



BMW Motorrad Media トーク 2008

BMW Motorrad 最高責任者 ヘンドリック・フォン・クーエンハイム氏のスピーチ

ミュンヘン、2008 年 4 月 16 日

BMW Motorrad の将来 - ヘンドリック・フォン・クーエンハイム氏がメディアに語る



会場の皆様、

モーターサイクルを愛する皆様、

本日はお集まりいただきまして誠にありがとうございます。今回は私にとりまして、BMW Motorrad の最高責任者に就任して以来、初めてのスピーチとなります。これまでの仕事を通じて、すでに私のことをご存じの方もいらっしゃると思います。現在の役職に就く前は BMW スペインの社長を務めておりました。

私はおよそ 20 年前から BMW で働き始め、海外での四輪車とモーターサイクルの販売において豊富な経験を積んでまいりました。このたび、私の経験を BMW Motorrad に役立てる機会を得たことを嬉しく思います。将来の BMW のモーターサイクルビジネスを方向づけられるように努力する所存です。

BMW およびハスクバーナ・モーターサイクルは、数々の魅力的なプロジェクトに全力で取り組んでいます。現在は、包括的な製品攻勢を推進している真っ最中です。

この製品攻勢を今後数年間にわたって成功に導かなくてはなりません。私達の目標は、モーターサイクルビジネスを大幅に拡大し、利益ある成長を実現することです。

会場の皆様、

本日は、特に以下の 2 つの点に絞ってお話させていただきます。

最初に、私達の野心的な成長目標に関する背景事情をご説明します。次に、スーパースポーツプロジェクトの進捗状況を初めてご報告します。

それではまず、成長戦略の基本的な側面についてご説明しましょう。

私達は、今年も前年を上回るモーターサイクルを販売する計画であり、これまで長年にわたって積み重ねてきた成功を継続していきます。

モーターサイクル市場が不規則で一貫性のない推移を示している現状を考えれば、これは非常に厳しい目標です。

私達は当然のことながら、ツアラー、スポーツツアラー、エンデューロ市場における中核モデルを特に重視しています。実際、これらのモデルは、BMW の将来のモデルレンジの中でも欠かせない存在であり続けるでしょう。

とりわけボクサーモデルにそれが当てはまります。BMW にとってボクサーエンジンは、白と青のエンブレムと同じくらい重要な地位を占めているからです。この理由ひとつをとっても、この独創的



なエンジンコンセプトには BMW Motorrad とともに末永く輝かしい未来が待っているといえます。これからも今までと変わることなく、多くの革新が成し遂げられていくでしょう。

会場の皆様、

私達が推進している強力な製品攻勢の対象は、中核モデルだけにとどまりません。BMW Motorrad は野心的な成長目標を掲げています。BMW グループの新たな戦略的方向づけの一環として、私達は BMW Motorrad の販売台数を、2012 年までに約 50 パーセント増となる 150,000 台へと拡大することを宣言しています。

この目標を達成するために、私達は BMW Motorrad をさらにスポーティかつダイナミックに変革しようとしています。すなわち、私達は BMW Motorrad がこれまで進出していなかった市場セグメントにも参入しているところなのです。

この観点から、HP2 モデルと F シリーズによる攻勢がすでに始まっています。そして現在、まったく新しい革新的なスポーツモデルを使った積極的な挑戦に取り組んでおり、国際的なモーターサイクルレースの分野においても力強く推進しています。

なぜこうした取り組みが必要なのでしょう？

なぜなら、例えばエンデューロセグメントは、これからも成長する大きな可能性を秘めているからです。これに対し、ツアラーとスポーツツアラーセグメントにおいては、市場がすでに開拓し尽くされており、成長が限界に達しています。まさにこうした理由から、私達はこれまで獲得できなかった顧客層を新たに開拓する計画を立てているのです。

そのため私達は、BMW Motorrad が過去に進出していなかった市場セグメントにも、製品ラインナップを拡大しようとしています。具体的には、スポーツエンデューロセグメントと、スーパースポーツセグメントへの参入です。

会場の皆様、

この分野においてより明確で特化したアプローチをとるために、私達は 2 つのブランド戦略を推し進めています。昨年、ハスクバーナ・モーターサイクルを買収したのは、まさにこのためなのです。ハスクバーナ・モーターサイクルと力を合わせることで、必ずや年間 150,000 台の販売目標を達成できるでしょう。

