に基づく完璧なデザイン

新型 BMW 3 シリーズおよび新型 BMW 4 シリーズ クーペに導入されている最新のインテリア・デザイン言語は、これら 2 つの高性能モデルに極めてスポーティな特徴を与えています。明確に構成されたサーフェスと、人間工学に基づき完璧にデザインされたコックピットでは、すべての集中力をドライビング・エクスペリエンスのために向けることができます。M 特有のスタイルとして、M レザー・ステアリング・ホイールに装備された赤色の M ボタンとセンター・コンソールの赤色のスタート/ストップ・ボタンがあります。新デザインのドライブロジック・スイッチ付きセレクター・レバーのレザー表面には M のロゴが型押しされ、M GmbH カラーのステッチが施されています。またこのセレクター・レバーには、肉抜き加工された部分に目を惹くウォーターフォール・ライトが組み込まれています。

アンソラジット・カラーの BMW Individual ルーフ・ライナーと標準装備のハイグロス・ブラックのインテリア・トリムが、ピュア・スポーツ・カーのムードを演出しています。オプションでアルミニウム・テトラゴン仕様も用意されています。同じくオプションで入手可能なハイグロス・カーボン・ファイバー・インテリア・トリムを選択すると、M レザー・ステアリング・ホイールのインサートやコンペティション・モデルの場合はパドル・スイッチもカーボン仕様になります。さらにこのカーボン製パドル・スイッチは、スポーティな形状の専用デザインになっています。極めてエクスクルーシブなオプションである BMW Individual のインテリア・トリムには、ピアノ・フィニッシュ・ブラック、ハイグロス・アルミニウム・ウィーブ、ならびにシルバー・エフェクト・オープンポア・ファイン・ウッド付きファインライン・ブラックが用意されています。

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペには、新開発の M スポーツ・シートとエクステンデッド・ファイン・グレイン・メリノ・レザーも標準装備されています。これは、オプションのフル・レザー仕様のファイン・グレイン・メリノ・レザーと同様に、ブラックにアンソラジットのアクセント、シルバーストーン／ブラックにアンソラジットのアクセント、キャラミ・オレンジ／ブラックにブラックのアクセント、ヤス・マリーナ・ブルー／ブラックにイエローのアクセントというカラー・コンビネーションで入手できます。また、フィヨルド・レッド／ブラック仕様、タルトゥフォ仕様、またはアイボリー・ホワイト仕様の BMW Individual エクステンデッド・メリノ・レザー・トリムおよび BMW Individual フル・レザー・トリムが用意されています。M スポーツ・シートには、特徴的なサイド・ボルスター、一体型ヘッドレスト、照明付きモデル・バッジを装備しています。オプションのベンチレーション・シートの効果を高める M 専用のファイン・パーフォレーション仕様や、選択した仕様に応じて追加されるシート・センターのコントラスト・カラーもまた、エクスクルーシブなスポーツ性を演出するアクセントとなっています。

新型 BMW M4 クーペの後部座席には、シングル・シート・キャラクターを強調するシートが2つ装備されています。新型 BMW M3 セダンの3人掛けの後部座席では、外側のシートが同様の特徴的な輪郭を有しており、中央セクションは視覚的なコントラストとなっています。

装備品

モーター・スポーツの雰囲気を醸し出す コクピットと操作コンセプト

BMW の M モデルを伝統的に際立たせてきた中心的な構成要素に、魅了するパフォーマンスと日常の足として制約なく使える能力があります。新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペの車両コンセプトは、利用可能なスペースや走行快適性、装備品に関して、現代のプレミアム・ミッドサイズ・セグメントに求められるすべての要件を満たしています。これにより、市街地走行でもロング・ドライブでも、紛れもない M フィーリングを一切の妥協なしに堪能することができます。この最新世代のモデルで一層強化されたスポーツ性能は、ドライバー・アシスタント・システムやコネクティビティ（ネットワーク接続性）の分野における革新的なテクノロジーによって補完されています。数々の新しい標準装備品やオプション装備品の採用により、モーター・スポーツの雰囲気は勿論のこと、快適性や機能性についても新たなレベルに到達しています。新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペには、フルデジタル・ディスプレイ・ネットワークを備えた BMW ライブ・コクピット・プロフェッショナル、クラウド・ベースのナビゲーション・システム BMW マップス、さらに BMW インテリジェント・パーソナル・アシスタントが標準装備されています。

