

BMW M5

BMW M5

Mモデル史上最強のエンジンを搭載する新型M5は、かつてないほどの速さと使い勝手を備えている。だが、スポーツサルーンに求められる資質はそれだけではない。このテストですべてを明らかにしよう。

photo: Stan Papior (スタン・ペイピア)

MODEL TESTED ◎テスト車輦概要

- モデル名：BMW M5 ●車両本体価格：1495.0万円 ●日本発売時期：2011年7月25日
- 最高出力：560ps/5750-7000rpm ●最大トルク：69.3kgm/1500-5750rpm
- 0-97km/h加速：4.3秒 ●113-0km/h制動距離：44.8m ●最大求心加速度：1.04G
- テスト平均燃費：6.7km/ℓ ●二酸化炭素排出量：232g/km

WE LIKE	驚異的なパフォーマンス、日常ユースでの使いやすさ、改善された燃費と航続距離
WE DON'T LIKE	フェードしやすいブレーキ、コミュニケーション性に乏しいシャシーとステアリング



1 AIR INTAKES
エアインテーク
M5は10個のオイル/ウォータークーラーと2個のウォーターポンプ、高温と低温で独立した冷却回路を備える。そのため、5シリーズではフォグライトが位置する部分を、拡大されたエアインテークが占拠する。そのデザインが、ヘッドライトのくどさを強調している。



2 HEADLIGHTS
ヘッドライト
標準装備のバイキセノンヘッドライトには、BMWの特徴であるリング型のLEDデイタイムランプ、および眉毛のようにツインランプの上部を横切るLEDアクセントランプが組み込まれている。



3 FRONT WING GILLS
フェンダーベント
フロントフェンダーのベントは単なる飾りではなく、機能的な意味合いも備えている。ラジエターのエクスパンションタンクから熱気を放出する役目を与えられているのだ。



4 ALLOY WHEELS
アロイホイール
19インチアルミホイールが標準装備される。タイヤサイズはフロントが265/40、リヤが295/35だ。より軽量の鍛造アルミの20インチホイールもオプションで設定される。

退化という概念をここで持ち出されるのはBMWからすれば不愉快だろうが、F10世代の新型M5には、彼らがどう思おうともそれが当てはまると言いたい。BMWのモータースポーツ部門が送り出すスポーツサルーンのなかでもとくに優良銘柄であるM5の新型車に、先代よりも気筒数が少ないエンジンが搭載されたことも、ダウンサイズされたターボユニットが(それも、より大排気量で吹けのいい自然吸気エンジンの代わりに)採用されたことも、これまでなかった。そう、今回とは違って。

それに目を奪われると否定的な先入観を抱きがちな新型M5だが、果たして1495万円という価格に照らして十分に優れているといえるクルマなのだろうか? 非の打ち所のない優秀

な血統を受け継ぐのにふさわしいものなのだろうか? 新型V8ターボは、BMWがこれまで生産してきた自然吸気ユニットや、すでに市販されている過給V8ユニットと比べて、数値や感覚的な部分でおよばないところを露呈するのではないだろうか? それともBMWは時代の流れに合わせて、極端な純粹主義者たちでさえ賞賛せざるはられないような方法でスーパーサルーンをアップデートし、リファインすることに成功したのだろうか?

BMWのMモデルとしては文法どおりではないモデルチェンジだけに、枚挙にいとまがないほど疑問が浮かぶが、その答えが、自動車誌業界でももっとも完全に独立したテストにより、ここに導き出される。

HISTORY

4ドア最速の系譜



初代M5は当時最速の量産4ドア車だった。

E28世代の初代M5は1984年2月のアムステルダム・ショーで発表された。Mブランドの歴史において、それ以前に存在していたモデルはM1とM635CSi、そして1979年の(実質的にはM5といえる)M535iのみである。

初代M5はわずか286psながら、当時は世界最速の量産4ドア車となり、1985年から1988年にかけて、2000台あまりがハンドメイドで世に送り出された。それ以後、4世代に渡り、5万台近くのM5が生産されている。



5 REAR LIGHTS

リヤライト

テールライトには3連のLEDインジケーターが組み込まれ、それによって夜間でも後方からM5だと識別できる。リヤのリフレクターは、バンパーの下からランクリッド下端と同じ高さに移設された。



