

# ひとクラス上のドライバーズセダン

ィは若干拡大された。

基本的なメカニズムはノイエク

る。さらにオイルショックや北米 Cが搭載されたモデルが追加され 気量の大きく高性能な直6SOH ラス上を狙うモデルとして開発さ れたこともあり、その後、より排 5シリーズは従来よりもひとク 生。最高速度は180㎞/hに達

ノを装備することで130 psを発

0ーに搭載されたエンジンは、2

ℓ直4SOHCでインジェクショ

リングアーム式の四輪独立懸架を

ストラット式、リアがセミトレー ョンはフロントがマクファーソン フッセから受け継ぎ、サスペンシ

5人の大人が乗れるように、ボデ 約4・6m×全幅約1・7mで、 2000系の後継モデルだ。全長 的にこの名付け方になる。 発したのが、E12・520iだ。 してはノイエクラッセ1800/ 居住性を重視したボクシーデザイ ひと目でわかる、というネーミン ジェクションモデルであることが、 後のiはインジェクション仕様を 排気量(2000℃)を表し、最 リーズ名、次の二桁数字 (20) は 基本的にはじめの数字(5)はシ 新たなネーミング法が採用され*、* ソ。 その後の BMWはすべて 基本 リーズの排気量2000℃のイン ンの4ドア・セダン。位置づけと がした。 つまり、 520iは5シ 新たに誕生した5シリーズは、 ▼新世代のモデルとして開 ■たBMWが1972年、

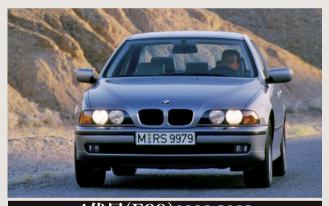
二次世界大戦後、復興し



## 2代目(E28)

初代 (E12) のコンセプトをそのまま 踏襲し熟成させ、1982年に登場した のが2代目5シリーズ (E28) だ。基本 的なデザインやメカニズムは先代から ほぼ継承。ひと目で5シリーズとわかる仕上がりだった。サスペンションは、フロントに新たにダブルジョイント式 ストラット式を採用。リアはセミトレ -リングアーム式。エンジンは直4と 直6のSOHCを搭載。排ガス対策用の イーターエンジンや、初のディーゼル エンジンも設定された。





## 4代目(E39)1996-2003

4代目5シリーズ(E39)は、曲面を多用したエレガントなボディを纏って1996年に登場。 エクステリア・デザインは5代目3シリーズ(E90)も手がけた日本人デザイナー永島譲二 氏によるもの。空気抵抗係数(Cd値)は0.29を実現した。サスペンションはリアに新たに 5リンク(インテグラルアーム)式独立懸架を採用し、より優れた走りを実現。エンジンは 直6DOHCとV8DOHCを搭載。ASC-TやDSCと呼ばれる走行時の安定性を確保する 安全デバイスも装備。先代同様、ワゴン・ボディのツーリングも設定されている。



## 3代目(E34)1988-1995

1988年に登場した3代目5シリーズ (E34) は、2代目のE32・7シリーズにも似た、空力 1988年に登場した3代目5シリース (E34) は、2代目のE32・アンリースにも似た、空が特性を意識したスタイリッシュなエクステリアデザインを採用。ボディサイズは全幅の拡幅により完全な3ナンバーサイズとなった。ボディ剛性や安全性は大きく向上したがボディ重量も増加。エンジンはデビュー当初は直6SOHCのみだったが、1993年に実施されたマイナーチェンジではV8DOHCエンジン搭載車も設定。熱対策のためワイドキ ドニーグリルが与えられており、外観上でも直6モデルとの差別化が図られている。



#### 2003-2010

2003年、5代目E60系はそれまでの5シリーズのイ メージを大胆に変えて登場した。エクステリア・デザインはクリス・バングル指揮下のダビデ・アルカンジェリというイタリア人デザイナーによる渾身の 作。ボディサイズは先代より大型化しているが、A ピラーより前をアルミニウム構造として重量増を抑 えた。アクティブステアリングと呼ばれる可変ギア レシオのステアリング・システムや、ダイナミック ドライブというモーターを使った可変スタビライザ --・システムなど、電子制御やメカニズム面でのト ピックスも満載。ちなみに、セダンのE60に対して ツーリングはE61となる。

ったかを感じ取ることができるだ与えたインパクトがいかに大きかこからも初代5シリーズが市場に初代を彷彿させるものだった。そ ンタッチするが、そのスタイルは1982年には2代目へとバトそれに対応した。の排ガス規制に適合させるため、のがガス規制に適合させるため、