日常における長距離適合性や卓越した運動性能に喜びを感じたり、クローズド・コース（サーキットなど）で使用するスポーツ・ギヤに情熱を注いだり、この新型 BMW M モデルが解き放つ感情の幅はこれまでになく広がっています。M スポーツ・シート、マルチ・ファンクション・スイッチ付き M レザー・ステアリング・ホイール、メーター・パネルの M 専用ディスプレイ表示、人間工学に基づいて最適化されたすべての操作エレメントの配置などによって、どのような場面においても道路上で起こる出来事を緻密にコントロールして、圧倒的にスポーティな駆けぬげる喜びを味わうための最適な前提条件を提供します。さらに最新世代の M 専用操作システムが、個人の好みやあらゆる走行状況に合わせてこの高性能スポーツ・カーを細部にわたってセットアップできる新たな可能性を提供します。また、極めてスポーティなサーキット走行のために、新しいオプションとして M ドライブ・プロフェッショナルも加わりました。その革新的な機能により、迫力あるパフォーマンスの体験を保証します。

モータースポーツ・フィーリングを楽しむのに最適な M カーボン・バケット・シート

標準装備の M スポーツ・シートは、電動でさまざまな調節が可能です。またメモリー機能によって、ステアリング・ホイールを操るための最適なポジションを記憶させる

ことができます。運転席および助手席にはシート・ヒーターも標準装備されており、今回初めて、BMW M3 セダンと BMW M4 クーペにオプションでベンチレーション・シートが用意されました。さらに、BMW M GmbH カラーのストライプが織り込まれた M シート ベルトも装備されています。

オプション・プログラムの中で特に注目すべき装備品が、運転席および助手席用に初めて設定された M カーボン・バケット・シートです。このシートは新しい構造体のデザインを採用しており、モーター・スポーツでの機能性と軽量構造、長距離走行での快適性、そして上質な加工品質が組み合わされています。この新開発のシートには、一体型ヘッドレストと照明付きモデル・バッジが装備されています。シート座面とバックレストの構造部材に CFRP を使用し、サイド・ボルスター周りとはヘッドレスト下に開口部を設けたことにより、標準装備の M スポーツ・シートに比べて 9.6kg 軽量化されています。サーキット走行をする際、ドライバーのみならず、必要に応じて同乗者もヘルメットを装着する必要があることを考慮して、M カーボン・バケット・シートのヘッドレストは取り外すことができます。さらに、モーター・スポーツ指向の構造により、オプションのマルチ・ポイント・シートベルトを使用することもできます。バケット・シートの特徴を強く打ち出し、シート座面およびバックレストのサイド・ボルスター表面に採用したアルカンターラが、スポーティなコーナリングで最適なホールド感を提供します。シートの高さと傾きならびに前後位置、バックレストの幅と角度は電動で調節できます。また運転席にはメモリー機能があります。このシートは、標準装備の M スポーツ・シートよりもさらに深くシート・ポジションを調整可能です。さらに、新型 BMW M4 クーペには後席乗員用シート・ヒーターおよびイージー・エントリー機能も装備され、快適性がさらに向上しています。

M ドライブ・プロフェッショナル：サーキットでの最大のパフォーマンス

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペの操作システムにも、迫力あるドライビング・エクスペリエンスに貢献する多くの新規事項があります。今回初めて提供される M ドライブ・プロフェッショナルは、サーキットでの使用に特化して考案されました。この新しいオプションは、理想的なラインや完璧なラップ・タイムを追求する上でドライバーに常に新たな進歩をもたらします。例えば iDrive メニューで M ドリフト・アナライザーを作動させると、適度なオーバーステアや適切に管理されたカウンターステアを行って極めてダイナミックにコーナリングするドライバーの力量を記録することができます。その際、記録される項目は、最新のドリフト走行の持続時間、走行ライン、ドリフト角度です。コントロール・ディスプレイには、1 つ星から 5 つ星までのスコアで評価が表示され、さらにアクセル・コントロールによる方向変換で最も成功した際の記録と比較されます。グラフィック表示される一覧図には、さらにドリフト走行をした回数、ドリフト走行の距離など、スポーツ・パフォーマンスを示すその他のパラメータも表示されます。

