

# BMW X6

## 目次



本プレスキットの内容は、ドイツ国内市場向け(2007年12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。また、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。

### 1. BMW X6

概要 .....	2
----------	---

### 2. 世界デビューを果たした世界初のスポーツ・アクティビティ・クーペ:

BMW X6 .....	5
--------------	---

# 1. BMW X6 概要



- 革新的なコンセプト: スポーツ・アクティビティ・ビークルのパイオニアである BMW が世界初のスポーツ・アクティビティ・クーペを発表。
- BMW の大型クーペ特有の機能とデザインを画期的な手法で新たにすることで、BMW X モデルの中で最もスポーティかつダイナミックなクルマとして登場した BMW X6 は、そのデザインだけをみても優れた運動性能と傑出した優位性を忠実に反映。
- 個性豊かな高級感あるフォルム: 大型のエア・インテークを装備してスポーティな印象をもたらすフロント・エンド、長く伸びやかなサイド・ライン、低く緩やかにカーブを描くキャビン、パワフルな存在感を表現するホイール・アーチ、典型的なクーペ・プロポーション、抑揚のある面構成が織り成すゆったりとした曲面、迫力あるリア・エンドに流れ込むルーフライン。
- BMW X6 は BMW が開発したインテリジェント四輪駆動システム xDrive を標準装備。状況を選ばない類稀な俊敏性と方向安定性、比類なきステアリング精度とトラクションを実現するダイナミック・パフォーマンス・コントロールを世界で初めて装備。駆動力は xDrive システムを介してフロント・アクスルとリア・アクスルに可変配分されだけでなく、ダイナミック・パフォーマンス・コントロールを通じて左右のリア・ホイールにも個別に伝達されるため、突然の負荷変動やオーバーランに対しても優れた安定性を確保。
- 新開発の最上位パワー・ユニット: ツイン・ターボ・テクノロジーと燃料直接噴射装置(ハイ・プレシジョン・インジェクション)を搭載した V8 ガソリン・エンジン。ターボ過給機と触媒コンバータを 2 列に並べ、V 字型のシリンダー・バンクの間に配置した、世界初の 8 気筒パワー・ユニット。この画期的な配置により、極めてコンパクトな寸法を達成し、さらに吸気側・排気側の圧力損失も低減。4,395 cc の排気量から最高出力 300 kW(407 ps)/5,500~6,400 rpm、最大トルク 600 Nm/1,750~4,500 rpm を発生。クラス最高の効率を発揮するこのエンジンは、ULEV II と EU5 排出ガス基準をクリア。BMW エフィシェント・ダイナミクスにより、最高のパワーとパフォーマンスを両立。
- 比類なきエンジン・ラインナップ: V8 ツイン・ターボ・ガソリン・エンジン(最高出力 300 kW/407 ps)、直列 6 気筒ツイン・ターボ・ガソリン・エンジン(最高出力 225 kW/306 ps)、直列 6 気筒バリアブル・ツイン・ターボ(VTT)ディーゼル・エンジン(最高出力 210 kW/286 ps)、直列 6 気筒ターボ・ディーゼル・エンジン(最高出力 173 kW/235 ps)を用意。

- 全エンジン・バリエーションに、ギアシフト特性を最適化させた 6 速オートマチック・トランスマッisionを標準搭載。さらに、ほとんどスリップなく作動するコンバータ・ロックアップ・クラッチを標準装備し、電子制御ギア・セレクター、ステアリングに配置されたシフト・パドルにより、超高速ギアシフト、優れたシフト快適性、燃費の最適化を実現。
- 最高の乗員安全性を考慮してデザインされた BMW X6 のボディ構造。このボディ構造とパッシブ・セーフティ・システムとの組み合わせにより、関連する世界中のすべての衝突試験においてあらゆる前提条件をクリアし、優れた成績を達成。こうした乗員保護特性は、とりわけ 3 点式 ELR シート・ベルト(全座席)、フロント・エアバッグ、サイド・エアバッグだけでなく、ヘッド・エアバッグ、衝突時に作動する前席アクティブ・ヘッドラストによってサポート。また、デイタイム・ランニングライト機能付きのバイ・キセノン・デュアル・ヘッドライト、フォグランプ、2 段階点灯式ブレーキ・ライト、ランフラット・タイヤを標準装備。
- 画期的なボディ／インテリア・コンセプト：大きく上まで開く大型のテールゲートを装備した 4 ドア・クーペ。高級感があり洗練された室内は、スポーティかつラグジュアリーな雰囲気。4 つのシートと容量調節式の大型ラゲッジ・ルーム(570～1,450 リットル)。
- インテリア・デザインは BMW X6 の卓越したスポーツ性能を強調。レザー仕様のスポーツ・ステアリングには、マルチファンクション・ボタンとシフト・パドルを標準装備。センター・コンソールには、運転席側にも助手席側にもニーパッドを装着。フロント・シートには各種の調節機能(一部電動式)を装備。クーペ特有の 2 座席独立式リア・シートにはそれぞれヘッドラストを装備。
- BMW X6 専用サスペンションおよびドライバー・アシスタンス・システム(オプション)：アダプティブ・ドライブ(アンチロール & アダプティブ・ダンパー)、アクティブ・ステアリング、ヘッドアップ・ディスプレイ、アダプティブ・ヘッドライト、コーナリング・ライト、ハイビーム・アシスタント、クルーズ・コントロール(ブレーキング機能付き)
- 広範囲にわたるコンフォート関連機能と画期的なエンターテイメント・システム：BMW iDrive(お気に入りボタン付き)、CD プレーヤー(MP3 再生機能付き)、外部入力端子(AUX-IN)を標準装備。USB ソケット、マルチチャンネル・オーディオ・システム、後席用 DVD システム、4 ゾーン・オートマチック・エア・コンディショナー、アクティブ・シート・ベンチレーション、リアビュー・カメラ、ナビゲーション・システム、BMW アシスト、BMW オンライン、BMW テレサービスをオプションで用意。

■ エンジン・バリエーション：

BMW X6 xDrive50i: ツイン・ターボおよび燃料直接噴射装置(ハイ・プレシジョン・インジェクション)を装備したV8ガソリン・エンジン。

総排気量 4,395 cc、最高出力 300 kW(407 ps)/5,500~6,400 rpm、

最大トルク 600 Nm/1,750~4,500 rpm、

加速性能[0~100 km/h]: 5.4 秒、

最高速度: 250 km/h、

平均燃料消費量(EU 基準): 12.5 リットル/100 km、

CO<sub>2</sub>排出量(EU 基準): 299 g/km

BMW X6 xDrive35i: ツイン・ターボおよび燃料直接噴射装置(ハイ・プレシジョン・インジェクション)を装備した直列6気筒ガソリン・エンジン。

総排気量 2,979 cc、最高出力 225 kW(306 ps)/5,800~6,250 rpm、

最大トルク 400 Nm/1,300~5,000 rpm、

加速性能[0~100 km/h]: 6.7 秒、

最高速度: 240 km/h、

平均燃料消費量(EU 基準): 10.9 リットル/100 km、

CO<sub>2</sub>排出量(EU 基準): 262 g/km

BMW X6 xDrive35d: バリアブル・ツイン・ターボおよび第3世代のコモン・レール式燃料直接噴射装置を装備した直列6気筒ディーゼル・エンジン。

総排気量 2,993 cc、最高出力 210 kW(286 ps)/4,400 rpm、

最大トルク 580 Nm/1,750~2,250 rpm、

加速性能[0~100 km/h]: 6.9 秒、

最高速度: 236 km/h、

平均燃料消費量(EU 基準): 8.3 リットル/100 km、

CO<sub>2</sub>排出量(EU 基準): 220 g/km

BMW X6 xDrive30d: ターボ・チャージャーおよび第3世代のコモン・レール式燃料直接噴射装置を装備した直列6気筒ディーゼル・エンジン。

総排気量 2,993 cc、最高出力 173 kW(235 ps)/4,000 rpm、

最大トルク 520 Nm/2,000~2,750 rpm、

加速性能[0~100 km/h]: 8.0 秒、

最高速度: 210 km/h、

平均燃料消費量(EU 基準): 8.2 リットル/100 km、

CO<sub>2</sub>排出量(EU 基準): 217 g/km

## 2. 世界デビューを果たした世界初の スポーツ・アクティビティ・クーペ: **BMW X6**



これまでに一度も見たことがない全く新しいタイプのクルマ。独自のデザイン・コンセプト、比類なき運動性能、そのすべてが BMW X6 という新型モデルによって現実となります。

この世界初のスポーツ・アクティビティ・クーペには、他のクルマではまねのできない組み合わせによる魅力的な装備品や技術が盛り込まれています。ニューBMW X6 のデザインは、BMW 製大型クーペのスポーティな優雅さと BMW X モデルのパワフルな存在感が融合しています。

BMW X6 は、あらゆる路面状況で BMW ブランドならではの運動性能と卓越した優位性をこれまでにない手法で連動させ、突出した走行特性を発揮します。考え方を一変させるという使命を持って市場に投入されたこの BMW X6 は、BMW クーペの非常に特別なキャラクターに革新的で非常に魅力的な特徴を追加しただけでなく、BMW X ファミリーの全く新しい展開を予感させるモデルです。

