

ニュー BMW X5. 概要



現在までに約 580,000 台を販売し、大きな成功を収めたスポーツ・アクティビティ・ビークル(SAV)セグメントというカテゴリーを創造したモデルの第二世代は、X5 の特徴であるボディとドライブトレインのコンセプトを継承し、運動性能、機能性、独創性をさらに強化して一新。

運動性能と俊敏性を大幅に向上。より強力で効率性の高いエンジン、ねじり剛性を高めたボデিশェル、最適化されたエアロダイナミクス、独自のダブル・ウィッシュボーン・フロント・アクスルおよびインテグラル IV リア・アクスル、低重心、より高い水準に高められた BMW xDrive 四輪駆動システム。

さらなる俊敏性と駆けぬける喜びのためのアクティブ・ステアリング、スポーツ性能を強化するアンチロール・スタビリティ機能とアダプティブ・ダンパーを装備したアダプティブドライブ。両者をこのセグメントで初めて採用。このセグメントで唯一のランフラット・タイヤ標準装備。

シフト快適性を強化し、燃費を向上、電子式ギア・セレクターを採用し、より素早い時間の変速機能を備えた 6 速オートマチック・トランスミッションを標準搭載。

乗員のためのより広いスペース、オプションの 3 列目シート、広いラゲッジ・ルーム(最大容量: 620 ~ 1,750 リットル)機能など大幅に強化したインテリア。

より充実した機能強化によって、ナビゲーションの目的地、電話番号、オーディオ・モードなど 8 つまでの操作項目を登録し、ボタン 1 つで直接作動が可能になった iDrive コントロール・システム。SAV セグメントで唯一、ヘッドアップ・ディスプレイをオプション装備。

調和のとれたプロポーションのエクステリア・デザイン。優雅でスマートなライン、スポーツィでパワフルな外観。

洗練された素材、卓越した仕上げ品質、そして BMW オンライン、マルチチャンネル・オーディオ・システム、DVD ビデオ・システム、リアビュー・カメラなどの革新的なオプション装備による他に類のない室内の雰囲気。

エンジン・バリエーション:

BMW X5 4.8i: V8 ガソリン・エンジン、4,799 cc,
最高出力: 261 kW (355 ps) (+ 11 %)
最大トルク: 475 Nm (+ 8 %)
0 100 km/h 加速 6.5 秒 (7 %)
最高速度 240 km/h
EU 複合サイクルによる平均燃費 (暫定値)
12.5 リッター/100 km (5 %)

BMW X5 3.0si: 6 気筒ガソリン・エンジン、2,996 cc
最高出力: 200 kW (272 ps) (+ 18 %)
最大トルク: 315 Nm (+ 5 %)
0 100 km/h 加速 8.1 秒 (8 %)
最高速度 225 km/h
(H スペック・タイヤでは 210 km/h)
EU 複合・サイクルによる平均燃費 (暫定値)
10.9 リッター/100 km (14 %)

BMW X5 3.0d: 6 気筒ディーゼル、2,993 cc
最高出力: 170 kW (231 ps) (+ 6 %)
最大トルク: 520 Nm (+ 4 %)
0 100 km/h 加速 8.3 秒 (3 %)
最高速度 216 km/h
(H スペック・タイヤでは 210 km/h)
EU 複合・サイクルによる平均燃費
8.7 リッター/100 km (7 %)

運動性能、機能性、独創性の 完璧な組合せ: ニューBMW X5



- 運動性能を強化したスポーツ・アクティビティ・ビークル
- より力強く高い効率性: V8 ガソリン・エンジン、6 気筒ガソリン・エンジン、オールアルミ製 6 気筒ディーゼル・エンジン
- このセグメントで唯一、アクティブ・ステアリング、アダプティブ・ドライブ、ヘッドアップ・ディスプレイ、ランフラット・タイヤ(標準)を装備
- 標準装備:
電子式ギア・セレクター付きの新型 6 速オートマチック・トランスミッション
- さらに強化された BMW xDrive フルタイム四輪駆動テクノロジー
- ねじり剛性が極めて高く、重量が最適化されたボディシェル
- 最大 7 席のシートを備える広い室内
- 8 つのお気に入りボタン - iDrive 操作コンセプト
- 革新的なオプション装備による、他に類のない室内

ミュンヘン発: 最初のモデル導入によって、全く新しいタイプのクルマへの道が切り拓かれました。そして今、ニューBMW X5 はスポーツ・アクティビティ・ビークル(SAV)の走りを見までに見たことのないレベルにまで高めます。パワフルな 8 気筒および 6 気筒エンジン、ユニークなサスペンション、さらに高い水準へと強化された BMW xDrive フルタイム四輪駆動テクノロジー、そして極めて高いねじり剛性を備え、重量を最適化したボディシェルなどの相乗効果によって、卓越した俊敏性と躍動的なパフォーマンスをもたらします。

ニューBMW X5 はこのセグメント唯一、BMW が開発したアクティブ・ステアリングとアダプティブドライブ(アンチロール・スタビリティ機能とアダプティブ・ダンパーの組み合わせ)を装備できるクルマです。また、ニューX5 は、SAV としては世界で初めてランフラット・タイヤを標準装備しています。

多彩でありながら高級感あふれる室内と同様、ニューBMW X5 のエクステリア・デザインは力強いエレガンス優雅さをまとい、その突出したキャラクターを強調しています。

ニューX5 には最高出力 261 kW(335 ps)を発生する 4.8 リッターV8 と最高出力 200 kW(272 ps)の 3.0 リッター直列 6 気筒の 2 種類のガソリン・エンジン、および出力 170 kW(231 ps)の 3.0 リッター直列 6 気筒ディーゼル・エンジン搭載モデルが用意されています。

あらゆる面で納得できる優れた品質を誇る SAV として、ニュー BMW X5 はこのセグメントにおいて傑出した地位を確立しています。その運動性能だけを見ても、このニュー・モデルは魅力あふれる駆けぬける歓びを保証し、以前よりさらに広さと多様性を増した室内には最大 7 名まで乗り込めるスペースを確保しています。その結果、並外れた水準の多用途性を獲得し、単独での移動に必要な全ての機能を提供します。