Mドライブ・プロフェッショナルのさらなる機能として、同じく iDrive メニューから起動する M ラップ・タイマーがあります。包括的なレース・プロセスの分析機能により、ラップ・タイムの記録に留まらず、すでに走行中から多くの最新情報が提供され、それらはメーター・パネルと BMW ヘッドアップ・ディスプレイに表示されます。ドライバーには、現在のラップ・タイムの他に、現在走行中のコース上で完走したファステスト・ラップと比べてどれだけ速いか／遅いかの情報も常時表示されます。コントロール・ディスプレイには、これまでの周回数、総走行距離、現在のスティント（連続走行）時間も表示されます。さらにドライバーは、アップル社の iPhone にインストールした BMW M ラップタイマー・アプリを使って、サーキットで記録されたデータを詳細に分析したり、選択した情報をコミュニティで共有したりすることもできます。

呼び出すことができるデータは、走行したサーキットを俯瞰するマップ・ビューやラップ・タイムの比較、さらに車速やエンジン回転数、アクセル・ペダル位置などに関する車載センサーのデータや前後方向および横方向の加速度を示すグラフィックなどです。

ドライブトレインおよびシャシー設定をさらにカスタマイズ – セットアップ・ボタンによるダイレクト・アクセス

ドライブトレインおよびサスペンション・システムの設定をカスタマイズできる M 専用の操作エレメントは、以前からドライバーと BMW M モデルとの濃厚な対話をさらに深めることに役立ってきました。新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペでは、それぞれの走行状況や個人の好みに合わせて車両のセットアップを正確に調整する機能がさらに拡張されています。先代モデルと同様に、ドライバーはエンジン、サスペンション、ステアリングのさまざまな設定を、それぞれ個別に有効にすることができます。さらに今回から、必要に応じてブレーキ・システムも設定可能になっています。また、オプションの M ドライブ・プロフェッショナルと組み合わせると、新機能の M トラクション・コントロールも使用できます。オプションで、マニュアル・トランスミッション搭載モデルのシフト・アシスタントも有効／無効にすることができます。四輪駆動のコンペティション・モデルには、ドライバーがフロント・ホイールとリヤ・ホイール間の駆動力配分を制御できる機能も備えています。

センター・コンソールの新しいセットアップ・ボタン (SETUP) を使えば、ドライブトレインおよびシャシーの 7 つのパラメータの設定を直接呼び出すことができます。SETUP ボタンを押すと、コントロール・ディスプレイに SETUP メニューが呼び出され、現在使用中の車両設定がリスト表示されます。画面にタッチするか、または iDrive コントローラーを使ってドライバーは 1 回の操作でエンジン特性、ダンパー特性マップ、ステアリング特性マップ、ブレーキに対して希望するモードを有効にしたり、モデル・バリエーションと車両装備に応じて、シフト・アシスタント、M xDrive、トラクション・コントロールを有効にしたりすることができます。

エンジン特性については、EFFICIENT（エフィシエント）、SPORT、SPORT PLUS の各モードを設定することができ、サスペンションの COMFORT、SPORT、SPORT PLUS の各設定に応じて、電子制御ダンパーの3つの特性マップを呼び出すことができます。M 専用の電気機械式ステアリングと新しいブレーキ・システムについては、それぞれ COMFORT と SPORT の特性マップから選択できます。シフト・アシスタントは SETUP メニューで作動解除することができ、M トラクション・コントロールはトラクション・コントロール・システムを 10 段階で調整できます。四輪駆動のコンペティション・モデルの場合は、M xDrive システムのために 4WD、4WD SPORT、また純粋な後輪駆動用の 2WD という 3 つの設定が使用可能です。

M セットアップでカスタマイズした 2 つのバリエーションは、エンジン・サウンド、ダイナミック・スタビリティ・コントロール、オート・スタート・ストップの機能の他、コンペティション・モデルではさらに 8 速 M ステップトローニック・トランスミッションのシフト特性に関する設定と共に、恒久的にメモリーすることができます。それぞれの車両全体の設定は、ステアリング・ホイールの 2 つの M ボタンのいずれかを押すといつでも呼び出せます。

