

スペシャルカーズ

# Special cars

Tuning & Dress-up Car Magazine

2011 No.13 定価 98

2周  
記念  
スペシャル  
ステッカー付

## The King of "G" Machine "Gマシン" 加速決戦!!

Ruf Rt12 / HKS R35 GT800 / ヴァイパーACR  
FABデザインF60RS / GパワーM5 他

SHOW T  
ESSEN & SEMA  
最新チューンド・トル

### Ultimate World マンソリーの 全世界。

フルカーボンのDB9 "CYRUS"  
日本独占撮影!  
ファクトリーレポート  
最新モデルカタログ  
Gクチュール 他

Hottest F  
ミドル級チューン  
FSWバト

ファーストC6  
橋本Corp.C6  
TKスク  
ザ・チェックショ  
i-Cod



M5のまわりに人だかりができたのはボンネットを開けたときだった。F1用と同じ90度バンクのV10エンジンの上に眩しいオレンジ色のインテークシステムが載せられているのがわかる。エンジンの左右バンクの前縁にはスパーチャージャーと思しき丸いパーツが付けられている。G PowerのE60M5には同社のSK1スパーチャージャー・システムが装着されており、ノーマルの507psから635psへとスーパアップされている。SK1システムはドイツASA社とG Powerの共同開発により生まれたシステムで、ベルトドライブ式の2基のスパーチャージャーで圧縮されたエアがオレンジ色に塗られたインダクションボックス内に入り、水冷式インタークーラーでさらに密度を高められた

同じドイツ製のハコでありながら、G Powerが持ち込んだE60M5はファブデザインのF60RSとは好対照の1台といえる。ブランドの趣向というより、このM5のオーナーの趣味が色濃く反映されているのだろうが、実にノーマル然としてるのである。外観をチェックしていくと、マフラーが変わっている他、タイヤのチョイスにもG Powerの作意が見られた。フロントは標準装着のコンチネンタルなのだが、リヤはTOYO PROXES R888に変更。今回のG Wars対策がしっかりと施されていたのである。

エンジンに供給されることになる。システム自体の仕上げはとも美しく、各部品の精度も高いことが窺える。何よりボンネットにパワールバジを付けるなど外観をイジる必要なくキレイにインストールできる点がすばらしい。

エクステリアはどこまでもノーマル然としていながら、しかし600psクラスにエンストリーしているG PowerのM5はこれぞ真正正銘「羊の皮を被った狼」に違いない。スタイリッシュな外観とは裏腹の快音が高Gを予感させる。

# 伏兵のプライド。

Pride in ambush

エンジンがスムーズで気持ちいい。車内で聞いていてもカーンって抜けのいい音が響いてくる。スパーチャージャーはけっこう回転が上がってからそれとわかる感じで、8000rpm近くがものすごく気持ちいい。でも本当に高回転でグンツと伸びるから、シフトアップの準備をしていないと間に合わない。それくら

後、シリンダー内に供給されることになる。システム自体の仕上げはとも美しく、各部品の精度も高いことが窺える。何よりボンネットにパワールバジを付けるなど外観をイジる必要なくキレイにインストールできる点がすばらしい。

インテリアに関しても、外観と同様のスタイリッシュさが保たれており、しっかりとスロットルを踏み込んでオーバルトラックに響く。

ツで固めたドライバーをある程度許容してくれるということだ。

0→300m加速は、他のFRマシンと同様に盛大なホイールスピンから始まった。しかしひとたびリヤタイヤが路面に喰らいつくと、そこからは甲高いV10ミュージックのシンヨーがはじまる。今回の5台の中で最も刺激的なエキゾーストノートがオーバルトラックに響く。

# G-POWER M5



## G-Force Data

最大加速G : 0.906  
最大減速G : 1.246  
最大横G : 1.052

### Performance Test Result

0→100km/h加速: 4.6秒  
0→300m加速: 10.3秒  
0→100km/h→0: 7.5秒 (制動距離: 37.8m)  
パイロンスラローム: 21.4秒

※注 ツインリンクもてぎSWの直線区間で計測。オーバル形状のためコース上にはカント(傾斜角)が付いており、通常のフラットな路面に比べて、加速テストにおいては左右トラクションの掛かりの違い、スラロームテストにおいてはハンドリングへの影響等、不利な条件があった上での計測結果であることをご了承ください。

### Specifications

G-Power M5  
Engine: 4999cc V10 Twin-charger  
Max Power: 635ps  
Max Torque: 635Nm  
Transmission: 7Speed-SMG  
Drivetrain: RWD  
Tire: (F)Continental CSC2 (255/40ZR19)  
(R)TOYO PROXES R888 (295/30ZR19)



# シフトが間に合わない。それほど エンジンの吹け上がりが速い。

「6速」のギアを635psを獲得しているのだから。0・4バールという控え目な過給圧がV10のピークパワーを上手に底上げしている感じ。SK1システムのメニューには大容量のインジェクターや追加のバイパスオイルライン、そして7速SMGの繋がりにより速くする変速プログラム書き換えなども含まれており、耐久力を損なうことなくさらに速いM5に仕上げられる。

「発進時に少しスロットルにラグが



(左上) 黄桃色のエアチャンバーがハイアウトプットを予感させるG-Powerのスーパーチャージャー・システム。左右にターボチャージャー風のベルトドライブ式S/Cユニットが見える。(左) エキゾースト系はマフラーのみSK1キットに組み込まれている。(下) 今回はリヤタイヤのみTOYO PROXES R888に変更されていたが、スラロームテストでは、まだ若干「リヤが出やすい」と判断された。(右上) キドニーグリル内に覗くラジエーターユニットも大容量のものに変更されている。



「フロントのハンドリングはいいね。でもちょっと調子に乗るとリヤが出る。まあリヤが出やすいからフロントがキレイに曲がってくれるんだらうけど。挙動はドテドテツとしていなくて一体感がある」

見た目はしれっとノーマル風で、走らせれば快音で周囲を振り向かせる。実力派として着実にその知名度を高めているG-Powerの面目躍如。過給されたE60 M5は全方位的にソツのないポテンシャルが光る、まさに伏兵だった。

「よつと長い。これはチューニングされていない部分だらうけど」

データ上の制動距離は37・89mと微かに長い程度だが、ドライバーの体感では「止まらない」イメージがあるようだ。減速Gはルーフに次ぐ高さが、これも制動初期のものでブレーキ区間の後半は制動力がうまう発生していないのかも知れない。

スラロームをこなすM5の身のこなしはやはり見事で、とても1・9t近い車重があるとは思えない。今回のM5にはH&Rのダウンサスが組み込まれており、少々機敏になっているのかもしれない。