



主要諸元：(540i xDrive M Sport)

- 全長×全幅×全高／4,945×1,870×1,480mm
- ホイールベース／2,975mm
- トレッド／前：1,600mm 後：1,595mm
- 車両重量／1,810kg
- 最小回転半径／5.8m
- エンジン／2,997cc直列6気筒DOHCターボ
- 最高出力／340ps／5500rpm
- 最大トルク／45.9kgm／1380～5200rpm
- JC08モード燃費／12.5km／ℓ
- ミッション／8AT
- ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク
後／ベンチレーテッド・ディスク
- タイヤサイズ／前：245/40R19
後：275/35R19
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格(札幌地区)／9,416,667円(税込)



BMWがすごいのは、そうした現実と真正面から取り組み、スポーティというアイデンティティを損なうことなく新型車を開発するところだ。もちろん合理化は進められていて、エンジンバリエーションをある程度固定し、各シリーズに見合ったエンジンを搭載している。このためかつてのように540は4リッター、530は3リッターという区分けではなくなっている。今回試乗させていた540は3リッターターボ。5シリーズにはこのほか、2リッターの直4DOHCターボ(ガソリンとディーゼル)が用意されており、駆動形式(FRまたは4WD)、グレード(スタンダード/ラグジュアリー/MSポーツ)、さらにPHVの設定によって実に多彩なバリエーションを展開している。

試乗した540i xDriveは最上級グレードで、バルブトロニック、筒内直接噴射、回生ブレーキ、アイドリング・ストップなどあらゆる技術を駆使してJC08モード燃費をリッターあたり12.5kmとしている。HVや軽自動車の30km/ℓ超に慣れてしまったが、この車格と動力性能からすると高水準のエコ性能と言える。シフトレバーの右にドライブレモードボタンがあり、SPORTにすれば圧倒的な走行性能を、ECOにすれば環境に優しいマナーへと切り替わる。

また安全性能もフル搭載されている。任意に設定した速度をもとに、先行車の動きによって自動で加減速するアクティブ・クルーズ・コントロール、アクセル・ブレーキ・ステアリングを自動操作し、車両を常に車線中央にキープするステアリング&レーン・コントロール・アシスト、車線変更の際など隣の車両との側面衝突の危険性が高まるとステアリング操作に介入して距離をとるアクティ

ブ・サイド・コリジョン・プロテクション、その他にも車線逸脱警報システムや後続車追突警報機能など、最先端の機能が搭載されている。自動運転という「クルマに乗せられるだけ」とイメージする方がおられるかもしれないが、あくまでも事故防止のためのアシスト機能であって、実際にこうしたシステムを搭載した車両が増えてきたことで、命拾いしたという経験を持つ方も多い。

エクステリア・インテリアともに上質でスポーティ

スリーサイズは全長4,945×全幅1,870×全高1,480mm。先代よりわずかに大きくなったが、アルミニウムや超高張力鋼板の使用範囲を増やすことで、最大140kgの軽量化に成功。空洞実験室でのテストを繰り返して、ボディ底面の空力特性まで磨き上げたことで、高速での走行安定性と燃費性能を高めている。

エクステリアデザインではキドニーグリルの存在感が増したほか、他のシリーズにはないボディサイドのキャラクターラインも登場した。BMW全シリーズに共通するキャラクターラインといえば、フロントフェンダーからテールライトまでを貫くもので、前後ドアのノブがその上に置かれる。今回その上にもう一本ラインが引かれ、リアクォーターガラスのエンドへつながる。ボディに陰影を生み出し、立体的な印象を与える試みだ。

インテリアは、乗った瞬間に「BMWだな」と思わせてくれる、上質かつスポーティなもの。運転席は広々としているのにタイト感もあり、普段はゆったりとくつろぐことができる反面、スポーツ走行となればしっかりと体をサポートしてくれる。何よりレザーやマテ



スポーツセダンかくあるべし。 この完成度、この走行性能。 新しい5シリーズは革新と言って良い。 BMW 540i xDrive

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=国際興業 月寒営業所 Tel.(011)853-6891