リアに向かって低く滑らかに下降するサイド・ウインドウとルーフのラインが特徴の BMW X6 は、本格的なクーペのプロポーションを備えています。このニュー・モデルは、インテリアもクーペ特有のスタイルを貫いており、しかもドライバーや助手席の乗員だけでなく、後席に乗る 2 名の乗員にも十分なスペースを提供します。特に後席乗員のために、ヘッドレストを内蔵したスポーティなデザインの、ゆったりとした独立式リア・シートが装備されています。

ゆとりある最低地上高、魅力的なデザインの大きく張り出したホイール・アーチ、4 枚のドア、大きなテールゲートだけでなく、高い位置に設定されたウェストラインなど、すべてが BMW X ファミリーの他のモデルのスタイリングとの共通点を物語っています。実際、このデザインは、オンロードでもオフロードでも、BMW X6 のドライブトレーンとサスペンション・テクノロジーを通じて本格的な運動性能を発揮します。

BMW X6 には、BMW が開発したインテリジェント四輪駆動システム xDrive が標準装備されています。これはどんな状況でも常に走行状態に応じて駆動力を前後のアクスルに可変配分することができる電子制御システムです。

BMW X6 に初めて標準装備されたダイナミック・パフォーマンス・コントロールも、左右のリア・ホイールに駆動力を可変配分します。世界に一つしかないこの最先端技術により、ステアリング精度を著しく向上させています。このため、必要なときはいつでも、どんな低速走行からでも俊敏性を発揮します。高速コーナリング時にドライバーが急なハンドル操作を行なったり、アクセルを急に戻したりすると、ダイナミック・パフォーマンス・コントロールは車両全体の安定性を高めるように働きます。このため、ドライバーは新たな次元の運動性能を安全に体験したり、享受したりすることができます。またダイナミック・パフォーマンス・コントロールは、滑りやすい路面や荒れた路面でも、さらに安全に、安定したトラクションを提供するというメリットもあります。

ツイン・ターボ・テクノロジーとガソリン燃料直接噴射装置を装備した新開発 V8 パワー・ユニットも、BMW X6 と共に世界デビューを果たします。この総排気量 4.4 リッターの 8 気筒エンジンは、最高出力 300 kW(407 ps)、最大トルク 600 Nm を発生。最大トルクは 1,750~4,500 rpm という非常に広いエンジン回転域を通じて発揮します。これは BMW X モデルの中で最もパワフルなエンジンです。

この新開発 8 気筒エンジンは、実際に卓越した推進力と牽引力を特徴としているだけでなく、サイズがコンパクトであるという点にも驚かされます。このエンジンは、8 気筒ガソリン・エンジンとしては世界で初めて、V 字型に 2 列に並んだシリンダー・バンクの間にターボ・チャージャーを配置しています。

BMW X6 の優れた駆動技術とサスペンション技術は、オンロードでの新感覚の俊敏性を実現します。とりわけダイナミックな高速コーナーでは、卓越した運動性能と安全性を発揮します。滑りやすい路面や人里離れた田舎道においても、トラクションと安定性がさらに高められた完璧な走りを実現しています。

この BMW 製スポーツ・アクティビティ・クーペは、BMW X ファミリーの競合モデルをしのぐ絶対無比のクレマであり、路面状況に関係なく、あらゆる状況で比類なき優位性を発揮します。

### 独自のデザイン：躍动感あふれるライン、強烈な存在感

BMW X6 のデザインは、BMW X ファミリーの遺伝子をすべて備えながらも、まったく新しいスタイル、極めてスポーティなコンセプトが特徴です。実際、このニュー・モデルのデザイン・コンセプトは、BMW インテリジェント四輪駆動システム xDrive とダイナミック・パフォーマンス・コントロールを柱として、BMW X6 が持つ卓越した走行特性を忠実に表現することにあります。

BMW X6 は、どの角度から見ても間違いない本物の BMW です。このことは、何よりもまず BMW X ファミリーに特有の彫刻のような彫りの深いデザインによって実現しています。フロント、サイド、リアの各セクションは、互いが滑らかに流れながら、相互に直接交じり合い、さまざまなフォルムと曲面の融合によって、調和のとれた 1 つのフォルムを形成しています。

ブランド特有のさまざまなデザイン的な特徴は、BMW X6 の細部にわたって明確に表れています。それは BMW キドニー・グリルから始まり、上部が切り落とされたような丸型デュアル・ヘッドライト、車両側面に沿って延びるパワフルなシルエット・ライン、このクルマの幅の広さを強調するリアの水平なラインなどに現れています。

#### はっきりと、しかも躍动感たっぷりに進行方向を見据えるフロント・エンド

BMW の新型スポーツ・アクティビティ・クーペのフロント・エンドは、一度見ただけでこの比類なきクルマに強烈な存在感を伝えます。フロント・エンドを構成する面は、大部分がボディ同色仕上げになっているため、より低く、活き活きとしたイメージを伝えます。このことが、BMW X6 のオンロード志向を大いに強調しています。

BMW 特有の遺伝子は、ボンネット上や、垂直にそそり立つような BMW キドニー・グリルにも見て取れます。このグリルは、最上位モデルの BMW X6 xDrive50i と BMW X6 xDrive35d の場合は洗練されたチタン・カラー仕上げのバーが組み込まれており、そのほかのモデルはブラック仕上げとなっています。

極端に両端に寄せて配置された大型エア・インテークは、パワフルなエンジンの冷却に必要なものであることを示しています。それだけではなく、ヘッドライトの上部まで内側に切れ込んだサイド・パネルとの組み合わせにより、これらのエア・スクープは強大な推進力に適応していることを鮮明に表現しており、このクルマのパワフルさを強調しています。

このサイド・エア・インテークは、丸型フォグランプを組み込んだアルミ調のバーによって水平に分割されています。バンパー中央に配置されたセンター・エア・インテークは、BMW X6 をさらにワイドに、かつ低く見せています。ここにあしらわれた曲面は、視覚的にオンロード志向であることをはっきりと表現しています。上部が切れ込んだ端正な形状によって、BMW 特有の丸型デュアル・ヘッドライトは極めて強烈かつはっきりとその存在を示しています。こうしたデザインにより、クルマ全体が進むべき道をはっきりと見据えたように見せています。

ヘッドライト自体は、サイド・パネルに流れ込むダイナミックなラインに溶け込んでおり、ボンネットの曲面は、サイド・パネルとボンネットの境界線とともに、BMW キドニー・グリルに向って徐々に細くなりながら伸びる印象的なラインによって分割されています。

ヘッドライトの上部を超えて車両中央に向かって力強い曲面を描くサイド・パネルは、フロントから見たときに、BMW X6 の存在感を強調します。

#### サイド・ビュー：ダイナミックなルーフ・ライン、たくましさを示す面構成

ニューBMW X6 の比類なきプロポーションは、特にサイドから見たときに際立ちます。

その一例を挙げると、フロントのショート・オーバーハングによってこのクルマの躍動的なフォルムを強調し、なだらかにリアに向かって少しづつ細くなるルーフ・ラインと、リアのロング・オーバーハングが、流麗なシルエットを描く真のクーペを演出しています。

ルーフラインは、1 列目シートの真上にある最高点に達してから(つまり、ドライバーに焦点を当てながら)、BMW X6 の素晴らしいデザインに特殊な効果を生み出しています。

サイド・ウインドウ後方の D ピラーは、下部が前方へ向けて戻るようにカーブしており、有名な「ホフマイスター・キック」がデザインされています。

BMW X6 xDrive50i には、他のモデルと区別するためにクロームめっきされたウインドウ・フレームが標準装備されています。

高い位置に設定されたウエストラインと迫力ある前後のホイール・アーチは、見た目にも車両中心に重心を移動させた四輪駆動車であることを証明するものであり、BMW X モデルの遺伝子を受け継いでいることを示す重要な特徴です。バンパー下端に装着された細長い樹脂製プロテクター、サイド・シルやホイール・アーチも、BMW X6 のたくましいキャラクターを控えめに主張しています。

印象的なシルエットのサイド・パネルは、2 本のラインで分割されています。この 2 本のラインはフロント・エンドに向って控えめな V 字型を形成し、BMW X6 に際立った力強さを加味しています。ドア・ハンドルを結ぶようにして流れるショルダー・ラインが躍动感あふれるフォルムを形成し、ショルダー・ラインとサイド・シル・ラインの間隔が車両後部に向かって離れてゆくことで力強くさび形を作っています。このショルダー・ラインはテール・ライト・クラスターまで延びており、車両全体を長く見せると同時に、ダイナミックでパワフルな印象を与えています。また、2 つめのキャラクター・ラインは、ショルダー・ラインとサイド・シル・ラインの中間を流れ、その中央はサイド・シルと並走しています。この追加されたキャラクター・ラインは、フロント側もリア側も、非常にダイナミックなサイド・パネルのホイール・アーチが力強くカーブを描く位置で終わっています。

2 本のサイド・ラインがこのクルマの優雅さを強調する一方で、特別なデザインの曲面は非常にパワフルなルックスを BMW X6 に与えています。凹面と凸面が光と影を織り成し、力強いルックスを強調しながら、BMW X6 のパワーとスタイリッシュな存在感とのバランスを最適に保っています。

#### リア・ビュー：力感あるショルダーとパワフルなフォルム

BMW X6 のリア・エンドは、優雅、スポーティ、堅牢といった特徴が相互に組み合わされています。力強さを象徴するバンパーとアンダーフロア・プロテクションは、BMW X モデルの基本的なデザイン要素です。