6 DIFFUSER

ディフューザー

BMWによれば、このクルマのリヤディフューザーパネルはダウンフォースを発生するためではなく、ボディ下の気流を整え、空気抵抗を軽減するために設置されているという。



7 REAR TRACK

リヤトレッド

リヤトレッドは1580mmで、スペック表によるとスタンダードの5シリーズよりも45mm狭くなっている。だが、それはタイヤの中心部分で計測した場合の寸法であり、タイヤ外側のサイドウォール間を測ると25mm広くなっている。



8 EXHAUST

エグゾースト

4本のテールパイプとふたつのサイレンサーで構成されているマフラーは、エンジンから車体後方までの大部分がストレートな形状になっているエグゾーストダクトシステムにつながっている。



1 CENTRE CONSOLE

センターコンソール

センターコンソールパネルには、ステアリング/ダンパー/パワートレインの設定を変更するスイッチが並ぶ。初めは少々困惑するが、慣れると使いやすくなる。



2 INSTRUMENTS

メーターパネル

Mモデルのインパネは赤い針と白い照明が特徴である。ギヤポジションとトランスミッションのセッティングが、ふたつのメインメーターのあいだに表示される。



3 ALUMINIUM TRIM

アルミニウムトリム

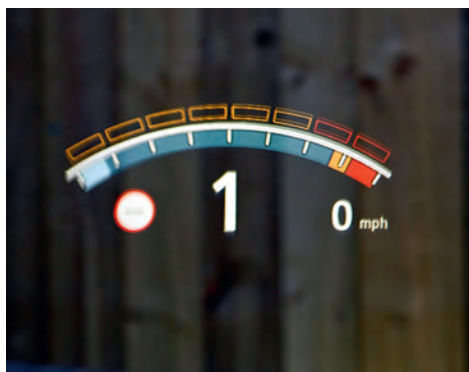
アルミニウム・トレースと呼ばれる、テクスチャー処理されたアルミトリムはM5専用だ。このほかアッシュとファインライン・アンズラサイトから選択できる。



4 STEERING WHEEL

ステアリングホイール

ステアリングホイールには2個のMドライブプリセットボタンが備わる。DSCの解除が含まれたセットアップを選択するには、このボタンを2回押す必要がある。



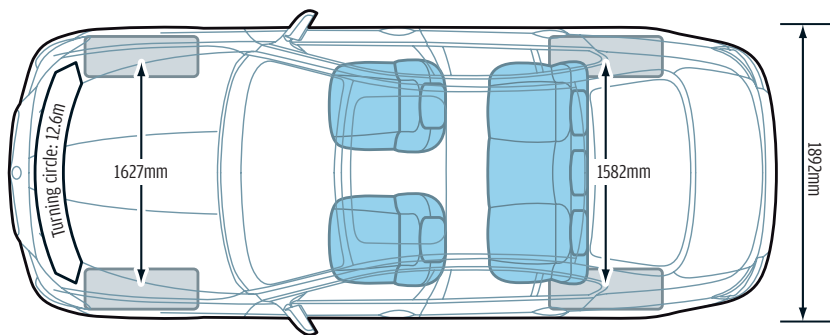
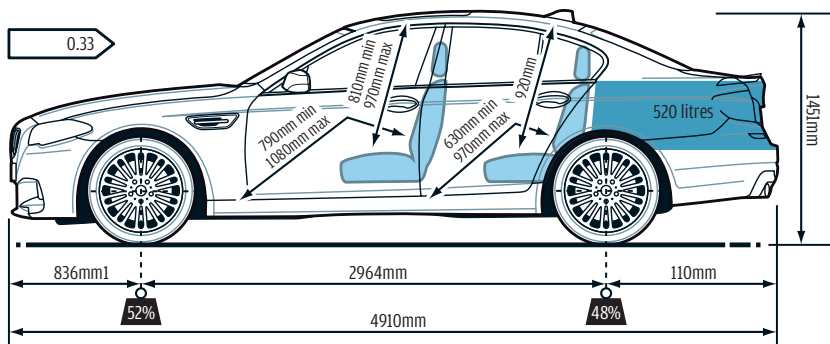
5 HEAD-UP DISPLAY

ヘッドアップディスプレイ

標準装備のヘッドアップディスプレイにはM専用のディスプレイモードが含まれ、シフトインジケータやデジタルスピードメーターなどが表示される。

HOW BIG IS IT?

