

# ニューBMW M3 セダン 目次



本プレスキットの内容は、ドイツ国内市場向け(2007年10月現在)の仕様を基準として記載されており、その他の市場においては仕様、標準装備品、オプション設定などが異なる場合があります。本プレスキットでは、車体寸法、エンジン出力などはBMW AG 発表のデータとなるため、日本仕様とは異なる場合があります。なお、仕様は随時変更される可能性がありますので予めご了承ください。

## ニューBMW M3 セダン

概要 ..... 2

比類ない個性を備えたトップ・アスリート:

ニューBMW M3 セダン ..... 4

主要諸元 ..... 19

エクステリアおよびインテリア寸法 ..... 20

エンジン性能曲線図 ..... 22

# ニューBMW M3 セダン 概要



- ニューBMW M3 の 2 番目のボディ・バリエーション。BMW 3 シリーズ・セダンをベースに、BMW M GmbH が独自のデザインとテクノロジーを注ぎ込んだ高性能セダン。
- 突出した運動性能、超一流のアスリートを思わせる外観、高水準の実用走行特性を備えた BMW M3 の比類ないキャラクターに、新たに 4 ドア・セダンという選択肢を追加。新たに追加された機能、5 人乗りのレイアウト、後席への乗り降りを容易にしたデザインと、徹底した高性能コンセプトの組み合わせによって、極めて個性的なスタイルを実現。
- BMW M3 セダンには、最高出力 309 kW(420 ps)、最大トルク 400 Nm/3,900 rpm を発生する新開発の排気量 4 リッターV8 エンジンを搭載。最高エンジン回転数は 8,400 rpm に達し、全エンジン回転域を通じて最適なパワーとパフォーマンスを発揮。
- 各シリンダーに 1 個ずつスロットル・バタフライを装備し、ダブル VANOS 可変カムシャフト・コントロール、ブレーキ・エネルギー回生システムを採用。エンジン重量は、先代モデルの 6 気筒エンジンに比べて 15 kg の軽量化を実現。
- 0-100 km/h 加速時間は 4.9 秒、最高速度は 250 km/h(電子制御)。EU テスト・サイクルにおける平均燃料消費量は 100 km 走行あたり 12.4 リットル。
- オイル温度に応じて制御されるオイル・クーラーを内蔵し、慣性質量を最適化したダブル・プレート・クラッチを装備した 6 速マニュアル・ギアボックスを搭載。
- エンジン制御曲線、サスペンションおよび DSC のセットアップだけでなく、サーボロニック制御曲線などについてもドライバーごとの設定を記憶し、呼出しができる MDrive をオプション設定。
- 新開発のシャシーおよびサスペンションには、BMW M モデル専用に重量を最適化したコンポーネント、極めてダイナミックな走りを実現するためのアクスル運動特性を反映。鍛造アルミ製トラック・コントロール・アーム、高性能コンパウンド・ブレーキ・システムも装備し、さらに 3 種類のモードから選択できるエレクトロニック・ダンパー・コントロール(EDC)をオプション設定。
- スポーティな外観を強調する本格的な BMW M デザイン。アルミ製ボンネットには、突出したトルクを印象付けるパワードームを配置。特徴的なフロント・エンドには大型エア・インテーク・スクープを装備し、たくましく張り出したホイール・アーチが力強さを表現。

- フロント・サイド・パネルには「魚のエラ」を思わせるエア・インテークを装備。リアに向って大きく張り出しながら、後輪駆動モデルであることを強調する M モデル特有のサイド・シル、リア・アクスルの揚力を抑える控えめなスポイラー・リップ、BMW M を特徴づけるデュアル・テールパイプを装備。
- クーペと同様に BMW M3 特有のルックスを表現し、高性能であることを物語る BMW M3 セダンのフロント・エンド・デザイン。サイド・シル、「魚のエラ」にも似たサイド・エア・インテーク、ユニークな形状のリア・エアダムが、BMW セダン特有の凜とした優美さを表現。
- 高いねじれ剛性を備えたボディ構造。BMW グループの非常に厳しい安全基準を反映した総合的乗員保護機能には、6 個のエアバッグ、全座席 3 点式 ELR シートベルト、ベルト・ラッチ・テンショナー、ベルト・フォース・リミッター、セントラル・セーフティ・エレクトロニクス(標準装備の乗員拘束システムを適切に制御・管理する電子頭脳)などを装備。バイキセノン・デュアル・ヘッドライト(標準装備)またはアダプティブ・ヘッドライト(オプション装備)から選択可能。
- 高級感あふれるデザインのインテリアには、個性を際立たせる豊富なオプション装備品を用意。革新的なカラーと素材の組み合わせ、5 シーター・レイアウト、9 チャンネル・アンプと 16 個の高性能スピーカーで構成する BMW Individual ハイエンド・オーディオ・システム(オプション)、M3 セダン専用ボディ・カラー、その他の装備品などで、ニューBMW M3 セダンの高級感をさらに強調。

## 比類ない個性を備えたトップ・アスリート： ニューBMW M3 セダン



ニューBMW M3 クーペは、新開発の V8 エンジンを搭載して、比類ないパワーとパフォーマンス、卓越した運動性能を発揮し、しかもまさに無限といえるほどの強大なトルクを発生します。その印象的なルックスは、すでに多くの賞を受賞している BMW 3 シリーズ・クーペのスポーティなボディがベースになっています。

したがって、この BMW M の新型高性能スポーツ・カーは、サーキットでもストリートでも、突出したパフォーマンスを発揮します。このトップ・アスリートの隣には、1 台分の席が空いています。つまり、ニューBMW M3 セダンのためのスペースが空いたままになっていたのです。

BMW M GmbH は、BMW M3 のスポーティでエレガントなクーペに続いて、新たに 4 ドア・モデルを投入しようとしています。このニューBMW M3 セダンは、クーペと同じ駆動技術を採用していますが、最初から全く新しいクルマとして開発しました。したがって、この卓越したモデルは、BMW M モデル特有の特徴をすべて備えた、もう 1 台のユニークで個性的な製品なのです。

BMW M3 セダンは、M3 が本来持つ個性を損なうことなく、デザインや機能面において新たな基準を確立するハイ・パフォーマンス・カーです。日常のドライビング・シーンでもトップ・レベルのモータースポーツ・テクノロジーを駆使し、他では味わうことができない「駆けぬける喜び」を得るために開発・製造されたクルマです。

初代 BMW M3 から 13 年、クーペに続いて新たに 4 ドア・モデルがラインナップに加わりました。このモデルは特に高性能スポーツカーを好むこだわり派のドライバーに人気があり、その魅力を日常に感じられるところが高い評価を得ています。

実際、BMW M GmbH が製造するすべてのモデルは、モータースポーツにおける豊富な経験と日常走行における比類ない駆けぬける喜びが密接に関係していることが特徴になっています。この優れた運動性能は、モータースポーツのノウハウをすべて注いで開発したドライブトレインとサスペンション・テクノロジーがベースとなっており、ドライバーだけでなくすべての乗員がドライブを楽しむことができる資質を有しています。このようにして創り出された魅力は、BMW M GmbH が製造するすべての車両セグメントおよびボディ・タイプを通じて提供されます。これは、たとえば、BMW M5 セダンの成功によって明らかです。

今回のニューBMW M3 セダンも同様に、最大 5 名の乗員にグランド・ツーリングの快適性を提供します。後席のドアからは、楽にリア・シートに乗り込むことができます。この機能性の高さによって、すべての同乗者が BMW M3 の傑出したスポーティな走りを存分に味わうことができるようになりました。