また、BMW X モデル特有のスタイルとルックスを持ちながらも、クーペ特有のプロポーションがはっきりとわかります。

非常に低い位置にリア・ウインドウがあるキャビンは、後方に向かって滑らかに細くなり、テールゲートには特徴あるエア・フロー・リップが組み込まれ、この比類ないクルマを、外観的にもスタイル的にも、真のクーペであることを示しています。

リア・エンド全体は水平志向のラインで細かく分けられており、リア・エンドの幅の広さを強調すると同時に、このクルマ全体のパワフルなスタイルと優れたロードホールディングを証明しています。後ろから見たときに最も幅の広い位置は、ホイール・アーチ付近です。

ボディ両端に位置し、センスの良い周辺部品で仕上げられた 2 本のテールパイプは、見る人の目を BMW X6 のホイールへと誘います。バンパー下部のセクションに沿って回り込んだ印象的な光の輪郭によって特別なアクセントが付加され、BMW X モデル特有の最低地上高の高さを強調しています。

専用デザインのテール・ライト・クラスターにも、BMW X6 のユニークなキャラクターが反映されています。BMW X モデル特有の L 字型クラスターを見直し、端から端へと流れるように躍動的なカーブを描くスタイルになっています。サイド・パネルにまで回り込んだテール・ライト・クラスターは、暗闇でもこのクルマの全幅をはっきりと伝え、強調しています。

### スポーティで独創的なインテリア

BMW X6 のインテリアは、隅々に至るまで独創的な高級感、スポーティな躍动感、力強いスタイルが、独自の手法によって統合されています。交互に織り成す引き締まった曲面は、BMW スポーツ・アクティビティ・クーペのアクティブなキャラクターを象徴しています。センター・コンソールの両脇に装着されたニーパッド、スポーツ・ステアリングに装備されたシフト・パドル、丸型メーターに組み込まれた繊細な目盛りなど、ニューBMW X6 のスポーティな資質を表す標準装備品は、オンロードでもオフロードでも、エキサイティングな走りを演出します。

すべての BMW X モデルと同様に、この新型スポーツ・アクティビティ・クーペは 4 つのシートのすべての乗員に、高くて見晴らしの良いシート・ポジションを提供します。このため、特にドライバーは、どんな状況でも BMW X6 を完璧にコントロールできるというはつきりとした感覚を持つことができます。したがって、アクティブなドライビング・スタイルを支えるコックピットとの組み合わせにより、本格的なスポーツ性能を備えたクルマであるという印象を演出します。

運転席と助手席には電動シートが標準装備されており、シート位置やバックレストの角度を電動で調節できます。

この世界初のスポーツ・アクティビティ・クーペと他の BMW X モデルとの違いは、センター・コンソールを介して左右に分割されたスポーティな独立式のリア・シート・デザインです。4 つあるすべてのシートには、大きく張り出したサイド・サポートとヘッドレストが装備されています。

BMW X6 には、すべての BMW X モデルの中で唯一、シフト・パドル付きのスポーツ・ステアリングを標準装備しています。ドライバーはこのシフト・パドルを使って 6 速オートマチック・トランスミッションをマニュアルでシフトすることができ、どんな状況でも滑らかかつ素早いレスポンスを実現しています。ドライバーはこのシフト・パドルを使って変速操作をすることができ、ステアリングの位置に関係なく、スムーズかつ快適なシフトアップおよびシフトダウンを行なうことができます。さらにステアリングに組み込まれたマルチファンクション・ボタンを使用して、電話やオーディオ・システムを素早く円滑に操作することもできるため、注意散漫になることもありません。ここに用意された 2 つのボタンの機能は、ドライバーの好みに応じて個々にプログラムすることができます。

高級レザー・ステアリングが標準装備されており、パッド部分の周囲にはパール・グロス・クローム仕上げのトリム・バーが装着されています。

ダッシュボードはモータースポーツを彷彿とさせる纖細な目盛りが刻まれた丸型 2 連メーターを中心として、視覚的にも BMW X6 のスポーティなキャラクターを表現しています。メーターには亜鉛メッキが施されたトリム・リングが装着され、このクルマのインテリアの高級感を強調しています。また、操作ダイアル、ドア・ハンドル、セレクター・レバー・ノブ、吹き出し口のツマミ部分も同様に、きらめく高級メタル仕上げになっています。

新たにセンター・コンソールに装着されたニー・パッドは、市街地走行時や過酷なオフロード条件下での走行時に、ドライバーと助手席乗員が身体を支えるための非常にスポーティな装備として際立っています。高級ニー・パッド・サポートはグラファイバー強化プラスチック製で、軽量化と傑出した堅牢性を両立しています。

装備品に応じて、ニー・パッドはそれぞれのインテリア・カラーと同色仕上げされ、内装仕様と同じ素材で仕上げられます。

### 優れた仕上げ品質、多数の収納オプション

BMW X6 のインテリアは、視覚的にも洗練されており、高級感ある曲面によって五感に訴えかけます。強度と耐久性を目的としたこうした特別な品質を通して、インテリアにデザインされた曲面は、必要なときにいつでもオフロード性能を発揮するこのクルマの優れた堅牢性を強調しています。

ダッシュボード表面に施された特別なしづか加工は、インモールド・コーティング(IMC)法で成形されたものです。オプションのレザー仕上げのダッシュボードは、上質な縫目を持つ最高級レザーを採用しただけでなく、レザー表面の下に滑らかで柔らかいパッドを使用しており、見た目も手触りも高級感あふれる印象をもたらします。

ダッシュボードのデザインは、堅く、弾性のある鋼(はがね)のベルトを連想させ、一方からもう一方へと波打つように横たわっています。この躍動感あるデザインは、ドア・ラインの 2 種類のトリミングに受け継がれており、グローブ・ボックスは優雅に、控えめに周囲の曲面に溶け込んでいます。このグローブ・ボックスは、ドア・ロックに連動してロックされます。そのためグローブ・ボックス専用のロックがなく、上下開きのカバーを開くと内部に照明が点灯し、快適に出し入れができます。

センター・コンソールの広々とした収納ボックスもいわゆるバタフライ式カバーを装備しており、左右に開きます。センター・コンソールにはさらに、大きめの容器もしっかりと保持できる、蓋付きの特大カップホルダーが 2 個装着されています。

リア・コンソールにも収納ボックスと大型カップホルダーが 2 個用意されています。さらに、フロントおよびリアのドア・パネルには大型のポケットが装備されています。

#### **ゆとりあるスペース、個性を際立たせるオプション装備品を豊富に用意**

リア・ドアは大きく開くため、後席にも容易に乗り込むことができます。また後席のヘッドルームは、クーペとしては非常にゆとりがあります。シート高は 944 mm あり、背の高い乗員でも最高の快適性と実用性を保証します。

後席から見たとき、BMW X6 のウィンドウ形状は際立った開放感を生み出し、その結果、雄大で豊かな感覚を惜しみなく与えます。

BMW X6 のスポーツ性能を強調するさまざまな素材とカラーが、この比類なきクルマの個性に富んだスタイルと雰囲気をさらに強調しています。たとえば、エクステリア・カラーは 10 種類用意されており、また 5 種類の装備バリエーション、2 種類のインテリア・カラー、5 種類のトリム・オプションがあります。

アッシュ・グレーンとフライホイール・アルミニウムのトリム・バーは、BMW スポーツ・アクティビティ・クーペ専用品です。木目仕様は、このクルマの高級感を、控えめに、特別な雰囲気を発しています。また、輝くアルミ仕様は、はっきりとモータースポーツ志向を示唆しています。

BMW X6 のキャビンとラゲッジ・ルームは、誰もが本格的なクーペに期待する標準的なスタイルで明確に分離されています。BMW X6 のリア・シート裏にあるラゲッジ・ルームは、570 リットルの収納スペースがあります。これは従来のクーペと比べ、破格の大きさです。一例を挙げると、ドライバーと乗員が合わせて 4 名乗車した状態でも、フルサイズのゴルフ・バッグを 4 個ラゲッジ・ルームに収納できます。

BMW の新型スポーツ・アクティビティ・クーペには、かさばる荷物を運びやすくするため、ラゲッジ・ルームを覆い隠すような折りたたみ式のラゲッジ・カバーが装備されており、さらにラゲッジ・ルームの床下にも収納できるよう、頑丈なフロア・パネルが装備されています。輸送能力を高めるために、後席のシートには非対称分割可倒式バックレストを採用しています。この機能を利用すれば、積載能力を実質的に最大 1,450 リットルまで拡大することができます。

BMW X6 のオプション装備品として、オートマチック開閉式テールゲートを装備することもできます。ドライバーは標準装備の 2 ステージ・ガス・スプリングを使用して、テールゲートを開けたときの高さを変更することができます。これは地下駐車場や天井の低いガレージなどで、車両を損傷しないように配慮した装備です。

シート・カバーは、高級クロスや高級レザーだけでなく、BMW X6 専用に新たに開発されたアルカンタラ・レザー・コンビネーションも用意しています。このコンビネーションを選んだ場合、シート中央にアルカンタラ・カバーを、両端に細かい木目模様のオレゴン・レザーを、使用します。

もう一つのオプションとして、ライト・パッケージがあります。ドア・ハンドル周辺に配置された発光ダイオード(LED)ユニットと、ドア・ポケット内のライト・バーは、室内にスタイリッシュで洗練された雰囲気を与えるだけでなく、ドア・パネルに装備された各種スイッチの照明としても利用され、暗闇でも容易に操作することを可能にしています。さらに注目すべき点は、ライト・パッケージには車外照明だけでなく、ドア・ライニング内の乗降用ライトも装備していることです。

