

# FSW 2'01.92の タイムを刻む “サーキットが 楽しいマシン”とは?

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

#### ノーマル235タイヤを履いてもこのタイム!

プリウスコーナーの手前、荷重の掛かる右フロントタイヤがたわんでいる。それでも2分01秒92を刻むガルフM3だが、木下選手が目指すのは絶対的なタイムではない。フロントにもリア同様265/35R18タイヤを履かせればタイムは上がるが、まずノーマルサイズでセッティングを煮詰めるのだ



「追い求めるのはタイムじゃない。  
ストリートでもサーキットでも  
快適に走れることなんだ」

NEXT step!

#### サーキットの帰り道も さらに快適なマシンに

木下選手のいう「乗りやすさ」は普段乗りでの快適性はもちろん、サーキット走行を終えた帰り道をも見据えている。次号以降は、ブレーキの耐久性や排気系のブラッシュアップにも着手して、より気持ちいいM3にして行く



多くのレース経験で培ったノウハウをベースに、チューニングカーをセットアップする木下みつひろ選手。「乗りやすいマシンをつくることで、みんなにサーキットでの楽しさを知ってほしい」というのが木下サンの特マダ



#### 快適な走りなのに FSWで1秒台に入る

普段の快適性をキープしながら、サーキットで楽しいマシン。それをつくることで、多くのドライバーにスポーツドライビングの楽しさを知ってほしい。木下選手の強いメッセージだ。そして、これを実践するのがガルフM3。今回はクラッチとブレーキに、さらなる性能を求めた。

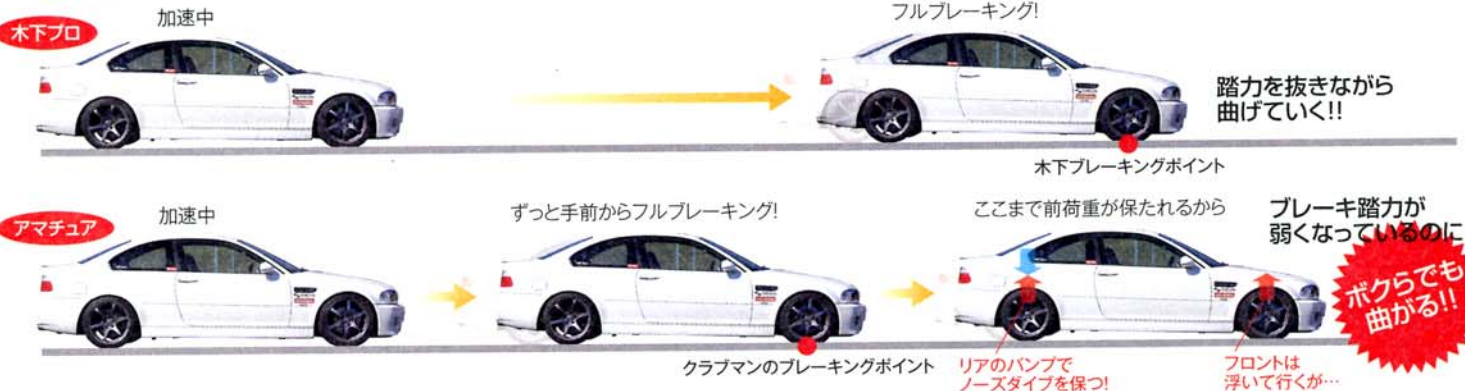
まずクラッチは、高回転ミート時に回転が一瞬ドロップする状況(通常走行は問題なし)を解決しようと、ATSが強化カバーを用意した。約1800kgの圧着トルクに耐えていたカバーだが、約2400kg時に約コンマ1mm歪む。よって300g増えたが、その厚みを変えてきたのだ。ガルフM3は電子制御式クラッチ「SMG-II」を搭載するが、木下選手によれば「回転落ちはなくなった

けれど、ミートスピードを「ハイ・モード」にすると、今度はジャダーが出た。とくにシフトダウン時はブリッピングしているのにクラッチがつかない。ジャダーが出てからつかない」とのこと。

ちなみにディスクが2枚のカーボン・ツインでこの症状は出ない。しかし、より手が届きやすいカーボン・シングルで、これを達成することが今回の命題だったのだ。ディスクの材質は、ミート時のナチュラルさを求めてツインと同じ軟らかめのカーボンプレートを使っている。ケース剛性が上がってジャダーが出るならば、それが初期圧着の弱さとなっているのか。次回までの課題となった。