室内を見ても、ニューBMW X5 は最も洗練された素材と SAV セグメントとしては極めてユニークな多くの革新的なオプション装備が組み合わせられ、まさにファーストクラスと呼べる高級な雰囲気を創り上げています。

1999 年の発売以来約 580,000 台を販売している BMW X5 は、世界中で素晴らしい成功を収め、今日もなお絶大な人気を誇っています。

スペースの広さ、ぜいたくな装備、卓越した運動性能のみならず、四輪駆動やより大きな地上高によって荒れた地形を走破するための全ての要件を提供するという戦略を追及した結果、BMW は世界の自動車市場に新たなトレンドを吹き込みました。

そして今、ニューBMW X5 は世界初のスポーツ・アクティビティ・ビークル(SAV)をさらに魅力的な存在へと高め、その品質をさらに高い水準へと引き上げます。大成功を収めたコンセプトの象徴であるニューX5 は、そのコンセプトをさらに高いレベルへと押し上げ、こうしたクルマを欲する若さあふれる顧客層のますます高まる要求に見合った、広範囲の付加価値を提供します。

特徴的なシート位置、多彩な室内

ニューBMW X5 は先代モデルよりも 19 cm 近く長くなっています。しかし、ボディ・デザインは BMW の SAV に相応しい典型的なプロポーションと、このクルマのスポーティな印象を維持しています。実際、ボディが長くなっていることは、ニューBMW X5 の室内を見たときにしかわからないほどです。

大きな地上高と、高く見晴らしのよいシート位置による特徴的な走行感覚は、先代モデル同様引き続きこのクルマの特徴となっています。また室内は以前よりも多彩な使い方ができ、例えば初めてオプション装備として 3 列目のシートを採用しました。その上、高級感漂うスタイルと多彩な装備品によって特徴づけられた室内は、ニューBMW X5 を最も優れたラグジュリー・パフォーマンス・セダンと同レベルに位置づけます。

SAV であろうとも BMW の典型的な運動性能

ニューBMW X5 は、運動性能面でのリーダーの座をさらに強固にします。先代モデルはこの分野において販売期間全体を通じて常に新たな基準を確立していますが、BMW のドライブレインおよびシャシー開発の専門家は、パワーおよびパフォーマンス、俊敏性、運動性能、サスペンションの快適性に関してさらに高いレベルの基準を確立し、その一方で統一されたボディ・デザイン、独立サスペンション、そして電子制御式フルタイム四輪駆動などの基本方針を維持しています。

BMW X5 のガソリンおよびディーゼル・パワー・ユニットは大幅に改良され、出力、特性、洗練度を向上しました。その一方で、エンジン・パワーを印象的に、滑らかに伝達するシャシーとサスペンションは、今回全く新しく開発されたものです。

革新性と独創性: サスペンション・テクノロジー

ニューBMW X5 は、このクラスでは珍しいダブル・ウィッシュボーン・フロント・アクスルを装備しています。これは、路面に対するタイヤの接地性を最適化し、同様に横力を効果的に伝達することによって特に高速で生き生きとした加速を実現します。また、方向安定性も今まで以上に高いレベルまで強化されています。

BMW が特許を取得しているインテグラル IV リア・アクスルは、そのユニークな特性によりニューBMW X5 にオンロードでの卓越したポテンシャルをもたらします。リア・アクスルの構造上の特性によって、駆動機能とダンパー機能、ホイール・マウントとアクスル・サブフレームは役割がはっきりと分けられており、4 本のコントロール・アームはサスペンションに伝わる駆動力と運動による応力を支持します。リア・アクスル・サブフレームのフロント側に取り付けられたソフトなスイング・マウントは、ホイールをガイドする役割を担う部分の進行方向のサスペンションを最適化し、ロールに対する適応性を高めます。

ステアリング・アングルに応じてギア比が変化する新型ラック&ピニオン・ステアリングは、異なる走行状況における必要条件にも常に適応します。安定したパワーアシストにより、ステアリングは高速走行時でもドライバーによるコントロールを安全に保ち、直進位置を維持することを容易にしています。その一方、コーナーではよりダイレクトなリアクションを確保し、操舵角度に応じて最適な伝達比が設定されたステアリングは躍動感あふれる走りに貢献しています。

SAV セグメントとしては珍しい機能: アクティブ・ステアリングとアダプティブドライブ

ニューBMW X5 は、このクラスで初めてアクティブ・ステアリングをオプション装備として用意したクルマです。BMW が開発したこの最新のシステムは、走行速度に関わらず適切なステアリング・ギア比を提供します。時速約 90 キロまではステアリングの挙動はよりダイレクトな設定となり、スポーティな走りを可能にします。とりわけ特徴的なメリットは、ロック位置からロック位置までステアリングをわずか 2 回転するだけだという点です。一方高速走行では、アクティブ・ステアリングのギア比はより穏やかになり、方向安定性を向上させ、走行快適性を高めるように設定されます。

ニューBMW X5 のアクティブ・ステアリングはサーボトロニックと組み合わせられ、コーナーや特に急制動時のオーバーステア発生時にも積極的に姿勢を安定させる働きをします。例えば、摩擦係数がさまざまに異なる路面状態においてブレーキをかけるとき(スプリットフリクション・ブレーキング)、アクティブ・ステアリングは正確かつ慎重にカウンターステアリングをあて、車両がコースをそれてコントロールを失うことを防ぎます。

ワールド・デビュー: FlexRay 経由のデータ転送

オプションのアダプティブドライブは、慎重に調整されたアンチロール・バーとダンパーの相互作用で機能します。このアダプティブドライブも、SAV セグメントではユニークなシステムです。実際に、アクティブ・アンチロール・スタビリティ機能とダンパー可変調整機能の組み合わせは、ニューBMW X5 にこの種のクルマとしては今までになかった優れたハンドリングをもたらします。アダプティブドライブは各種のセンサーを利用して、走行速度、ステアリング・アングル、前後方向の加速度、横方向加速度、ボディの加速度、ホイールの加速度、車高などのデータを常時測定し、モニターしています。これらの情報を処理することにより、システムはアンチロール・バーの旋回モーターとダンパーのソレノイド・バルブを操作し、必要に応じて正確にボディ・ロールとダンピングを制御します。