### **突出した運動性能と卓越した快適性の完璧な組み合わせ**

新しいタイプのクルマがもたらす新しい走り。BMW X6 は、2 つのすばらしい世界を提供します。

史上初のスポーツ・アクティビティ・クーペの運動性能は、俊敏性、高速コーナリング時の比類なき安定性、滑りやすい路面においての安定性、トラクションを大幅に強化した新次元の走りを実現しています。パワフルなエンジン、インテリジェント四輪駆動システム xDrive、ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)、オプションのアクティブ・ステアリングとアダプティブ・ドライブ、さらに BMW X6 に初めて標準装備されたダイナミック・パフォーマンス・コントロールなどが、常に優れた運動性能を発揮するために必要な基本システムです。

穏やかに、控えめに走る走行スタイルでも、ダイナミック・パフォーマンス・コントロールはステアリング精度を大幅に向上させます。このため BMW X6 は、ドライブトレーンおよびサスペンション・テクノロジーの卓越した特性を発揮して、非常に困難な走行条件のときでさえ十分に対応することができます。

#### **インテリジェント・コントロールによる運動性能:**

##### **インテグレーテッド・シャシー・マネージメント**

BMW X6 のドライブトレーンおよびサスペンション・システムは、インテグレーテッド・シャシー・マネージメント(BCM)と連携して優れた相乗効果を発揮します。この高性能電子制御システムは、ドライブトレーンの機能とサスペンションの機能を瞬時に、パーカーフェクトに調和させ、どこに行こうとも常に最高の安定性と最高のパフォーマンスをもたらします。

走行条件が急変するような場合、たとえば、摩擦係数が変わりやすい路面で急ハンドルや急加速、急制動などの操作を行なった場合でも、BCM システムは極めて高い精度で xDrive、DSC、ダイナミック・パフォーマンス・コントロールに介入します。装備している場合はアクティブ・ステアリング(オプション装備品)にも介入します。いかなる場合でも、こうした制御方法と制御範囲を適切に定めることによって、最高の走行安定性と最適な運動性能を発揮します。

現在すでに市販されている BMW X モデルが卓越した俊敏性を備えているのは、この ICM の優れたパフォーマンスによるものです。いまやこの集中コントロール・ユニットがニューBMW X6 の運動性能に与える影響の度合いはますます大きくなっています。なぜなら、新開発のダイナミック・パフォーマンス・コントロール用アクチュエーターも使用することができるからです。走行条件に応じて無段階に可変制御を行なうことで、フロント・アクスルとリア・アクスル間でエンジン出力が分断されることもなくなり、ダイナミック・パフォーマンス・コントロールを介して左右の後輪にも分断することなく伝達できるようになりました。その結果、最も効率よく駆動力を路面に伝達できるホイールに、パワーを優先して供給できるようになりました。

極めてユニークなこのドライブトレーン・テクノロジーは、俊敏性を高めるだけでなく、ステアリング精度、コーナリング時の方向安定性、滑りやすい路面でのトラクション性能向上させて、いかなる場合でも、いかなる状況でも、運動性能を大幅に強化します。

その結果、ダイナミック・スタビリティ・コントロールは、車両が実際に物理法則の限界に差しかかったときにのみ、該当するホイールにブレーキをかけて効果的に制御することができます。こうしたシステムにより、世界初のスポーツ・アクティビティ・クーペは、かつてないほどスポーティな走りとダイナミックなパフォーマンスを発揮し、最も過酷な走行状況にも対応することができる非常に魅力的なクルマに仕上がっています。

BMW X6 のドライブトレーンおよびサスペンション・テクノロジーは、オフロードでもオンロードでも、路面状況に関係なく、考え得る最高レベルの安全性と精度、駆けぬける歓びを実現します。これは、BMW X モデルの中でも極めてユニークなサスペンション・テクノロジーを基礎におくことで達成しています。たとえばフロント・アクスルはダブル・ジョイント方式を適用したダブル・ウィッシュボーン・アクスルで、極めて高い横加速度対応能力と優れた方向安定性を発揮し、ステアリングに作用する力を最小限にしています。また、フロント・アクスル機構の運動特性を最適化することにより、路面に対するフロント・ホイールのキャンバー角を常に最適な状態に維持するため、BMW X6 でスポーツ走行をしたときでも、最高のグリップ力とロード・ホールディングを維持します。

BMW X6 のリア・サスペンションには、優れた快適性と優れた運動性能を調和させた、BMW が特許を取得したインテグラル IV アクスルを装備しています。また、このクルマのライトウェイト構造は、多くの点でこのスポーツ・アクティビティ・クーペ専用に最適化を図っています。たとえばリア・アクスルの全体構造は、最高のスポーツ性能を発揮するために課せられたこのモデル特有の要求事項に合わせて適切に調整されています。

ホイール・マウント、リア・アクスル・サブフレーム、4 本のトラック・アームは、サスペンションが受け持つ駆動力を瞬時に吸収し、ホイール・マウントの弾性変形を縮小させる一方で、ソフトなスイング・マウントは適切な上下方向のサスペンション機能を備え、ホイールの回転特性を最適化しています。路面とドライブトレーンを効果的に分離することで、リア・アクスルはまさにファースト・クラス並みの静肅性と乗り心地を実現しています。

BMW X6 には 19 インチ軽量アロイ・ホイールを標準装備しています。また、ランフラット・タイヤも標準装備しているため、タイヤがパンクしても、ドライバーは最寄りの整備工場までスムーズに、安全に走行を継続することができます。

もう一つの装備品として、タイヤ空気圧を常時モニターし、基準値よりも 30%以上タイヤ空気圧が低下すると、メーター・パネル内の警告灯を点灯させてドライバーに警告を発するタイヤ・パンク表示機能があります。

### **BMW xDrive: 高い運動性能と最適なトラクションを発揮するインテリジェント四輪駆動システム**

このフルタイム四輪駆動システムは、電子制御の働きでフロント・アクスルとリア・アクスル間の駆動力を無段階に可変配分することで、BMW X モデルに優れたトラクション性能をもたらし、高い運動性能を発揮します。実際に BMW xDrive は、電子制御式多板クラッチ付きのトランスファ・ギアボックスを介して、走行条件に応じて適切な量の駆動力をグリップ力を維持しているアクスルに適切に配分することで、インテリジェント四輪駆動システムとしての優れた性能を発揮します。

走行安定性と運動性能を両立するため、ダイナミック・パフォーマンス・コントロールが左右の後輪に駆動力を可変配分することで、BMW X6 の駆動力と推進力を有効に利用できる可能性がさらに高まりました。

通常の走行状況では、BMW xDrive は駆動力を 40:60 の比率で前後のアクスルに分配します。その間、センサーが常時ホイールのスリップ量を測定しています。こうすることで、インテリジェント四輪駆動システム xDrive は瞬時に駆動力の配分を変化させることができます。BMW xDrive は、これまでの四輪駆動システムとは異なり、起こり得る状況を予測して、ホイールが空転し始めるとすぐに対応します。これはドライバーが何らかの対処をする必要性を感じる前に、車両を安定させる効果があります。

BMW xDrive はこのようなメリットを提供することにより、わずかなオーバーステア傾向やアンダーステア傾向であっても、その発生当初から適切に打ち消すことで、BMW X6 の運動性能を高めています。BMW が新開発したダイナミック・パフォーマンス・コントロールを連携させることで、xDrive は最新の要求事項に沿って応答時間をさらに短縮することができます。特に高速コーナーにおける運動性能に関するメリットは、特筆に値します。

### **xDrive およびダイナミック・パフォーマンス・コントロールの連携による 比類なき俊敏性と方向安定性**

BMW X6 の俊敏性に対するダイナミック・パフォーマンス・コントロールの有効性は、たとえ日常の運転においても顕著に現れ、速度を抑えて走行しているときでも正確性を大幅に向上させます。

ダイナミック・パフォーマンス・コントロールはハンドリング性能も強化し、実際に急ハンドルや高速コーナリング走行時において、BMW X6 の優位性を向上させます。限界付近を使って走行している際、車両のリア・ホイールまたはフロント・ホイールがコーナーの外側に押し出されるような状況下で、路面状況、コーナーの曲率や走行速度に応じて、BMW xDrive とダイナミック・パフォーマンス・コントロールは共にこうした不安定な走行の兆候を相殺するように制御を行います。例えばオーバーステアの傾向を検知するとすぐに、xDrive が後輪を外側に押し出す元になっているパワーの伝達を抑えます。さらにダイナミック・パフォーマンス・コントロールも制御を行い、特定の遠心力に応じてコーナー外側の後輪の駆動力を低減させ、その力をカーブ内側の後輪に流します。

安定性を高めるためのこの介入制御は非常にすばやく緻密に実行されるため、ドライバーは制御介入が起こったことにまったく気付きません。BMW X6 をスポーティーに走らせているときや、実際に極限状況に置かれたときにドライバーが気付くことは、このクルマが並外れたステアリングの正確性を発揮するということです。

ダイナミック・パフォーマンス・コントロールは、まったく逆の状況にも効果を発揮し、あらゆるアンダーステア傾向を相殺します。フロント・ホイールをカーブ外側に「押し出して」いる力を xDrive が抑制し、ダイナミック・パフォーマンス・コントロールは最適な安定性を得るためにコーナー外側の後輪に駆動力を流します。その結果、X6 はより滑らかで正確にコーナーを駆けぬけ、走行速度に関係なく俊敏性や方向安定性を維持してドライバーの決めたコースを忠実にたどります。

