



第19回

Welcome to 500E CLUB

500E倶楽部

熱血的 W124 愛好家の広場



各地で梅雨入りの便りが聞こえてくる水無月。雨中の高速走行に備えて、ウェット性能が一段と増したコンチネンタルのスポーツコンタクト3を19インチ化に合わせて装着。そして、大パワーを受け止めるブレーキ強化計画の前編、AMG・ブレンボの8ポッドキャリパー&380mmローター装着をレポートする。

文=ニイバサトシ 撮影=アオキスタジオ・ニイバサトシ
協力=コンチネンタル株式会社 / ブリヂストンFVS / Sファクトリー / アジアサービス / スピードジャパン

今月のメニュー

- コンチスポーツコンタクト3装着
- ビッグブレーキキャリパー装着(前編)

ContiSportContact™ 3 コンチスポーツコンタクト



卓越したトータルバランスは、まさに500E向け!

批判を恐れずに言えば、コンチスポーツコンタクト(CSC)は、500Eに味付けが似ているタイヤであると思う。

コンパウンドの柔らかさでグリップを喧伝するようなカタログスペック上の派手さではなく、地味ではあるがトータルバランスが取れたCSCの高性能。それはそのまま動力性能とコーナリング、ブレーキ性能が高次元で融合した、500Eのパワーとシャシーのバランスに言い換えられる。さらに剛性、快適性、経済性、耐久性、そして色褪せない燦し銀の存在感……。

「シャシーはエンジンより速く」と

いうダイムラーベンツ社からの社是と、コンチネンタルの開発ポリシーである「安全」は、根幹で重なるので当然と言えば当然なのかもしれない。

さて、そんなコンチネンタルの新製品として「スポーツコンタクト3」がラインナップに加わった。前身のCSC2は、AMG、ロリンザーなどのチューナーや、メルセデス、プガッティ、ポルシェ、BMWといったメーカーのハイパフォーマンスカーに公式採用され、アフターマーケットでもヘビューザーからの定評が高かった。「スポコン2」の愛称で親しまれ、ハイパフォーマンスタイヤの完成版と言われるタイヤの、さらなる改良版ということまで前評判も高いCSC3。アウトバーンを駆けるAMG E63

の525馬力、R230/SL65の612馬力などに代表される、最近のハイパワー車がタイヤに求める基準は極めて高くなっている。しかも最終的には、ハガキ4枚程度の面積であるタイヤのグリップに依存せざるを得ないため、トフクシヨソントロールやABSといった最先端の電子制御とタイヤ双方のテクノロジーは相互に格段に進化した。

各タイヤメーカーはしのぎを削って新技術投入し、その難題を克服している。その努力の結果、往年のF3000を超える500馬力超の重量級FR車であっても、ドライ路面での走行性能上の課題はほぼ解決したと言える。

そこで次に課題となるのは、ウェット路面での耐ハイドロブレンとフ



コンチスポーツコンタクト3の進化ポイント

高性能タイヤはトータルバランスで選ぶべし

スポーツ3の進化ポイントは4。
一ツ目は、500馬力超の大パワーを受け止めるドライ性能の向上。リブ形状の最適化とダブルサイフの配置により、トレッド剛性の向上によるドライ路面での縦方向のグリップが13%、横方向への剛性が26%、横中方向へのグリップが11%向上したこと。どんなに良いコンパウンドを採用しても、ブロック剛性が低ければ意味がないという、コンチ流の哲学である。

二ツ目は、リブ形状のワイド、最適化による排水能力のアップ。そして、耐ハイドロブレーキング、ウエットグリップ、ハンドリング性能の向上。

三ツ目は、厳しい環境要請、燃費規制による、耐摩耗性、転がり抵抗の軽減である。

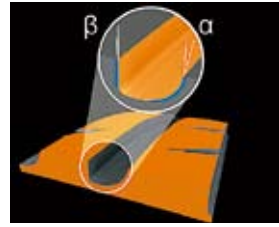
最後は、総合性能が高いため目立たないが、全体で見ると驚くほどの熟成を遂げているトータルバランスである。