アダプティブドライブの基本設定は、ドライバーがスイッチを操作することでスポーティ・モードまたはコンフォート・モードに切り換えることができます。

アダプティブドライブのあらゆる機能を高速かつ確実に調整するため、FlexRay 高速データ転送システムを初めて採用しました。このシステムは BMW を中心に、開発会社との共同体によって製品基準を満たすように強化され、今までにないレベルのデータ転送能力を実現しています。そしてニューBMW X5 は、FlexRay テクノロジーを装備した世界初のクルマなのです。

さらに正確: インテリジェント BMW xDrive フルタイム四輪駆動テクノロジー

ニューBMW X5 は、主に BMW インテリジェント xDrive フルタイム四輪駆動システムによって、あらゆる状況、あらゆる路面での卓越した走りを提供します。通常の走行状況の場合、駆動力はフロントとリアにそれぞれ 40:60 の割合で配分されます。特定の走行状況や路面状態に応じて調整が必要な場合、xDrive は極めて高速かつ正確に反応し、前後アクスルの駆動力配分を瞬時に変化させます。

この機能を実行するため、BMW xDrive は電子制御式多板クラッチを備えたトランスファーを搭載し、エンジン・パワーをより効率的に利用できるアクスルへ供給します。このようにして BMW の四輪駆動システムはオリジナルな方法で運動性能を向上させ、コーナリングでのオーバーステアやアンダーステアをその発生段階から相殺します。

複雑な路面状態でも最大限のトラクションを確保できるようにするため、BMW xDrive は BMW X5 に特有の付加機能をサポートしています。この場合にも、可変制御により瞬時にグリップのより高いアクスルに駆動力を供給し、あらゆる状況において効率の良い駆動力伝達を達成しています。

BMW の電子制御式四輪駆動システムのこうした多くの特質は、BMW X5 や X3 だけでなく、xDrive を搭載する全ての BMW 車両に対して、他を凌駕する、真の卓越した走りををもたらします。実際にこのシステムの魅力は多くのユーザーに受け入れられているため、BMW はいまやプレミアム・セグメントで最も成功を収めた四輪駆動車メーカーとなっています。

最適な制御特性を獲得するためのインテグレートッド・シャシー・マネージメント

すばやく最大限に正確な駆動力配分を実現するため、xDrive 四輪駆動システム、ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)、エンジン・コントロール・ユニット、アクティブ・ステアリングは全てインテグレートッド・シャシー・マネージメントによって相互にネットワークされており、とりわけ駆動力配分、各ホイール個別のブレーキ制御、エンジン・マネージメントによるバランスの最適化を実行しています。

サスペンション・マネージメントとシャシー・マネージメントが完璧に調和することによって、運動性能の基準を確立し、極めて高水準のアクティブ・セーフティを実現します。

DSC の新機能、より高速で正確な油圧制御

快適な走り、便利さと機能性をさらに高い水準へ押し上げるニューBMW X5 のダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)は、安全性と積極的な走りにとって極めて重要な役割を果たします。DSC システムに含まれる基本機能には、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)、ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)、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)、強力に減速する必要がある場面で制動力を最大限に高めるダイナミック・ブレーキ・コントロール(DBD)、コーナリング中にブレーキを軽くかけたときの挙動を安定させるコーナリング・ブレーキ・コントロール(CBC)などがあります。

もう 1 つの精巧な電子制御システムであるオートマチック・ディファレンシャル・ブレーキ(ADB)は横方向のホイール・ロックの役割を担い、スピンしそうなホイールに自動的にブレーキをかけます。

BMW の新型 DSC システムは、いくつかの追加機能によってさらにブレーキ・システムを最適化する役目を果たします。まず、このシステムは極端な高温時の制動力低下を必要に応じて制動力を増すことで相殺します(フェード防止機能)。また、徐々に制動力を上げておいて、瞬時に減速する必要がある状況などでブレーキの反応を高めるブレーキ・スタンバイ機能、さらに定期的にブレーキを作動させて雨天時のブレーキ性能を最適化するドライ・ブレーキング機能、坂道での発進を補助する坂道発進アシスタントなどがあります。

ニューBMW X5 のもう 1 つの機能として、スイッチ 1 つで作動および解除できる、電気機械式と油圧式の両方の機能を持つパーキング・ブレーキがあります。

ホイール・スピンを許容し、ダイナミックに走るための DTC

ニューBMW X5 には、高い水準の運動性能を反映してダイナミック・トラクション・コントロール(DTC)が装備されています。ドライバーは、センター・コンソールのスイッチを押すだけで DTC を作動させることができます。このシステムは、エンジンやブレーキへの制御が開始される限界値を上昇させ、駆動輪を意図的に軽く空転させながら雪道や砂地などで BMW X5 がスムーズに発進できるようにします。さらに重要な特徴として、DTC はよりスポーティで積極的に走りを楽しむためにも支援します。

広範囲にわたって DSC の新機能が用意されているニューBMW X5 の高性能ブレーキ・システムは、あらゆる状況で卓越した制動力を発揮し、4輪すべてに装備されたベンチレーテッド・ディスクが最大の効率でブレーキのエネルギーを吸収します。

BMW X5 3.0si のブレーキ・ディスクは、フロントが直径 332 mm、リアが 320 mm です。X5 4.8i の場合は、フロントが直径 365 mm、リアが 345 mm になります。

SAV として初めてランフラット・タイヤを標準装備

ニューBMW X5 は、このクラスで初めてランフラット・タイヤを標準装備しました。この安全性の高いタイヤは、エクステンデッド・ハンプ・リムと呼ばれるホイール・リム形状に対応しており、現在利用できるランフラット・タイヤは第 4 世代にあたります。