ひと押しで純粋な駆けぬける喜びを：M モード・ボタン

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのセンター・コンソールの操作パネルには、M モード・ボタン（M MODE）が標準装備されています。このボタンを使ってドライバー・アシスタント・システムの動作やメーター・パネルやヘッドアップ・ディスプレイの表示をそのときの走行状況に応じて切り換え、M ならではのドライビング・エクスペリエンスを演出することができます。このボタンで ROAD（ロード）と SPORT の設定が選択でき、M ドライブ・プロフェッショナルと組み合わせると、さらに TRACK（トラック）モードを作動させることもできます。

基本設定の ROAD では、標準装備およびオプション装備されるすべてのドライバー・アシスタント・システムがすべてオンになります。M モード・ボタンを 1 回押すと SPORT の設定が呼び出されます。この場合、ドライバー個々の行った設定に応じてドライバー・アシスタント・システムがオンになり、制限速度や追越し禁止などの警告だけが表示されます。このモードでは、前車接近警告および衝突回避・被害軽減ブレーキ以外のブレーキング・システムおよびステアリング・システムへの介入はすべて中断されます。

SPORT モードではメーター・パネルとヘッドアップ・ディスプレイに M ビューが表示され、ドライバーにはスポーティな走行に関連する情報だけが提供されます。このモードでメーター・パネルには、M 専用のタコメーターとシフト・ライト、ならびにデジタルの速度表示と選択中のギヤが表示されます。メーター・パネルの右側と左側には、クーラント温度、ブースト圧、タイヤの状態、前後方向および横方向の加速度など、希望に応じて各種情報を表示できます。ヘッドアップ・ディスプレイには、エ

エンジン回転数、シフト・ライト、車速、選択中のギヤの他、ナビゲーションの指示、車間距離情報の警告、さらにスピード・リミット・インフォ・システムが検知した制限速度や追越し禁止の情報のみが表示されます。もう一度 M MODE ボタンを押すかアシスタント・システムをオンにすると、基本設定の ROAD に戻ります。

M MODE ボタンを長押しすると、サーキット走行専用設計された TRACK モードが起動します。このモードは M ドライブ・プロフェッショナルとの組み合わせで利用可能で、起動するには、さらに iDrive コントローラーを操作して承認する必要があります。このモードでは、ドライバー・アシスタント・システムの快適性と安全性に関するすべての機能が無効になります。さらにドライバーが前方の路面により集中できるようにするため、コントロール・ディスプレイもオフになります。TRACK モードではさらにメーター・パネルおよびヘッドアップ・ディスプレイに M ビューが表示されますが、道路標識検知および航続距離の情報は表示されなくなります。M MODE ボタンをもう一度押すと、TRACK モードは解除され、ROAD モードに戻ります。

ドライバー・アシスタント・システム：快適性と安全性をカスタマイズ

先代モデルと新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペを比べると最新のドライバー・アシスタント・システムの選択肢が大幅に増え、長距離走行の快適性も適度に改善され、見通しの悪い交通状況での安全性も最適化されています。両モデルには、フロント/リヤのセンサー付きパーク・ディスタンス・コントロール、ブレーキ機能付きクルーズ・コントロール、ブレーキ介入制御付きフロント・コリジョン・ウォーニング（前面衝突警告機能）、ステアリング・アシストによる走行車線維持機能付きレーン・ディパーチャー・ウォーニング（車線逸脱警告）システム、運転注意力モニター、スピード・リミット・インフォが含まれます。

オプションのドライビング・アシストには、レーン・チェンジ・ウォーニング、リヤ・クロス・トラフィック・ウォーニング、リヤ・コリジョン・プレвенション（後車追突防止）が加わります。さらなるオプションとしてドライビング・アシスト・プロフェッショナルが用意されており、これには新機能のアクティブ・ナビゲーション・ガイド付きステアリング&レーン・コントロール・アシスタントが含まれます。この新しいシステムは、ナビゲーション・データを使って車線変更の必要性を検知します。これに加え、新しいレスキュー・レーン・アシスタント（緊急車両用車線アシスタント）は、高速道路で渋滞しているとき、自動で走行中の車線から適切な路肩に車両を誘導する機能です。同じくオプションで入手可能なパーキング・アシストの機能範囲には、リバース・アシストが含まれます。パーキング・アシスト・プラスには、さらにサラウンド・ビュー機能やリモート 3D ビュー機能もあります。

