

ストレートエンドやダンロップコーナーの進入でパッドをいじめ抜き、第3セクターでは曲げるブレーキでコントロール性もチェック。リアのローターが純正ではなくDIXCELブレーンだったため若干リア効き傾向だったが、タッチに引っ掛かり感はなく耐フェード性も良好

快適だから、速く走れる。それが――

木下みつひろ プロジェクト



Gulf Stream ORANGE WOLF
E46 M3
Super Fine Tuning!

Vol.11

純正ローターにも対応するサーキット・コンシャスパッド

オレンジWOLF「900M」完成!

M3の純正ローターにも対応する、サーキットスペック重視のストリート用パッドが完成
2種類のパッドが揃ったことで、走りに応じたブレーキの選択肢がさらに広がった

その一歩は小さいが、ユーザーにとっては偉大な一歩である。アポロ13号で月面着陸を果たしたAIMSストロング船長じゃないが、今回のブレーキパッド「900M」の開発は、ある意味その領域にある。オレンジWOLFブレーキパッドはディクセルと共同開発するガルフストリートのオリジナルパッド。ストリートからサーキットまでをカバーする「800」に対し、既存の「900」は、より耐フェード性を高め、本格的な走行に対応した上位グレードのパッドだった。

あり得ない状況を想定してチューニング

オレンジWOLF 900M

価格:前後各3万9375円
オレンジWOLF800の上位グレードである「900」を改良し、純正ローターでも連続周回できるようにしたうえで、ストリートでのジャダーや異音を抑制したのがこの「900M」。より高性能な2ピースローターにも対応できる



しかしこれをM3の純正ローターにマッチングさせたとき、ひとつの問題が生じた。サーキット走行を終えたあと、いったん冷却された状態でストリートを走ると、ジャダーやスクラッチ音が出てしまったのだ。もっとも、純正よりも放熱性に優れた高性能ローターを装着すれば、たとえ「900」でも異音等の問題はない。そもそも富士スピードウェイ級のコースを連続周回し、本気でタイムアタックするならば、ローター交換はある意味必須。設定を割り切ってしまうは何も問題はなかった。しかし、あえてその上位グレードをM3の純正ローターとマッチングさせたことに今回の意義がある。

仮に「900」の摩材をチューニングすることで純正ローターに対するジャダーが抑えられたとしても、それで性能が落ちてしまつては、上位グレードを設定した意味がない。しかし、ガルフストリームは、より多くの選択肢をユーザーに与えたかった。だからリスクを承知で木下プロと再び、オレンジWOLF900Mをリセッティングしたのである。

こうして試作された900Mは、いつものテストフィールドである富士スピードウェイに持ち込まれた。40分のスポーツ走行を1枠走り、その後ストリートを走るメニューを2セット繰り返し、木下プロからもゴーサインが出された。制動能力、コントロール性、そして一般的な使用まで、課題をクリアできたのだ。

ちなみにフルブレーキングのテストは、長いストレートの後であるコーナーとダンロップコーナーで行った。本番タイムアタックさながらの全制動はもちろん、そこにはプロのブレーキングポイントよりかはるか手前から、止まりきる寸前までで



リアはDIXCELブレーンローターを装着したため、摩擦係数の違いで若干リア効き傾向になった。純正×純正の組み合わせもテスト済み。前後同一ローターのほうがバランスは良好だ

今回フロントに装着するのはM3用純正ローター。これと900Mのマッチングを図ることで、2ピースローターから純正ローターまで、幅広く対応するサーキット用パッドがで上がる



ステンメッシュブレーキホース

価格:4万2000円

「現状でもM3のブレーキキャパシティは十分合格ラインだったけれど、このホースを付けたらさらに熱の影響が少なくなった。最初はいらなと思ってたけど、思った以上の効果があったね(笑)」と木下プロも評価した



オレンジWOLF 1wayバルブ

価格:5万8800円

以前誌でも紹介し好評を得た1wayバルブが、このたびガルフストリームのイメージカラーであるオレンジでリニューアル。ブローパイプをエンジン内部に戻さないバルブ構造でクラックケース内圧を下げる効果は同じだ

木下みつひろImpression! 「M3のブレーキシステムを100%活かせるようになった」



木下プロが走り終えた後の純正ローター。レコード盤のような溝が薄く見えるが、木下プロいわく「あり得ない踏力で酷使した(笑)。それでこの状態なら合格!」とコメント



オレンジWOLF 2ピースローターKIT

前号で紹介したDIXCELの2ピースローターをベースにオリジナルローターを製作予定。フルフローティング方式で熱膨張時を管理し、スリット形状でフェード時のガス排出と、パッドの効き方およびライフをコントロール

「サーキットスベックだからといって、唐突にガツン!と止まるわけじゃない。オレンジWOLF800のフィーリングに初期減速Gの立ち上がりレスポンスを加えることで、よりレイトブレーキングまで対応できるようにしたのがオレンジWOLF900なんです。結果として連続周回性能も、800より上がっています。そして今回は、そのオレンジWOLF900が持つ性能を、純正ローターでも使えるようにと、高温時のスタビリティを上げるチューニングを施しました。パッドが溶解しにくくなったことでストリートでのジャダーも抑え、異音も消すことができましたね」と木下プロ。



オレ

BMWのハンドリングを復活させるリフレッシュシリーズ タイロッドはギアボックス側が盲点!



タイロッドエンドのボールジョイントとブーツ

ギアボックス側のボールジョイント

アップライト側(右)のボールジョイントやブーツ破れをチェックすることは多いが、見落としがちなのはギアボックス側(左)。ガルフストリームでは、当然両方のAssy交換を推奨。左右交換・工賃込みで5万5000円〜

タイロッドエンドのリフレッシュは、アップライト側だけでは不十分。ロッド中央からボルト&ナットで延長される、ギアボックス側ボールジョイントもガタをチェックする必要があるのだ。この部分のボールジョイントがすり減っていると、動きが悪くなるだけでなく、ステアリングを切ったときに外側ヘタイロッドが伸びてしまう。それによってステアリングセンター領域に遊びが生じ、フラフラ安定しないことも。チューニングも大切だが、ツボを押さえたリフレッシュがあってこそなのだ。



タイロッドがガタついているとステアリングを「キュウ」と握ってしまう!



ターニングから1~2秒のステア領域をチェック!

写真中央の静止状態からステアリングを右に切ってステアリングのガタをチェック。木下プロいわく「ターニングにして1~2秒の領域で手応えをみる」。サスのせいだと思っていた不安定さが、じつはタイロッドエンドの影響である場合は多い

ルを踏み倒すテストも織り交ぜた。木下プロいわく「プロが乗って『ハイOK』というだけではダメ。一般ユーザーのブレーキングは、自分たちからすればあり得ない、はるかにクルマに過酷な状況をつくり出すんです(笑)。そこまで考えて、使えるようにしないと」

M3はスムーズにターニング。踏力に応じた荷重移動が可能となった。結果としてオレンジWOLF 900Mは、ストリートでも使える本格パッドとなったのである。誌面を飾るメニューとしては目立たない内容、つまり、小さな一歩だが、実際にパーツを購入するユーザーにとっては、有益な一歩。それが長くクルマを楽しむ秘訣だと、ガルフストリームは理解しているのだ。