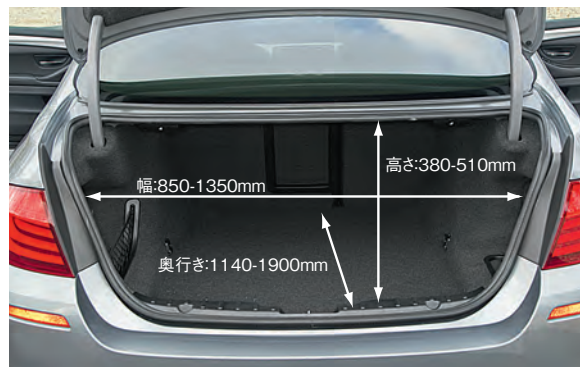
サイズはどれくらい?



ドライビングポジションはエクセレント。シートはアジャスト範囲が広い。



リヤシートは大人3人が楽に座れる、必要十分以上なスペースである。

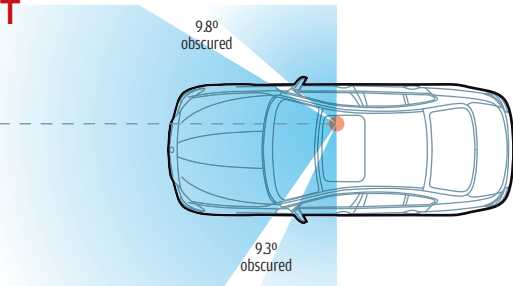


容積520ℓのトランクに不満はない。リヤシートは60:40分割可倒式だ。

VISIBILITY TEST

視認性テスト

前方視界は良好である。サラウンドビューカメラは、狭い場所での取り回しの際に便利なアイテム。



DESIGN&ENGINEERING

●意匠と技術

★★★★★★☆☆☆

Mバッジを持つ数多くのスペシャルモデルの伝統にのっとり、新型M5のスタイリングも過剰ではない。サイドシルの張り出しとトランクリッドスポイラーはあくまでも控えめだ。しかし、10系統もの冷却器にフレッシュな空気を導くため、フロントのエアダクトはより大きくワイドになっている。また、テールからは視覚的なスポーティさを演出する、4本のエグゾーストパイプが突き出ている。

ノーズに収まるのは、オールアルミ製で挟角90°の4395ccV8で、ハネウェル製ツインスクロール式ターボチャージャーが2基、左右のシリンダーバンク間に据えられている。このエンジンは圧力200barの直噴インジェクションを持ち、動弁系には可変リフト機構のバルブトロニックと可変タイミング機構のダブルVANOS

を備える。レブリミットは7200rpmで、最高出力は560ps/5750-7000rpmと、旧モデルのV10より10%パワフルだ。また、BMWによれば、高回転のパワーとスロットルレスポンスはMモデル中でも最高の部類だという。

最大トルクは69.3kgm/1500-5750rpmで、こちらは先代比30%増強されたうえ、発生回転域は3倍も広い。それでいて燃費は30%も改善されており、80ℓの燃料タンクとともに、航続距離50%延長に貢献している。

興味深いのは、5シリーズ用にMディビジョンが開発したアクティブシャシーシステムの適用が、M5では非常に少ない点である。可変レシオ機構を持つ電動機械式パワーステアリングを始め、後輪操舵、アクティブスタビライザーといった、スタンダードの5シリーズでは運転を効率化するとBMWが主張している電子装備の類が、ほとんど装備されていないのだ。

それらに代わり、M5は電動油圧式パワース

テアリングと、シンプルだが軽量で剛性の高い足まわりを備えている。サスペンション形式は通常の5シリーズと同様、フロントがダブルウィッシュボーン、リヤがマルチリンクだが、フロントトッドが上げられたほか、新設計の鍛造アルミシャシーメンバーや、プログレッシブレートスプリングとアダプティブダンパーを採用する。

スペックで唯一不満を感じるの、車両重量である。テスト車両の実測値は、燃料込みとはいえ1975kgもあったのだ。

INTERIOR

●室内

★★★★★★☆☆☆

卓越したクオリティとラグジュアリー感、日常での使いやすさ、4人が乗った状態での長距離ツーリングにおける快適性といったものが、こんにちにおける優れたスーパーサルーン

