

富士スピードウェイで鍛えたM3はミニサーキットでも楽しいのか!?

木下選手が手掛けるマシンをまとめ、装い新たに「木下プロジェクト」として新年スタート。一発目はBMWオーナーの間でも話題になっているガルフM3。今回は“木下脚”の他車種応用編もあり!

木下みつひろ
プロジェクト

そして…
ガルフストリーム・サスキットのDNAを伝承する!

Gulf Stream × 木下みつひろ

E46 M3
Super Fine Tuning Project



●ガルフストリーム BMW M3

ご存じ本編の主役、ガルフストリームのE46型M3。今回はFSWで鍛え上げたシャシーセッティングが、タイトコーナーの多いミニサーキットでも通用するのか? をチェックする

●ボルシェ・ボクスター

M3で培ったダンパーの減衰特性をザックスのボクスター用車高調キットに反映。水平対向6気筒をミッドシップするボクスターが、果たしてどのようなコントロール性となるのか?

●BMW 335i

M3と並んで人気車種である335i(AT)。直列6気筒ターボはノーマルで306ps/40.8kgmを発揮するが、ROMチューンでトルクが50kgm以上になっているという。これにもザックス車高調を投入!

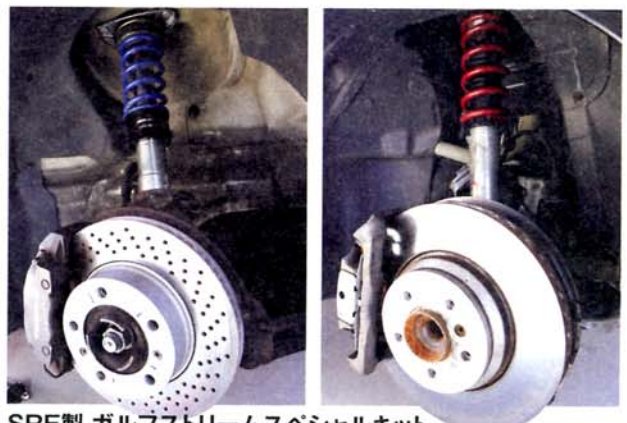


「SRE用キットをベースに木下選手のオーダーでセッティングしました」

アネブルAP そぶ 穂武サン

ボクスター用キットはもともとザックスで設定があり、335iには330i用のケースをそのまま使っています。パネレートはそれぞれの車重を考慮しながら、ストリートとサーキットで両立できるものをイメージして暫定装着しました。ダンパー特性はボクスターがM3の特性をコンバートしたものを1回富士で実走し、木下選手が出したリクエストに沿うように直して来たもの。335iは(ATサルーンという側面もあるので)、アルビナで合わせた特性を移植しました。いわばダンパーの中身、ソフトの部分に移した感じですね。

スバ/西浦にはガルフストリームの斉藤代表をはじめ、ATS & ACROSSの井上サン、アネブルの穂武サンが駆けつけ、木下選手のコメントを持ち帰る。そしてまた製品にフィードバックする



SRE製 ガルフストリームスペシャルキット

●価格:41万7900円(E46 M3のプライス)

左がボルシェ・ボクスター用、右がBMW335i用のザックス製ダンパーキット。ケースはM3用を移植したのではなく、もともとザックスのパフォーマンス・コイルオーバーキットとしてラインアップしていたものを使う。その中身をM3の様な特性にするのが今回の狙いだ。パネレートはそれぞれアネブルの暫定で、ボクスターが前後F6kg/mm、335iがF8kg/mm R10kg/mmとなる

今回は富士スピードウェイで仕上げたM3のシャシー性能を、ミニサーキットで確認する。これには、よりハードな状況下で、ガルフストリームと木下選手が求めた「走りの上質さ」がきちんと発揮できるか? という意味がある。また一般的なサーキット派ユーザーにとっても、やはりミニサーキットは身近なステージだということもいえるだろう。

なぜミニサーキットが富士のような広いコースよりもクルマにハードな側面を持っているかは、ブレーキの冷却が追いつかないから。ストレートは短く、ひとつのコーナーが終わってもすぐに次のコースが迫ってくる。そのうえ、ほとんどのコーナーがタイトだから、進入では強いブレーキを長く踏むことが強いられるのだ。

また富士のような広いコースで鍛えたガルフM3が、ミニサーキットでも楽しく走れるのか? についても興味深い。じつはこれに対してはすでに答えが出ているともいえる。

一見富士のようなハイスピードコースで仕上げられたマシンというのは、高いパネレートと硬い足まわりがデフォルトで、速度域の低いミニサーキットでは「曲げにくい」クルマになりがち。だが本来ガルフストリームのコンセプトは「ストリートでのスポーツカーらしさを大切にす」というものであり、富士のようなコースでも簡単にはパネレートを上げず、それでも安心して走れるために、ダンパーでロールスピードを制御することにこだわり、LSDの作動を緻密に調整してきたのである。

ミニサーキットも
富士同様に楽しめる!