ランフラット・タイヤは、タイヤの空気圧が完全に損失した状態でも走行を続けることができます。この場合、ドライバーは最大積載時で最高速度 80 km/h までに抑え、最大約 150 キロまで走行を続けることができます。積載量が少ない場合には、これ以上の距離を走行できる能力もあります。

ニューBMW X5 には、255 / 55 サイズのタイヤを組み合わせた 18 インチ・アロイ・ホイールが標準装備されています。さらに、フロントには最大 275 / 40 まで、リアには 315 / 35 までのサイズのタイヤを装着できる 19 インチまたは 20 インチの大径アロイ・ホイールもオプションで用意されています。いずれもランフラット・タイヤを装着することができます。

さらに安全性に関連する装備として、タイヤの空気圧が徐々に失われる状態を警告するタイヤ・パンク表示機能があります。このシステムは常時ホイール回転数を比較し、標準空気圧からのわずかな変化を偏差として記録します。既定空気圧から 30 %以上の偏差を検知するとメーター・パネル内でグラフィック式警告が点灯し、ドライバーに警告します。

最高のパワー・ユニット: V8 ガソリン・エンジン

言うまでもなく、プレミアム・セグメントに属する SAV には最高に洗練された走りを可能にするパワーとトルクを供給するパワー・ユニットが必要であり、またそれを搭載する価値があります。そのためニューBMW X5 には、その高水準の走りにふさわしい、2 種類のガソリン・エンジンと 1 種類のディーゼル・エンジンが用意されています。

特に BMW X5 4.8i の 8 気筒エンジンは高いレベルのパフォーマンスを発揮します。改良を施したといっても、実際にはほとんど全面が刷新されたこの最上位パワー・ユニットは、4,799 cc の排気量から最高出力 261 kW (355 ps) を発生します。さらに、この 8 気筒エンジンには、ダブル VANOS 可変バルブ・タイミング機構とバルブトロニック無段階可変バルブリフト機構に加え、より精巧で効率的なエンジン・マネージメントを装備しています。

ニューBMW X5 には、流量を最適化したインテーク・ダクトやインテーク・バルブ、2 段階切換式でダブルチャンバー・インテーク・エア・ガイドを備えたインテーク・システム、さらに最新のエグゾースト・システムなどを採用。これらの相互作用により混合気の流れを最適化し、よりパワフルなレスポンスと究極の運動性能を発揮します。

3,400 ~ 3,800 rpm のエンジン回転数域で最大トルク 475 Nm を発生するニューBMW X5 4.8i の V8 パワー・ユニットは、最も高い水準のエフィシエント・ダイナミクスを提供します。0 - 100 km/h 加速性能は 6.5 秒、最高速度は 240 km/h に制限されています。

エンジンの出力が 11 %も増加したにもかかわらず、燃費は EU テスト・サイクルで 5 % 向上し、100 km 走行あたり 12.5 リッターを達成しています(暫定値)。

さらに重要な点として、BMW X5 4.8i の新型 V8 ユニットは Euro 4 基準およびアメリカの ULEV II 排気ガス規制に準拠しています。

俊敏で軽量:直列 6 気筒ガソリン・エンジン

ニューBMW X5 3.0si の直列 6 気筒ガソリン・エンジンも同様に、最先端のエンジン設計を採用しています。この排気量 3 リッターのパワー・ユニットには、滑らかで素早いレスポンス、卓越した洗練性、調和の取れた特性が組み合わされています。最高出力は 200 kW(272 ps)で、最大トルク 315 Nm は約 2,750 rpm の回転数で発生します。

このエンジンにもダブル VANOS とバルブトロニックを採用し、最適な出力と優れた効率性を発揮します。また、エンジン重量も軽くなり、マグネシウム/アルミニウム複合素材製クランクケースを採用した結果、新型 6 気筒エンジンの総重量は約 10 kg 軽量化され、161 kg となっています。これはバランスの良い前後軸荷重配分にも貢献し、それによって俊敏性が高められ、燃費も向上しています。

必要なときのみ作動する冷却システムの電動ウォーター・ポンプは、全体的な経済性に貢献しています。

BMW X5 3.0si は、0 - 100 km/h 加速性能が 8.1 秒で、最高速度は 225 km/h(H スペック・タイヤでは 210 km/h)です。EU サイクルによる平均燃費は 100 km 走行あたり 10.9 リッター(暫定値)で、先代モデルと比較すると出力が 18 %アップしたにもかかわらず、平均燃料消費量は 14 %も削減されています。

たくましさと洗練度:第 3 世代のコモン・レールおよびピエゾ・インジェクション技術を採用したオールアルミ製ディーゼル・エンジン

ニューBMW X5 のディーゼル仕様モデルは、卓越したパワーとパフォーマンスをいうプレミアム SAV の全ての特徴を備えています。

オールアルミ製クランクケースを採用して先代パワー・ユニットよりも約 25 kgの軽量化を実現。この優れた直列 6 気筒エンジンは、3 リッターの排気量から最高出力 170 kW (231 ps)を発生するとともに、ピエゾ・インジェクターを装備したコモンレール式直噴方式による恩恵を受けています。最大トルクは 520 Nm /2,000 ~ 2,750rpm です。

エンジン低回転域でのこの驚異的なパワーは、新開発のエグゾースト・ターボチャージャーの採用によって可能になりました。ターボチャージャーには可変タービン・ジオメトリと電動調整機構を備え、非常に素早い反応とエンジン・パワーおよびトルク増の双方に高い効率性をもたらしています。

第3世代のコモン・レール技術を導入することにより、BMW X5 3.0d は現在利用可能なディーゼル・エンジン中最先端のインジェクション・システムを誇ります。優れた燃費を実現するピエゾ・インジェクターは、1,600 bar の圧力で燃料を正確に 6 つの燃焼室に供給し、パワフルで経済的なだけでなくクリーンな燃焼を可能にします。エンジン近くには微粒子フィルターと同じユニット内に収納された酸化触媒コンバーターが配置され、Euro 4 基準に準拠した排気ガス値を実現しています。