**独自性: アクセルから足を離しても、**

**ダイナミック・パフォーマンス・コントロールがステアリング精度を向上**

ダイナミック・パフォーマンス・コントロールのさらに特殊な機能は、エンジンのパワーで車両を「駆動」しているときだけでなく、惰性で走行するオーバーラン状態でもエンジン出力とトルクを後輪に可変分配できる点です。これは 2 組のプラネタリ・ギアセットで構成されるファイナル・ドライブ内に追加された多重構造のトランスミッション・ユニットと電動モーターで作動する多板式クラッチによって実現しており、ドライバーがアクセルから足を離しているときでも駆動力配分を変化させます。

BMW X6 はこのようにして、エンジン負荷や駆動力から切り離された安定性を提供できる世界初のクルマです。

ダイナミック・パフォーマンス・コントロールは、滑りやすい路面でトラクションを最適化する役目も果たします。とりわけ左右のリア・ホイール間で必要に応じて伝達される駆動力を変化させることができるようになったことにより、例えば片側のホイールがアスファルト上にあって、もう一方が雪の上有るような異なる路面状況を走行していても、トラクションと牽引力を向上する役割を果たします。左右のホイールで抵抗係数が異なっている状態(モーダル・スプリット)であっても、ダイナミック・パフォーマンス・コントロールによってリア・アクスルの駆動力を個別に分配し、相殺します。

メーター・パネルを一目見るだけで、ドライバーはダイナミック・パフォーマンス・コントロールによる相互作用の状況を把握することができます。ステアリング・コラムに装備されたレバーを押すだけで、オンボード・コンピューターに代わって現在の駆動力の配分を表示するグラフィック・ディスプレイが現れます。4つの駆動輪を示したグラフィックが表示され、ホイールの位置の横にある棒グラフが、その時点で各ホイールにどれだけのエンジン出力を供給しているかを示します。

### 限界付近を使って走行しているときにのみ制御介入をする DSC

ダイナミック・パフォーマンス・コントロールによって提供される左右のリア・ホイール間の駆動力の変化は、トルクが 1,800 Nm に達するまで行われます。ダイナミック・パフォーマンス・コントロールが作動しているときにドライバーが感じるのは、俊敏性、トラクション向上、走行安定性の大幅な向上です。ダイナミック・パフォーマンス・コントロールによってドライバーが感じ、有益と感じるもう 1 つの効果は、ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)の介入頻度が、以前にも増して少なくなることです。

実際に、これは DSC が個々のホイールに作用するか、またはドライバーが物理的な性能の限界まで攻めたときにのみ、エンジン出力を抑える従来のシステムと比べ、ドライバーが駆動力とエンジンのトルクをより長く活用できることを意味しています。

この安定化の効果に加え、ニューBMW X6 の DSC は安全でダイナミックな走りを促進する役目を果たす、幅広い追加機能を提供しています。これらには、アンチロック・ブレーキ・システム(ABS)、オートマチック・スタビリティ・コントロール(ASC)、トレーラー・スタビリティ・コントロール、ヒル・ディセント・コントロール(HDC)、制動距離を最短にするため必要に応じて制動圧を自動的に最大化するダイナミック・ブレーキ・コントロール(DBC)、コーナリング・ブレーキ・コントロール(CBC)、そしてブレーキング機能付きのアクティブ・クルーズ・コントロール(ACC)などが含まれます。

オートマチック・ディファレンシャル・ブレーキ(ADB)は、左右のホイール間の差動を制御するロックとしての役割を果たし、極端にブレーキ温度が高い状況下で必要に応じて制動圧を高めるフェード補正機能は、極限状態において必要な制動力を確保します。また、ドライ・ブレーキング機能は雨天時の制動性能を最適化するとともに、坂道発進アシスト機能ではドライバーがよりスムーズに、容易に坂道発進をできるようにサポートします。

ニューBMW X6 には、スイッチ操作だけで簡単に作動・解除ができる電子制御機械・油圧式パーキング・ブレーキを備えています。

BMW X6 が提供する高レベルの運動性能を反映して、DSC には特別機能としてダイナミック・トラクション・コントロール(DTC)も組み込まれ、DSC の反応限界値をさらに高いレベルに上げて、特にスポーティで積極的な走りを可能にし、ドライバーは駆動輪を意図的にわずかに空転させることで、雪道や砂地で滑らかに発進することができます。

幅広い DSC 機能にサポートされた BMW X6 の高性能ブレーキ・システムは、あらゆる状況において優れた制動力を発揮します。最上級モデルの BMW X6 xDrive50i には、4 輪すべてにベンチレーテッド・ディスクが装備されています。前後輪に直径 385 mm のブレーキ・ディスクとアルミ製スイング・キャリパーを備えた新開発の軽量ブレーキは、フェード現象に対する非常に高い耐性と最大限の制動快適性を約束します。

アルミ製カバーにリベットで固定されている軽量ブレーキ・ディスクは、ばね下重量を大幅に軽減し、極端に高いブレーキ負荷を受けても高温によるディスクの変形を防止します。この方式は、今や他の自動車メーカーでも採用しており、そのほとんどが BMW が特許を取得した方に倣っています。

#### スポーティで快適なドライブのためのアクティブ・ステアリング

BMW X6 に装備されているラック & ピニオン式ステアリングは、操舵角度に応じてステアリングのギア比を変化させるため、さまざまな走行状況においてあらゆる要求に応えます。高速走行時にはステアリングの直進位置付近でパワー・アシストを一貫したレベルに保つため、ステアリングの操作性を高めます。一方、コーナリング時は、ドライバーはよりダイレクトなステアリングのレスポンスによる恩恵を受け、操舵角度に応じてステアリングのギア比が変わることでよりダイナミックな走りも可能にしています。

オプションとして、BMW X6 にはアクティブ・ステアリングも装備可能です。

BMW が開発したこの非常に特殊なシステムは、あらゆる速度域で適切なステアリング操作量を提供し、特にスポーティで積極的に走る場合は必要に応じて約 90 km/h に達するまでダイレクトなステアリングの挙動を維持します。この場合、さらなるドライバーのメリットとして、駐車時のステアリング操作量がロック・トゥ・ロックで 2 回転するのみになります。その一方、高速走行時にはアクティブ・ステアリングが安定した方向安定性を実現させ、敏感になり過ぎないレベルまでステアリングのギア比を変更し、その結果走行快適性を高めます。

BMW X6 の場合、アクティブ・ステアリングとサーボトロニックが組み合わされ、そのため、コーナーや急ブレーキ操作時において、挙動を安定させるために積極的に貢献しています。例えばモーダル・スプリットと呼ばれる左右の路面の摩擦係数が異なる場所でブレーキをかけたとき、アクティブ・ステアリングはクルマがコースを外れてコントロールできなくなるのを防止するため、控えめに、しかし確実にカウンターステアをあてます。

#### 独自性: FlexRay によるデータ転送方式を採用したアダプティブ・ドライブ

アダプティブ・ドライブに組み込まれたアンチロール・バーとダンパーの緻密に調和された相互作用は、このセグメントで BMW X モデルが持つもう 1 つのユニークな機能です。このオプション装備品を構成するアクティブ・ボディ・ロール・コントロールと可変ダンパー調整の組み合わせは、ニューBMW X6 に比類なき卓越した走りをもたらします。

アダプティブ・ドライブは車両に装備されている各種のセンサーを利用して、走行速度、操舵角度、前後方向加速度、横方向加速度、ボディの速度、ホイール回転数、さらに車高やダンパーの位置などのデータを常時モニターし、計算しています。これらの情報を適宜利用して、システムはアンチロール・バーの旋回モーター やダンパーのソレノイド・バルブに直接作用し、ボディのロールやダンパーの減衰効果をいつでも、あらゆる状況において適切に変化させます。さらにドライバーはスイッチを押すだけで、アダプティブ・ドライブのモードを「スポーツ」か、または快適な「ノーマル」かを選択することができます。

BMW アダプティブ・ドライブは、高速で信頼性の高いデータ転送を行うために、高速 FlexRay データ転送技術を利用しています。BMW 主導の下、開発共同体によって生産規格に発展させたこのシステムは、今までになかったレベルのデータ転送速度を実現しています。そして BMW は、FlexRay を量産車に利用した世界初の自動車メーカーです。

## 2 種類のガソリン・エンジン、2 種類のディーゼル・エンジンによる卓越した走行特性

すぐれたサスペンション・テクノロジーにより、BMW X6 はほぼあらゆる状況、あらゆる路面状態において、エンジン・パワーを余すことなく利用し、安全かつ一貫して走りに活用することができます。この初のスポーツ・アクティビティ・クーペに搭載されるパワー・ユニットは、力強いパフォーマンス、卓越した滑らかさ、そして各クラスにおける卓越した効率の良さという点で新たな基準を確立しています。ツイン・ターボ・テクノロジーを採用した 2 つのガソリン・エンジンと、2 つのオールアルミ製ディーゼル・エンジンの双方により、最先端のエンジン・テクノロジーを象徴しています。エンジン・バリエーションの最高出力の範囲は 173 kW(235 ps)から 300 kW(407 ps)までです。

最上位モデルの BMW X6 xDrive50i は、まったく新しい 8 気筒エンジンを搭載し、BMW X6 xDrive35i は、ドイツのすぐれたプレミアム自動車メーカーのエンジン・ラインナップの中で最も強力な直列 6 気筒エンジンを搭載しています。

