

Gulf Stream×木下みつひろ

# E46 M3

## Super Fine Tuning Project

人気車種別  
サーキット対応  
プロジェクト

Vol.3

# そのこだわり、ハンパなし! 自由自在のシャシーセッティング これが現代のE46 M3だ!!

ザックスのサスペンションを仕様変更し、再び富士のテストへ臨むガルフM3。シャシーセッティングはかなりの成果を見せ、姿勢変化はまさに自在。現代のハイグリップラジアルを履きこなす、懐深きM3へと躍進を果たした!



ザックスのサスペンションがかなりの部分まで完成したことを踏まえて、当日は木下選手がZファイターにも試乗をリコメンド。2種類のパッドも交えてスポーツ走行枠を走った



### 驚いたのはL.S.D.とサスのマッチング これがまだ開発中ってほんとツ!?

by Zファイターやまだ

現状ビギナーをも想定したセッティングとなっているサスは、超フロントヘビーなM3を驚くほど簡単に曲げてしまう。対してリアは限界をいたずらに高めていないから、積極的にヨーコントロールができた。343psのM3を、これだけ楽に振り回せたら、オーナーとしてはいいことなしろろう。そして真価は、調子づいてアクセルを踏み過ぎたときに発揮された。「やべ、失敗したっ!!」と思った瞬間、カーボンデフが「ジワジワジワッ」と効いてマシンを直進状態まで戻ってしまったのだ。なんとカウンターは一発。これでまだ吊るし、さらに煮詰めるというのだからもう驚き!!

プリウスコーナーへとつながるならかな左コーナー。ブレーキングでオーバーステアを誘発しながら、それを自在にコントロールする木下選手。サスペンション制御による姿勢変化の確かさと自在さはノーマルの頃とは段違いだ

綿密なダンパーセッットと驚きのトラクション性能

前々号でダンパーのバンプ側、高速度における減衰力を上げた木下選手。これに手応えを得て、今度はガスボリウムを微調整すると、さらにストリートでの快適性が向上した。今回はその状態で再び富士スピードウェイにM3を持ち込み、この仕様がサーキットでどれほどの追従性を見せるか? を確認した。またこれまではデイクセルのローターに合わせ込んでいたパッドを、純正ローターに対応させてみる。というのもM3は純正ローターの性能が高く、支持するユーザーが多いのだ。

加えて今回は、レポーターであるボクにも試乗チャンスが巡ってきた。ガルフストリートの斉藤代表自らがその足まわりをして「自信を持ってオススメできる内容になった」と太鼓判を押したことから、これが可能になったのである。装着タイヤはハンコックのハイグリップラジアルであるペンタスRS-3。ブレーキパッドはサーキットスベックとストリートスベックの2種類だ。

初期ハイト感を抑えることでロックスを防ぎ、最大踏力付近からのブレーキリリリース能力を重視したサーキットスベック。ボクが試乗したのは木下選手、斉藤代表の次だったため、フルードが音を上げ気味で、ややベダルタッチが深くなっていたが、それでもストリートスベックと比較すると明らかにブレーキングポイントは奥。つまり制動力が高く、なおかつロックさせない特性が、シッカリ出せていることがわかった。

対してストリートスベックは初期の食い付き感が相対的に高く、ドラ



## Suspension リアキャンバー角を増やして、完了!



車高調整をニュートラル方向へセットしていたためにフロントの入りは抜群。対してリアがややルーズで、これをカーボンL.S.D.が見事にコントロールしていたゴルフM3。その理由はリアのキャンバー不足によるもので「タイヤのアウト側が減っていることでもわかる」と木下選手。キャンバー角を再調整すれば安定性もさらに増すというが、現状でもまるでロードスターのようにM3をコントロールできる。フロントに関して弱アンダー方向へセットが可能。これこそが本来のサスセッティング機能であり、ゴルフ・サスの懐の深さ。



- HANKOOK VENTUS R-S3
- S.R.E.製 車高調キット ガルフストリーム・スペシャル

今回はハンコックのスポーツラジアルであるR-S3を履いてコースイン。サイズは前後265/35R18。足まわりはS.R.E.(ザックス・レーシング・エンジニアリング)製パフォーマンスコイルオーバーキット(通称RS-1)をベースに木下選手が減衰力特性をリセッティング。バネレートはフロント8kg/mm、リア10kg/mmをデフォルトとしてフロントは10kg/mmあたりまで対応するキャバを持つ



## Seat

こだわりのサポートと快適性が結実した!