ニューBMW X5 3.0d の 0 - 100 km/h 加速性能は 8.3 秒で、最高速度は 216 km/h(H スペック・タイヤでは 210 km/h)です。燃費は EU サイクル・テストで 100 km 走行あたりわずか 8.7 リッターとなり、先代モデルと比べて出力が 6 %アップしたにもかかわらず、燃費は 7 %も削減できました。

素早いギアシフトとシフト快適性を高めた新型 6 速オートマチック・トランスミッション

ニューBMW X5 は従来よりもさらに機能が強化された 6 速オートマチック・トランスミッションを標準搭載しています。実際に、この新しい 6 速オートマチック・トランスミッションは圧倒的な正確さと効率性を併せ持っており、他とは比較にならないほどの素早さでギアをシフトし、走行快適性を高めるだけでなく、BMW X5 のダイナミックなパフォーマンスに貢献しています。また、このトランスミッションはエンジンの全般的な経済性を極めて高いレベルで達成しています。

新型オートマチック・トランスミッションには、6 気筒ガソリン・エンジンのトルクに対応した仕様と、6 気筒ディーゼル・エンジンおよび 8 気筒ガソリン・エンジンに対応した仕様の 2 種類のバリエーションがあります。この 2 つの仕様ともに新しいコンバーター技術を採用しており、とりわけ効率的な高性能ソフトウェアを使用してリアクションを抑え、通常のオートマチック・トランスミッションと比べて最大 50 %もシフト時間を短縮しています。また、目的のギアに直接シフトできるため、シフトダウン時にも遅れることなく 1 つ下のギアまで、あるいは複数のギアをジャンプしてシフトすることができます。この非常にダイナミックなギアシフト機能とダイレクトなエンジンとの接続によって、新型 6 速オートマチック・トランスミッションを搭載したニューBMW X5 で、スポーティかつアクティブな走りを楽しむことができます。また、このトランスミッションは、エンジン低回転域でもスムーズでリラックスした、燃費の良い走りを実現しています。

新型電子式ギア・セレクター

新型オートマチック・トランスミッションは、ニューBMW X5 に初めて装備された新しい電子式ギア・セレクターによって操作します。ギアシフト・パターンは通常のオートマチック・トランスミッションと同じですが、シフト操作後はセレクター・レバーが必ず初期位置に戻ります。

トランスミッション・マネージメントはもはや機械式ではなく、電気信号によって作動するようになりました。例えばパーキング位置にするときは、セレクター・レバーの上部にある「P」ボタンを押すだけで作動します。マニュアルでシフトする場合、ドライバーは単にセレクター・レバーを左に押すだけでマニュアル・シフトができるようになります。シフトアップはセレクター・レバーを後方に引き、シフトダウンは前方に押します。セレクター・レバー本体の表示とメーター・パネル内のシフト表示によって、現在選択されているギアを知ることができます。

短く、人間工学的に使いやすいシフト・ストロークによって、快適な操作が可能になっています。しかも、新しいセレクター・レバーの採用に伴い、多くの収納部やカップホルダーなどのための十分なスペースをセンター・コンソールに用意でき、さらに便利になりました。

存在感と優雅さが一体化された優れたデザイン

ニューBMW X5 は、単にそのサイズだけでなく、力強さを伴ったエレガンスと存在感の象徴としてこの 5 ドア・パフォーマーの大きさを活用し、非常に魅力的で優雅なボディデザインが与えられています。先代モデルのプロポーションを維持しながらもさらに発展させ、全長で 18.7 cm、全幅で 6.1 cm 大型化したにもかかわらず、俊敏性とパワフルなイメージをこのクルマの全体的な外観から発散し、その存在を強調しています。

フロントやリアのショート・オーバーハングと大径ホイールだけでなく、フロント・アクスルとインストルメント・パネル間の距離の短かさによって見る人の目をニューX5 のフロント・エンドに直接導き、特別なスタイルを主張します。その結果、フロントとリアが完璧な視覚的バランスを生み、ニューBMW X5 の四輪駆動の証しとなるプロポーションを滑らかに調和させています。

より延長されたホイールベースは、ニューBMW X5 に極めて高いレベルの安定性と存在感をもたらしています。力強い D ピラーの延長線上にあるサイド部分の境目、適度に短いルーファインには全てのピラーのラインが集まり、優雅でスマートなスポーツ性を強調しています。

クラシカルな BMW デザインのサイドビューを特徴付けているのは、ドア・オープナー・ハンドルと同じレベルにあってリアに向かってわずかに上昇するキャラクター・ラインです。これは、抑揚あるボディ・サーフェスが交わる位置にあり、フロント・ホイール・アーチから始まってリア・セクション全体を取り囲むラインは、テールライト・クラスターに滑らかに溶け込んでいます。

力強いフロント・エンド、躍動感あふれるリア・セクション

ボンネットの力強いドーム型のシルエット、BMW キドニー・グリル・バーの立体的な造形、サイド・パネルに一体化されたヘッドライト・ユニットなどの相互作用により、ニューBMW X5 のフロント・エンドに特に力強い表情を与えています。自然と前へ進もうとするかのようなラインは、フロントに向かって細くなるボンネットとヘッドライト・ユニットのある面へと続くたくましいサイド・パネルのデザインによってさらに強調されています。丸型 2 灯式ヘッドライトは上部がわずかに切り取られたように見え、フロント・エンド全体にクリアでダイナミックな印象を与えています。

力強さを伴った優雅さもまた、ニューBMW X5 のリア・エンドに重要なポイントです。リア・バンパー上端部はこのクルマの幅広さを強調し、力強く安定したスタンスを生み出しています。この印象は、テールゲートまで包み込むデザインの BMW の典型的な L 字型テールライト・クラスターの水平構造によってさらに高められています。4 本の発光ダイオード(LED)式ライト・ロッドは、後方からも力強く目立ちやすい BMW ナイト・デザインをニューBMW X5 に与えています。