BMW M3 セダンに搭載されている新型 8 気筒エンジンは、突出した運動性能を発揮します。このエンジンは高回転エンジン コンセプトに基づいており、BMW ザウバー F1 チームの現役 F1 エンジンの遺伝子を受け継ぐものです。

BMW M 特有の資質を備えた総排気量 3999 cc の V8 エンジンは、最高出力 309 kW (420 ps)、最大トルク 400Nm を発揮し、最高エンジン回転数は 8400 rpm です。

ニューBMW M3 セダンにとって、おそらく最も傑出した、非常に際立った長所は、バリアブル M ディファレンシャル・ロックを通じて後輪に伝達される膨大な推進力とパワーです。ニューBMW M3 セダンの極めて卓越したパフォーマンスは、その驚異的な加速性能だけでなく、驚くほど強大なトルクによって実現しています。0-100 km/h 加速性能はわずか 4.9 秒で、その後の加速についても、電子制御により制限される時速 250 km/h まで、惚れ惚れするような安定した走行を実現します。

#### **4 ドアでも変わらないスタイル:モータースポーツで蓄積したノウハウを基礎にした独自のコンセプト**

BMW M GmbH のモデル・ラインナップにおいて、M3 は昔も今もモータースポーツの遺伝子を明確に受け継いだモデルです。初代 BMW M3 が発表された 1986 年から、すでにそのように見なされていました。以降、どのバリエーションも次世代モデルになるにつれて進化を続け、2007 年に登場した BMW M3 も強烈なインパクトをもたらしました。

優れた血統を誇る最高級スポーツ・カー・ブランドのクルマと比較しても、時代のポールポジションを常に獲得しているのは BMW M3 です。

BMW M3 の最新世代となる 4 ドア・モデルは BMW 3 シリーズ・セダンをベースにしていますが、外観や技術面に根本的な違いがあります。個性的なデザインと精密かつ高性能なエンジンおよびシャシー技術の他、BMW M 社のエンジニア達が重視したのは軽量化でした。そして、インテリジェント・ライトウェイト・テクノロジーという開発コンセプトを一貫して適用したことにより、BMW M のエンジニアは単位馬力あたりわずか 3.8 kg というパワー・ウェイト・レシオを実現したのです。

このクルマの負荷分散構造を含め、4 枚のドア、ルーフ、トランク・リッド、ウィンドウ、テール・ライトなどは、「標準仕様」の BMW 3 シリーズ・セダンから受け継いでいます。つまり、最初から全く新たに開発されたボディ構成部品の数、BMW M3 クーペとほぼ同程度であり、印象的で非常に際立つ印象のフロント・セクションの独自の外観も、M3 クーペの共通しています。

このセダンも、ひと目で BMW M3 とわかるデザインです。特徴的なパワードームとその両脇にエア・インテークを配置したボンネット以外にも、機能を重視した新設計のフロント・エアダムとリア・エアダム、セダンに合わせて形状が変更されたフロント・サイド・パネルのいわゆる魚のエラに似たインテーク・グリル、サイド・シル、ドア・ミラー、軽合金ホイールなども BMW M ならではのデザインの特徴になっています。

エクステリアはまさにアスリートのような美しさを備えており、このクルマのスポーティな資質を一層引き立てています。また、ボディ・カラーも豊富に用意しています。ニューBMW M3 セダンには、4色のBMW M専用カラーだけでなく、他の多くのボディ・カラーからも選択ができます。

### 5名の乗員すべてに最高の駆けぬける歓びを提供するインテリア

インテリアもまた、美しい雰囲気の中で乗員一人ひとりの好みに応じた最高の駆けぬける歓びを提供する役割を果たしています。もちろん、ドライバーへの配慮も忘れてはいません。メーター類やスイッチ類はすべて、ドライバーが積極的な走りを実現できるように工夫して配置しているため、ニューBMW M3 セダンの並外れたパフォーマンスをダイレクトに楽しむことができます。

ニューM3 セダンのコックピットは、白色のイルミネーションと赤い指針で構成された円形の2連メーター、Mレザー・ステアリング、新設計のセンター・コンソールなどにBMW M特有のデザインを見ることができます。BMW M3 ロゴを誇らしげにあしらったフロントおよびリアのドア・トリム・ストリップ、フットレスト、専用カラー・パターンのドア・トリム、カーボン模様のレザーやアルミ製装飾パネルなど、選び抜いた材料で仕上げられたBMW M専用インテリア・トリムは、いずれもニューBMW M3 セダンの特別な雰囲気を際立たせるものばかりです。

クーペと同様、ドライバーと助手席の乗員は、広範囲な調節が可能で優れたサイド・サポートを提供するスポーツ・シートの機能をすべて満喫することができます。また、乗員3名を収容できる後席のシート・ベンチは、BMW 3 シリーズ・セダンと同じシート形状でありながら、縫目のパターンと専用レザーによってBMW Mモデルの独特の雰囲気をかもしています。

### BMW M3 に初めて搭載される V 型 8 気筒エンジン

2代目 M3、3代目 M3 とたびたび「エンジン・オブ・ザ・イヤー」を受賞してきた直列 6 気筒エンジンですが、初代の誕生から 15 年を経た今、このモデルに新しいパワー・ユニットが用意されました。ニューBMW M3 の両モデルには、初めて 8 気筒エンジンが搭載されたのです。

主要諸元のデータを見ても、新開発の高性能エンジンは、モータースポーツで磨き上げたBMW M GmbH のエンジン開発技術者の卓越した技量をはっきりと示しています。総排気量 3,999 cc の新開発 V8 エンジンは、最高出力 309 kW (420 ps)、最大トルク 400 Nm/3,900 rpm を発生。さらに特筆すべき事実として、6,500 rpm までの幅広いエンジン回転域にわたって最大トルクの約 85% を利用することができます。

この 8 気筒エンジンの最も興味深い特徴は、もちろん BMW M 特有の高回転エンジン・コンセプトです。8,400 rpm まで一気に吹け上がるこのエンジンは、あらゆる回転域で膨大なパワーとトルクを提供します。このパワーは 6 速マニュアル・ギアボックスから新開発のファイナル・ドライブを経由してリア・ホイールに伝達されます。この組み合わせから、本格的なレーシング・カーに匹敵する自然な加速と運動性能をもたらします。

リッターあたりの比出力 105 ps という数値だけでなく、100 km 走行あたり 12.4 リットル (EU テスト・サイクル) という平均燃料消費量を見ても、BMW M GmbH のエンジン担当技術者の能力の高さがはっきりと証明できます。実際、このレベルの燃費は、特にインテリアの有効スペースを考えたとき、高性能スポーツ・カー・クラスにおけるニューBMW M3 セダンの驚くべき効率性を裏付けるものです。

ニューBMW M3 に搭載した V8 パワー・ユニットは、重量がわずか 202 kg と非常に軽いエンジンです。先代モデルの 6 気筒エンジンと比べても、約 15 kg 軽くなっています。

### **F1 でのノウハウを活用して生産したコンポーネント**

新型 8 気筒パワー・ユニットのエンジン・ブロックは、ランツフトにある BMW 軽合金鋳造工場で生産されています。この工場では、BMW ザウバーF1 チームのレーシング・マシンに搭載するエンジン・ブロックも生産しています。クランクケースは特殊なアルミ-シリコン合金製で、従来必要だったシリンダー・ライナーが不要になりました。その代わりに、硬いシリコン結晶をシリンダー表面に露出させています。また、鉄がコーティングされたピストンを採用し、このピストンがコーティングされていない、研磨しただけのシリンダー・ボア内を摺動します。