一方ブレーキパッドは既に発売中の「オレンジWOLF800/900」よりも、さらに上を狙ったパッドが2種類。R60は「初期バイトが穏やかで、コントロール幅が増えた。ただブレーキ性能が上がった分、シケインでのフルブレーキング時などで温度上昇すると、効きが辛くなる」。対してR25は「この問題をすべて解決したパッド! これならブレーキに頼る一般ユーザーでも安心して、正しい操作を学ぶことができる」と高い評価。ブレーキダクトなどを着手すればR60でも狙った効果は得られそうなのだから、次回はこうした「長く走れる対策」に焦点が当てられる。そして参考タイムは、最終的になんと2分1秒9。タイヤもフロントは純正の235サイズであり、まだまだこのM3は速くなる。今回の狙いは絶対的な速さではないとわかっているのだが、ピュアに走るM3がこれだけのタイムを刻むと、ちよつと心が躍ってしまう。

# 木下仕込みのサスペンションは 限界が高いのにクラブマンでも「曲がる!」と感じるのはなぜ!?



## 「クルマを曲げるには、リアも注目しなきゃダメ!」

木下選手のような確実なブレーキングとターンインができないドライバーでも、このM3はきちんと曲がる。そのヒミツは何か、ずばり訊いてみた。木下選手いわく「リアダンパーが縮むスピードを遅くすることで、リアの沈み込みが抑えられて、フロント荷重を保つことができるんです。FRだからリアにも注目しないとダメで

すよ」とのことだった。かといってリアダンパー伸び側の制御が緩いわけではないので、ユーザーは安心してブレーキングを踏み込める。ブレーキでフロント荷重を掛けられるようになったら、フロントダンパーを締めてさらに奥まで…と、ステップbyステップで学べるのは、このサスが過渡領域特性に優れたキットだからである



## コスト・パフォーマンスを求めて日々重ねられる改良 ATS & ACROSS カーボン シングルクラッチ プロトタイプ

「ケース剛性を上げてSMG対策。高回転時のドロップ抑制を狙う」

2ペダルマニュアルであるSMG-IIを高回転でつなぐと、トップエンド付近で回転がドロップする傾向が見られた。これを改善するためにATS & ACROSSはクラッチカバーのケース剛性を上げた。重量は300g増えたが、圧着トルクは1800kgから2400kgにまで対応できるようになった。カバーが見た目で明らかに分厚くなっているのも確認できる。ちなみにカーボン・ツインではこの症状は起こらないが、よりコストを抑えたカーボン・シングルでもそれを可能にするために、じつに細かい改良がなされているのだ。通常走行時のドライバビリティは問題ない。



木下選手の妥協のないリクエストに応え、細かい対応と開発を続けるATS & ACROSSの井上さん



左が改良型のクラッチケース。従来型(右)に対して見た目でも分厚くなっているのがわかる。従来型は2400kgのトルクでディスクを圧着すると、カバーが0.1mm程度歪むことが確認でき、今回はこれを対策できたという



## M3で得たノウハウが各グレードに拡大 E46 アルピナB3にサスキット装着!

M3のテストに並行して、E46 B3にもガルフススペシャル車高調キットを装着、これをテストした。木下選手によれば「サーキットではアルピナだからといって大幅な改善ポイントはとくになし。M3用でも充分に対応できた。逆にストリートでの快適性をもっと上げたい」と現在仕様変更中という。これを踏まえ、ガルフストリームは今後他車種にもキットを対応させたいという。

## DIXCELが2種類のセミメタをテスト R60/R25レーシングパッドの真意は……



「ターゲットとなる富士スピードウェイを2分フラットで走れるユーザー」のためにもパッドを用意したいと考えた木下選手。その要望に合わせてディクセルは今回2種類のパッドを用意した。R60はスバ西浦で実績がある部材を使っており、R25はそれよりさらに耐フェード性と安定性を高めたもの。「一般ユーザーは必要以上に車速を落としたり、ブレーキに掛かる負担は(レーシングドライバーより遥かに)大きい。そこまでケアした、コントロール性の高いパッドを用意したい」という狙いがあるのだ。



### デフォルトパッドも発売中

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

ガルフストリームにはストリートをメインに、たまに走るサーキットでも高いコントロール性を発揮するパッドも2種類用意している。基本タイプはロースチール材のF800。セミメタリック系のF900はそこからさらにコントロール性や耐フェード性を高めたモデルだ