



3D Design

スリーディーデザイン

©スリーディーデザイン 〒03-6909-0612 <http://www.3ddesign.jp>

■DATA1

- テスト車両:E92 320i
- ダンパー仕様:20段減衰力調整式車高調整サスペンション
- スプリングレート:フロント8kg/mm、リア10kg/mm
- 設定車高値:スタンダードよりフロント+25mm、リア+20mm
- 車高調整値:設定車高より+10mm
- ホイール:ブロンパハ(F8.5X19 ET+35 R9.5X19 ET+35)
- タイヤ:ミシュランパイロットスポーツ(F235/35-19 R265/30-19)
- メーカー推奨フィリング:前乗り15%、サーキット度15%、ツーリング度30%、ワインディング度50%

■DATA2

- 車高調整について
調整方法:専用工具により行う
- 減衰力調整について
調整方法:フロント、リア共に下部のダイヤルにて調整
- 推奨減衰力値:ストリート・フロント7段、リア8段
- スポーティ&ハイウェイ・フロント4段、リア5段
- オーバーホールについて
オーバーホール:可能
オーバーホール推奨時期:2年/2~3万km
セッティング変更:可能
- PRICE:¥344,400

TESTER 佐々木 孝太

「こんな言い方をすると語弊があるのだけど、あまりに普通に走れてしまうことに驚いた。挙動を乱すことはなく、タイヤがしっかり路面をつかんでいる。それは言い換えると完成度の高さにほかならない。どうしてもアンダーパワーに感じてしまう320iだけど、そのパワーと履いているラジアルタイヤとサスペンションのマッチングがとても良く、すごくバランスの取れたフットワークが完成されていると思う。グリップし過ぎるわけでもなく、硬すぎる感じもない。追従性はかなり高いレベルにあると思

う。おそらく減衰力のグラフは理想的な台形を描いているのだと推測できる。BMWのノーマルサスは一様に初期ストロークの所は踏ん張るけど、その奥になるとだんだんロールオーバー状態になって限界を知らせてくれるような特性になっているが、このサスペンションではリバンプのセッティングが良いためかそういう姿勢にならないのも好印象。あえていえばパワー不足がより顕著になるかもしれない。それだけ総合的に優れたフットワークで、今回のピカイチだと判断している」

この3Dデザインのサスペンションも絶妙な車高を保っている。もちろん車高調整式なので、さらに下げたり、あげたりできるのだが、この絶妙さが走りには勿論のこと、見た目にも影響する

