

THE COOL PASSION  
of MEDIUM SEDAN  
& WAGON

REPORT ● 中三川大地 (Daichi Nakamigawa)  
PHOTO ● 藤原晃一 (Koichi Shinohara)

公道最速キングの名を欲しいままにする911ターボの前

に、果敢に挑む猛者が現れた。メーカープロダクトの時点で507psというパワー・トルクを持つBMW M5に、2基のスーパーチャージャーをフチ込んで635psを叩き出すGパワーM5である。対決のフィールドは、深夜の首都高速湾岸線だ。莫大な交通量や度重なる道路工事によって痛めつけられた路面に、橋やトンネルが連続する高低差。絶え間なく存在するタクシーやトラックなど、サーキットよりもテクニカルコースだと思える。

加えて、この日のコンディションは晴だった。対決のフィールドへと向かう道すがら、ラジオが伝える天気予報を、これほど恨めしく思ったことはない。しかし、この対決のために用意された時間は今晚だけ。危険な決闘がいよいよ始まるのである。悪条件の中での高速移動に、911ターボが秀でているのは周知の通りだ。水平対向6気筒ユニットにターボを備え、空を飛ぶような、という言葉が比喩と卑下しない加速力、4

深夜の湾岸、超高速バトル!

# M5改、 911ターボを撃破!?

#02 STREET TRIAL

スーパーチャージャーで武装し635psという高出力を得たGパワーM5。その圧倒的な破壊力を試すため、夜の湾岸エリアへと繰り出した。相手を務めるのは公道最速の座に君臨するといわれるポルシェ911ターボ。降りしきる雨の中、2台の公道バトルが今始まる。

輪全部でそのパワーを路面に伝達するトラクション能力、200km/h近辺でのスラロームを鼻先交じりでこなせるフットワーク性能など、どれをとっても911ターボは公道最速キングと呼ぶに相応しい。

この日用意されたのは06年式のターボというから、997ターボのなかでは初期型に位置する。トランスミッションはタイプトロニックSだが、それでも0-1200km/h加速はMTよりもコンマ6秒ほど速い12.2秒。この10秒強の間に流れる濃密な雨こそ、911ターボを色濃く味わえる至福の時である。

小雨交じりからヘビウエットへと変わりつつある環境をよそに、矢

のように突き進む911ターボを改めて体感する。単純に速いだけではない。轆や水たまりを乗り越えながら挑む高速スラロームやトラックに道を潰されたときのハードブレーキング。どれもが安心感に包まれている。最高出力480ps、最大トルク63・2kgmはそれだけでももちろん凄いが、それを余すところなく路面に伝えるパッケージングこそ997ターボの神髄だ。

対してM5。Mの称号が付いているにせよ、ベースは5シリーズ、



PORSCHE  
911 Turbo  
G-POWER  
M5

つまりミッドルクラスのサルーンだ。いかにエンジン出力を上げようとしても、ボディは重く、重心は高く、かつ後輪のみしか駆動しない。少なくとも両の前部車のような状況下では、圧倒的不利だと言わざるを得ない。

ただでさえ窮屈そうなV10ユニットが収まるエンジンルーム内には、片バンクごとに合計2基のコンプレッサーと、それを踏まえた大容量インジェクターやエアクリナー、水冷式インタークーラーなどが工夫を凝らして搭載され、ただならぬ空気を導かせている。当然、ECUも専用チューンとされるが、DSCやCBC、EBVなどの安全デバイスもすべて生きていて安心して



を履くとは思えないほど、これなら同業者にその素性が伝わることはないだろう。快適な普通のサルーンとしても使えてしまうのである。

いよいよETCゲートを抜ける。スロットルペダルを深く踏み込むと、メーターパネル内のスリップ警告灯がオレンジに点滅、とたんにDSCが介入を始める。路面を見極めて慎重に踏まない、すぐに電子デバイス

## ドライ路面が残るトンネル内で、M5がじわじわと911を引き離す。

る。これほどのFRマシン、素の状態なら首都高ではどこに飛んでいくか分かったもんじゃない。

さて、海岸線へと向かう途中から、このM5はノーマルと遜色ないほど快適だった。エキゾーストシステムが奏でる濃厚な排気音に静かな迫力を感じるが、荒れた路面をいなしでいく様は、これが21インチホイール

スのお世話になるのは911ターボとは大きく異なるところ。だが、295サイズのリヤタイヤがグリップ力を得てからの加速は驚異的なものがある。最高出力の発生回転数が911ターボより2000rpmも高い約8000rpmなのに、アツという間にレッドゾーンめがけて針が飛び込んでいく。過給による厚皮い

トルクで押し出す911ターボに対して、エンジンを回してパワーを稼ぐというBMWらしい味付けは、スーパーチャージャーによってさらに上乗せされていた。同時に加速が決まるSMGも、その印象を強めているように思う。

最初は電子デバイスに頼らない走り心にかけていたが、途中からはちゃんと頼ろうと決心した。グリッドの限界値以上は電子デバイスがなんとかしてくれると信じて。

そうするとこのM5は、911ターボと同様か、あるいは水筒の薄いトンネル内などはそれ以上の加速力を見せてくれる。140km/hを超えてもソフトアップの瞬間は、相変わらず警告灯がオレンジ色に点滅する。だが、この明確な調音のもとに635PSが成り立つのだとすると、それはそれでとても秀逸で安心感に満ちたパッケージングだと思った。

性そのもので磁石の連さと安心感を持たせた911ターボに対して、M5はタイミング的に不利な部分を電子デバイスで克服し、それは結果として1+28PSものモアパワーを許容した。この日の場所やコンディションならば同等の速さ、ドライならむしろ911ターボが後塵を拝することになるだろう。

もちろん、911ターボに手を加えて発展させれば、さらに上のステージに行くことはできる。だが、Gパワーのこの内容は、ベース車の価格を入れても911ターボより安い。高級サルーンと遜色のない快適性も備えている。このM5は決してクルマのチューニングカーではなかった。911ターボと異様に悩んでもいいくらい現実的な選択肢として我々のもとに舞い降りてきたコンスタマーマシンである。今度こそ、エンジン内部に手を突っ込んでM5で最新の911ターボを淘汰させてみたい。そう思った。



**SPECIFICATIONS**

G-POWER M5	
<b>POWERTRAIN</b>	
G-POWER	
スーパーチャージャーシステムSK1	380万円
<b>ボディカラー</b>	
HRRダクンザス	
G-POWERシルバーストーンダイヤモンド	(税別)107万8150円
<b>基本仕様の目安</b>	
G-POWERトランスボイラー	975300円

**G-POWER M5**

■エンジンタイプ: 水平対向6気筒ターボ ■排気量: 3600cc  
 ■最高出力: 480kW (658PS) ■最大トルク: 680Nm ■トランスミッション: 6速MT ■駆動方式: 4WD

**G-POWER M5**

■エンジンタイプ: 10気筒12気筒ファンチャージャー ■排気量: 4966cc ■最高出力: 632kW (861PS) ■最大トルク: 630Nm ■トランスミッション: 7速MT ■駆動方式: 4WD



# PORSCHE 911 Turbo × G-POWER M5