エンジンの回転数が高く、燃焼圧が大きいため、クランクケースに極端に大きな負荷がかかります。そのためクランクケースには、クランクシャフトを極めて正確に、かつ滑らかにバランス良く支持できる、非常にコンパクトでねじれに強いベッドプレート構造を採用しています。また、鍛造クランクシャフトは曲げおよびねじり剛性の面で非常に高い剛性を持っていますが、それにもかかわらず重量はわずか 20 kg しかありません。

### **低圧作動型ダブル VANOS によるバルブ制御**

ニューBMW M3 セダンのエンジン・ルームに搭載された V8 パワー・ユニットは、BMW ダブル VANOS 可変カムシャフト・コントロールを装備しています。このテクノロジーにより、極めて高速かつ正確なバルブ・タイミングを実現し、充填サイクルでの損失を低減させ、エンジンの出力、トルク、レスポンスを改善します。このため、燃費にも排ガスにも良い影響を及ぼしています。BMW M GmbH のエンジニアは、特にこの新開発 8 気筒エンジンに集中して取り組んだ結果、低圧作動のダブル VANOS を開発し、標準的なエンジン油圧条件下でも極めて高速のバルブ・タイミング制御を実現しました。

各シリンダーに 1 個ずつスロットル・バタフライを配置するという極めて珍しいメカニズムは、レーシング・エンジンだけの技術ではありません。いつでも瞬時にアクセルの動きに反応し、自然な吹け上がりとダイレクトなパフォーマンスを実現するために採用しました。

この新開発パワー・ユニットには、8 本のシリンダーにそれぞれ 1 つずつ、合計 8 個のスロットル・バタフライが装備されています。ドライバーがさらなるパワーとパフォーマンスを求めてアクセルを踏み込むと、各シリンダー・バンクに装備された 2 個のステップ・モーターによって各 4 個のスロットル・バタフライが作動し、特に低回転時の敏感な反応と相まって、極めて素早いエンジン・レスポンスを実現します。

8 個のシリンダーには、流量制御式ペンドラム・スライド・セル型ポンプが潤滑油を供給します。これにより、エンジンが必要とする正確な量のオイルが供給されます。このクルマの運動性能を考慮してウェット・サンプ式の潤滑方法も最適化させ、急制動時でも常に十分なオイルを供給します。このシステムには 2 個のオイル・パンがあり、フロント・アクスルのサブ・フレームの前に小さなオイル・パンを、その後方に大きなオイル・パンを配置しています。別体式のデュオセントリック・オイル・リターン・ポンプでフロントのオイル・パンからオイルを抜き出し、後ろ側のオイル・パンへオイルを供給します。

### **新型エンジン・マネジメントとブレーキ・エネルギー回生システムを採用**

すべてのエンジン機能を最適な効率で正確に調整する V8 パワー・ユニットのエレクトロニック・エンジン・マネジメントも新開発されました。この「電子頭脳」は、このほかにも、クラッチ、ギアボックス、ステアリング、ブレーキなどを M 特有の機能に合わせてすべて管理しています。エンジン・コントロール・ユニットは、各種オンボード・ダイアグノシス機能やエンジン補機類も制御しています。

エンジン・マネジメントの特筆すべきハイライトは、シリンダー内で発生するノッキングだけでなく、ミスファイアや異常燃焼も検出することができるイオン電流テクノロジーを採用したことです。従来の技術とは異なり、この監視および制御機能は燃焼室内で起こる現象に対して正確に機能します。このため、それぞれのシリンダーの点火プラグはノッキングの可能性を検出してこれを制御すると同時に、点火状況が適切かどうかをモニターし、ミスファイアを検出します。つまり、点火プラグには点火を担当するアクチュエーターとしての役割と、燃焼行程をモニターするセンサーとしての役割があります。したがって、点火プラグはミスファイアと異常燃焼の違いを区別することができます。

言うまでもなく、点火プラグはこれら 2 つの機能を通じてサービスとメンテナンスに必要な診断手順をサポートします。

ブレーキ・エネルギー回生システムが組み込まれたインテリジェント・エネルギー・マネジメントは、車両が惰性で走行しているときやブレーキングしているときにのみ集中して電装品用の電力を発生するため、ニューBMW M3 の V8 パワー・ユニットの効率をさらに高いレベルへと改善します。これは燃料のエネルギーを一切使用することなく、車両に搭載されたバッテリーに充電するための機能です。

一方、エンジンのパワーで駆動力を供給している限り、基本的にオルタネーターは停止状態になります。つまり、電力を非常に効率良く発生できることに加え、ドライバーは加速時により多くのエンジン・パワーを利用することができます。

## 最高の駆けぬげる歓びを実現するアルミ製シャーシ

BMW のクルマは、フロント・アクスルとリア・アクスルで操舵と駆動の機能を分離することで、優れた運動性能を発揮するための理想的な特性を提供しています。

BMW M3 のシャーシとサスペンションは、4 ドア・モデル特有の重量バランスを考慮し、クーペの開発で選択した構成に対して、多くの細部において改良を施しました。そのため、最初から新開発されたと言っても過言ではありません。

セダンのシャーシおよびサスペンションを開発する際の基本的な目的は、極めて高いエンジン出力と駆動力的確に路面に伝え、しかも全体的には軽量化することでした。このため、新たに開発されたフロント・アクスルのほとんどすべての部品がアルミ製になっています。とりわけ、さらに剛性を増したスプリング・ストラット、スイベル・マウント、セントラル・キャリア・エレメントなど、フロント・セクション全体の横方向の剛性を高めている追加の補強板は、すべてこの軽量素材製です。

さらに BMW M GmbH のエンジニアは、先代モデルのブレーキよりも重量を軽くするため、コンパウンド・ブレーキ・ディスクを装備した高性能ブレーキシステムを採用しました。

リア・アクスルのサブフレーム、横方向アーム、アルミ製トラック・コントロール・アーム、運動特性と剛性を見直したホイール・マウント、取り付け位置が低くなった縦方向アーム、アルミ製ダンパー、新しいマウントを採用した中空アンチロール・バーなど、実際、5 リンク・リア・アクスルに関するほとんどすべての部品は、ライトウェイト・テクノロジーを適用して細部まで新開発されました。

結果として、BMW M3 セダンのコンセプトが求める特性や機能的条件にすべて合致する安定性と重量を実現しています。オール鍛造アルミ製トラック・コントロール・アームとアルミ製ダンパーの採用による相乗効果で、「標準仕様」の BMW 3 シリーズ・セダンと比べて重量を 2.5 kg 削減できました。

フロント・アクスルとリア・アクスルにも機能と重量が最適化された中空アンチロール・バーを装備し、新たに縦方向の強化バーを 2 本追加し、ジオメトリーを変更したことで、BMW M3 の優れたエンジン・パワーと極めてスポーティなキャラクターにふさわしいアクスル運動特性を実現できました。

## リア・ホイールに完璧なトラクションをもたらすバリアブル M ディファレンシャル・ロック

BMW M3 セダンの新型ファイナル・ドライブにはバリアブル M ディファレンシャル・ロックを装備しており、必要なときにはいつでも無段階でロック率を 100%まで変化させることができ、あらゆる路面状況で最適なトラクションを発揮します。