ハスクバーナ・モーターサイクルは、今日までモーターサイクルの製造を続けているメーカーの中では 2 番目に長い歴史を誇り、モーターサイクルビジネスの分野では世界でもっとも知られたブランドのひとつです。ハスクバーナは長年にわたり、オフロードとスーパーモトレースにおいて 70 回以上の世界タイトルを獲得しています。



極めてスポーティなハスクバーナのマシンがあれば、オフロードとスーパーモトセグメントにまたがる新たな購買層に向けて、BMW モデルだけで行うよりも素早く製品レンジを展開することができます。

競争の激しいオフロードセグメントは、とりわけアメリカ、南ヨーロッパ、オーストラリアで大きな市場規模を誇っています。ハスクバーナは、これらの市場において確固とした地位を築いており、BMW Motorrad にとって最高のパートナーといえます。

このブランドが私達のモーターサイクル部門に加わり、会社全体にさらなる勢いを与えていることを本当に嬉しく思います。これにより 2008 年開始当初から、私達は自らに野心的な成長目標を課しています。今年、私達は昨年に対して約 30 パーセント増となる販売計画を立てており、この目標を目指して全力で取り組んでいるところです。

そのために私達は、ハスクバーナを買収した当初から多くの活動を積極的に展開しています。

生産量は計画に従って推移しています。そしてパーツ事業を再編したことにより、今まで抱えていたスペアパーツ供給の問題を解決しました。

同時に、製品の品質をさらに改善するための特別なプログラムと活動に着手しています。

今シーズンのモータースポーツにおいて、ハスクバーナはこれまでのところ順調な結果を残しています。私達は現在、エンデューロとモトクロス、およびスーパーモトのレースに参加しています。実際、これらの様々なレースにおけるシーズン序盤での成績は、当初の予想を超えるものでした。

とりわけアマチュアモータースポーツセグメントにおいて、BMW による買収の後、ハスクバーナへのお客様の関心が飛躍的に高まったことをとても嬉しく思います。

会場の皆様、

私達がすみやかに力強く計画を推進しているのは、ハスクバーナ部門だけではありません。むしろ、BMW Motorrad における製品攻勢も、ハイペースかつハイレベルに継続されています。

2008 年、私達は R 1200 GS と GS Adventure に大幅な改良を施しました。3 月 8 日には、特別なモデル BMW HP2 スポーツの販売を開始しました。そして今年の後半には BMW G 450 X スポーツエンデューロを投入することで、これまで未参入であったセグメントへモデルレンジを拡大します。

同じく 3 月 8 日には、新しい 2 気筒モデル BMW F 800 GS と BMW F 650 GS の販売開始を祝いました。

市場からの最初の反応は、明るい前途を感じさせるものです。実際、世界中からは現在の生産能力を上回る需要が寄せられています。特にスペイン、イタリア、ギリシャといった南ヨーロッパ市場



からの引き合いは、私達の一番楽観的な予想をも超えるほどです。中でも F 800 GS を選ぶお客様の多くは、これまで他メーカーのモーターサイクルに乗られていた方々です。

2008 年のニューモデルについては、すでに多くの情報が発表されています。しかし、ケルンとミラノで開催される国際モーターサイクルショー「Intermot」と「EICMA」において、詳しい内容はまだお話しできませんが、さらに驚くべきものを披露する予定であることを付け加えておきましょう。

このように私達は将来へ向けて準備を万全に整えています。

こうしたよいニュースにもかかわらず、BMW Motorrad はヨーロッパのすべてのモーターサイクルメーカーと同じく、現在、極めて厳しい現実と直面しています。状況は毎日のように悪化しており、原材料とエネルギーの価格は上昇を続け、為替リスクは深刻さを増しています。

為替の変動がどれだけ私達の競争力に影響を及ぼしているかについて、手短にご説明しましょう。

過去 7 年間に限っても、ユーロに対するドルと円の価値は 80 パーセントも下落しました。

すなわち、ドルや円の交換レートの小数点以下の数字がわずかに下がるだけで、私達のライバルメーカーにとっては恩恵となります。そのため、ライバルメーカーは世界市場での販売価格をより引き下げることが可能となり、同時に莫大な利益を得ています。