オプションの BMW ヘッドアップ・ディスプレイは、関連する情報をフロント・ウィンドウに投影することでドライバーの視界に直接情報を伝えるため、運転に集中できます。この最新世代のシステムは、画像投影面積が 70 パーセント拡大され、マルチカ

ラーのタコメーター、シフト・ライト、M ビューなどの M 専用ビューを表示できます。同じくオプションで入手可能な BMW ドライブ・レコーダーは、ドライバー・アシスタント・システムのカメラを利用して、車両周辺のビデオ・シーケンスを最大 40 秒間録画します。これにより、例えば一見に値する走行シーンを記録して共有することができます。

BMW ライブ・コクピット・プロフェッショナル：M 専用の表示内容やグラフィックが盛り込まれたフル・デジタル・ディスプレイ・ネットワーク

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペに標準装備されている BMW ライブ・コクピット・プロフェッショナルは、ステアリング・ホイールの向こう側の画面サイズ 12.3 インチの高解像度インストルメント・クラスターと、10.25 インチのコントロール・ディスプレイを組み合わせたフル・デジタル式ディスプレイ・ネットワークです。表示内容をカスタマイズすることができ、フル・デジタル式メーター・パネル・ディスプレイには、ナビゲーション・マップ表示、ドライバー・アシスタント・システムのステータス表示、または 3D サラウンド・ビューのためのエリアがあり、作動中のアシスタント・システムで利用できる交通状況やハンドリング・オプションをグラフィック表示します。ドライバーはコントロール・ディスプレイを指で触れるか、使い慣れた iDrive コントローラーを使うか、あるいはステアリング・ホイールのマルチ・ファンクション・スイッチや音声入力か、またはオプションの BMW ジェスチャー・コントロールを使って操作することができ、直感的でマルチモーダルな対話が行えます。

さらにドライバーと乗員は、BMW オペレーティング・システム 7 が提供する機能のメリットも享受できます。例えば、新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペには、BMW インテリジェント・パーソナル・アシスタントが装備されています。音声入力（「Hey BMW」）で作動するこのデジタル・コンパニオンは、リモート・ソフトウェア・アップグレードによってシームレスにアップデートが行われるため、ドライバーが車両機能を操作したり、常に新しい機能を追加することを支援します。

スマートフォンの統合を最適化した BMW マップス

その他に、BMW ライブ・コクピット・プロフェッショナルには、マルチメディア・システムおよびナビゲーション・システム、データ転送用 USB ポートが 2 個、WiFi インターフェース、4G LTE 接続可能な車載式 SIM カードが含まれています。この SIM カードにより、例えば BMW テレサービスやインテリジェント・エマージェンシー・コールの他、ハザード・ウォーニング機能を含むリアルタイム交通情報、リモート・サービス、コンシェルジュ・サービスなど、多くのデジタル・サービスが利用可能になります。また、ワイヤレス充電に対応するスマートフォンのためのワイヤレス充電機

能付きテレフォニーも標準装備されます。

クラウド・ベースのナビゲーション・システムである BMW マップスは、とりわけスピーディで正確なルート／到着時刻の計算、短いインターバルで更新されるリアルタイム交通情報、任意の単語を入力して目的地を検索できるフリー・テキスト入力などの機能を提供します。その他、最適化されたスマートフォンの統合機能も標準装備されています。また、Apple CarPlay に加えて Android Auto も車載の操作システムを通じて利用可能になりました。リモート・ソフトウェア・アップグレード機能により、車両機能の改善や追加のデジタル・サービスを無線通信で読み込むことができます。

快適性およびパーソナライズに関する各種オプション

先代モデルに比べて大幅に拡張された標準装備と魅力的なオプション装備品により、ひとりひとりの走行快適性や長距離快適性も改善されました。新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペには、温度および風量を運転席、助手席、後席で独立して設定できる 3 ゾーン・オートマチック・エア・コンディショナーが標準装備されています。また、アンビエント・ライトを含む LED ルーム・ライトも標準装備されており、iDrive メニューで照明の配光、明るさ、色調を設定できます。