これらガソリン・エンジンは、いずれも BMW のみが利用できるツイン・ターボ・テクノロジーとハイ・プレシジョン・インジェクションという非常に高級な組み合わせによる性能と効率の良さの恩恵を受けています。直列 6 気筒エンジンに初めて採用された 2 基のターボ・チャージャーとガソリン直噴システムを組み合わせたエンジン・コンセプトは、いまや新型 V8 エンジンでも愉しむことができます。

BMW X6 xDrive35d は、世界で最もスポーティでダイナミックな 6 気筒エンジンを搭載して市場に登場します。また、やはり第三世代のコモンレール式フューエル・インジェクションを備えたオールアルミ製ディーゼル・エンジンを搭載する X6 xDrive30d も、同様にスポーツカーのパワーとパフォーマンスを提供し、BMW の X モデルの市場セグメントでは独自の高いレベルの効率性を組み合せています。

## 比類なきレベル：

### ツイン・ターボ・テクノロジーを装備した新型 8 気筒エンジン

最も重要な特徴である優位性。これは BMW の X モデルや BMW の 8 気筒パワー・ユニットに当たってはあります。そして今、BMW X6 は、とりわけスポーティでダイナミックな 8 気筒エンジンを初めて搭載した世界初のスポーツ・アクティビティ・クーペによって、BMW X モデル・ラインナップに比類なきモデルを加えます。

ツイン・ターボ・テクノロジーとガソリン直噴システム（ハイ・プレシジョン・インジェクション）を備えた排気量 4.4 リッターの新型 V8 パワー・ユニットは、最高出力 300 kW(407 ps)/5,500~6,400 rpm を発生します。最大トルクは 600 Nm/1,750~4,500 rpm です。いずれも非常に幅広い回転域でピーク・レベルを維持しています。このエンジンの胸のすくような強烈な推進力は、ハイ・プレシジョン・インジェクションと組み合わされてすでに BMW の最も強力な 6 気筒エンジンに装備されているツイン・ターボ・テクノロジーによって実現しています。

新型 V8 エンジンの直接噴射による冷却効果は、ターボ・チャージャー搭載エンジンでは珍しいほど圧縮比を可能にし、エンジンにより高いレベルのオールラウンドな効率性をもたらしています。

2 列のシリンダー・バンクの間の V 字部分に配置されたターボ・チャージャーと触媒コンバーターも、同様に革新的なテクノロジーです。これにより非常にコンパクトなエンジン・サイズを実現し、同時に吸気および排気ダクトの新しい構成を可能にしました。つまり、この配置にすることによって、吸気／排気マニホールドが短く、より大きな断面積となって、吸気および排気双方の圧力損失を大幅に低減しています。

BMW X6 用に開発されたオールアルミ製 V8 パワー・ユニットは、8 気筒エンジン特有のキャラクターで比類ないスポーティさを提供します。実用面では、エンジンの低回転域における卓越したトルクと高回転域までエンジン出力が滞ることなく発揮され、理想的な特性を実現しています。

BMW X6 xDrive50i の 0–100km/h 加速性能はわずか 5.4 秒で、高速走行時でも驚くほどのパワーの余裕を誇り、胸のすくような加速を可能にしています。エンジン・コントロール・ユニットが電子的に制限する最高速度は 250 km/h です。

### 8 気筒ガソリン・エンジンに初めて採用されたツイン・ターボ・テクノロジー

新型 V8 エンジンの特徴的なパワーとパフォーマンスは、そのほとんどがツイン・ターボ・テクノロジーによるものです。8 気筒エンジンに初めて装備された 2 基のターボ・チャージャーが、エンジン出力とトルクの両方を最大限の効率性で高める役割を果たします。各ターボ・チャージャーは一度にそれぞれ 4 つのシリンダーに圧縮されたエアを送り込み、特に自然な吹け上がりとアクセル操作に対するダイレクトな反応を実現しています。

ツイン・ターボを装備した直列 6 気筒エンジンと同様に、従来のターボ・エンジンで切り離すことができなかったターボ・チャージャーがパワーと過給効果を発揮し始めるまでのタイムラグ、いわゆる「ターボ・ラグ」は、この優れたテクノロジーによってほとんど解消されています。

さらなるメリットとして、滑らかで力強い吹けあがりと、強大なパワーとトルクを極めて広いエンジン回転域で一貫して維持しています。そのため、パワーおよびパフォーマンスにおいて、このエンジンはより大排気量の自然吸気式エンジンに匹敵するほどです。また、オールアルミ製クランクケースによる大幅な軽量化のメリットも享受しています。

新型 V8 エンジンは、サイズや重量が大幅に抑えられているだけでなく、これだけの性能を誇るエンジンの中では燃費も並外れて良好です。この卓越した燃費に大きく貢献しているのは、BMW パワー・ユニットの特徴的な技術であるダブル VANOS 無段階可変アムシャフト・コントロールです。実際にこのテクノロジーは、この V8 エンジンの極めて優れた燃費と、エンジン低回転域から桁外れに高いトルクを発生する理由の 1 つとなっています。

ハイ・プレシジョン・インジェクションも、燃料を効率的に利用するための大きな役割を演じています。この第二世代のガソリン直噴システムは、シリンダー・ヘッドの点火プラグのすぐ横に配置されたピエゾ・インジェクターを使い、燃料を 200 bar の圧力で燃焼室に送り込みます。この仕組みの利点は、極めて正確な燃料を供給し、さらに排出ガスを削減し、心地よいエンジン・サウンドにも役立っています。さらに重要な点として、米国のULEV II 排出規制やヨーロッパの EU5 基準の両方をクリアしています。

BMW X6 xDrive50i に搭載された新型 V8 パワー・ユニットは、このクラスで最も効率的なエンジンです。BMW のエフィシェント・ダイナミクスを背景に開発されたさらに多くのテクノロジーを組み合わせたこのエンジンは、BMW X モデルと競合する他の 8 気筒エンジン搭載車よりも大幅に良好な燃費と排出ガス値を実現しています。BMW X6 xDrive50i の平均燃料消費量は 100 km 走行当たり 12.5 リットルで、CO<sub>2</sub> 排出量は 299 g/km です。

#### 世界初のスポーツ・アクティビティ・クーペに搭載:

#### BMW で最も強力な直列 6 気筒エンジン

BMW X6 に搭載されるガソリン・エンジンの 2 つ目は、BMW のエンジン・ラインナップ中で最も強力な直列 6 気筒エンジンです。BMW X6 xDrive35i に搭載される排気量 3.0 リッター・エンジンは、最高出力 225 kW(306 ps)/5,800~6,250 rpm を発生します。

この優れたパワーを 5,800 rpm から 6,250 rpm までのエンジン回転数にわたって一貫して発生します。最大トルクは 400 Nm/1,300~5,000 rpm です。これにより 6 気筒ガソリン・エンジンの優れたパワーとパフォーマンスを桁外れに低い回転域から提供し、その後この高いパワーを広範なエンジン回転域で維持します。

新型 V8 パワー・ユニットと同様、BMW X6 xDrive35i のエンジンは、BMWのみが採用するツイン・ターボ・テクノロジーとハイ・プレシジョン・インジェクションという非常に高級な組み合わせにより、比類ないパワーとパフォーマンス、活き活きとしたエンジン作動特性、非常に優れた経済性を実現しています。

ツイン・ターボを装備した直列 6 気筒エンジンの場合、2 基のターボ・チャージャーから圧縮されたエアをそれぞれ 3 つのシリンダーに供給します。比較的コンパクトなターボ・チャージャーを使用しているため慣性モーメントが小さく、エンジンのレスポンスを大幅に向上し、低回転域からでもわずかな遅延なく圧力を蓄積します。また、無段階可変式のダブル VANOS カムシャフト・コントロールとの相乗効果でパワーとトルクが一気に立ち上がります。

世界でも珍しい BMW のツイン・ターボ・ガソリン・エンジンによるこの特性は、並外れて高いレベルの卓越性と柔軟性を発揮します。実用面では、ドライバーは加速の初期段階からエンジンの大きなトルクを利用することができます、その後もエンジン出力は幅広い回転域で一定に保たれます。

エンジンの並外れた動力性能は、圧縮比を高めることでさらに強化されており、これもハイ・プレシジョン・インジェクションによるメリットの 1 つです。直噴方式によって混合気が冷却されるため、インターク・マニホールド・インジェクション式のターボ・エンジンよりも圧縮比を高めることができました。

ハイ・プレシジョン・インジェクションを装備した直列 6 気筒エンジンのさらなるメリットは、ピエゾ・インジェクターをバルブ間の点火プラグのすぐ横に配置して非常に正確な燃料噴射量を達成していることです。エンジン効率もそれに従って向上し、より少ない燃料でより高出力を発生しています。

ツイン・ターボ・テクノロジーとハイ・プレシジョン・インジェクションを装備した直列 6 気筒エンジンが供給するパワーは、過去に大排気量の 8 気筒エンジンが供給していたレベルに相当します。同時に BMW の最も強力な 6 気筒エンジンは、より高い経済性も提供し、オールアルミ製クラシクケースを採用することで軽量化され、卓越した俊敏性を発揮します。