後50・50の重量配分によるダイナミクス性能、そして乗るものを包む快適性を高次元で両立させており、最新最高のスポーツセダンの一つということができる。

BMWは1916年創業、翌1917年には社名がBMWとなり、以降一度も変わっていないエンブレムも誕生した。つまり今年はBMWエンブレムが誕生して100年。今では知らない人はいないほどのエンブレムは強力なブランド力を持っており、それを支えるのは創り出しているクルマそのものである。どのモデルでもスポーティさを損なわず走りを楽しめる上、上質な室内で快適性を構築。洗練されたエクステリアデザインとキドニーグリルによるアイデンティティは、BMW唯一無二の世界観を創造している。

新型5シリーズはライバルひしめく欧州Eセグメントに投入されただけあって、完成度が高く、存在感もすごい。その全貌を紹介していこう。

アイデンティティを損なわず、 エコと安全性能に取り組む

さて、まずは世界のクルマ情勢とBMWの立ち位置を確認しておきたい。ご存知の通りのメーカーもエコ性能を追求するのは当然となった。加えて安全性能も求められており、特にエコ性能においてはHV・PHV・EV・クリーンディーゼル・燃料電池・ガソリンサイジングターボなど、メーカーや国によって様々な価値観と技術がある。ただしはっきりしているのは、エコ性能を追求すればするほど出力/トルクは控えざるを得ないということ。それが運動性能の低下やドライバへの訴求力をスポイルしてしまっているクルマとしての魅力も下がっていくというこ



ディーラーメッセージ

国際興業 月寒営業所
セールス・コンサルタント

鍋谷 悠馬さん

この度フルモデルチェンジされた5シリーズは、走行性能・環境性能・安全性能が煮詰められ、非常に高い完成度となりました。自動運転の分野も積極的に採用していますが、あくまでもドライバーを主体とし、衝突や事故を避けるためのアシストとして搭載されています。またBMWならではのドライバビリティは健在で、しなやかかつ剛性の高い足回りも安定した走行性能に貢献しています。2月に発売されて以来、多くのお問い合わせをいただいておりますが、是非ステアリングを握り、新しい5シリーズを経験していただきたいと思います。



—インプレッション—
BMWらしさが光る、セダンの5シリーズ

幹線道路へ出て、軽くアクセルを踏む。流れに乗ることは簡単で、極めて静かで上質な空間のまま快適に移動が可能だ。そして前方が開け、右足に力を入れると、そこからは完全にスポーツセダンの面目躍如だ。2,000回転前後からトルクがモリモリと湧き出し、あっという間に加速してくれる。ターボの制

リアルな質感が高く、まさにプレミアムカーである。

御はかなりナチュラル。加速の仕方ですれとわかるが、いわゆるドックアンターボではなく、大排気量NAのようなニュアンスが残されている。運転が好きならであれば、この瞬間に思わず顔がほころんでしまうこと間違いなしである。

続いてはワインディング。ステアリングは適度な重さで操作しやすい。そしてステアリングを切った際の追従性がリニアだ。残念ながら高速コーナーは試すことができなかったが、極端なアンダーステアは顔を出さず、あくまでもニュートラル。「軽量化したとはいえそもそも重たい車だし、50:50の重量配分とはいえ4WDだからアンダーステア傾向だろうし」と敢えて否定的なイメージを列挙して試乗してみたが、なんとコーナーが楽しい。百聞は一見に如かず、スポーツセダンかくあるべしというお手本のようなドライブフィールである。

スポーツドライブにおいては、それまで静粛性を守ってきたエンジンも、軽快なサウンドを奏でる。この3リッターターボは1,380~5,200rpmと広いレンジで45.9kgmの最大トルクを発生するので、オールラウンドだ。2,000回転あたりから第一弾のパンチが、4,000回転を超えると第二弾のパンチがくり出され、ドライブしているこちらが若返ってくるような気にさせられる。前述の通り世界的な流れはエコであり、安全性能である。しかもSUV人気はとどまるところを知らず、セダンは不遇の時代でもある。それでもあえて言わせてもらおう。BMWは5シリーズが良い。その完成度は素晴らしい。高く、所有する喜び、運転する喜びを満たしてくれる。クルマが単なる移動手段ではない方、クルマを積極的に楽しみたい大人にこそお試しいただきたい。