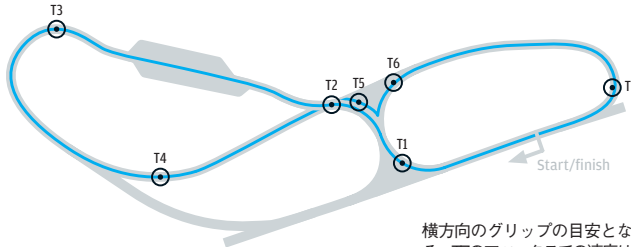
TRACK NOTES

サーキットテスト

■ドライサーキット

BMW M5
ラップタイム：1分14秒1
ジャガーXFR
参考タイム：1分17秒0

凶暴なまでの推進力が素晴らしいダンピングとマッチして、アウディRS6（1分14秒7）よりも速い、2級サ alun としては異例のラップタイムを叩き出した。足かせとなるのはブレーキのフェードだ。



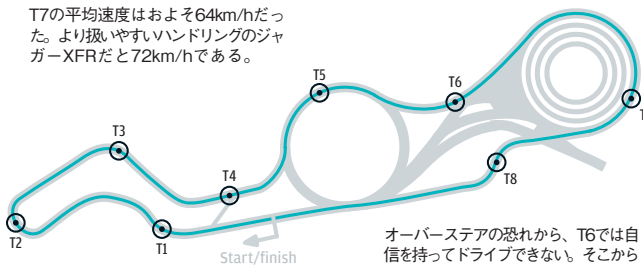
T2コーナーではきわめて安定し、T3進入時のブレーキング直前、スピードは183km/hに達した。同じ地点で、ジャガーXFRの場合は169km/hにとどまる。

横方向のグリップの目安となる、T7のアベックスでの速度は87km/hを記録。ジャガーXFRでは、79km/hまで減速しなければならなかった地点だ。

■ウェットサーキット

BMW M5
ラップタイム：1分17秒3
ジャガーXFR
参考タイム：1分13秒8

M5は繊細さに欠け、ウェットでは速く走らせるのがむずかしい。車重もその原因のひとつである。横グリップの不足によって突然オーバーステアに転じるので、DSCオフの状態では恐る恐るのドライビングとなってしまふ。



T7の平均速度はおおよそ64km/hだった。より扱いやすいハンドリングのジャガーXFRだと72km/hである。

オーバーステアの恐れから、T6では自信を持ってドライブできない。そこから続くストレートでは、M5は93km/hに達した。ジャガーXFRは105km/hだ。

■発進加速

テストトラック条件：天候霧/湿潤路面/気温12℃
0-402m発進加速：12.4秒（到達速度：192.8km/h）
0-1000m発進加速：22.2秒（到達速度：250.7km/h）

BMW M5



ジャガーXFR



■制動距離

97-0km/h制動時間：2.76秒

乾燥路面



湿潤路面



に求められる要素である。クラストップのパフォーマンスとハンドリングも、上記の要素と同時に達成されなければ十分とはいえない。

新型M5で朗報なのは、これまで以上に充実しているのキャビンだ。クラスの水準からしても余裕のあるレグルームとヘッドルームを備え、ソフトなエクステンデッドメリノレザーが標準装備されている。欧州仕様ではオプションになるアダプティブバイキセノンヘッドライトやヘッドアップディスプレイ、HDDナビなども、日本仕様では標準装備だ。

ドライビングポジションは良好だ。スポーツシートはワイドで、たいていの人には十分すぎるアジャスト範囲を備えている。キャビンのマテリアルの品質と高級感、乗る者に間違いなく、贅沢で高価でしっかりと作られたクルマに乗っているという感覚を与えてくれる。

欠けていると思われるのは、明確な差別化のためのアイテムである。多少モディファイされた計器類、エンボス加工されたレザーとシルプレートを別にすれば、スタンダードの5シリーズが持つビジネスライクな雰囲気、刺激を加えるものはほとんどない。

PERFORMANCE

●動力性能

★★★★★★★★☆☆

このM5が十分なパフォーマンスを備えているだろうことは、当然、予想済みだった。にもかかわらず、その信じられない加速能力には驚かされるばかりである。機会を改めれば、さらに速いタイムを叩き出せるかもしれない。