バリアブル M ディファレンシャル・ロックは、左右の後輪の回転速度の差を感知して作動し、後輪駆動の特性を理想的に補完します。

ニューBMW M3 セダンは M 専用デザインの軽合金ホイールを標準装備し、フロントには 8.5 x 18 インチ・ホイールに 245/40 ZR18 の扁平タイヤを、リアには 9.5 x 18 インチ・ホイールに 265/40 ZR18 の扁平タイヤを装着しています。

このようにシャーシとサスペンションを総合的に開発した成果は、記録にもはっきり表れています。ニューBMW M3 セダンは、BMW M GmbH 製のすべてのクルマの基準となっているニュルブルクリンクの北コースで、クーペとほぼ同じラップタイムを記録しており、BMW M3 の歴代モデルと比べて最高速度とラップタイプは大幅に更新しています。

## 2 種類の手動設定できる制御マップを持つサーボトロニック

BMW M3 セダンは後輪駆動方式を採用しているため、ラック・ピニオン・ステアリングは駆動力の影響を受けません。また、車速に応じて操舵力を制御するサーボトロニックの油圧式パワー・アシスト機能は、iDrive を使ってステアリングのアシスト量を選択したり、変更したりすることができるようになりました。その際、「ノーマル」と「スポーツ」の 2 つのモードを選択して、制御マップを切り換えます。

「スポーツ」モードの場合、BMW M3 は路面状況に対して非常にダイレクトなステアリング・フィールとフィードバックを提供します。このため、ドライバーがワインディング・ロードを高速で走行するような場合に、最高のステアリング精度で操ることができます。一方、「ノーマル」モードの場合、ステアリング・アシストは比較的快適志向に変化するため、たとえば、狭い場所での駐車時などにドライバーはあまり苦労しないで滑らかに操作することができます。

## 最新世代のダイナミック・スタビリティ・コントロール DSC

電子制御式ドライビング・ダイナミクス・プログラムは、あらゆる状況において、ニューBMW M3 セダンのドライバーを物理法則の限界までサポートし続けます。ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)は走行状態を常時モニターし、必要なときはいつでも個々のブレーキを制御し、駆動力を低下させて BMW M3 セダンを安定させます。これにより、とりわけコーナリング時に発生するオーバーステアやアンダーステアをタイミング良く補完する働きをします。

ダイナミック・スタビリティ・コントロールに組み込まれている他のシステムには、アンチロック・ブレーキ・システム(ABS)、摩擦力の低い路面で車輪の空転を防ぐオートマチック・スタビリティ・コントロール(ASC)、上り坂での発進時に車両が後退するのを防止する坂道発進アシスタント機能、コーナリング中にブレーキをかけたとき、車両がスピンしたりコースから逸脱したりするのを防止するコーナリング・ブレーキ・コントロール(CBC)があります。

今回さらに高い水準へと進化したダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)には、走行安全性をさらに高めるための新たな機能が追加されました。ドライバーが数秒以内に急ブレーキをかけそうなとき、システムは常にタイミング良く油圧ブレーキ回路の圧力を立ち上げて、ブレーキ・パッドに予圧をかけておくことで瞬時に反応させ、制動距離を大幅に短縮できるようにします。また、濡れた路面状態でブレーキ・ディスクに付着した水膜を取り除き、瞬時にブレーキをかけられるようにするドライ・ブレーキング機能も標準装備されています。

## ドライバーの好む走りを感じ取るエレクトロニック・ダンパー・コントロール EDC

ニューBMW M3 にはオプションでエレクトロニック・ダンパー・コントロール(EDC)を装備することも可能です。このシステムはコーナリング時のボディロールを適正化するだけでなく、制動時・加速時の揺れやふらつきも抑える効果を持っています。

魅力あるこれらダイナミック・ドライビング・プログラムのすべてが、ニューBMW M3 のパフォーマンスの高さと調和しています。電子制御による制御への介入動作は、このクルマの卓越した運動性能を考慮して実行されるものであり、かつ特定のパラメータに関してはドライバー自身が設定できるようになっているため、それぞれの好みの応じた反応をするように、クルマを調整することが可能となっています。

例えば、DSC は、センターコンソールに装備されるスイッチでオン/オフの切り換えが可能のため、積極的な走りを楽しみたいドライバーにとっては、ニューBMW M3 の持つダイナミックなポテンシャルをより深く味わえるようになっています。サーキットでスポーツ・カーの走りを楽しみたいと願う熟練ドライバーなら、とびきりの走破感とダイナミックなコーナリングを楽しむことも可能です。

エレクトロニック・ダンパー・コントロールの使い方にも、ドライバーの好みを反映できるようにしています。「ノーマル」、「コンフォート」、「スポーツ」の 3 種類のモードが用意しており、センター・コンソールのスイッチで設定が可能です。

ニューBMW M3 の EDC に基本設定はスポーティで躍動的な走りに重点を置いており、「スポーツ」モードではこの特質を維持するようになっています。特にダイナミックさを必要としない走行状況であれば、「ノーマル」や「コンフォート」モードに切り換えて走行することができます。

この 2 つのモードでは、ドライバーの走行スタイルの変化に対してすばやく、きめ細やかにダンパーを調節します。これにより、例えばワインディング・ロードなどでドライバーがステアリングを操作する速度が早くなると、システムは自動的にダンパーの減衰力を高めます。つまり、ドライバーが選択しているモードに関係なく、状況に応じて「スポーツ」モードを自動的に作動させたりもします。

こうした特質によって、EDC は快適なクルージング走行からスポーティで積極的に責める走りへと、極めて自然に移行するため完璧にサポートします。運動性能を高めた BMW M3 セダンにとって、ダンパー・システムのインテリジェント・コントロールは、そのスポーティな走りをいつでも発揮できるようにする理想的な手段となっています。

### **積極的な走りを望むドライバーに便利な、ステアリングの M ドライブ・ボタン**

ニューBMW M3 セダンには、iDrive の拡張機能として M ドライブの設定機能が用意されています。これにより、ドライバー個人個人の好みに応じたドライビング・ダイナミクス・システムの設定を選択することができます。この機能を使うことで、自分のクルマを完全に好みに合わせたセットアップにしておくことができます。

ドライバーが選んだニューBMW M3 セダンの設定は、システムに自動的に保存され、マルチファンクション・ステアリングに用意されている M ドライブ・ボタンを押すだけで、その時点で選択されているプログラムに関係なく、以前に選択した設定をいつでもすぐに呼び出せます。この機能によって、ドライバーは多彩な顔を持つクルマのすべての能力を堪能することができ、しかもオーナー独自のセットアップを行った BMW M3 セダンの設定を、ボタンひとつでいつでも実行可能になります。さらに、M ドライブを使ってのみ利用できる専用の機能として、エンジン制御マップの「スポーツ・プラス」機能、DSC の「M ダイナミック・モード」、さらにサーボトロニック用制御マップから「スポーツ」などを選択することができます。

またiDriveシステムを使って3つのエンジン制御マップから選ぶことができ、スロットルバルブの制御特性やその他のパラメーターを変更して、エンジンのレスポンスや作動特性を適宜変更することも可能にしています。

### **乗る人の安全性を第一に考え、高いねじれ剛性を持つボディ**

優れたパッシブ・セーフティ機能を提供し、可能な限りの乗員保護性能を実現するため、ニューBMW M3 セダンではねじれ剛性を確保した車体構造に加え、電子制御により状況に応じて確実に作動するレストレイント・システムおよびセーフティ・システムを備えています。