ガルフストリームM3 in スパ西浦 ミニサーキットのほうが富士スピードウェイより クルマに厳しいってホント!?



開発ドライバー 木下みつひろ

「いい道具を使った乗りやすいクルマに乗ることが、楽しさや上達、速さへの近道」というのが開発ドライバーである木下選手のポリシー



一見高負荷となる富士スピードウェイのほうがクルマに厳しいように思えるが「ストレートが短く、次のコーナーがすぐに迫ってくるミニサーキットのほうが、ブレーキやタイヤには厳しい場合もある」という。「だからこそスパ西浦でも確かめなかった。サスペンションについては、ストリートでの減衰力で走ったのまったく問題なし。軟らかい状態でも、路面への吸い付き感があって、ライントレース性も高い。さらによかったのはブレーキ。ABSのかみつきが出ないで、周回を重ねてもフェードしないから、やっと“曲げていけるブレーキ”になった」と、高い評価となった。

- オレンジWOLF 800 (6万3000円)
- オレンジWOLF 900 (7万8750円)

今回使用したパッドは、既に発売されているオレンジWOLFの「900」。「800」に対してブレーキのコントロール性をさらに重視したタイプで、踏み込んでいってもロックしにくい。しかしタッチがソリッドで、耐フェード性が高いのが特徴



ガルフストリームでオススメのオイルが登場!



ATSカーボンL.S.D.用のオイルが新登場。「このL.S.D.に求められるオイルは効きを上げるものではなく、高い潤滑性能」という木下選手のリクエストから生み出されたオイル。それと同時にエンジン用オイル、ATFも発売。自信作「For BMW Specs」の効果をガルフストリームに確認してみたい



富士の事前テストで「900」パッドと12本スリットのローターをテストしたが、パッドが削れ過ぎ高温時にフェードとジャダーが発生。それを抑えるためにロアアームに潮風板を付け、ローターをブレンに変更した

For BMW 335i

「高トルクに対応させるリセットが必要」

対する335iは、ECUチューンでブーストアップを施してあることも含めて、予想したよりもパワーオーバー傾向が強かった。これ

にアルピナB3の減衰力設定は役不足で、木下選手いわく「リアを安定させるために減衰力を上げていっても、必要としている部分の減衰力が出ない。トラクションを確保するためじゃなくて硬さだけが出てしまう。スプリングレートはとりあえず現状固定でいいので、M3ベースの設定に戻したい。L.S.D.の効き方も唐突になってしまっている。ちょっと仕切り直しかな」とのことだった。



For ポルシェ・ボクスター

「これはまるで、大人のハチロク!」

2892ccのフラット6をミッドシップするボクスターは、非常に優れた回弾性を持つ代わりに、ヨーモーメントの発生も素早い。よ

ってボルシェはやアングラー目なセットで安定させようとしている。しかしサーキットではこれをうまくニュートラルにするのが難しい。対して木下バージョンを装着した挙動は「まるで上質なハチロクみたい。曲げるのが楽しくて、スライドしたときのコントロールもラク。タイヤのグリップが上がれば、当然もっと安定して速くなる」とのこと。REVでもボクスターが流走りそうな予感!



また今回は、M3で得たダンパー性能を他車種にも応用してみた。335iはまだ手直しが必要だが、事前テストを1回済ませてあったボクスターは木下選手もかなり手応えを得た。現状はアドバン・スポーツを履いていたため、今後はもう少しハイグリップなタイヤをマッチングさせる必要があるが、ガルフスペシヤルダンパーは、そのよさをBMW以外にも広く展開させようである。

それをブレンローターにした結果ブレーキの噛み付き(バイト)もなくなり、ABSの介入を減らすことができた。つまり、ミニサーキットでも(こそ)、ガルフM3は楽しく走れるマシンだということが証明されことになる。

「とくに今回よかったのはブレーキ。富士で事前テストをしたときは、スリットローターで耐フェード性を高めようとしたのが裏目に出て、パッドを削ってしまう現象が出た。パッドが削れると、ブレーキの温度がどんどん上がってしまう。そうなる」と剛性も落ちてしまう。

「極端にいえば、スライドコントロール領域でも、リアのグリップ抜けが起こらないのだ。当然グリップで走れば、立ち上がりで素早くアクセルを踏んでいける。ちなみに減衰力は、ストリート仕様のままで、だ。」

「よって木下選手がスパ西浦を走り終えたそのコメントも、予想に反しないものだった。具体的には「タイヤコーナーが連続するコースでも、しっかりフロントが路面を捉え続ける。クリップから踏んでいってもLSDの効き方は連続的で、トラクションがどのように掛かっているのかがわかりやすい」というもの。