抑揚のある面の組み合わせにより、BMW の SAV モデルに典型的な力強さと純粋なプレミアム・カーのイメージを一体化させています。この全体形状は、光と影が織り成す躍動感を生み出し、軽さを象徴する構造を表面に与え、その一方でたくましいホイール・アーチは安定性を象徴しています。さらに重要な特徴として、ワイドなトレッドによって表現される水平なホイール・ラインが明確なアクセントを演出し、ニューBMW X5 に真の個性的な外観を与えています。

空力性能を向上し、安全で広いボディ

ニューBMW X5 のボディ・デザインの優秀さを示す 1 つの要素として、空力性能の高い流線型のボディ・ラインが挙げられます。揚力を最小限に抑えたデザインにより、運動性能と安全性を高めています。0.33 (X5 3.0si) という空気抵抗係数は、ニューBMW X5 をこのセグメントのトップに押し上げています。

この優れたエアロダイナミクスは、ほぼ完全に滑らかでフロントからリアまで平坦なアンダーフロア、空力を考慮したリップ形状、さらにリアにおける特殊な空力的改善によって確保されています。さらにニューBMW X5 には、量産車としては世界で初めて、空気の流れを最適化するため側面にエアロダイナミック・エッジを組み込んだルーフ・スポイラーを装備しました。ルーフ・スポイラー以外にもテールランプに気流を改善するためのエッジが組み込まれています。

全長 4,854 mm、全幅 1,933 mm のニューBMW X5 は、先代モデルよりもかなり大型化しています。それでもこのクルマは、どの角度からも注目を浴びる優雅でスポーティな概観を維持しています。

これらの要素と、あらゆる面で本格的でありながら極めて快適で、長距離ドライブにも支障のない 5 つのシートとが相まって、ニューBMW X5 のインテリアの広さと多様性をさらに充実したものにしています。

優れた柔軟性: 3 列目に 2 つのシートを追加

ニューX5 が提供する優れた柔軟性を示すもう 1 つの特徴として、リアに 3 列目のシートを組み込むことのできる工場オプションがあります。これは身長が約 170 cm までの乗員が 2 名快適に乗車できる、ゆったりとしたスペースがあります。

これら 2 つのシートは、3 点式 ELR シートベルトと高さ調節式ヘッドレストを備えています。3 列目のシートへの乗り降りを楽しむため、2 列目のシートはバックレストを倒すことなく前方に移動させることができ、同時に C ピラーの内張りには乗り込むときに便利なグリップが用意されています。

2 列目のシートのバックレストの角度は 4 段階に、また前後位置は無段階に調節でき、特に大型でかさばる荷物の収納に便利です。

3 列目のシートには独立したヒーター / ベンチレーション用ノズルが用意されており、快適性を確保しています。また、この追加のシートが不要なときは、シートを個別にラゲッジ・ルームのフロアに完全に、余分なスペースを犠牲にすることなく収納でき、さらに 2 列目のシートも折りたためるため、フロントからリアまで広い荷物用スペースを確保できます。さらに 2 列目のシートは、先代モデルと比べて乗員の膝周りのスペースが 4 センチ広くなっています。

使用しているシートの数に関係なく、テールゲート開口部の 2 つのセクションが常に広いスペースを確保します。リアのラゲッジ・スペースは、先代モデルに比べて実に 10 センチも広がっています。

3 列目のシートを装備していないモデルの場合、ラゲッジ・ルーム・フロア下にある追加の収納部にはさらに 90 リットルのスペースがあります。VDA 基準による全ラゲッジ・ルーム容量は、ニューBMW X5 の 5 座席仕様で 110 リットル(22 %)も増加し、620 リットルです。また、2 列目の非対称分割シートを完全に折りたたむと、ラゲッジ・ルーム容量は 1,750 リットル(先代モデルと比べて 200 リットル:13 %増)と圧倒的に広がります。3 列目のシートを折りたたんだ状態でも、ラゲッジ・ルーム容量は 200 リットルとゆとりある広さを誇ります。

インテリジェント・ライトウェイト構造: より高い剛性を達成しながら重量は変わらず

ニューX5 は先代モデルより大きくなったにもかかわらず、BMW のエンジニアとデザイナーの努力によりニューBMW X5 の重量を増やすことなくボディ剛性を高めています。重量を大幅に増やさずに追加のスペースと一層高い剛性を得るため、エンジニアは一貫してインテリジェント・ライトウェイト・テクノロジーを追求しました。

素材の選択やサポート・バー、アームや補強メンバーなどの配置や構成は、全体的なコンセプトを基にしており、卓越した俊敏性と衝突時の最大限の安全性を考慮して設計されています。先代モデルと比べて、ねじり剛性は 23,500 Nm / degree から 15 %増加して 27,000 Nm / degree になりました。

この特別なデザインおよび構成の結果は、著しく軽量化されたことを見てもはっきりと裏付けられています。前述の数値はグラウンド・エリア (ホイールの接地ポイント) と車両重量に対するねじり剛性を表し、ニュー BMW X5 のボディ・サイズを考慮に入れて、このクルマが現在最も高いレベルの剛性と俊敏性を提供していることを表しています。たとえオプションの大型パノラマ・ガラス・サンルーフを装備しても、全体的なボディシェルの剛性にはほとんど影響がありません。

最も高い水準のねじり剛性と衝突安全性

フロントの剛性は、車両の中央に向かって曲がりながらエンジン・サポートを堅固に支持しているホイール・アーチ周りのロア・サポート・アームによって重量を増やすことなく最適化されています。C ピラー周りでは、クローズド構造のトーション・リングによってボディ剛性を高めています。

テールゲートを閉じたときに 2 つの D ピラーの中間の高さにくるウェッジ部分によって、ボディ剛性はさらに高められています。ウェッジ・エレメントと周辺パーツの接合部の強度はテールゲートのソフト・クローズ機能によって確保され、リア部分の剛性を大幅に向上しています。実際に同じ効果を他の方法で達成するためには、約 6 kg の重量がある金属板が必要になります。