万が一の衝突時に受ける力を吸収し、正確に設計したとおりの経路でその衝撃力を逃がすことができるよう、特定のクラッシュゾーンや多くの構造部分には高張力鋼を使用しています。またキャビンの損傷を防ぎ、衝撃の強さを最小限に抑えるため、変形を受け止め得るだけのゆとりあるスペースを確保しています。

さらにニューBMW M3 セダンには、極めて剛性の高いボディに適合させた電子制御式のレストレイント・システムを搭載しています。セントラル・セーフティ・エレクトロニクスは、衝突の種類や強さに応じて6個のエアバッグ、シートベルト・プリテンショナー、ベルト・フォース・リミッターを作動させます。このセキュリティ・デバイスは、車両の中央、Bピラー内部、各ドアに組み込まれたセンサーによって、乗員保護に最も有効な保護機能を提供するため、必要に応じて最適なレストレイント・システムだけを作動させます。

ドライバーおよび助手席の乗員は、フロント・エアバッグとサイド・エアバッグで保護されます。これら4つのエアバッグは、衝突の強さによって2段階で作動するようになっています。

またカーテン・ヘッド・エアバッグは、フロントだけでなく後席左右の乗員もカバーするだけの大きさを持っています。また正面衝突の際の脚部への危険を低減するため、運転席のフットレストは計算したとおりに変形する構造になっています。

## **アスリートのようなボディ・デザインが、その突出したパワーを表現**

ニューBMW M3 セダンのエクステリアは、個性とスポーティさを存分に表現する事を意図して作られました。

ニューBMW M3 セダンのボディをデザインするにあたって、BMW M 社のデザイン担当者は「形態は機能に従う」という原則を採用し、技術的に必要な処置を施した場所に、正真正銘のスポーティな外観も与えました。

ニューBMW M3 セダンのフロント・エンドは、BMW M3 らしい独自の「顔」を持っています。例えば、アルミ製ボンネットの中央には大型のパワードームを配置し、その左右にあるエア・インテークと共に、搭載されている 8 気筒エンジンの巨大な潜在能力をはっきりと誇示しています。

ボンネット上のパワードームとエア・インテークの輪郭は、互いに前方へ向かう矢印を形作り、「標準仕様」の BMW 3 シリーズ・セダンよりも長くなっているこのクルマのフロント・エンド全体に調和しながら溶け込んでいます。

## **ハイパフォーマンスエンジンに必要とされる空気量が、フロントデザインを決定**

フロントのラジエーター・グリルの下には、3 つの巨大なエア・インテークがあり、エンジンに吸気用および冷却用のエアを送り込みます。エア・スクープを分割するパワフルな垂直方向のバーは、吸気をコントロールしながらも、BMW M3 セダン特有の個性的なフォルムを形作っています。BMW 伝統のダブル・キドニー・グリルとバイキセノン・ライトが標準装備されるフラットなヘッドライト・ユニットは、ニューBMW M3 のデザインの特徴であると同時に、そのパワーとパフォーマンスを躍動的にアピールしています。

このフロント・エンドの構造は、何よりも搭載する高性能自然吸気式のエンジンが必要とする吸気および冷却用のエアを確保するためのものです。こうした理由から、BMW M3 セダンは他の M モデルと同様に、通常の BMW 3 シリーズに装着されているフォグランプが装備されていません。

その機能とサイズにおいて、全てのエア・インテークは技術的要件にしたがって正確にデザインされています。エンジンや補機類の冷却用および吸気用エアの必要性を確実に満たすように配置され、サイズが決定されているのです。

## **サイド・ライン：BMW 製セダンのデザイン要素を取り入れ、Mらしさもアピール**

BMW M3 セダンの力強い輪郭を描くフロント・ホイール・アーチは、突出した俊敏性と優れた走行安定性を象徴する存在です。また、重量を最適化した 18 インチ・ダブル・スポーク・アロイ・ホイールも、このクルマのワイドなトレッドを強調しています。

ホイールにはオプションとして 19 インチ鍛造アロイ・ホイールも用意しています。このホイールのスポークからは BMW M モデル専用の高性能コンパウンド・ブレーキを垣間見ることができます。

デザイナーが「魚のエラ」と呼ぶ、フロント・サイド・パネルにある開口部が、いかにもBMW Mモデルらしい魅力をかもし出しています。念入りに造り上げられたその形状は、ボディのサイド・ラインに躍動感ある流れを生み出し、上下を分割するクロム・ブラケットがこのパーツに3次元的な印象をもたらします。

BMW M3 クーペとの違いは、M3 セダンのサイド・パネルにある「魚のエラ」が、かなり水平志向を強く打ち出している点や、またサイド・ターン・インジケーターやM3 ロゴも横長になっています。

ニューBMW M3 専用にデザインされたドア・ミラーは、空力性能を向上させるためにBMW M3 セダンにも採用しています。この特徴的な装備品は、飛行機の翼を思わせる特徴的な2点支持式で、黒く塗装されています。

水平方向に連なる光の輪郭と外側に向かう形状によって、このドア・ミラーはクルマ全体にスポーティな印象を与え、それだけでなく風洞試験により最適化した形状は空気抵抗の改善にも一役買っています。

流れるようなサイド・ラインは、ニューBMW M3 セダンにBMW Mモデルならではのアスリートのような外観をかもし出し、BMW セダンのデザインとも良く調和しています。また、浮き上がったような印象のサイド・シルは、BMW M3 セダンの軽やかさとスポーティさを一層際立たせます。クーペと異なるのは、光の輪郭が描くラインが、後方へ行くに連れてより直線的になってボディのラインと平行に流れる点です。この平行な配置が、バランスの取れたセダンの個性を一層引き立てています。

サイドから見たときのこうした光と影が生み出す陰影は、車両全体に極めて躍動感ある印象をもたらし、この4ドア・モデルに独自の個性と強い印象を与えています。

#### **空力特性を最適化する、控えめなスポイラー・リップとリア・ディフューザー**

ニューBMW M3 セダンのリア・エンドは、このクルマのフロント・エンドの印象的な外観を反映させており、自信に満ちあふれたパワフルな印象をもたらします。

クーペに比べ、セダンのリア・エンドの表面はより明確な水平構造を持ち、側面のデザインを滑らかに受け継ぎながらリア・エンドの幅の広さを強調しています。

トランク・リッドに装着される控えめなガーニー・フラップ(スポイラー・リップ)は、クルマの周囲を流れる気流をベストな形で導き、リア・アクスルに作用する揚力を低減します。

またバンパー下にある分割型ディフューザーのデザインは、フロントのエア・インテークの形状が反映されています。エア・ダクトと左右に配置されたツイン・エグゾースト・テールパイプは、視線が中心下部に集中するような印象となっており、バンパーの水平なラインと相まって見る者の緊張感を高めます。

4本のテール・パイプは、断面が丸く直線的にカットされているBMW Mモデルならではのデザインで、足周りの良さと、どっしりと構えた表情をリア・エンドに与えています。

### **選ばれた者のクルマであることの証、M 専用ボディ・カラー**

ニューBMW M3 セダンには BMW M モデル専用のメタリック・カラーを 4 色用意しており、いずれもボディ・デザインやフォルム、プロポーションを強烈に印象づける色となっています。かすかにきらめくメルボルン・レッドは、その輝きと深みのある色合いが魅力的です。ヘレス・ブラックはブルー系パール顔料による独特の輝きを放ち、強いカラーであるインテルラゴス・ブルーはレッド系顔料を混ぜてあることから、光の当たり方によって美しいバイオレットの色味を帯びます。