10 基のスピーカーと出力 205W のアンプを備える HiFi スピーカー・システムも標準装備され、ハイ・レベルのサウンドを楽しむことができます。オプションで用意されている 16 基のスピーカーと出力 464W のデジタル 7 チャンネル・アンプを備えた Harman Kardon サラウンド・サウンド・システムでは、さらに上質なオーディオを堪能できます。もう 1 つ別のオプションに BMW ディスプレイ・キーがあります。このキーには車両の燃料残量やサービス関連の情報を表示することができ、さらにリモート・サービスへのアクセスにも利用できます。

軽量化された新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのボディには、カーボン・ファイバー強化プラスチック (CFRP) 製ルーフが標準装備されています。希望に応じて、どちらのモデルにも、スライド／チルト・ガラス・ルーフを組み込んだスチール製ルーフを追加料金なしで装備できます。先代モデルと比べて電動スライド／チルト・ルーフのガラス面の全長が 100mm (BMW M3 セダン) または 24mm (BMW M4 クーペ) 延長されました。

M レース・トラック・パッケージ：軽量化され、パフォーマンスが向上

一方、新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペに初めて採用される M レース・トラック・パッケージは、適切な軽量化を実現します。このパッケージには、M カーボン・セラミック・ブレーキ・システムおよび重量を最適化した軽量 M アロイ・ホイール（希望によりセミ・スリック・タイヤを装着可能）の他、運転席および助手

席用 M カーボン・バケット・シート、ハイグロス・カーボン・ファイバー仕様のインテリア・トリムが含まれています。

よりパフォーマンス指向のオプションとして M ドライバーズ・パッケージがあり、これを装備すると新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペの最高速度は 290km/h にアップします。この他、M ドライブ・プロフェッショナルの全機能ならびに BMW ヘッドアップ・ディスプレイも装備されています。M レース・トラック・パッケージでは、標準仕様に比べてトータル約 25kg の軽量化を実現します。

BMW M パフォーマンス・パーツ

カスタムメイドの運動性能

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペのすべてのモデル・バリエーションの特徴は、他の追従を許さないスポーティさです。パフォーマンス特性と表情豊かな外観をカスタマイズするために、これまでになく多彩なドライブ・ポートフォリオや装備プログラムが提供されています。市場導入と同時に提供されるモデル専用仕様の BMW M パフォーマンス・パーツは、これら新型高性能スポーツ・カーの迫力あるドライビング・エクスペリエンスやダイナミックなオーラをドライバーの個性に合わせてカスタマイズする選択肢を広げます。BMW 純正アクセサリ・プログラムに用意されている後付け用オプション装備品は、この高性能モデルのダイナミックな走行特性をさらに最適化し、インテリアおよびエクステリアの特徴的な外観を一層際立たせます。BMW M GmbH のモーター・スポーツのノウハウを駆使して開発されたこれらの製品は、上質なデザインと素材、第一級の品質を特徴としています。

新型 BMW M3 セダンおよび新型 BMW M4 クーペの市場導入時に提供される BMW M パフォーマンス・パーツ：

- CFRP 製 M パフォーマンス・キドニー・グリル
- CFRP 製 M パフォーマンス・エアロ・フリック（左右）
- CFRP 製 M パフォーマンス・ギル（左右）
- CFRP 製 M パフォーマンス・ドア・ミラー・キャップ（左右）
- CFRP 製 M パフォーマンス・サイド・スカート・アタッチメント（左右）
- CFRP 製 M パフォーマンス・リヤ・ウィング
- CFRP 製 M パフォーマンス・リヤ・スポイラー
- CFRP 製 M パフォーマンス・リヤ・ディフューザー
- CFRP 製 M パフォーマンス・リヤ・エプロン・アタッチメント（左右）
- M パフォーマンス・カーボン・セラミック・ブレーキ
- CFRP 製 M パフォーマンス・フィラー・キャップ
- 20 インチ／21 インチ M パフォーマンス鍛造ホイール、クロス・スポーク 1000

