

Vol.7

BMW 335i & ポルシェ・ボクスターへの
コンバートで見た実力

ゴルフSplダンパーは 美脚だ!!

ゴルフストリームが手掛けるザックス製Splダンパー
この素晴らしさを多種展開しようとして前回からコンバートを開始したE92
の人気モデルともいえる335iはM3仕様の単純移植からさらなる
熟成を受け、完璧な335i仕様へと生まれ変わった!



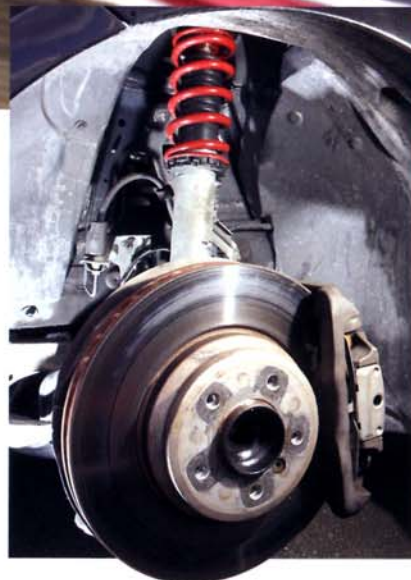
サスペンションで
曲げて

FSWプリウスコーナー手前のコーナリング。バネレートはF8kg/mm R11kg/mmとソフトながら、ダンパーがロールスピードを最適制御するためにアンダーが出ない。ノーズはじわっと沈み込み、クリップへと吸い込まれるように曲がる



L.S.D.で安定させる!

フロント追従性のよさに対して、リアはどっしりとした335iセッティング。決めてはイニシャル設定を15kg/mと高めに設定したATSカーボンL.S.D.のチューニング。つねにL.S.D.は効いているのだが、ロックしないのはATSのカーボンL.S.D.によってプレートがスティックしないからだ



SRE製
ゴルフストリーム
スペシャルキット
For 335i

●価格は間もなく発表予定!
ザックス・レーシング・エンジンアリング製ダンパーをベースに木下選手が煮詰めたサスペンションキット。E46 M3バージョンが好評を博し、今回から要望のある他車種へと展開していくことになった。車種ごとに異なるキャラクターを活かしながら、しっとりとした減衰力特性が味わえる逸品

まったく新しい
足まわりの考え方だ

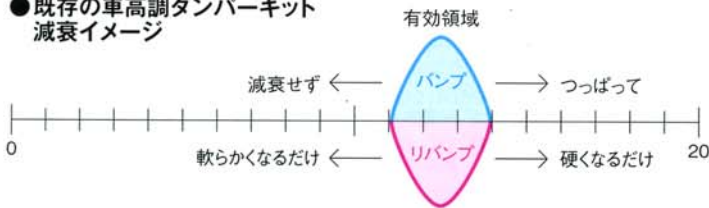
E46 M3で実証されたダンパー性能を自分のクルマでも味わいたい。こうしたリクエストが多数あり、他車種展開が始まったゴルフストリーム SPLサスペンションキット。前回その概要を少しだけ紹介したが、今回はその模様をより詳しくレポートして行こう。対象車種となるのは、現行BMW 335i。3.0直6ツインターボをECUチューンし、約360PSにまでライトチューンしたマシンだ。端的にいうと今回のコンバージョンは、単なるM3用ダンパーを335iに移植したというものではない。そこからさらに「335iに相応しい減衰力特性」を持たせたのである。通常であれば、サーキットを2分1秒で走りきって、街中でも乗り心地がいいM3用スペックがあるのだから、「十分対応できました」で終了だろう。しかしそれを許さなかったというのが、今回の面白いところなのだ。

そこで木下選手が求めたのは、335iのキャラクター。ATモデルであり、レザーシートが奢られる335iは、M3よりラグジュアリー指向。けれどもハイウェイでは、そのターボパワーをいかに発揮させたい。そう考えると、キビキビとしたハンドリング特性のM3とは、方向性が変わってくるのである。

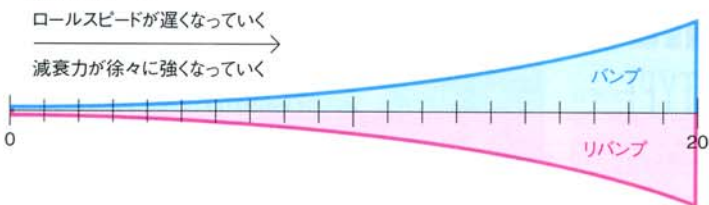
とはいえこうしたキャラクターの違いを、ダンパーのストローク特性で表現するというのは、かなり新しいアプローチだと思ふ。通常であれば車種ごとに異なる車重やホイールベースを測定して、タイムであれ乗り心地であれ、結局はすべて同じ味

「乗り心地が硬いからダンパーを緩める」のではない! すべての減衰域で使えるダンパーを味わえ!!

