

Special cars

Entry Machines

Over600ps Class

RUF Rt12

HKS R35 GT800

Viper ACR Hennessey

FAB Design F60RS

G-Power M5

Special Shop Class

Hashimoto Corp.
997TURBO

First C63AMG



"G-Wars"

2周年記念特別企画

“Gマシン”加速決戦!! in Twin Ring Motegi SSW

600psオーバーの過激派チューンド・コンプリートマシンが5台、
国内の有カススペシャルショップが手掛けた最速マシンが2台。
計7台のマシンがツインリンクもてぎ“スーパースピードウェイ”に集結。
インディ・ジャパンの興奮もまだ冷めやらぬこの場所で、
この日は実に単純明快な“加速決戦”が行われるのである。
定番の直線加速(0→300m&0→100km/h加速)に加えて
0→100km/h→0制動に高速パイロンスラロームまで、
テストメニューはともあれ“基本アクセル全開”の直球勝負!
最上最速の“G”を味わわせてくれるのは果たして、どのマシンだ!?

RESTO ● 田中賢也 (Tomoya Tanaka) 平中克幸 (Katsuyuki Hiranaka)
TEXT ● 吉田拓生 (Takao Yoshida)
PHOTO ● 森山成一 (Seiichi Moriyama) 藤原亮一 (Ryoichi Fujiwara)
COOPERATION ● ツインリンクもてぎ



"G-Wars"

PG00 ● 森山俊一 (Toshiyuki Moriyama)
 鎌原晃一 (Kaichi Shinohara)

同じドイツ製のハコでありながら、G Powerが持ち込んだE60 M5は、F1用と同じ90度バンクのV10エンジンの上に、新しいオレンジ色のインテークシステムが装着されているのがわかる。エンジンの左右バンクの前にはスーパーチャージャーと吸気しきりパイプが付けられている。G PowerのE60 M5には同社のSK1スーパーチャージャー・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基のスー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

M5のまわりに入らな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エンジンの上に新しいオレンジ色のインテークシステムが装着されているのがわかる。エンジンの左右バンクの前にはスーパーチャージャーと吸気しきりパイプが付けられている。G PowerのE60 M5には同社のSK1スーパーチャージャー・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基のスー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

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ール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素晴らしい。

ツで固めたドライバーはある程度許容してくれるというところだ。0-1300m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、そこから甲高いV10エンジンジックのシャワーがはじまる。今回のうちの中で最も劇的なエンジンスタートがオーバルトラックに響く。

伏兵のプライド。

Pride in ambush

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クラスにエントリーしているG PowerのM5は、これぞ真正正猛羊の皮を被った狼に違いない。ストイックな外観とは裏腹の快音が高Gを予感させる。

エンジン音を覚醒させない限り、ドライバーは自らがドライブしているM5がチューンド・モデルであることに気がつかないはずだ。

「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るのいい音が響いてくる。スー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クランクと伸びるから、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

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。

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

*本誌のテストコースでの測定結果です。コースの状況やドライバーのスキルによって異なる場合があります。また、測定時の気温や湿度、路面の状態なども影響を及ぼす可能性があります。

Specifications

Model	G-Power M5
Engine	4999cc V10 Twin-charger
Max Power	635ps
Max Torque	635Nm
Transmission	7speed-SMG
Drivetrain	RWD
Tire	Continental CSC2 (255/40ZR19)
	8 TOYO PROXES 8888 (295/30ZR19)



い上の吹け上がりが速い。G PowerのSK1システムはE60 M5本来の気持ち良さや個性にすることなく、635PSを獲得しているのだらう。0-4バールという控えめな過給圧が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の繋がりをより速くする変速プロク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。

あるように感じたけど、シフトの繋がりはいい。コックという感覚が何より気持ちいい。でも制動距離はちょっと長め。これはチューニングされてないのが原因だろうか。データ上の制動距離は37.89mと微妙に長い程度だが、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だが、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く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だ。とても1.91に近い重量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、少々機敏になったりもしている。

「フロントのハンドリングはいいね。でもちょっと周りに響くとリヤを揺る。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、挙動はドテドテとしていて、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。実力派として結果にその知名度を高めているG Powerの面目躍如。過酷されたE60 M5は全方位的にソツのないパフォーマンスが光る。まさに傑作だった。



（左）高特色のアクショ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。本誌にターボチャージャー風のベルトドライブ式5ユニットが見える。5D1エンジンはマフラーのみ5D1キットに組み込まれている。（右）今回はリヤタイヤのみ100%のG Power用タイヤに交換されていたが、スタローテストでは、また電子「リヤが出やすい」と判断された。（右）キドニーダッシュ内に隠れたクレーターユニットも大容量のものに交換されている。