- BRIDE STRADIA II ガルフ・プロト

BRIDEに木下選手がリクエストしたサポートの増強と操作性の向上対策がシートに施された。その印象は「変更箇所を意識することができないくらい自然」。シートのホールド性が弱いと体を支えるためにステアリングを持つ手に力が入るはずだが、高荷重な100R、曲がりくねったセクター3でもドライビングに集中できた。必要以上のホールド性をアピールせず、シッカリ支えているこの味付けは凄い。荷重の低いストリートだとこれが安心感につながるはずだ。

もともとサポート性の高いBRIDEだから、木下選手はレッグサポートを増やし、座面と背中に関しては硬め/ウエット/ミドルウエットのウレタン三層構造で快適性を増やした



ヘルメット装着を考慮してヘッドレスト部分のクッションを成型。これによってサーキットでの視線が改善され、操作感が向上した。改善前はどうしてもアゴを引くカタチで運転姿勢が固定され、カラダに必要な以上の力が入っていた。木下選手ならではの、細部にまで行き届いたチューニングだ

ヘッドレストの干渉が減ったことで左右の視認性も格段に向上。目線だけでなく首が稼働できることでミラーが確認しやすくてターンインなどでも有利

「ここが出っばっていると... 視線が止目遣いになる」  
「これならラクチン!!」  
「アタマも回しやすくて... 視認性もよくなる!!」

ヘルメット装着を考慮してヘッドレスト部分のクッションを成型。これによってサーキットでの視線が改善され、操作感が向上した。改善前はどうしてもアゴを引くカタチで運転姿勢が固定され、カラダに必要な以上の力が入っていた。木下選手ならではの、細部にまで行き届いたチューニングだ

## Brake

M3純正ローターとのマッチングを2つのスペックで図る

初期バイト感が少なくコントロール性が高いサーキットスペック。ただし攻め込める分だけブレーキフルードに負担が掛かり、木下選手、ゴルフ斉藤代表、Zファイターと三連続乗車を行った後はストッピングパワーがやや落ちた。フルードを見直せばさらにハッキリとした特性が確認できそうだ。対してストリートスペックは制動距離がやや伸びるものの初期からタッチがよく、減速感もつかみやすい。ストリート用という以上の性能を発揮した。



- DIXCEL カーボンメタリック・プロトタイプ

サーキット/ストリートスペック双方ともに、富士で1枠走行をしてもパッドの剥離やプレートの白濁がまったくなかった。より耐熱温度が高いサーキットスペック用にフルードを見直せば、さらに正確なインプレグができるはず。ストリート用は問題なし



純正フロントディスクはドリルドタイプで、ベルハウジングの接合部分に冷却対策が施してある。よく効くことから人気が高いため、純正ローターとパッドのマッチングを図った。ただしパッドおよびローターの減りは早め

イバーに減速感を把握させやすい。実際の制動距離は長いのだが制動タッチは絶妙で、よいパッドだと感じた。摩擦係数が低いいためフルードも安定。またRS-1というハイグリップラジアルにも負けないフェード性も評価できた。両者ともに純正ローターへのフィードバックも上々だが、木下選手のこだわりが今後どう反映されるかも興味深いところだ。

サスセッティングに関しては、現状「ピギナーにも乗れるニュートラルな方向性」に振っており、その視点で見るとまさにアンダー知らず。1コーナーなどの高荷重領域ではフロントが入り過ぎるくらいだったが、これは車高調整次第で自在にセット可能とのこと。それよりもフロント8kg/mm、リア10kg/mmと低いバネレートながら、ロールスピードを繊細にコントロールすることで腰砕け感がないのが素晴らしい。また現時点ではリアキャンバーが若干不足しており、立ち上がりで3.43psが炸裂するとリアを振り出すのだが、これをダンパーとカーボンL.S.D.がばっちり受け止め、アクセル一定でトラクションを掛け続けると、直進状態に戻ってしまう。要するにカウスターステアが一発で決まり、揺り返しが来ないのだ。このL.S.D.は凄過ぎ。しかし木下選手いわく「まだターンイン部分で、アクセルを離れた瞬間に、一瞬フリーになってしまう特性がある」とのこと。これを次の修正内容にするのだという。