●既存の車高調ダンパーキット 減衰イメージ



●ガルフストリームSplダンパー 減衰イメージ



緻密なストローク計算と精度の高さが決めて

減衰力が20段階調整できても、実際に使える領域が数段しかないのでは意味がない。ガルフSplダンパーは、最弱の状態でも狙った減衰力を発揮させるために、すべての段階を使うことができる。まさにドライバーが欲しいロールスピードをセレクトすればよいのだ。その秘訣はバネレート設定を明確化している以外にも、車種ごとにストローク量を徹底検証しているから。バンブラバーに当たるタイミングや当たり方まで計算しているのだ。そして何より、SRE製ダンパーの低フリクション性能が高いために、微小領域でもシッカリと減衰力を立ち上げられるのである。



エンジンは3.0直列6気筒ツインターボ。これをデジタルスピード製ECUで306psから361psまでパワーアップした335i。しかしトランスミッションはATで、室内もラグジュアリー。よって木下選手は、M3よりも大人っぽいスポーツ性能を目指した。タイヤはハンコックVentus RS-3だ



“ごまかしの効かないタイヤ”ミシュランPS2を履いて ボクスターのスポーツ性能が さらに極まった!

これまでの一般ラジアルから、オーナーがボクスターの標準タイヤであるミシュランのPS2へスイッチしたことで、操縦にさらなる正確性が必要となった。よって木下選手はPS2をベースにダンパーをリセッティング。「PS2に限らずミシュランは、タイヤが必要とする剛性を十分に確保している。だから安心感が高いんですね。そしてタイヤ側に剛性があるから、さらにきめ細やかなダンパー制御の必要性が出てきたんです」とのこと。それは単なるグリップの高さではない。妥協のないタイヤがあったからこそ、妥協のないダンパー性能を引き出すことができたのである。ちなみにボクスター用ダンパーキットのバネレートは前後6kg/mmと、決してハードではない。



タイヤをミシュランPS2に変更したことでダンパーのリセッティングを行なったボクスター。木下選手いわく「こういうタイヤで足を煮詰めれば、どんなタイヤでも対応できる」



軽快感が高く、ライトウェイトスポーツ的な乗り味にチューニング。トリッキーな挙動はなく、水平対向6気筒搭載のメリットを活かした低重心な乗り味をも獲得している

ブレーキパッドのみガルフオリジナルの「オレンジWOLF 900」を装着。フェードもせず、コントロール性も良好。サスペンションの性能を引き出すことができた



E46 M3はブレーキ編へ突入!

主役のM3は、課題となっていたブレーキ性能をバージョンアップ予定。冷却性のみならず、ブレーキタッチの質感向上をも追求する。街乗りからサーキットの連続周回までを視野に入れたマシンづくりに乞うご期待!

つけにしてしまうはずなのだ。実際335iの乗り味は、「どっしりとした」ものに変った。路面をなめるように4輪が接地して、いざアクセルを踏み込んでも、50kg/mを越えるトルクに対し高い安全マージンが確保されている。そしていざサーキットを走らせれば、写真の様にスムーズなターニングを見せ、リアは非常に安定しているのである。

これと同じことはボルシエ・ボクスターにもいえる。今回タイヤをミシュランのパイロットスポーツ2に履き換えたことでリセッティングは行ったが、これが335iとはまた違った、ボクスターらしい軽快なフットワークを実現しているのだ。

ただし双方に(そしてM3に)共通していることは、その素晴らしいダンピング性能。ストリートでの「車高調なら絶対に避けて通りたいような段差」に対しても、減衰力の強弱関係なしに、これを一発で減衰してしまふ。これにはかなり驚いた。サーキットのタイムを語る以前に、大切なのはこうした乗り味もたまた「いつまでも運転していたくなる感じ」なのだ。M3の単独レポートだけでは決して見えなかった。これが、みんなが求めている性能だと思っただけだ。