新型M5は、静止状態から理想的な駆動状態で発進させるのが容易ではない。スロットルの操作がアグレッシブすぎると、DSC（スタビリティコントロール）が作動して勢いがそがれてしまう。かといって、DSCを完全にオフにす



るとエンジンパワーのほとんどをタイヤの空転に費やしてしまうし、強大なトルクによってひとたび後輪がグリップを失ってしまうと、スロットルペダルをわずかに緩めた程度ではトラクションを取り戻すことができない。

ただし、この約2tの4ドア車は、もう少し穏やかに発進させれば路面をがっちりつかみ、驚異的なまでの加速力を発揮する。具体的には1速でスロットルの80%ほどを使い、早めに2速へシフトアップして、そこからスロットルをベタ踏みだ。加速テストの日は路面が多少湿っていたが、コース往復で平均した0-97km/h加速が4.3秒、0-161km/hは9.0秒を記録した。後者は2009年にテストしたジャガー-XFRより1秒以上速く、メルセデスの現行CLS63 AMGすら1秒近く凌ぐ。しかもこれは、BMW Mの手によるローンチコントロールシステムの助けなしに達成されたタイムだ。というのも、このシステムは何度も試したのだが、テスト時の状況では作動しなかったのからだ。

新型M5は途方もなく速い。それを支える装備のなかでも、とりわけ7段M DCTデュアルクラッチトランスミッションは白眉である。ハイスピードでの素晴らしい正確さに、リラックスできる使いやすさを付与してくれるのだ。

ドライバーがパワートレインのどのセッティングを選んでもオートモードを維持するが、ステアリングホイールに付いてくるパドルを操作するだけでマニュアル変速が可能になる。そし

UNDER THE SKIN

その音はリアル? フェイク?

新型M5の試乗をして、そのサウンドに思っていたよりも興味を引かれたとしたら、それはエンジンルームやエグゾーストから発せられる音だけではなく、オーディオスピーカーから聞こえる人工的な効果音のせいかもしれない。

M5のアクティブサウンドデザインシステムは、V8サウンドをオーディオスピーカーから再生するものだ。エンジンの回転数、スロットル負荷、車速といったデータをECUから直接取得し、それに基づいて音量と周波数を変化させ

るのである。

われわれもテストの最中、耳を澄ましてみたのだが、リアルなエンジン音と再生されたスピーカー越しの音とを聞き分けられなかったことを白状しておこう。



車内で聞こえるV8サウンドには、スピーカーから再生された人工音も含まれている。



M5は、強大なパフォーマンスと落ち着いた乗り心地の融合体である。

ON THE LIMIT

限界時の挙動

まさに暴力的で際限のない推進力というのが、このクルマをサーキットでドライブしたあとに残る印象である。ひとたび走り出せば、2tの重さをいとも簡単に振り払い、地平線めがけて突き進む。その勢いは驚異的で、それを知ってしまうと運動性能のほかの側面については二の次でいいとすら思えるほどだ。

ダンパーをスポーツプラスモードに切り替えると、M5はほとんどロールせず、ノーズやテールの沈み込みも起こらない。ダイナミックバランスは卓越しており、アンダーステアとは無縁だ。路面からの外乱を軽々と退け、DSCシステムを必要とする状況にはめったに陥らない。

アクティブディファレンシャルはコーナ

リングバランスをさらに高め、ドライバーはコーナーのアベックスから出口まで、ホイールスピンやアンダーステアを心配せずに好きなだけスロットルを開けられる。スポーツプラスモードでは、このディファレンシャルはオーバーラン時のロックアップ特性を高め、長いテールスライドからのパワーオンといったような、過激なコーナリ

ングスタイルも許容してくれる。

ほぼ唯一、ハイスピードでのラップを続けることを妨げる要素が、鋳鉄製のブレーキディスクである。MIRA (英国自動車研究所) のドライハンドリングコースは、ほかのたいのみのサーキットよりも路面のグリップが高いが、10周ほど走ると深刻なフェードが発生する。