こうしたコスト面での不利益をお客様へ直接負担させるわけにはいきませんから、私達は当然ながらこの課題への解決策を見つけなくてはなりません。

それゆえ競争力を維持するために、私達は開発、生産、販売における効率を高める努力を続け、国際調達活動に力を入れ、非常に魅力的で革新的な製品ラインナップを作り上げようとしています。

ではここで、皆様がお待ちかねの本日のハイライトへと話を移しましょう。

冒頭において述べたとおり、私達は利益ある成長を遂げ、計画どおりに販売台数を増加させるために、新たな選択肢を積極的に模索しています。私達が、公道およびサーキットを舞台とするスーパースポーツセグメントへの挑戦を決断したのは、まさにこうした理由によるのです。

もちろん、非常に大きな困難を伴うことは承知しています。特に日本のメーカーはこのクラスで 20 年以上も前から先行しており、豊富な経験を積み上げています。しかしたとえそうであっても、競争心だけを頼りにして挑むつもりです。スーパースポーツセグメントにおいても、私達は最初から一流のライバル達と互角でありたいと願っています。

私達の開発チームは、目標を達成しようと大いに意気込んでいます。これまでの進捗状況を見る限りは、極めて前途有望であると断言できます。



私達は来年のスーパーバイク世界選手権の初戦から、総合性能に優れたパッケージで参戦できる自信があります。そしてその優秀さは量産モデルにも受け継がれます。技術と価格の両面において、私達のスーパースポーツは絶対的な競争力を備えることになるでしょう。

モーターサイクルを愛する皆様、私達がこのセグメントを特別に重視する動機は何でしょうか？

まず第1に、

レースの遺伝子を持ったこの極めて魅力的なモーターサイクルは、ブランドにとって新規のお客様を獲得するために必要な、スポーティで感情に訴える要素を備えており、BMW Motorrad のブランドイメージの拡大と強化に貢献してくれます。

スーパーバイク世界選手権の人気は、モーターサイクルライダーの間でますます高まり続けています。このレースでは Moto GP と異なり、自分達が乗っているモーターサイクルをライバルと直接比較して評価することができるからです。

しかもこの興奮を世界中で楽しめるのです！今年のスーパーバイク世界選手権は、4大陸にまたがる13ヶ国で開催されています。

第2に、

もっともダイナミックで高性能なオンロードモーターサイクルのセグメントにおいても、BMW Motorrad の革新的パワーを初めて見せつけることができます。というのも、このスーパースポーツモーターサイクルは BMW がゼロから開発し、ベルリン工場で生産されるからです。

第3に、

私達は世界規模での成長を視野に入れながら、製品ラインナップを拡大しています。

現在、1,000cc クラスの世界販売台数はおよそ 100,000 台規模で、その大部分はアメリカとヨーロッパに集中しています。そして日本の4メーカーが約85パーセントの市場シェアを占めています。

BMW Motorrad は、このセグメントへ長期的に取り組むつもりです。そのためには当然ながら、セグメント独自の考え方を理解し、市場の標準に従う必要があります。もちろん私達は、このモーターサイクルシーンに新たな基準を設定し、適切な市場シェアを獲得する自信があります。

ではそのモーターサイクルについてご説明しましょう。



私達の目的は、操縦性、性能、人間工学の面で、公道とサーキットのいずれにおいても傑出した品質と機能を備える高性能モーターサイクルをお客様に提供することです。

現在はまだ開発の途中であるために、技術的なデータについて具体的に申し上げることはできません。しかし、ライバル達がどの程度の性能レベルを発揮しているかについては、皆様もよくご存じのはずです。今日はこのことを念頭に置いてもらいながら、具体的な仕様については皆様の推測にお任せしましょう。

私達のスーパースポーツは、実績のある基本的なコンセプトに基づいています。当然ながらこのコンセプトを採用する前に、市場と最適な技術を慎重かつ精密に分析しました。そしてこれからは様々な技術を用いて、選択したソリューションを開発していくこととなります。

プロジェクトの初期の段階では、何種類ものエンジン形態を検討しました。そしてご存じのように、私達は直列 4 気筒エンジンを採用しました。この形態が、求められるパワー、性能、重量、パッケージの要件を最高の品質で満たすことができるからです。もちろん、BMW の流儀に従って、このエンジンにはシリンダーヘッドを始め数多くの特徴が備わっています。

