

# 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.4

ガルフ・スペシャルが  
ついにフルラインアップ

## シャシーに妥協なし。

# 木下流 M3の痛快を味わえ!

ガルフストリームE46 M3のシャシーセットも足まわりは完成し  
駆動系とブレーキ関係の確認を行えばいよいよ大詰め  
その集大成として、通い詰めた富士スピードウェイを走らせた

### 「シャシーは完成の域。次はセッティングを煮詰める」

サスペンション、駆動系(クラッチ&L.S.D.)、そしてブレーキのテストが終わったことで、一通りのシャシーラインアップが揃い、仕様も決まったガルフM3。そして「今度はそれを、どのようにセッティングして行くかを紹介して行きたい」と木下選手はコメントしてくれた。また吸排気系なども含めて、エンジン特性についても考えて行くつもりようだ。

開発を行うのはスーパーGTなど数々のレースへ参戦し、そのセッティング能力をチューニングへと活かしている木下選手。ガルフM3を現代のサーキットでも通用する、しかもストリートでも快適な仕様へと磨き上げて行く



レーシングドライバー  
木下みつひろ



ブレーキディスク/パッド、そして純正サイズタイヤの変更による走行フィーリングや性能の変化を見るために、インターバル中にピットで作業をするガルフストリームの面々。こうした地道な開発が、クオリティの高いパーツを生み出す



足まわりは硬ければいいというものではない

フロント8kg/mm、リア10kg/mm。これだけを聞くと、富士スピードウェイを走るBMW M3に想像するスプリングレートとは思えないだろう。しかし、そのダンパー特性を綿密に練り上げることによって、それが可能になってしまった! というのがガルフ・ストリームのS・R・E、製車高調整キットである。

その特性をかみ砕いて説明すれば、ダンパーのピストンスピードをコントロールすることで、たとえ低いバネレートでも、ドライバーが怖いと感じないロールスピードを実現したということになる。終局的なロール量は大きくとも、そこに到達するまでの過程が人間の感覚にリニアだから、怖いと感じないのだ。またコーナリーによっては、ロールしきる前にクリアできてしまう場合もある。加えて、そこに適切な車高調整をすることで(主に下げる方向であろう)、タイヤに荷重がかかりやすくしてあるから、グリップ感が高く安心がある。ちなみにタイヤはハンコックのVentus R-S3だ。

バネレートが低いこと、ダンパースピードがリニアなことは、ストリートでは乗り心地のよさとなって現れる。突き上げ感をできる限り排除しながらも、減衰力を素早く立ち上げるために不快な振動を吸収できる。高級セダンのようなフワフワとした乗り心地ではなく、まさにスポーツカーを連想させる足まわり。それが、とうとう完成したガルフスベシャルなのである。

さらにここでガルフM3は、DIXCELのブレーキパッド&ローター



# 100Rを思いのままにコントロールできる 緊張感より楽しさが勝るM3になっている

by Zファイターやまだ

今回もそのステアリングを握らせていただいたが、まず感心したのはカーボンL.S.D.がさらに進化していたこと。ターンインでのリアグリップの確保の仕方が絶妙で、ノーズが入るのにリアを見放さない。またコントロールが恐ろしいほどラクちん。アタック中100Rの下りで遭遇したマシンを避けるようにラインを取ったとき、若干オーバースピードでリアが流れ出した。その際に弱カウンターで立ち上がりまで走り続けてしまったのだ。操作はジワリとアクセルを踏み込み、自然にカウンターを当てるだけ。自分が上手くなったのかと思った！

前回はドリルドローター+前後265/35ZR18 (Ventus R-S3) で走った。今回は2回目走行時にフロントに純正サイズの235/40ZRも装着して走行テストを行った



純正サイズのVentus R-S3と、DIXCELのスリットローター。タイヤ径が細くなってもフロントは素直に入り、実にナチュラルなターンインを見せた。ブレーキもコントロール性ともに良好だった