**強力なディーゼル・パワー：バリアブル・ツイン・ターボを装備した直列 6 気筒エンジン**  
2 基のターボ・チャージャー、燃料直噴装置、優れたパフォーマンス。BMW X6 に搭載される最も強力なディーゼル・エンジンは、2 つのガソリン・エンジンに匹敵するいくつもの興味深い特徴を示します。バリアブル・ツイン・ターボ(VTT)テクノロジーを装備した排気量 3.0 リッターの直列 6 気筒ディーゼル・エンジンは、実際にあらゆる面において真に卓越したエンジンであり、最高出力 210 kW(286 ps)/4,400 rpm を発生し、この種のエンジンでは世界で最もスポーティなパワー・ユニットといえます。BMW X6 xDrive35d は、独自の特性と多岐にわたるユニークな技術的特性を誇っています。

この優れたパワー・ユニットは、ディーゼル・エンジン開発における BMW の非常に高い能力を見事に証明しています。オールアルミ製クランクケース、VTT ターボ・チャージャー、ピエゾ・インジェクターを備えた第三世代のコモンレール式フューエル・インジェクションによって、このエンジンは優れたパワーとパフォーマンスに効率の良さを融合させた理想的な品質を提供しています。

重量わずか 194 kg のこの高性能ディーゼル・エンジンは、ほぼ同等の出力を誇る 8 気筒エンジンよりも約 50 kg も軽量です。この利点も BMW X6 xDrive35d の運動性能に恩恵を与えています。

そのすぐれたパワーによって、0-100 km/h 加速性能は 6.9 秒、そして BMW X6 xDrive35d の最高速度は 236 km/h を示します。このパフォーマンスを持ちながら、EU テスト・サイクルによる平均燃料消費量は 100 km の走行あたりわずか 8.3 リットルという事実はさらに驚くべきものです。

この卓越した効率の良さは、とりわけバリアブル・ツイン・ターボ・システムに起因するものです。VTT ターボ・チャージャーは、まず低回転域で小型のターボ・チャージャーが作動します。慣性質量が小さいため、この小型のターボ・チャージャーはアクセルのわずかな操作にさえも瞬時に反応して、いささかの遅れもなくパワーを高めます。その後エンジン回転数が上昇するにしたがい、2 番目により大型のターボ・チャージャーが作動します。このエンジンの最大トルクは 580 Nm で、わずか 1,750 rpm から発生させます。2 基のターボ・チャージャーの相互作用は、効率的なエンジン・マネジメント・システムによって管理されています。

#### 強大なトルク、高い経済性:

##### 可変タービン・ジオメトリを採用した直列 6 気筒ディーゼル・エンジン

2 つ目の極めて経済的なディーゼル・エンジンを搭載する BMW X6 xDrive30d には、オールアルミ製クランクケースと第三世代のコモンレール式ダイレクト・フューエル・インジェクションを備えた排気量 3.0 リッターの直列 6 気筒エンジンを搭載しています。

このパワー・ユニットのターボ・チャージャーは、力強さと同時にあらゆる走行状態で滑らかで調和の取れた吹けあがりを保証する可変インテーク・ジオメトリを備えています。最大限の効率の良さで作動するターボ・チャージャーは、エンジン出力とトルクの双方を増加させ、最高出力 173 kW(235 ps)/4,000 rpm、最大トルク 520 Nm/2,000 rpm を発生します。

また、ピエゾ・インジェクターを備えたコモンレール式フューエル・インジェクションは、この排気量 3.0 リッター・ディーゼル・エンジンに高いレベルの効率性、優れた排出ガス性能、優れた走行特性、卓越したパワーをもたらしています。

BMW X6 xDrive30d の 0-100 km/h 加速性能は 8.0 秒で、最高速度は 210 km/h です(オプションの高速設定仕様の場合は 220 km/h)。また EU テスト・サイクルによる 100 km 走行あたりの平均燃料消費量は 8.2 リットルで、最大航続距離は 1,035 km に達します。BMW X6 xDrive30d は、BMW X モデルを追従する競合モデルに対しても、新たな基準を確立しています。

2 種類のディーゼル・エンジンは、排出ガスを最適化するため、いずれも最新式の微粒子フィルターと酸化触媒コンバーターを 1 つのユニットに格納して搭載しています。エンジンに直接接続されたこの排出ガス浄化システムは、エンジンを始動した直後にはほぼ作動温度に達するため、極めて早い段階でその効果をフルに発揮します。

微粒子フィルターはメンテナンス・フリーで、ディーゼル微粒子を燃焼させることで自身を再生し、あらゆる速度や負荷においてエンジン出力や燃料消費にまったく影響されることなく効率的なフィルター機能を提供します。その結果、BMW X6 xDrive35d の CO<sub>2</sub> 排出量は 220 g/km、BMW X6 xDrive30d はさらに優れた 217 gm/km となっています。

BMW X6 xDrive35d と BMW X6 xDrive30d の両モデルには、ユーザーが誤ってガソリンを充填してしまうことを防ぐ軽油ノズル・ガードを備えています。両モデルのこの機能は給油ノズルにロック・ラケットを使っており、直径が大きいディーゼル・ポンプのノズルでしか開けることができません。

これは例えばレンタカーで借りた場合など、ドライバーがこのクレマにあまり詳しくないときにはありがちな、間違った燃料を充填する危険をほぼ解消します。すべてのガソリン・スタンドが適切に標準化されたポンプ・ノズルを使用していれば、ドライバーは直径の小さいガソリン・ポンプ・フィラーを差し込む間違いを犯すことがなくなります。

**BMW エフィシェント・ダイナミクス: 燃費と排出ガスを向上させる幅広い機能を標準装備**  
エンジンおよびエンジン周りを強化する目的で幅広い機能を提供しているニューBMW X6 は、パワー、パフォーマンスおよび経済性において、極めて良好なバランスを保ちます。そしてもちろん、これらすべての機能は標準装備されています。

一例を挙げると、すべてのエンジン・バリエーションに装備されるブレーキ・エネルギー回生システムは、惰走状態になったときやブレーキをかけた段階で電装品のための発電を集中的に行い、非常に高度なエネルギーの管理を行っています。これはエンジン・パワーを使うことなくバッテリーを充電し、その結果燃料のエネルギーをまったく利用しないのです。

一方、エンジンで駆動している限り、オルタネーターはエンジンから分離されて使用しません。

優れた発電効率の他に、これは加速のためにより多くのパワーを提供するという効果も生み出し、その結果ダイナミックなスタイルの走りを愉しむことができます。

BMW X6 のオールラウンドな効率の良さは、オンデマンド・コントロールによってさらに最適化されています。エンジン補機類の作動を抑制することで、とりわけ燃料消費とパワー・ステアリング・ポンプに必要なパワーを大幅に抑え、エネルギーを節約します。

その他の例としては、エア・コンディショナー用コンプレッサーの駆動ベルトにもクラッチが装備されており、ドライバーがエア・コンディショナーをオフにするとすぐにコンプレッサーの接続が解除され、コンプレッサーによって発生する流体抵抗を最小限に抑えます。

さらなる例として、低転がり抵抗タイヤを採用したり、空力特性を最適化したりしています。また、BMW キドニー・グリルの背後やエア・インテーク内に装備された電子制御式冷却エア・フラップは、閉じたときに空気抵抗を低減し、冷却の必要性が生じたときのみ開くようになっています。

### スポーティ・ドライブのためのオートマチック・トランスミッション

さらに高いレベルにまで強化されたパワーは、非常にスポーティなギアシフト性能を誇る 6 速オートマチック・トランスミッションによって伝達されます。

このオートマチック・トランスミッションは、他に類を見ない自然な反応、正確性、効率性を実現するために常に適切なギアを選択することで、BMW X6 の卓越した快適性だけでなく優れた運動性能にも貢献しています。エンジンに直接接続され、ほとんどスリップなしに作動するコンバーター・クラッチを内蔵し、正確なギア選択を可能にしているこの 6 速オートマチック・トランスミッションは、実用面でパワー・ユニット全体の効率性を最適化しています。

このオートマチック・トランスミッションは、電子制御式セレクター・レバーまたはステアリングに装着されたシフト・パドルを使ってギアシフトを行います。セレクター・レバーのシフト・パターンは従来のオートマチック・トランスミッションと同じですが、ギアシフトを行うたびにセレクター・レバーが初期位置まで戻るジョイスティック式になっています。

トランスミッション・マネジメントは機械式ではなく、電子信号によって行います。マニュアル・シフトをするときは、ドライバーはセレクター・レバーを左に押すだけです。その後ドライバーはセレクター・レバーかシフト・パドルを使って順番にギアをシフトします。シフト・パドルを手前に引くとシフトアップし、押し込むとシフトダウンします。

このシフト・パドルを使用して、ドライバーはマニュアル・モードで最大限の自然さでギアシフトを行うことができます。ドライバーがシフト・パドルを操作すると、いつでもトランスミッションは直ちにオートマチック・モードからマニュアル・モードに切り替わります。

## 運動性能と剛性を高めるためのインテリジェント・ライトウェイト・テクノロジー

BMW X シリーズの他のモデルと同様に、BMW X6 のボディは極めて強く、剛性の高さを誇ります。並外れて頑丈でありながら重量を最小限に抑えるため、BMW のニュー・モデル開発技術者は当初からインテリジェント・ライトウェイト構造に一貫してこだわりました。素材の選択やさまざまなサポート・バー、サポート・ロッドなどのサポート・エレメントの配置やジオメトリは、最大限の衝突安全性の確保と卓越した俊敏性の実現を両立させる総合コンセプトを基礎に置きました。