AUTOCAR

DATA LOG

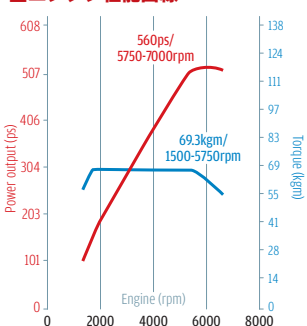
計測テストデータ

注意事項:馬力荷重比とトルク荷重比の計算にはメーカー公称車両重量を使用しています。
 © Autocar 2012. テスト結果は権利者の書面による承諾なしに転用することはできません。
 一部バックナンバーは www.autocar.jp に掲載されています。

■エンジン

形式:V型8気筒, 4395ccツインターボ
 最高出力:560ps/5750-7000rpm
 最大トルク:69.3kgm/1500-5750rpm
 許容回転数:7200rpm
 馬力荷重比:288ps/t
 トルク荷重比:35.6kgm/t
 比出力:127ps/ℓ
 駆動方式:縦置き後輪駆動
 ブロック:アルミ軽合金/ヘッド:アルミ軽合金
 ボア×ストローク:φ88.3×89.0mm
 バルブ配置:4バルブDOHC
 圧縮比:10.0:1

■エンジン性能曲線



■シャシー/ボディ

車両重量:1945/1975kg(実測)
 抗力係数:0.33
 ホイール:前9.0J×19in,
 後10.0J×19in アルミ軽合金
 タイヤ:前265/40R19, 後295/35R19
 スペアタイヤ:なし(補修キット)

■変速機

形式:7段DCT
 ギヤ比/1000rpm時車速(km/h)
 ①4.81/8.5②2.59/15.9
 ③1.70/24.3④1.28/32.2
 ⑤1.00/41.2⑥0.84/49.1
 ⑦0.67/61.5
 最終減速比:3.15

■燃料消費率

オートカー実測値
 総平均(ツアリング/動力性能計測時)
 6.7/9.9/3.2km/ℓ
 メーカー公表値
 市街地/郊外/混合モード
 7.2/13.1/10.1km/ℓ
 燃料タンク容量:80ℓ
 現実的な航続距離:536km
 CO₂排出量:232g/km

■サスペンション

前:ダブルウィッシュボーン/コイル
 +アダプティブダンパー+スタビライザー
 後:マルチリンク/コイル
 +アダプティブダンパー+スタビライザー

■ステアリング

形式:ラック&ピニオン(電気油圧アシスト)
 ロックトゥロック:2.6回転
 最小回転半径:6.30m

■ブレーキ

前:φ400mm Vディスク
 後:φ396mm Vディスク

■静粛性

アイドリング:50dB
 3速最高回転時:77dB
 3速48km/h走行時:60dB
 3速80km/h走行時:63dB
 3速113km/h走行時:68dB

■安全装備

ABS, DSC, CBC, DBC
 Euro N CAP/ 5つ星

■発進加速

乾燥路面	実測車速mph(km/h)	秒
30 (48)		2.1
40 (64)		2.8
50 (80)		3.6
60 (97)		4.3
70 (113)		5.3
80 (129)		6.4
90 (145)		7.6
100 (161)		9.0
110 (177)		10.6
120 (193)		12.4
130 (209)		14.5
140 (225)		17.0
150 (241)		19.9
160 (257)		-

■中間加速(秒)

mph (km/h)	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th
20-40 (32-64)	1.5	3.5	-	-	-	-
30-50 (40-80)	1.5	2.2	3.0	4.2	-	-
40-60 (64-97)	1.5	2.1	2.8	3.7	4.8	7.1
50-70 (80-113)	1.7	2.1	2.9	3.8	4.8	6.4
60-80 (97-129)	-	2.2	3.0	4.0	5.0	6.7
70-90 (113-145)	-	2.3	3.0	4.0	5.1	6.9
80-100 (129-161)	-	2.6	3.0	4.1	5.2	7.0
90-110 (145-177)	-	-	3.1	4.0	5.5	7.2
100-120 (161-193)	-	-	3.4	4.1	5.6	8.0
110-130 (177-209)	-	-	3.7	4.5	5.8	-
120-140 (193-225)	-	-	4.4	4.9	6.5	-
130-150 (209-241)	-	-	-	5.4	-	-
140-160 (193-257)	-	-	-	-	-	-