既に BMW M5 と M6 でよく知られたシルバーストーンは、わずかに青みを帯びた明るいシルバーです。

その他、ニューBMW M3 セダンにはアルピン・ホワイト、ブラック、スペース・グレーを用意しており、こうしたさまざまなカラー・バリエーションによって、ハイテク・スポーツカーとしての個性を強調したり、威風堂々としたエレガントな印象でインパクトを与えたりする楽しみが得られます。

### **インテリア・デザイン:積極的に攻める走りを、心ゆくまで**

ニューBMW M3 セダンのエクステリアは、このクルマの性能とスポーティな資質を強く意識した造りになっています。インテリアは、ドライバーには最高の駆けぬける喜びをもたらす、そして同乗者にはカスタムメイド感覚の環境を提供することを目指しており、クルマの印象に華を添えています。

力強いフォルムと抑揚ある流麗なラインが 5 人掛けのシートを囲み、ダッシュボード周りの水平なライン、それに調和するようデザインされたサイド・パネルは、インテリアに動きを与えるアクセントとなっています。

コックピットのコントロール・エリアは、運転席と助手席の間の新たにデザインされたセンターコンソールへと滑らかに流れ、ドライバーの手が届きやすいようにやや運転席方向に傾いて配置されています。ブラック・レザー仕上げのコンソールは、色・形状ともにインパネや操作系全体とうまく調和して流れを作っており、ドライバーの視界に入る範囲に、電子制御ドライビング・ダイナミクス・プログラムのファンクション・スイッチが 3 つ (POWER、DSC、オプションの EDC) 配置されています。

くっきりと見やすいデザイン、人間工学に基づく最適な配置はもとより、ニューBMW M3 セダンのインテリアに配されたすべての操作系や計器類は、ドライバーが道路状況や運転に集中できるような色を選んでいきます。選択した内装色やトリム・カラーに関係なく、フロアやリア・シェルフ、ダッシュボード上部などはアンソラジットでまとめられ、さらに暗色調のルーフトリム、そしてそれと同じトーンの A ピラー・カバーによって、M モデルならではの色使いを強調しています。ドライバーが路面に集中できるよう、フロント・ウィンドウ周りは暗めの色調で統一しており、しかもこの配色は、助手席や後席に乗る乗員に、本格的なスポーツ・カーに乗っている印象を与えます。

### BMW M のこだわり: 可変警告ゾーン付きのタコメーター

ニューBMW M3 セダンに乗り込むと、まず目に飛び込んでくるのは、ドア・シル・プレートに施された「M」のロゴです。こんなところにも M3 の個性が光っています。さらに、BMW の特徴である左右対称デザインの 2 連メーター (スピードメーターと燃料計、タコメーターと油温計) には M 専用デザインを採り入れ、驚異的なパワーとパフォーマンスを持つ 8 気筒エンジンの底力を視覚化しています。黒い文字盤に白の数字、そして BMW M モデルの証である赤い指針を配した計器は、その見やすさにも定評があります。

もうひとつ、BMW M モデルらしい機能として、タコメーターに組み込まれた可変警告ゾーンがあります。これは暖機中に、その時点のエンジン油温に適したエンジン回転域を知らせる機能です。ニューBMW M3 セダンでは、油温が上昇すると黄色で表示される「注意」から赤で表示される「警告」のゾーンまで、最大 8 400 rpm の間で変化します。

対象配置のこれら計器の間には、デジタル時計や外気温度計、走行距離計、表示灯などが配されています。

ドライバーとクルマとを結ぶ完璧なインターフェースの役割を果たすのが、M レザー・ステアリングです。親指を置きやすいような形状の手になじむステアリング・ホイールは、正確なハンドル操作に必要な、最適なグリップをもたらします。また、ステアリングのスポーク部分には、オーディオ・システムや電話などの機能ボタンのほか、あらかじめ設定しておいた MDrive 機能呼び出すことのできる MDrive ボタンもオプションで装備できます。その他のボタンは、iDrive で自由に設定が可能です。

運転席および助手席のシートには、ランバー・サポートとセットで装備可能なバックレスト幅調節機能 (オプション設定) を装備することもできます。またリア・シートには、オプションでスルー・ローディング・システムを装備することができます。これは 450 リッターのラゲッジ・コンパートメントをさらに拡張し、大型のスポーツ用具などのかさばる荷物を収納することができます。

### インテリアのためカスタマイズ・オプション

ニューBMW M3 セダンには、内装およびトリム用の素材、カラー、仕上げの 3 つの選択肢において、3 シリーズの「標準」内装やトリムとは大きく異なる専用プログラムを用意しています。スポーツ仕様ではファブリック/レザーのコンビネーションの「スピード」があり、オプションで M3 用に新開発されたなめし皮のノヴィロ・レザーは、艶のあるピロードのような柔らかさを持つ素材で、エレガントかつスポーティな雰囲気を実際立たせます。

ノヴィロ・レザー仕様には、クラシックな「ブラック」の他、「パラジウム・シルバー」、「バンブー・ベージュ」、「フォックス・レッド」の 4 色を揃えています。

また、ノヴィロ・レザーの拡張オプションとして、ダッシュボード下部とグローブ・ボックスのカバー、センター・コンソールのサイド・パネルまで広げることも可能です。

コントロール・ディスプレイ下側のダッシュボード全体にまたがる専用の装飾ストリップが 4 種類用意しており、ニューBMW M3 セダンをさらに自分好みに仕立てるオプションとなります。標準装備のインテリア・トリムには「チタン・シャドー」が、またオプションとして「アルミニウム・シャドー」があり、さらにカーボン模様のレザー、天然木のアンソラジット仕上げを用意しています。

いずれの装飾トリムも、ニューBMW M3 セダンの先端技術とスポーティなエレガンスを際立たせてくれる、個性的なアクセントです。

### **BMW Individual ハイエンド・オーディオ・システムで、最高の音響空間を実現**

ニューBMW M3 セダンには、高品位オーディオ・システムを標準装備しており、さらにオプションとして各種ナビゲーション・システムを組み合わせることも可能です。

さまざまなタイプのナビゲーション・システム、BMW オンライン・モバイル・インターネット・ポータル、BMW アシスト・テレマティクス・サービス、点検整備に関連するデータをなじみの BMW 正規ディーラーへ転送する BMW テレサービスなどは、全てオプションで用意しています。

さらにオプションとして、ニューBMW M3 セダンは BMW M 社が開発し、この特別なクルマ専用に調整された BMW Individual ハイエンド・オーディオ・システムを装備することができます。ここでは、ネオジウム・マグネティック・ドライブと剛性の高いヘキサコーン振動膜を備えた最大 16 基のスピーカー、最大出力 825 ワットの 9 チャンネル・デジタル・アンプ、イコライザーなどが比類なきサウンド・クオリティを約束します。

特筆すべきは、カーオーディオとしては珍しく、信号処理にいわゆる Dirac Live 技術を導入している点です。この技術はスピーカーのパルス応答を修正し、明瞭かつ正確に車内で再生してくれるため、このシステムから再生されるサウンドの忠実度が高く、ドライバーのみならずニューBMW M3 セダンに乗る人すべてが、桁違いに多彩で生き生きとしたサウンド体験を得ることができます。

このトップ・エンド・オーディオ・システムには、それぞれの走行状況に合わせて最適な音を楽しむことができるように、速度感応式のスピード・ボリューム・コントロールと、同様に速度感応式イコライザーを装備しています。

BMW Individual ハイエンド・オーディオ・システムの操作は iDrive コントローラで行い、エンターテインメントシステムの基本機能は、センターコンソールのオーディオ操作パネルでコントロールできます。