考えられる限りの最高水準までパッシブ・セーフティを向上させるため、BMW の技術者および専門家達はボディ・シェルの開発当初からパッセンジャー・セルに最大限の安定性を与えることを追及しました。その結果、個々のコンポーネントに極端な負荷がかかるのを避けるために、万一の事故の際に車両に作用する力はエンジン・マウントやシャシーのいくつかの負荷分散経路に沿って伝達されます。

ニューBMW X6 の室内には、フロント・エアバッグや腰部を守るサイド・エアバッグだけでなく、A ピラー・トリムおよび側面のルーフライニングから展開するカーテン・ヘッド・エアバッグも標準装備され、前席および後席の乗員の負傷を防止します。

ニューBMW X6 では、全座席に 3 点式 ELR シートベルトを備え、ベルト・フォース・リミッターやフロント・シート・プリテンショナーなどのレストRAINT・システムも装備しています。

後面衝突時に頸椎の負傷を防止するため、BMW X6 のフロント・シートには衝撃に応じて作動するアクティブ・ヘッドラストが標準装備されています。またリア・シートには、ISOFIX チャイルド・シート固定ポイントも標準装備されています。

衝突の種類や強さに応じてその状況に最も効果的なユニットを作動させるため、すべてのレストRAINT・システムは、安全関連の装備を集中して制御する「電子頭脳」が管理しています。例えば 2 段階作動式のガス・ジェネレーターを装備したフロント・エアバッグは、事故の激しさに応じて 2 段階でエアバッグを展開します。

また車両が横転しそうになったときは、ロールオーバー・センサーがカーテン・エアバッグとベルト・ラッチ・テンショナーを作動させます。さらにシステムにはダイナミック・スタビリティ・コントロール (DSC) が統合されているため、必要なときにいつでも余裕を持って全てのセーフティ・システムを適切に機能させます。また BMW X6 には、追突事故を避けるため、BMW 独自の 2 段階点灯式ブレーキ・フォース・ディスプレイを装備しています。

## 視認性の向上：バイキセノン・ヘッドライトを標準装備

BMW X6 に標準装備されるデュアル・バイキセノン・ヘッドライトは、夜間に前方の路面を最適に照射するだけでなく、コロナ・リングによって魅力を演出し、しかも実用的なダイタイム・ランニング・ライトとしての機能を提供しています。これにより遠方からもこのクルマを視認でき、X6 を本物の BMW としてはっきりと見分けることができます。

BMW X6 には、周囲の明るさに応じて自動的にヘッドライトのロービームを点灯させる機能を持ったライト・センサーが標準装備されています。さらに雨天時には降水量を計測してフロント・ワイパーを作動させたり、ワイパーの作動速度を自動的に調節するレイン・センサーや、直射日光の強さを検知して自動的に温度調節を行うソーラー・センサーも標準装備しています。

夜間のドライブをさらに快適にするオプション装備品のハイ・ビーム・アシスタンスは、対向車線の車両または前方を走る車両との距離が特定の距離以下になった場合に、自動的にハイビームからロービームへ切り替えます。

またフォグランプはコーナリング・ライトとしても機能し、ドライバーが進みたい方向の路面を照射するため、コーナリング中は光をリフレクターで反射させ側方を照らします。

自動ブレーキング機能付きのクルーズ・コントロール(オプション装備品)は、エンジン・コントロール、ギアの選択、ブレーキ・システムに作用して、あらかじめドライバーが選択した速度を維持します。このシステムは車両の横方向加速度を常に監視しており、例えばコーナリング中の快適性が損なわれるのを防ぐために、必要なときはいつでも走行速度を落とします。さらに重要な点として、下り坂を走行しているときにも設定速度を維持するためにブレーキを制御したり、トレーラーを牽引しているときにも車両を適切にコントロールしたりする機能も備えています。

BMW X6 には BMW の最新トレンドである iDrive を標準装備しており、ナビゲーション・システム、エア・コンディショナー、エンターテインメント、コミュニケーションなどの機能を操作することができます。ドライバーはセンター・コンソールに装備された iDrive コントローラーを回したり、押したり、スライドさせたりすることによってさまざまな調節を行うことができ、コントロール・ディスプレイを使って快適性に関する設定や通信機能の設定をすることができます。

自分のお気に入りの機能を登録しておくことができる 8 つのお気に入りボタンは、装備品の操作をさらに簡単にします。ドライバーはこれらのボタンを押すだけで、例えば良く電話をかける相手の電話番号、たびたび訪れる目的地、よく聴くラジオ放送局などを、瞬時に呼び出すことができます。

オプション装備品のヘッドアップ・ディスプレイを使えば、運転に直接関連する情報をフロント・ウィンドウの人間工学的に見やすい位置に投影することもできます。ヘッドアップ・ディスプレイは、走行速度、ナビゲーション・ガイダンス、チェック・コントロール・システムの速度警告などの情報を直接ドライバーの視界内のフロント・ウィンドウに表示します。

### 高級感と革新性: オプション装備品

高品質かつ高性能のナビゲーション・システムやオーディオ・システムは、BMW X6 の快適性をさらに高いレベルに引き上げます。後席乗員用の DVD ビデオ・システム、グローブ・ボックスに内蔵された CD もしくは DVD チェンジャー、革新的なマルチチャンネル・オーディオ・システムなどは、モバイル・エンターテインメントとして提供される機能のほんの一例です。

標準仕様のオーディオ・システムには 6 基のスピーカーが装備されており、特にマルチチャンネル・オーディオ再生専用開発された HiFi プロフェッショナル・システムの場合は 16 基以上のスピーカーがセットされています。

標準装備の外部入力端子(AUX-IN)やオプション装備品の USB インターフェースによって、ドライバーや乗員は MP3 プレーヤーなどの外部音源を車両のスピーカーで再生することができます。また BMW X6 に装備されるすべての CD ドライブは、MP3 形式の音楽データを再生することができます。

さらにこだわりのあるお客様のためのオプションとして、BMW オンライン・モバイル・インターネット・ポータルや BMW アシスト・テレ・サービスも用意しています。

そのほか BMW X6 では、オートマチック・テレ・サービス・コールやマニュアル・テレ・サービス・コール、テレ・サービス・アシスタンスを含む BMW テレ・ダイアグノシスまで、あらゆる範囲の機能を提供する BMW テレ・サービスも利用できます。

オートマチック・テレ・サービス・コールを行うには、車両のコンディション・ベースド・サービス(CBS)車載診断システムを使って、必要なサービスの種類や実施時期を決定します。整備工場に点検整備実施日を予約すると、エンジン・オイル、ブレーキ・フルード、ブレーキ・ディスク、ブレーキ・パッド、さらにその他の消耗部品の現在の状態に応じて決められた日時を、電話回線を通じてドライバーが利用している BMW 正規ディーラーに通達します。

電子制御システムに不具合がある場合は、システムに記録された全ての故障コードを BMW テレ・ダイアグノシスが BMW ブレークダウン・アシスタンスに転送します。記録された故障がコントロール・ユニットのソフトウェアを適切に再設定することで改善可能な場合、BMW ブレークダウン・アシスタンス・サービスは適切なコマンドを直接車両に送信します。

BMW X6 にはパーク・ディスタンス・コントロール(PDC)を補助する機能として、専用のリアビュー・カメラを装備することができます。このビデオ・システムは、駐車時や狭い場所を通るとき、見えにくい場所などの操縦を容易にします。ドライバーがスイッチを押すか、リバース・ギアにシフトしたときに、PDC と同時にリアビュー・カメラがオンになります。

BMW X6 に標準装備されているオートマチック・エア・コンディショナーの代わりに、個人用の温度調節機能を利用することもできます。2 ゾーン式エア・コンディショナーは、ドライバー側と助手席側で個別に希望温度やエア配分を選択することができます。さらに上位機種として、4 ゾーン式オートマチック・エア・コンディショナーも用意されており、この場合は後席でも同様に個別設定が可能になります。この場合、後席の温度とエア配分は、別のコントロール・ユニットが管理します。

オプション装備品のガラス・サンルーフは、自由な開放感あふれる感覚を提供します。この大きなガラスを持つ電動式サンルーフは、車内の操作スイッチからだけでなく、リモート・コントロール・キーを使って操作することもできます。

新型スポーツ・アクティビティ・クーペ BMW X6 の発表によって革新的な車両コンセプトを開発した BMW は、またしてもこの企業の優れた能力を証明しました。BMW X6 は世界初のスポーツ・アクティビティ・クーペとして、BMW ブランド特有のスポーティなキャラクターをまったく新しいフォルムに解釈し直し、同時に BMW X ファミリーにまったく新しい、極めて魅力的なバリエーションとして加わりました。

BMW はすでに BMW X5において、躍動感あふれる走りの資質というものが、このクラスのクルマ、また同等の能力を持つクルマにとっても決定的な基準になることを実証しています。このセグメントで成功するためのさらなる重要な要因として、BMW X3 では卓越した俊敏性に焦点を当てました。そして今、ニューBMW X6 は再びこれらの優先事項にスポットを当て、それらをさらに高いレベルに引き上げました。この BMW による世界初のスポーツ・アクティビティ・クーペは、またしても非常にダイナミックな成長を遂げている市場セグメントに新たな基準を確立します。同時に BMW X6 は、そのコンセプトとドライブトレーン・テクノロジーを通じて、ドイツのプレミアム自動車メーカーの桁外れの革新的な能力をはっきりと証明しているのです。