## 木下シェフが煮詰めたザックス

●S.R.E.製 車高調キット  
ガルフストリーム スペシャル  
価格:41万7900円

ザックス車高調をベースに、木下選手が理想とする減衰特性を与えたモデルが発売。スプリングはF8~10kg/mm、R10kg/mmと低めだが、ダンパーが巧みにロールスピードをコントロールすることで街乗りでの安心感と、サーキットでの性能を兼ね備えた。E46 M3のキャスト角を再現し、キャンバー調整が可能なFピロアッパーマウントも付属。



## カラードロゴ&ステッチが決まった!

●BRIDE STRADIA  
ジャパン ガルフ  
コラポレーションシート  
価格:20万7900円

ステアリングセンターとの位置関係がズレるシート取り付け位置を補正(-30mm~-10mmまで)し、ヘルメット装着を考えたヘッドレストの形状、座面の肉厚化、レッグサポートの大型化など、走りやすさと快適性にトコトンこだわったリクライニング式セミバケットシート。デザイン面ではレッド/ブルーのステッチと「BRIDE X Gulf Stream」ダブルネームの刺繍も付け加えられた。



## 高回転での抜けと伸びをさらにアップ



●E46 M3用  
プロトタイプマフラー  
価格:テスト中で発売はまだ未定

テスト当日はツインテールの2本出し、パイプ径60.5φのエンドマフラーが装着されていた。軽やかな音質ながら、音量は見事に絞り込まれており、木下選手も「吹け上がりが鋭くなって、BMWらしさがさらに増した」とコメント。ちなみにサイレンサー内部もメインパイプ径と同じ取りまわし。正式発売が待ち遠しいスポーツマフラーだ。



プロトタイプマフラーの製作からもわかるように、今後はEg系にも着手するガルフストリーム。また、ブレーキ冷却などの面でもさらに洗練した装備を考えて行くはず、乞うご期待!

## 「CSLの速さと気持ちよさはひとつの手本」

当日はガルフのパーツを装着したユーザーカー、E46 M3 CSLも走行。タイム的にはガルフM3の2分3秒後半に対し、約2秒のアドバンテージで走っていた。「速さ的にCSLに追いつくことばかり考えてしまうと、ガルフM3のよさはなくなってしまふ。それよりも、このCSLの軽さや、バランス、エンジンの吹け上がりのよさを参考にして、E46 M3に磨きを掛けて行きたいね」と木下選手



純正モデルに対し約17psエンジン出力を向上し、約110kgもの軽量化を果たした2シーターモデル。CSLはクーペ・スポーツ・ライトウェイトの略である

によって、フロントのノーズダイブ量をコントロールした。今回は純正のドリルドローターから、よりコストが低く耐久性が高まるスリットローターに変え、パッドはサーキットスベックを試してみたが、木下選手いわくターンイン時のコントロール性も十分。重たいM3だけに後半ややパッドがタレ気味になったが、今後タクトなどでクーリング対策をしてあげれば、問題はなさそうとのことであった。ちなみに前回の熱問題も、パッド裏のスチールプレートを取り去ることで難なく解決できた。ターンインでの姿勢安定と、脱出時やスキッド時のトラクション確保は、ATS&ACROSSのカーボンLSDが担当。ちなみに今回は、イニシャルトルクを、なんと14kg/mまで高めた。狙いは進入時の、さらなる安定感。それでも普通どころまでイニシャルトルクが増えればターニンでアンダーステアも増加するし、アクセルオンで唐突にデフロックしてしまうはずなのだが、それこそがプレッシャープレートにカーボンを使っている利点なのだろう、じつに滑らかな作動を実現していた。そしてこれらは街中でのマナーにおいても滑らかかつ静かだという。デフロックするまでの過程がメタルに比べて緻密だから、フリー〜ロックフリーといった両極端な作動を繰り返さないのである。

こうしてガルフM3のシャシスベックは完成を見た。これからはそのセッティングをさらに煮詰め、走りに磨きを掛けること、出力面では吸排気系、耐久面では冷却性能を向上させることがレポートの主体となるだろう。