■最高速

- 1 61km/h 7200rpm
 - 2 114km/h 7200rpm
 - 3 174km/h 7200rpm
 - 4 232km/h 7200rpm
 - 5 250km/h 6051rpm
 - 6 250km/h 5083rpm
 - 7 250km/h* 4054rpm
- * claimed

て、マニュアルモードではギヤを期待どおりに
 ホールドし、必要なときに素晴らしいレスポ
 ンスと正確さでシフトしてくれる。

さらに低速アシストモードでは、スロットル
 を軽く一度踏めば、理想的な取り返し速度でク
 リープすることも可能だ。この機能により、旧モ
 デルよりも格段に取り回しやすくなった。

RIDE&HANDLING

●乗り心地と操縦安定性

★★★★★☆☆☆☆

噂を信じてはいけな。テストロードだろう
 とサーキットだろうと、ハードに走らせたときの
 能力を損なうほど、新型M5はソフトになっ
 ていなかった。確かにこのクルマは信じられない
 ほど快適で、洗練されていて扱いやすい。そ
 れは500psオーバーのスーパーサルーンに期待
 される水準をはるかに超えている。BMW M
 が作り上げた、サスペンション/ステアリング/
 パワートレインのモードをマルチにコントロ
 ールするシステムの大きなアドバンテージだ。一
 方で、同じシステムが、スポーツプラスモード
 を選択すると、きっちりと硬いダンピングと、エ
 ンジンとギヤボックスの優れたレスポンスをも
 たらすのだ。加えて、ターボラグはほとんど問
 題とならないレベルにある。

残念なのは、M5のそうしたレパートリーの
 二極間に、繊細さや走らせる醍醐味がないこ
 とだ。ジャガー-XFRなら、日常的な速度域でも
 見事に研ぎ澄まされ、きわめて満足できる道具
 に感じられるが、M5は余裕と風格のある走り
 を保ち続けるのだ。

一般的な道路を走る際は、サスペンションの設定をコンフォートモードにしている限り、ボディが不穏な動きを見せることはなく、常にしなやかだ。スプリングを通じてパタパタいう音が伝わり、摩擦の激しいアスファルトでは若干ぞわぞわした動きが感じられるが、欠陥と見なすようなレベルではない。

われわれの基本的な選択であるスポーツモードでさえ、ダンピングはとてつもなく寛容である。スポーツプラスモードを選ぶと、公道走行に求められるレベル以上にダンパーセッティングが高められる。このモードでは、ロードフィールは増えないのに、鈍重な無用の重みがステアリングに加わるのが玉に瑕だ。

新型M5に装備されるアクティブディファレンシャルは、エンジンのパワーを路面にきわめて効率的に伝えてくれて、スロットルでクルマを操る愉しみをもたらしてくれる。DSCのMダイナミックモードはとくに秀逸で、電子的なセーフティネットを解除することなく2~3°のオーバーステアを許容してくれる。だが、繊細なコミュニケーションの根本的不足が、この種の瞬間を味わうことの妨げとなる。

BUYING&OWNING

●購入と維持

★★★★★☆☆☆☆

1495万円という高価格ながら、新型M5の能力の幅を考えれば、バリューフォーマネーの高さにはほとんど文句の付けようがない。同じ価格で5.5ℓV8ツインターボを積むメルセデスE63 AMGは、欧州ではわずかに高価だが、主な性能指標はほぼ同等である。ジャガーXFRは1200万円とM5やE63よりかなり安い

AUTOCAR ROAD TEST No 5043

BMW M5

AUTOCAR VERDICT ★★★★★☆☆☆☆

●オートカーの結論

「速く扱いやすく快適な万能車だが、シンプルな愉しさに欠ける」



新型BMW M5は素晴らしい。純粋なパフォーマンスの点において、このクラスで傑出したクルマである。さらに、この560psのサルーンの驚くべきは扱いやすさである。快適なシャシーセットアップ、優れたマナーのギヤボックス、そして控えめなクルーズなら10km/ℓ近い燃費を達成できるポテンシャルを備えている。

欠点を見つけることができるのなら、それはライバル車について詳しく知る人だけだろう。逆に言えば、そういう目で見ると不満があるのだ。サーキットでは勇猛な走りを見せる能力を備えているが、その運動性能面における秀でた資質は、もっと一般的な使い方においては弱まって感じられる。M5の日常的なドライビングは、たとえばジャガーXFRのような、走らせ甲斐に満ちたものではない。