タイヤサイズ表

| インチ | 扁平率(%) | タイヤサイズ | |
|-----|------------|------------|------------|
| 21 | 30 | 295/30ZR21 | |
| 20 | 30 | 245/30ZR20 | |
| | | 255/30ZR20 | |
| 19 | 30 | 275/30ZR19 | |
| | | 35 | 235/35ZR19 |
| | | | 245/35ZR19 |
| 18 | 35 | 255/35ZR18 | |
| | | 40 | 225/40ZR18 |
| | | | 235/40ZR18 |
| 17 | 40 | 245/40ZR17 | |
| | | 255/40ZR17 | |
| | 45 | 215/45R17 | |
| | | 235/45ZR17 | |
| | | 245/45ZR17 | |
| 50 | 205/50ZR17 | | |



大型アウトサイドブロックのトレッド溝の最適化に加え、サイフをつけてリブトレッドへの応力を分散している。



CSC3のパターンの特徴、ダム形状アーチを描くアウトサー溝により、トレッドを保持し、横Gでもリブを崩さない。



駆動輪センターリブには、ストレート溝にY字型のダブルリブを採用。ドライ時の直進、高速時のグリップを確保。



車重マッチングを含め、とくに大径ホイールへの組み込みは、熟練の技術力を持つ専門店で行ないたい。

レーキング、コントロール性能ということとなる。今回のラインナップでメーカーがとくに力を入れたウエット性能へのフォーカス・オンは、このようなバックグラウンドであると推測している。

さて、その雨天レポートであるが、撮影用の伴走車の併走に難渋する速度域では、タイヤが巻き上げる雨滴の量が凄く、誌面用の写真も撮れない状況であった。運転席からはバックミラーに写る後続車の車体が見えない程。雨上がりの高速道路を巡航速度で走っているこの写真を見ても、後ろに跳ね上げている水しぶきの量と

流れから、その激しさの一端がうかがえるであろう。

しかしそのような状況でも、ハイドロプレーン現象は全く感じられず、また別の場所と同じような速度からのフルブレーキングを試してみても、コントロール性能を維持しつつ、しっかりABSを効かせながら減速してくれた。

ドライ路面をハイスピードで走ること比べて、車両の基本性能の差が如実に表れるウエット路面。危険回避、安全の観点からも、この部分の進化は手放しで喜ばしい。

加えて特筆すべきは、摩耗時の性

能維持と耐摩耗性の向上だ。

ヘアライン号に装着していたCS C2は、1年2万km超、ASRRカットでのバーンアウトやドラッグスタートなどと、超ハードな使用状況に耐えてなおドライ路面での性能低下は皆無であった。しかしCS C3は、それよりもさらに5%のロングライフというから、メンテナンスで軽くなりがちな財布を気にせずアクセスを踏むことができるのは、オーナードライバーにとって嬉しいことである。トータルバランスがさらに優れたCS C3、また、新しい完成形の誕生である。



CSCの真骨頂はトータルバランス。ドライ性能と反しがちなウエット性能を高め、かつ耐摩耗性、快適性もキープしたことで、各チューナーやメーカーに公式採用された。「完成形」とまで言われる定評の高いCSC2よりさらに、ウエット時のブレーキングで5%、耐サイドロッキング性能では6%増の性能を誇る。

6リッターのパワーを受け止めるブレーキを創る

AMG8ポッドキャリパー& 380mm ローター装着 (前編)