M、フロズン・ゴールド、サマー・コンプリート・ホイール・セット

- 20 インチ/21 インチ M パフォーマンス鍛造ホイール、クロス・スポーク 1000 M、ジェット・ブラック・マット、サマー・コンプリート・ホイール・セット
- 19 インチ/20 インチ M パフォーマンス鍛造ホイール、Y スポーク 963 M、フロズン・ガンメタル・グレー、サマー・コンプリート・ホイール・セット
- 19 インチ M パフォーマンス軽合金ホイール、ダブル・スポーク 829 M、ジェット・ブラック・マット、ウィンター・コンプリート・ホイール・セット
- M パフォーマンス・タイヤ・バッグ
- M パフォーマンス・ステアリング・ホイール
- CFRP/アルカンターラ製 M パフォーマンス・ステアリング・ホイール・カバー
- CFRP/レザー製 M パフォーマンス・ステアリング・ホイール・カバー
- CFRP 製 M パフォーマンス・シフトパドル
- CFRP/アルカンターラ製 M パフォーマンス・インテリア・トリム
- M パフォーマンス・ドア・シル・プレート
- M パフォーマンス・フロア・マット
- LED ドア・プロジェクター用 M パフォーマンス・ロゴ
- アルカンターラ/CFRP 製 M パフォーマンス・キー・ケースアルカンターラ/カーボン

新型 BMW M 1000 RR

モーターサイクルの M モデル

新型 BMW M3 セダン、新型 BMW M4 クーペおよびそれぞれのコンペティション・モデルのワールド・プレミアと並行して、BMW Motorrad で初めての M モデルが公式発表されました。新型 BMW M 1000 RR は、サーキットや公道で究極のパフォーマンスを体験するための生粋のモータースポーツ・テクノロジーを提供します。スーパー・スポーツ・モデル BMW S 1000 RR をベースに開発されたこの新型モデルは、ドライブトレイン、サスペンション、デザインに至る多くのディテールに手を加え、モーター・スポーツでの豊富なノウハウを結集して完成させたコンプリート・パッケージを装備しています。最高出力 156kW/212PS、DIN 空車重量 (満タン、走行可能状態) 192kg、そしてサスペンション・システムおよび空力特性の向上を目標に据えた新型 BMW M 1000 RR には、これまで高性能スポーツ・カーとして定評ある M モデルのフィーリングをモーターサイクルで初めて体験できるようにするためのあらゆる前提条件が備わっています。

BMW Motorrad で初めて導入される M モデルの車両コンセプトとテクノロジーはサーキット譲りであり、これまで達成し得なかったパフォーマンス・レベルに最適化されました。このモデルには、スーパーバイク世界選手権シリーズで成功を収めてきたレースマシン BMW S 1000 RR の経験も活かされています。これにより新型 BMW M 1000 RR は、これまで道路交通法の認可を受けた BMW Motorrad のモデルの中でも、最強かつ最速のモデルとなりました。運動性能、俊敏性、正確性、そして制約のない日常の使い勝手を M ならではのスタイルで融合させた新型 BMW M 1000 RR は、田舎道でもその魅力的なキャラクターを発揮することができます。BMW Motorrad のカスタマー・スポーツ・コンセプトの一環として、FIM のレギュレーションに則り、このモデルはスーパーストック・クラスおよびスーパーバイク世界選手権のホモロゲーションを取得しています。

BMW M GmbH ではすでに 2018 年末以降、モデル専用の BMW M オプション装備品や BMW M パフォーマンス・パーツなどで、モーターサイクルの紛れもない外観とスポーティな走行性能をさらに向上させる機会を提供していました。新型 BMW M 1000 RR は、特にモーター・スポーツを好むターゲット・グループのための BMW Motorrad 製品ラインナップの拡大に向けた次のステップとして生まれました。この BMW Motorrad 初の M モデルは特に凝縮されたフォルムで、性能、独自性、個性を求める顧客の要求に応えます。

4 気筒直列エンジンをモーター・スポーツ用に徹底して最適化

新型 BMW M 1000 RR の卓越したパフォーマンス特性の実現に必要なパワーを生み出

すのは、水冷式並列4気筒エンジンです。ベースとなるBMW S 1000 RRのエンジンに大幅な改良を加え、本格的なモーター・スポーツ仕様になっています。特に、新しいマーレ製2リング鍛造ピストン、燃焼室の改善、13.5:1まで高められた圧縮比、長くて軽いパンクル製チタン・コンロッド、スリムで軽いロッカー・アーム、ポート形状を一新し完全機械加工された吸気ポート、カムシャフトとインテーク・マニフォールドの最適化などにより、サーキット走行で特に重要な6,000rpmから最高回転数である15,100rpm（ベース・エンジンより500rpm増）の回転域で、一層パワフルなパフォーマンスを発揮します。

