



2026年1月14日

## 新たな時代の幕開け：電気自動車のBMW M ノイエ・クラッセが比類なき高性能基準を確立

**BMW M がブランド DNA をノイエ・クラッセのモジュラー・システムへ継承**

**BMW M eDrive が4つの電動モーターを提供**

**統合型 BMW M ダイナミック・パフォーマンス・コントロール**

**充電容量を増加させた性能を最適化させた高電圧バッテリー**

**卓越した公道およびサーキットでの走行性能**

### ミュンヘン

BMW M の高性能車両が、まもなく電気自動車として「究極のドライビング・マシン」体験を提供する。2027年より、BMW M ノイエ・クラッセは高性能車両セグメントに新たな時代を切り拓き、BMW M のモットーである「レーストラックで生まれ、公道のために作られた。情熱的なコミュニティーの核。」を、完全電動パワートレインで初めて具現化する。「BMW M ノイエ・クラッセのモデルは、高性能車両セグメントにおける新たな基準を確立するでしょう。ノイエ・クラッセのモジュラー・システムの新たな技術により、BMW M のドライビング体験を新たな次元へと引き上げ、日常使用においても卓越した、レーストラック対応のドライビング・ダイナミクスで魅了します。」と、BMW M GmbH 代表取締役社長フランシス・ファン・ミールは語っている。

BMW M ノイエ・クラッセは、高性能ブランドのDNAを真正性をもって体现し、独特のBMW M ドライビング・エクスペリエンスを進化させる。完全電動駆動システムは、ブランドのダイナミクスを再定義し、ドライビング・プレジャーとレーストラック性能をこれまでにない形で融合させます。800ボルト技術による長距離走行・超急速充電、高効率エネルギー回生により、BMW M ノイエ・クラッセは日常のあらゆる場面で頼れる相棒となる。新開発のアーキテクチャーと中央制御式個別ホイール駆動は、ドライビング・ダイナミクスの新次元を切り拓き、次世代BMW M モデルの走行安全性をさらに高める。

### 革新的な BMW M eDrive コンセプトと完全統合型 M ダイナミック・パフォーマンス・コントロール

BMW M ノイエ・クラッセはゼロから開発されました。新アーキテクチャーの中核をなすのは、ノイエ・クラッセのBMW Gen6 テクノロジーに基づくBMW M eDriveです。各車輪は電動モーターで駆動されます。「ハート・オブ・ジョイ」である「BMW M ダイナミック・パフォーマンス・コントロール」専用の制御ソフトウェアと組み合わせることで、高性能車両における走行ダイナミクスと安全性の新たな可能性を開拓し、限界まで最大回生と最適トラクションを実現し、よりダイレクトなレスポンスを可能とする。

BMW M ノイエ・クラッセの電気自動車では、前輪と後輪にそれぞれ1基ずつ配置された電動駆動ユニット（各車輪に1基の電動モーターを搭載）が、BMW M に期待される走行性能を実現する。4基の電動モーターがそれぞれ1つの車輪を駆動するこのコンセプトは、後輪駆動と四輪駆動の利点をすべて兼ね備えつつ、公道やサーキットでの走行ダイナミクスを向上させます。さらに、前輪駆動は完全に切り離すことが可能です。

その結果、BMW M が誇るダイナミックな走行特性を持つ後輪駆動を実現し、効率性と航続距離を向上させている。例えば、長距離高速道路走行時などがその例です。様々なプリセット走行モード、エミュレートされたギア・シフト、そしてノイエ・クラッセにふさわしい独自のサウンド・スケープにより、最高のBMW M ドライビング体験と高い操縦性を確保しています。これらは、BMW M が完全電動のBMW M ノイエ・クラッセに情熱を吹き込む数多くの例の一部に過ぎません。

BMW M eDrive の電動駆動ユニットは高い出力密度を特徴とし、BMW M がこれまでに採用した中で最も強力な駆動システムである。両駆動ユニットにおいて、電動モーターは並列に配置され、各モーターが各車輪のギア・ボックスに直接動力を供給する。駆動ユニットには電動モーター制御用インバーターとオイル供給システムも統合されている。この統合システムにより、各車輪ごとのトルクと出力を制御可能である。これにより最適なトラクション、電気油圧式ブレーキ・システムと電動モーター間の連続的なトルク配分、そしてブレーキ・エネルギー回生効率の最大化を実現している。その結果、BMW M の量産車においてこれまで達成できなかった性能レベルがもたらされる。

### **高性能な高電圧バッテリーが、ピーク性能と高速充電を実現。**

容量 100kWh を超える高電圧バッテリーは、BMW M eDrive システムに電力を供給するとともに、高性能車両の要求に応えるよう特別に最適化されている。公道とサーキットの両方での使用に耐える互換性が重視されている。出発点はセル化学の最適化であり、現在は性能を最大化する「パワー重視設計」アプローチを採用している。冷却システムとエネルギー・マスターは、より高い電流に対応するよう最適化され、これを支えている。その結果、BMW M ノイエ・クラッセに搭載された改良型高電圧バッテリーは、BMW ノイエ・クラッセと比較してさらに高いピーク出力と充電電力を実現している。加えて、BMW M ノイエ・クラッセは Gen6 および全ての BMW ノイエ・クラッセ・モデルの中で最高の回生制動値を誇っている。高電圧蓄電装置ハウジングは車両の構造部品としても機能し、フロント・アクスルとリア・アクスルに接続されている。これにより車両全体の剛性が高まり、ドライビング・ダイナミクスも向上している。

走行ダイナミクスにおける大幅な向上は、ノイエ・クラッセのシンプルで未来志向、かつ将来対応可能な中央制御・電子アーキテクチャーによっても支えられている。これは機能の重複を排除したシステム階層に従っている。全てのBMW ノイエ・クラッセ・モデルと同様に、「スーパーブレイン」と呼ばれる 4 台の高性能コンピューターが、走行ダイナミクス、自動運転、インフォテインメント、基本機能および快適機能の計算能力を統合している。データ交換の高速化による総合性能の向上に加え、BMW M ノイエ・クラッセはソフトウェア更新・アップグレードの迅速化も実現している。

### **革新的な軽量設計と天然繊維要素の初採用**

走行性能に関連する革新に加え、ハイテクは新素材の採用にも反映されている。軽量構造は高性能モデルにおいて常に重要な役割を担ってきた。このためBMW M は、完全電動のBMW M 高性能モデル・ラインアップにおいて、天然繊維要素を初めて導入する。

2019 年以降、モータースポーツ分野における天然繊維の耐久性・生産性・統合性に関する豊富な知見を蓄積している。この素材はカーボン・ファイバーと同等の特性を持ちながら、CO<sub>2e</sub> 排出量を約 40% 削減して製造可能である。

本件に関する読者および視聴者からのお問合わせ先:

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

受付時間: 平日 9:00-19:00、土日祝 9:00-18:00

BMW ウェブサイト: <http://www.bmw.co.jp>