高張力鋼および超高張力鋼は、リア・エンドの衝突時の剛性と負荷抵抗を実現するため、とりわけニューBMW X5 のリア部分に必要な最小限ではありますが使用されています。その一方、フロントには鍛造アルミ製スプリング・サポートを使用して重量を削減し、同時に剛性を最適化させています。

フロント・サイド・パネルのデザインと構成、さらにプラスチック製のモジュラー・サポートによって、いくつかの開発目標を一度に達成しています。これらの目標とは、軽量化とより自由なデザイン、さらに歩行者の全般的な保護があります。

パッシブ・セーフティ:頑丈なパッセンジャー・セル

パッシブ・セーフティを最も高い水準で最適化するため、デザインおよび構造エンジニアはニューBMW X5 のボディシェルを開発する当初からパッセンジャー・セルに最大限の安定性を確保することに焦点を合わせました。事故の際に車両にかかる力は、エンジン・サポートとシャシーを経由していくつかの負荷分散経路に沿って伝わり、個々の負荷を受ける構造部に極端な負荷がかかることを防いでいます。

そのボディ構造と多くの安全性機能によって、ニューBMW X5 は世界中の衝突試験の全てをクリアするための必要条件を備えています。パッシブ・セーフティおよびアクティブ・セーフティの全体的なコンセプトを作る上で、エンジニアはさらに BMW の事故に関する最新の研究結果を慎重に考慮し、ニューBMW X5 にフロント・エアバッグ、腰部/胸部保護用サイド・エアバッグだけでなく、カーテン式ヘッド・エアバッグを標準装備しました。このヘッド・エアバッグは、A ピラーのカバーとルーフ・ライニングから展開し、前席と 2 列目の乗員を確実に保護します。

ニューBMW X5 は、3 点式 ELR シートベルトを全座席に装備しています。これらの乗員拘束システムは、ベルト・フォース・リミッターが装備され、フロント・シートにはベルト・ラッチ・テンショナーも装備しています。また重要な装備として、ISOFIX チャイルド・シート固定ポイントが 2 列目のシートに標準装備されています。

車両が転覆しそうになった場合、ニューBMW X5 のロールオーバー・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。ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)とネットワークでつながるこれらのセンサーは、システムの早い段階での適切な作動を保証します。また、後方からの衝突を防ぐため、BMW X5 には他の BMW モデルと同様に 2 段階点灯式ブレーキ・フォース・ディスプレイが装備されています。

この機能は、ドライバーがブレーキを強く操作した場合にブレーキ・ライトの点灯範囲を拡大し、後続のドライバーにブレーキを強くかけるよう明確な合図を送ります。

インテリア:機能的で高品質

ニューBMW X5 の運転席は、パワフルでダイナミックな、真にオールラウンドなクルマの優れた走行特性を考慮して着想・設計されています。高く見晴らしのよいシート位置とドライバーに向けてわずかに傾けられたインストルメント・パネルの配置は、このクルマの操作性の良さ、視界の良さを印象付けています。全ての機能や表示は非常に明確で、ダッシュボード中央のコンフォート・ゾーンにあるために助手席乗員にも読み取りやすくなっています。丸型のメーターと同じ高さでインストルメント・パネルに組み込まれた BMW iDrive 用コントロール・ディスプレイは、ドライバーと助手席乗員の両方から見やすい位置に配置されています。

スマートなデザインとドア・ライニングまで続く調和の取れた抑揚が、インストルメント・パネルのパワフルで優雅なスタイルを強調しています。下まで伸びるセンター・コンソールの負荷エレメントにより、インストルメント・パネルは宙に浮いているように見えます。

この精巧なデザインとは別に、高品位な素材、上品な配色、快適なシート、パッド入りのアームレストなどによって、純粹にスタイリッシュな雰囲気を醸し出しています。ゆとりあるスペース、さまざまな収納ボックスやパーテーション、完璧な仕上げなど、全てが優秀で万能の SAV を反映しています。

ニューBMW X5 の室内は、ラグジュリー・パフォーマンス・セダンの独創性溢れるスタイルと最新の SAV の多様性と機能を兼ね備えています。5 種類のトリム、6 色のトリム・カラー、そして 5 つの異なるトリム・ストリップ、9 色のボディ・カラーを組み合わせることで、ニューBMW X5 を好みに合わせた個性的なクルマへ変える幅広いオプションを提供しています。亜鉛メッキを施したパール・グロス・クロームのトリム・ストリップは、トリム・パネルとの組み合わせによってニューX5 の価値と優雅さを強調しています。

8 つのお気に入りボタンを持つ BMW iDrive

ナビゲーション、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的確に制御・操作するため、ニューBMW X5 にもすでにトレンドとなっている BMW の iDrive を装備しています。快適装備系および通信系の設定は、センター・コンソールにある iDrive コントローラーを回したり押したりすることで調節でき、選択された機能や調節の状態はコントロール・ディスプレイに表示されます。

周囲の照明の明るさに応じて自動的にディスプレイの明るさを調節する新しいモニターは、インストルメント・パネルの人間工学的に完璧な位置に配置され、ドライバーがいつでも、頭を動かすことなく、また道路からわずかに目を離すだけで、表示を読み取ることができるようになっています。

さらに重要な特徴として、ドライバーはお気に入りの機能を 8 つのボタンに自由に割り当てることができ、操作をさらに使いやすく設定することができます。例えば、1 つのボタンを 1 回押すだけで、ドライバーは特に頻繁に使用する電話番号を呼び出したり、ナビゲーションのよく訪れる目的地をセットしたり、好みのラジオ局を選局したりすることができます。

また、SAV セグメントではとてもユニークなオプションとして、走行に関連する情報をヘッドアップ・ディスプレイに表示することができます。情報はフロントガラスの人間工学的にとっても見やすい位置に投影されます。これによって走行速度、ナビゲーションのガイダンス、スピーチ・コントロールの情報や BMW チェック・コントロールによる警告などを常に目の前に表示することができるのです。