AMG8ポッド&大径ブレーキ装着のためにホイールを19インチにアップ。さらにそのためにハブのマルチ PCD 加工を実施。今回はブレーキ装着の前編を紹介しよう。



大パワーを受け止める 380mm & 8ポッド

6リッター換装後のエンジンのビッグパワーを受け止めるため、準備を進めていたAMG・ブレンドの8&4キャリパ計画。4月号でキャリパーを塗装し、前月号では19インチ化を進め、そのためにマルチPCD化、ハブ加工を行ってきた。今月はお待ちかねの装着作業。とは言っても、ポン付け可能な市販のキャリパーキットとは異なり、事実上のワンオフ作業となる。

ベースになったキャリパーは、R230 AMG用。オリジナルでの



380mm ローターはポルシェ GT1 用。合わせる 8 キャリのピストン径は 34 × 26 × 2、ジュラルミン製のハットには硬質アルマイトを施す。

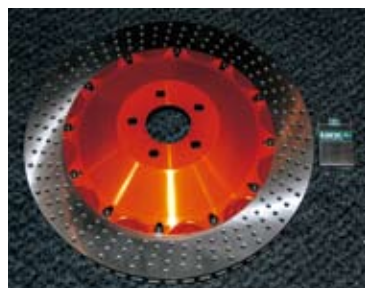
ローターサイズは、前360mm、後330mm。ビッグローターオフショーンでは前390mm、後365mmとなる。8キャリのナックル取り付け部分は、ラジアルマウントで純正の鍛造スチール製のブラケットで固定するもの。このピッチはW124もR230も共通であるから、流用が容易となる。つまり、ベルハット製作時にローターとキャリパーのセンターを合わせれば、後はローター径に合わせてステアにカラーを装着する小加工ですむ。もちろん大型化したキャリパーをクリアするために、バックプレート上下2カ所をカットする必要があるが、後はホースをハンジュー金

具で合わせて製作すれば完了。と書くとは簡単そうに見えるが、ハット製作にはローターの発熱による伸びを吸収する逃げ加工のノウハウが隠されているし、ブレや振動を出さないために極めて高い精度が要求される難作業が山積みする。

今回の作業をお願いした埼玉県八潮市のアジアサービスは、アフターマーケット向けのブレーキ製作が専門のスペシャルテクノロジージュップ。これまでは業者販売専門で、全国の有名ショップやショーモデル用のブレーキ製作などを行っていたが、今年の4月に工場隣にショールームを拡張し、「クレイデザイン」として、一般人ユーザー向けの販売、取り付け作業も開始した。雑誌には初公開となるラインナップを見せて貰うと、びっくり。見たこともないような480mmローターや、現実的なところでも20インチ用の410mmの8ポッドや6ポッドがゴロゴロ。聞けば、ブレンド関連のキャリパーとローターの在庫だけで数千万円というから驚きだ。

ここにきて急遽リアのキャリパーを変更!?

慣れた手つきでフロントの作業を



アジアサービスが提供する最大級のローターは480mm。横のタバコがマッチ箱に見える!

プロドライブ GC-010E 19インチ装着の全景公開!

マルチ PCD 加工をしたハブを組み込んで、プロドライブ GC-010E を装着完了。装着後の第一印象は「軽量鍛造ホイールの面目躍如」。インチ&サイズアップにもかかわらず、タイヤ込みの重量が大幅に軽減されたため、加減速時の挙動がクイックになり車重が明かに軽くなった感じ! 走行性能をス

ポイルしない大径化、高性能化が実現された。問い合わせの多かったオフセットサイズは、フロントがハンドリング重視の中入りで19×8.5+32(245)、リアが9.5+27(275)でツライチ。前もツライチを目指すなら+25、リアも車高を下げてツライチをいくなら+15も冒險可能だ(車両個体差には注意)。



500E 倶楽部

熱血的 W124 愛好家の広場



AMG キャリバーは 360mm 用のため、カラー装着で 380mm への大径化に対応。強度・剛性が必要な部分だ。

380mm ローター装着は事実上のワンオフ作業!