### 一目見て BMW M3 に衝撃を受け、次に 4 ドアであることに驚く

多くの選択肢が用意された場合、最終的な決定を下すのは決して楽なことではありません。だからこそ、ニュー BMW M3 には 2 つのモデルを用意したのです。BMW M GmbH は、高性能スポーツ・カーのターゲット・グループをさらに拡大することを目標に据え、高性能スポーツ・カー・モデルとして 2 つのモデル・バリエーションを用意したのです。

全ての BMW M モデルの伝統を継承した M3 クーペは、導入当初から極めてユニークな運動性能を楽しむための、必要な要素を全て用意しています。

BMW M3 の躍動感にあふれるパワーとパフォーマンスは、サーキットで走るためだけではなく、ストリートや郊外でも印象的な駆けぬげる喜びをもたらします。また、これまで BMW M3 の 2 ドア・モデルで 4 人しか乗れない状況にもどかしい思いをしてきたすべての人にアピールするもう 1 つの選択肢、それがニュー BMW M3 セダンです。

BMW M3 のいずれのバリエーションでも、個性的なキャラクターが目指したものは同じゴールです。それはモータースポーツ譲りの技術が可能にした傑出したパフォーマンスであり、そしてこのクルマでしか味わうことのできないドライビング体験です。

BMW M3 の 2 つのモデルは、他とは大きく異なる独自の特徴を通じて、ともに同じ目標を達成します。これらのモデルには、ストリートでの優れたパフォーマンスとユニークな走りの体験を得るため、モータースポーツ生まれの究極のテクノロジーを利用しています。BMW M3 セダンは、クーペと同様に実際に最高の興奮を生み出す多くの能力を提供し、客観的に測定できる性能値やドライバーの主観的な印象を通じて、常に究極のドライビング体験を約束します。

BMW M3 セダンは、もちろん BMW M のクルマであるとともに、クルマに独自の個性を与える機能や資質を加味しています。そのため、特にパフォーマンス、信頼性、デザインおよび品質において最高のものを求める、スポーティで野心的なドライバーならば、BMW M3 を選ぶことが正しい選択となるのです。そして、2 つのボディ・バリエーションのどちらを選ぶのかは、常に個人のスタイルの問題なのです。

## 主要諸元 BMW M3 セダン

<b>Bodyshell</b>		<b>M3 Saloon</b>
No of doors/seats		4/5
Length/width/height (EU,unladen)	mm	4,580/1,817/1,447
Wheelbase	mm	2,761
Track, front/rear	mm	1,540/1,539
Turning circle	m	11.7
Tank capacity	approx ltr	63
Cooling system incl heater	ltr	11.4
Engine oil	ltr	8.8
Transmission fluid	ltr	2.1
Final drive fluid	ltr	1.2
Weight, unladen, to DIN <sup>1</sup>	kg	1,605
Weight, unladen, to EU <sup>2</sup>	kg	1,680
Max load to DIN	kg	545
Max permissible weight to DIN	kg	2,150
Max axle load, front/rear	kg	1,020/1,190
Max trailer load <sup>3</sup>		-
braked (12%/unbraked)	kg	-
Max roof load/max towbar downl.	kg	75/-
Luggage comp to DIN	ltr	450
Air drag	cd x A	0.673
<b>Power Unit</b>		
Config/No of cyls/valves		V/8/4
Engine management		MS S60
Capacity	cc	3,999
Bore/stroke	mm	92.0/75.2
Compression ratio	: 1	12.0 : 1
Fuel grade	ROM	98 (95)
Max output	kW/hp	309/420
at	rpm	8,300
Max torque	Nm/lb-ft	400/295
at	rpm	3,900
<b>Electrical System</b>		
Battery/installation	Ah/-	70/luggage compartment
Alternator	A/W	180/2,520
<b>Chassis and Suspension</b>		
Suspension, front		Aluminium two-joint spring strut axle with tiebar; small positive steering roll radius; compensation of transverse forces; anti-dive
Suspension, rear		Five-arm axle with anti-squat and anti-dive
Brakes, front		Single-piston swing-calliper compound disc brakes
Diameter	mm	360 x 30, vented and cross-drilled
Brakes, rear		Single-piston swing-calliper compound disc brakes
Diameter	mm	350 x 24, vented and cross-drilled
Driving stability systems		ABS, ASC, CBC, DSC; Variable M Differential Lock
Steering		Rack-and-pinion with hydraulic assistance and Servotronic
Steering transmission, overall	: 1	12.5
Gearbox, type		SG 6
Gear ratios	I	: 1 4.055
	II	: 1 2.396
	III	: 1 1.582
	IV	: 1 1.192
	V	: 1 1.000
	VI	: 1 0.872
	VII	: 1 -
	R	: 1 3.678
Final drive	: 1	3.846
Tyres, front/rear		245/40 ZR18/265/40 ZR18
Rims, front/rear		8.5 J x 18 EH2 + IS 29 cast aluminium/9.5 J x 18 EH2 + IS 23 cast aluminium
<b>Performance</b>		
Power-to-weight ratio, DIN	kg/kW	5.2
Power-to-weight ratio, DIN	kg/hp	3.8
Output per litre	kW/ltr	77.3
Output per litre	hp/ltr	105.0
Acceleration 0-100 km/h	sec	4.9
Top speed	km/h	250 <sup>4</sup>
<b>Fuel Consumption in EU Cycle</b>		
Urban	ltr/100 km	17.9
Extra-urban	ltr/100 km	9.2
Composite	ltr/100 km	12.4
CO <sub>2</sub>	g/km	295
<b>Miscellaneous</b>		
Emission standard		EU4