優れた視認性: キセノン・ヘッドライト、コーナリング・ライト

オプションのキセノン・ヘッドライトとの組合せで、ニューBMW X5 には丸型デュアル・ヘッドライトのライト・リングを利用した魅力的で実用的なデイ・ランニング・ライト機能を提供しています。これは、内側の 2 つのヘッドライトのリングが通常のスモール・ライトの約 100 倍の強さで点灯し、さらに遠方からの被視認性を向上しています。

また、典型的なコロナ・リング式照明効果によって、一目見ただけでこのクルマが BMW であることがわかります。標準のロービーム・ヘッドライトと比較すると、エネルギー消費量は 50 % 以上も削減されています。

ニューBMW X5 にオプション装備のハイ・ビーム・アシスタントは、夜間走行の快適性を高めます。このシステムは、対向車両や前走車両との距離が特定の範囲以内になると、自動的にライトをロービームに切り替えます。

さらに追加の機能として、コーナリング・ライトとして機能するフォグランプがあります。ドライバーがハンドルを操作すると、フォグランプの光の向きがリフレクターによって側方に導かれ、ドライバーが向かおうとする方向の路面をはっきりと照らします。

ニューBMW X5 に利用できるもう 1 つの魅力的なオプション装備は、ブレーキ機能付きのクルーズ・コントロールです。これはドライバーが事前に設定した速度を正確に維持するため、エンジン・マネージメント、選択されているギア、ブレーキなどに作用します。車両の横方向加速度を常時記録することにより、ブレーキ機能付きクルーズ・コントロールはコーナーでの安全性に対するリスクや快適性が損なわれる状況なども認識し、それに応じて速度を落とします。また、下り坂走行やトレーラーを牽引している際にも速度を維持するため、必要に応じてこのシステムは自動的にブレーキを作動させます。

革新的なオプション装備品

精巧なナビゲーション・システムとオーディオ・システムによって、ニューBMW X5 のドライバーや乗員の快適性を高めます。主な装備としては、2 列目シート用の DVD ビデオ・システム、グローブ・ボックスに収納された CD または DVD チェンジャー、マルチチャンネル・オーディオ・システムなどが用意されます。

標準装備の「ベーシック」なオーディオ・システムであっても 6 スピーカーを装備し、マルチチャンネル・オーディオ・ソースの再生を想定した BMW の Professional HiFi システムならば 16 個以上のスピーカーが搭載されています。外部入力用の AUX-IN ソケットも標準装備され、MP3 プレーヤーなどを車内のスピーカーで再生することも可能です。

さらに追加の機能として、BMW オンライン・モバイル・インターネット・ポータルと BMW Assist テレマティクス・サービスがあります。

BMW テレサービスは、BMW X5 で利用できる新しいオプションです。BMW テレサービス・コールは、整備工場に予約をするための全ての情報を、必要に応じていつでも BMW 正規ディーラーに自動的に転送します。そのため、ユーザーは余裕を持ってディーラーから連絡を受けることができ、点検整備を実施する日時をあらかじめ決めることができます。

一方、BMW テレダイアグノシスは、車両のいわゆる「レントゲン写真」を希望に応じて提供することができます。整備工場との予約に先立って、コントロール・ユニットのデータを読み取ることができ、BMW 正規ディーラーは事前に総合的な診断情報を受け取って、車両が入庫する前に顧客車両の要求に個別に対応したサービスを提供するための準備を行えます。また、電子機能に障害が起きた場合、BMW テレダイアグノシスのリモート・サポート機能を使って顧客にアドバイスができるだけでなく、通信によって車両のコントロール・ユニットの不具合のあるデータ入力を消去したりリセットしたりすることもでき、より直接的なサポートを行うこともできます。そのため、多くの場合、遠距離でもすぐに不具合の修理を行うことができます。

ニューBMW X5 には、パーク・ディスタンス・コントロール(PDC)を補助し、特に狭い場所や視界が悪い場所での駐車操作をサポートするビデオ・システム、リアビュー・カメラを装備することができます。

リアビュー・カメラを使うときは、ドライバーがスイッチを押すかギアをリバースにシフトするだけです。後者この場合、自動的に PDC と一緒に起動します。

中央のコントロール・ディスプレイに最適な視点で広角のカラー・ビデオ画像を映し出すだけでなく、リアビュー・カメラはいくつもの機能も提供しています。こうした機能の中には、操車や駐車時に理想的なアプローチをスクリーン上で確認できる、インタラクティブ・トラック・ラインがあります。さらに新しい機能として、PDC の超音波センサーを利用して検知された障害物を、立体効果で実際のカメラ画像に表示することが可能になりました。

カメラの画像はさらにフル・スクリーン・サイズに拡大することができ、描画速度やカメラ角度も自動的に決められます。

トレーラーを連結する際にサポートするため、カメラにはさらにインタラクティブ・グラフィック表示のズーム機能を持ち、ドライバーが楽に牽引バーに連結できるようにします。また、カメラのレンズは気温が低いときに自動的に加熱され、雪や氷の付着を防ぎます。

革新的な技術、高級パフォーマンス・セダンと同じ品質と雰囲気、パワフルで優雅なボディ・デザインや卓越した運動性能が、ニューBMW X5 をこのセグメントで真に突出した存在にしています。このニュー・モデルは、まったく新しいクラスを築いた世界初のスポーツ・アクティビティ・ビークルである先代モデルの伝統を引き継いでいます。

ニューBMW X5 を作り出したエンジニアと開発専門家は、またしてもこの市場に極めてユニークなクルマを開発し、導入に成功しました。競争が激化しているこのセグメントで、ニューBMW X5 は運動性能と俊敏性において再び新たな基準を確立します。BMW の典型的な品質と、おしゃれでいながら存在感のある、スリルに富んだ特徴を盛り込んだ真に多目的の SAV は他には存在しません。

これら全ての品質を与えられたニューBMW X5 は、自分のクルマで自立したライフスタイルを表現し、同時に新次元の走りを満喫したいと考えているこだわりのあるドライバーのあらゆる要求や要件を満たしているクルマです。