BMW S 1000 RRのエンジンと比べてこの4気筒エンジンは、最高出力が4kW/5PS増えて156kW[212PS]/14,500rpmを、また最大トルク113Nm/11,000rpmを発生します。これにより新型BMW M 1000 RRは、0-100km/hまでを3.1秒で加速し、最高速度は306km/hに達しています。また、新型BMW M 1000 RRのさらなるハイライトとして、約3.7kg軽くなったモデル専用チタン製エグゾースト・システムがあります。

モデル専用シャーシ・デザイン、Mカーボン・ホイールに加え、モーターサイクルに初採用のMブレーキ・システム

シャーシ構造の心臓部は、BMW S 1000 RRのアルミニウム製ブリッジ・フレームです。これには、最適化された倒立フォーク、ブルーのスプリングとフル・フローター・プロ・キネマティック機構を備える改良型セントラル・スプリング・ストラットが組み合わされます。このモデルのシャーシは、サーキットでの使用を前提にデザインされていますが、新型BMW M 1000 RRの正確な走行特性は、カントリー・ロードでも際立つパフォーマンスを発揮します。

新型BMW M 1000 RRのもうひとつのハイテク・コンポーネントが、Mカーボン・ホイールです。さらに、BMW Motorradに初めてMブレーキ・システムが採用されました。このシステムは、スーパーバイク世界選手権に参戦するBMW Motorradワークス・マシンのレース仕様のブレーキで得られた経験を注いで開発され、極めて優れた耐フェード性とコントロールのしやすさを提供します。さらに、6軸センサー・クラスターを備えたDTCウィリー機能付きの新世代ダイナミック・トラクション・コントロール（DTC）、レスポンスを最適化する2つの調節式スロットル・グリップ特性マップ、3ステージ調節式エンジン・ブレーキ機能、シフト・アシスト・プロ、ローンチ・コントロール、ピット・レーン・リミッターなどの機能も、卓越したパフォーマンスと走行特性のカスタマイズに貢献します。

Mウィングレットでダウンフォースを増大

目標を定めて空力特性を最適化した結果、特に加速時の路面への密着性やコーナリング時の走行安定性が改善されました。これに必要な空力特性、つまりダウンフォース

を生み出すのがフロント・フェアリングに取り付けられた新型 M ウィングレットです。これは無塗装の CFRP 製で、サーキットでの集中的なテスト走行と BMW グループの風洞施設の両者を駆使して開発されました。やや高くなった M ウィングレット前面を補正するため、新型 BMW M 1000 RR には、ライダーのヘルメット周りの気流を最適化するモデル専用ウインド・シールドも装備されています。

新型 BMW M 1000 RR は、外観的にはライトホワイト・ノンメタリック塗装に、ライト・ブルー、ダーク・ブルー、レッドの M モータースポーツ・カラーを非対象配置したモデル専用の組み合わせでモーター・スポーツの遺伝子を強調しています。その他の特別なデザインの特徴として、グラナイト・グレーのエンジン・カバーならびにブラック塗装のタンク・キャップがあります。

モータースポーツ・フィーリングと個性的な美しさを追求したオプション：M コンペティション・パッケージ

新型 BMW M 1000 RR のモータースポーツ・フィーリングと個性的な美しさをさらに追及するため、四輪の BMW M モデルと同様、二輪車初の M モデルでも緻密にセットアップされた工場出荷オプションを装備することができます。新型スーパーバイクのためにデザインされた M コンペティション・パッケージには、シルバーで陽極酸化処理され、約 220 グラムの軽量化を達成したスイング・アームと、超軽量ハイテク素材 CFRP 製のフロント・ホイールおよびリヤ・ホイール（ドライブ・スプロケットを含む）用保護カバー、チェーン・ガード、サイド・パネル、タンク・カバーを備えた M カーボン・パッケージが含まれます。

さらに、フライス加工および陽極酸化処理を施した高強度アルミニウム製ブレーキ・レバーおよびクラッチ・レバー、ライダー・フットレスト、ブレーキ・レバー・ガード、エンジン・プロテクターを含む M 切削加工部品パッケージも加わります。新型 BMW M 1000 RR の M コンペティション・パッケージの装備範囲には、さらに新たに DLC コーティングされた M エンデュランス・チェーン、テールランプ・カバー付きピリオン・パッケージも含まれています。