サスペンションへの BMW デュオレバーの採用は、パッケージ上の理由から見送られました。この機構を用いると、フロントホイールのジオメトリーがより多くの空間を占有するため、新型スーパーバイクの構成を極力コンパクトに収めるには不利となるからです。

それでも、私達が導入している革新的技術には必ず納得してもらえることでしょう。その一例が、ニューマシンに備わる特別なトラクションコントロールです。しかし残念ながら、今日はこれ以上詳しく申し上げることはできません。

皆様が BMW Motorrad に期待されるように、BMW スーパースポーツのデザインは完全に独自のものであり、ライバル達とは一線を画しています。もちろんセグメントのデザイン言語が反映されることとなりますが、同時に BMW ブランドからの力強いメッセージが伝わってくるはずですよ。

では次に、スーパーバイク世界選手権への参戦に向けた現在の状況について、手短にご説明しましょう。

現時点で、参戦に向けた準備はあらゆる面で計画どおりに進んでいます。選手権の規則に従って、この新型モーターサイクルは 2009 年に市販される予定であり、来年の終りまでに 1,000 台が生産されることとなります。

レース活動はパートナーのアルファ・レーシングと密接に協力しながら進めています。ミュンヘン近郊に拠点を置くアルファ・レーシングは、モータースポーツでの豊富な経験を有するスペシャリストです。彼らはすでに、専用の開発室の中でこのプロジェクトのための作業に取りかかっています。

チーム編成のプロセスも本格的に進められており、主要な人選は確定しています。



チームは BMW の専門家とアルファ・テヒニクのレースクルーから構成され、さらにスーパーバイクレースのプロチームからも専門家が参加しています。

私達はレーシングマシンの開発テストライダーを選ぶにあたり、ローテーションを組んで各ライダーにできるだけ多くの経験を積んでもらうようにしています。テストライダーには、いまだ現役のベテランライダーから新進気鋭の若手まで、幅広い人材がそろっています。

これから先、何週間、何か月もかけて、パワーと性能を段階的に煮詰めながら、体系的にレーシングマシンを作り込んでいく作業が始まり、それと並行してニューモデルのテストが行われます。

会場の皆様、

当然ながら、一流のライバルチームは長年にわたって経験を積み重ねています。それでも私達はこの挑戦を成功させたいと願っており、その目的のために特化した極めて士気の高いチームを作り上げました。このチームはプロフェッショナルなレースを通じて、私達の新しいモーターサイクルの性能を証明してくれるでしょう。

とはいえ、ある程度の学習期間を必要とすることは十分承知しています。私達はそのために、当面は現実的な目標を設定しました。スーパーバイク世界選手権への参戦 1 年目では、トップ 10 に何度か入ることを目指し、トップチームとの差を着実に縮めていきます。2 年目ではトップチームに追いつき、初めての表彰台を獲得するつもりです。そして中期的には、もちろん世界チャンピオンになることが目標です！

会場の皆様、

このプロジェクトの詳細と現在の進捗状況、および来年のスーパーバイク世界選手権への参戦準備については、これぐらいにしておきましょう。

さてニューモデルの名前については、様々な憶測が飛び交ってきましたが、その推理を今日で終わらせることにしたいと思います。

BMW Motorrad 初のスーパースポーツは、「S 1000 RR」です。

BMW の新型スーパースポーツの名称を決めるにあたっては、BMW Motorrad の伝統的な命名法に従っています。「S」はスーパースポーツを意味し、BMW から新しいクラスのモーターサイクルが生まれたことを宣言しています。「1000」はエンジンの排気量を示し、当然ながら「RR」がモデル自体の名称となります。



モーターサイクルを愛する皆様、

私達は複数のサーキットでレーシングプロタイプのテストを行っており、その写真が多くのモーターサイクル誌に掲載されています。本日、このレーシングプロタイプを皆様に披露し、パッケージと技術について初めてお目にかけてみましょう。

しかし、これからご覧になるモーターサイクルのデザインと見た目の品質は、後日発表することになる量産モデルと同じではないことをご承知おきください。

ご静聴ありがとうございました。