リアの4ポッドはピッチが違うため、W124 のハブキャリア装着には大加工が必要となる。



8キャリはラジアルマウント。ステーは鍛造スチールで、バックプレートのカット等の小加工で装着できる。



仮装着のリア 380mm ローターは、ワンオフのレクサス用。バックプレートが隠れる大迫力。



ホイール装着にはハブ交換が必要のため、SST を持つファクトリーで作業を依頼。

スタッドボルト化で 楽々ホイール交換



今回マルチ PCD 化に合わせて採用したのが、ホイールボルトのスタッド化。スパルコのクロモリ製スタッドキットを使えば簡単! ホイール交換時のセンター合わせも苦にならず、超軽量の 6Al 4v チタン製やジュラルミン製ナットを使用するという選択肢も増える。Sファクトリーでの法定点検時なら工賃サービスというからうれしい。
価格: 20 本 (1 台分) 11,000 円

■問い合わせ: スピードジャパン <http://www.speedjapan.co.jp/>

終えてホイールを装着すると、10本の鍛造スポークから赤キャリが覗く。リムとの隙間も少なく「うーん、格好いい」と喜んでいたのでのもつかの間、「イベさん。リア、このローターじゃ小さくて前とのバランスが悪くて使えない」と、田中専務から冷やかな声。理由を聞けば、ベンツの 500E に前 380mm を入れた場合、後ろが 330mm だと超高速時のフルブレーキでは ABS が前だけに作動するようになるとのこと。

パッドの材質で調整する方法もあるが、わざわざ前の制動力を落とすのは勧められないし、AMG のリア 4ポッドの純正ローターは幅が 26mm と狭く、またサイドマウントなので、W124 に流用するには角を落としてブラケットを新設する必要があるため、流用のメリットが少ないことなど話してくれた。ちなみに氏は伝説の某湾岸最速チームの元メンバーであり、実際に走っているだけあって、その言は重い。

そのため、急遽 993 ターボ用の プレンボキャリバー & 340mm ローターに変更することにした。

他に 500E 関連のアドバイスを聞き出すと、メーカーも音と剛性対策で 8→6へと変更している通り、AMG の 8 キャリより本当は 6 キャリの方がお勧めだという。また前だけ強化してリアを疎かにするとバランスが悪いこと、流用するならコストダウンのサイドマウントより、ラジアルマウントの プレンボがお勧めであること、後期の マスターシンリンダーならこのままでも OK などの有用なアドバイスをいただいた。

お勧めの 500E 用 ブレーキセットは、19 インチ用 AMG の 6ポッドを利用した 380mm ローターキットが 45 万円、ロータスキャリパーのリアは 355mm ローターで 36 万円と格安。本誌掲載を記念して「ジャーマンカーズ見た」で、今月中に限りさらに 10% オフ。ブレーキに不満を感じている人は問い合わせてみよう。

モビル・エレクトロニクス・ショー「MES2007」に、ヘアライン号が出展します!



■日時: 2007年9月28日(土)
29日(日)
24日(日)

■場所: 幕張メッセ
<http://www.mes.jp/>

カーオーディオの祭典「MES2007」に、ヘアライン号が出展決定! 頑固なまでにビュアサウンドを追求する高級Hi-Fiカーオーディオメーカー「eiji」のブースに、「ミュージックボックス」が同社の製品をインストールして参加。ショー前のため、現在は残念ながら詳細はマル秘だが、その過程を来月号以降で紹介できるので期待して欲しい。オーディオ専門誌にも寄稿していた筆者としては、「所詮カーオーディオ」とタカをくくっていたが、ミュージックボックスが同社の製品で仕上げた AMG を試聴してびっくり! ズンドコ・bass系ではない、ピアノな情報量の多いピアノシモに惚れ込んだので「500E 倶楽部」とのコラボ。ブースでは真のハイエンド Hi-Fi の eiji システムが現車試聴可能というから、ぜひ来訪されたい!

■ミュージックボックス
TEL: 03-3679-6465
<http://www.k5.donne.jp/~eiji/index.html>