パワーと繊細さを完璧な比率で組み合わせるのはむずかしいが、多くの人にとって、BMWの今回の折衷案は十分に満足できるものだ。だが、われわれにとってこの新型M5は、クラスベストに選ぶにはドライバーを熱くさせる要素に欠け、個性がなさすぎるクルマである。●

TESTERS' NOTES

●テスターのひと言コメント

クルーズコントロールの作動で得られるのは、一定の巡航速度だけではない。シャシーとステアリングとパワートレインがコンフォートモードに戻り、DSCも復帰する。

ウィッキー・パロット

M5の標準装備はとてつもなく充実している。だが、欧州仕様は、分割可倒式のリヤシートがオプションだ。これはけちったように思えてしまう。

マット・ブライアー

アクティブサウンドデザインシステムにはだまされた感がぬぐえない。真のスポーツサルーンには、もっと本物らしさが必要なのではないだろうか？

マット・ソーンダーズ

JOBS FOR THE FACELIFT

●マイナーチェンジ時に望むこと

- ・キャビンの見た目とフィールにもう少し差別化が感じられるスペシャルな要素がほしい。
- ・ローンチコントロールをもっと信頼できる、扱いやすいものにしてほしい。
- ・カーボンセラミックブレーキをオプション設定してほしい。

が、現時点で購入するなら、M5こそ間違いなく“お値段以上”の価値がある、よりスマートな選択だといえるだろう。

航続距離と燃費が先代M5を選ぶ際の障壁となっていたが、新型ではどちらもそれほど問

題とはならない。控えめにクルージングしていれば9.9km/ℓ以上は達成できるだろう。先代の7.8km/ℓに比べれば格段の進歩だ。さらに80ℓの燃料タンクのおかげで、現実的な航続距離は480kmを超える。●

TOP FIVE



1st
JAGUAR XFR
ジャガーXFR



2nd
MERCEDES-BENZ E63 AMG
メルセデス・ベンツE63 AMG



3rd
BMW M5
BMW M5



4th
PORSCHE Panamera Turbo S
ボルシェ・パナメーラ ターボS



5th
CADILLAC CTS-V automatic
キャデラックCTS-V

	1st	2nd	3rd	4th	5th
車両価格	1200.0万円	1495.0万円	1495.0万円	2481.0万円	872.0万円
最高出力	510ps/6000-6500rpm	524ps/5250-5750rpm	560ps/5750-7000rpm	550ps/6000rpm	564ps/6100rpm
最大トルク	63.7kgm/2500-5500rpm	71.4kgm/1750-5000rpm	69.3kgm/1500-5750rpm	76.5kgm/2250-4500rpm	76.1kgm/3800rpm
0-97km/h加速	4.9秒(0-100km/h)	4.3秒(0-100km/h)	4.3秒	3.8秒(0-100km/h)	4.4秒(0-100km/h)
最高速度	250km/h(リミッター)	250km/h(リミッター)	250km/h(リミッター)	306km/h	282km/h
燃料消費率(混合)	8.0km/ℓ	10.2km/ℓ	10.1km/ℓ	8.7km/ℓ	6.8km/ℓ
車両重量(公称値)	1960kg	1910kg	1945kg	1995kg	1940kg
CO ₂ 排出量	292g/km	230g/km	232g/km	270g/km	350g/km

われわれはこう考える

日常的に乗るのであれば、このクラスでもっとも走らせ甲斐がある。ただし、気になるが、ドライバーの背筋をぞくぞくさせる能力にも勝っている。

見た目はM5よりも派手で、人目でもっとも走らせ甲斐がある。ただし、気になるが、ドライバーの背筋をぞくぞくさせる能力にも勝っている。

驚くべきパフォーマンスであり、快適で使いやすい。ただし、ドライバーを熱くさせる要素にやや欠ける。

M5より少し速く、値段ははるかに高い。それでいてドライビングプレジャーと心惹かれる要素は乏しい。

コルベットZR1のエンジンを搭載したキャデラックはきわめて魅力的だが、やや保守的な印象だ。

結論 ★★★★★☆☆☆☆ ★★★★★☆☆☆☆ ★★★★★☆☆☆☆ ★★★★★☆☆☆☆ ★★★★★☆☆☆☆