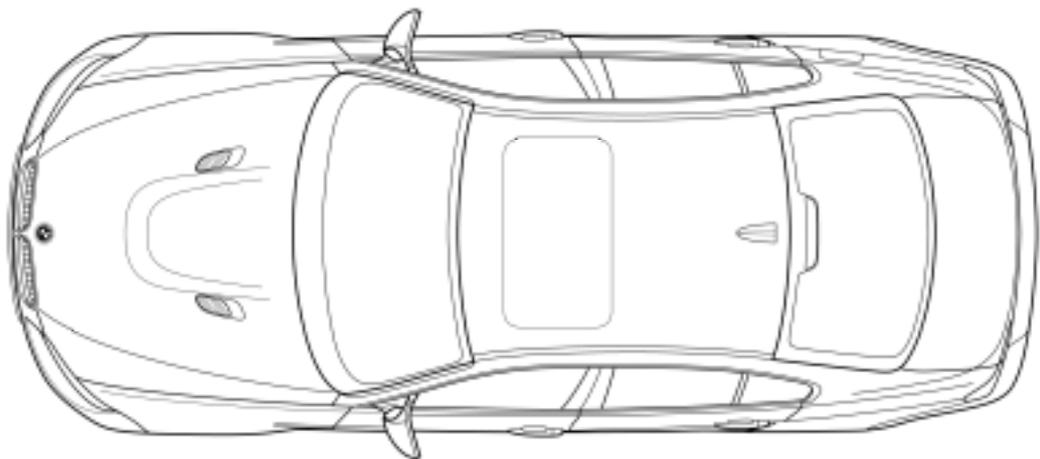
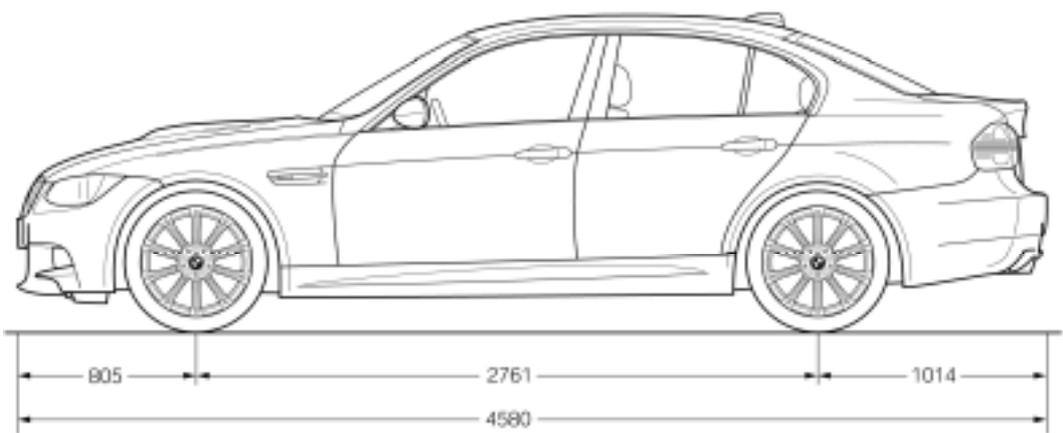
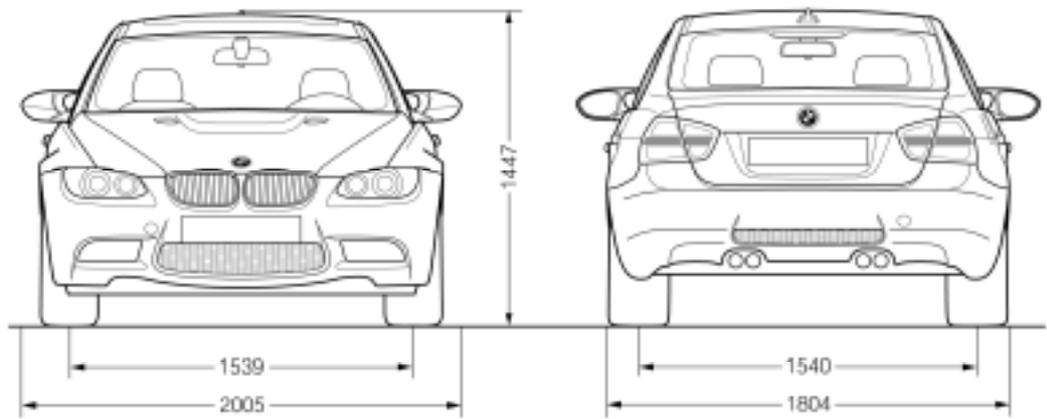
<sup>1</sup>Weight of vehicle in road trim (DIN).

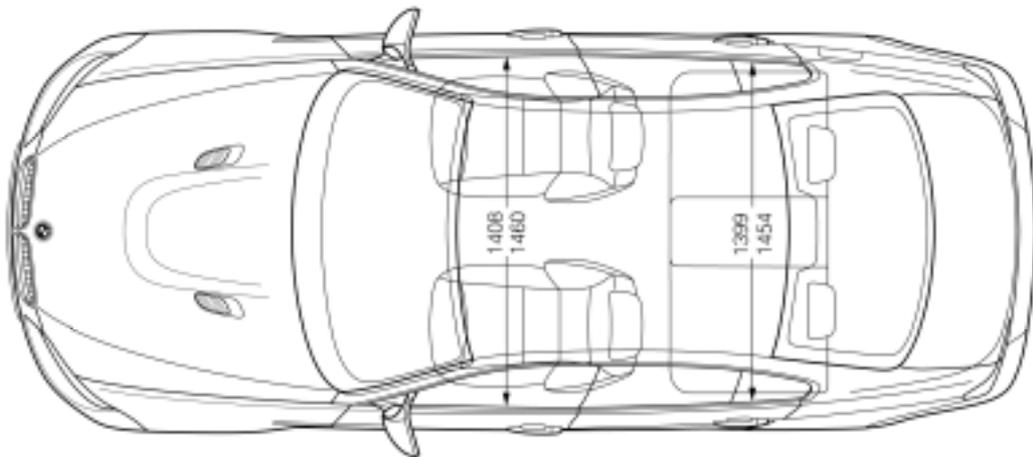
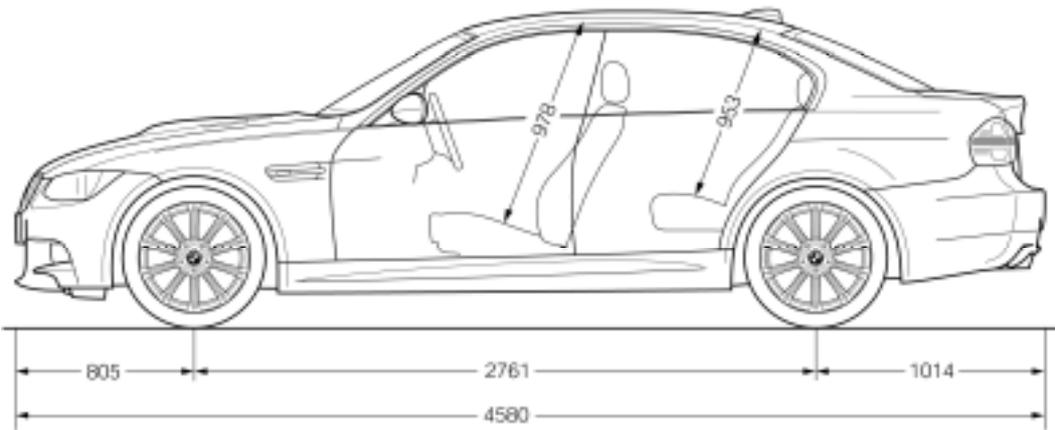
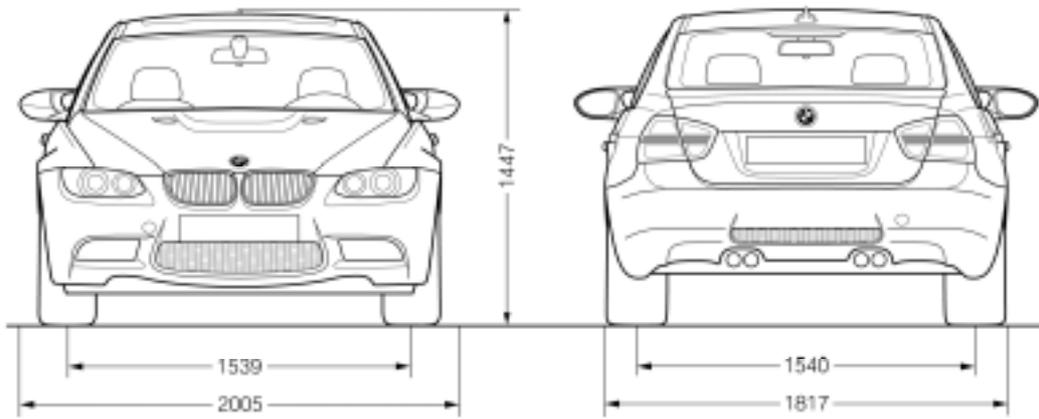
<sup>2</sup>Weight of vehicle in road trim (DIN) plus 75 kg for driver and luggage.

<sup>3</sup>May be increased under certain conditions.

<sup>4</sup>Electronically limited.

# エクステリアおよびインテリア寸法





# エンジン性能曲線図

