



■文：太田哲也

クルマにとって「サスペンションII足」は非常に重要な役割をもつが、では「イイ足」とはいったいどんなものなのだろうか？
太田は自らのブランドでアフター用のサスキットを作ってみて、その難しさに直面したという。
今回はそんなイイ足について考察してみた。

編集部カトーはHA86号の「足」が気になるようだ。

アフターパーツとして装着された車高調が、主にサスキットでの速さや気持ち良さを狙った製品なので、そこでは高い性能を示すものの、街では少々硬い印象らしい。もちろん走りに主眼を置いた製品だからそれで良いのだが、そもそもイイ足ってなんだらうって考えることが多くなつたそう。そこで俺に与えられた今回の使命は「イイ足ってなんだらう？」を考察せよ、だ。

そもそもイイ足の基準ってどこにあるのか？

まず俺が思うイイ足の基準を述べよう。高速も低速も乗り心地が良い、走りもよい（操縦安定性が高い）。しかしこれらの要素は二律背反の関係にあり、その中で状況に応じてそれぞれのバランスが高い次元でうまく取れていることが大切だ。ただ、言うのは簡単だが、実際にそういう足を作るのは難しい。たとえばサスキット主体ならば乱暴な言い方だが、バネもダ

いもそでばにクルマが。

ンバーも（つまり足を）固めてしまえばそれなりに良くなる。もちろんそこから細かく煮詰める作業は必要だが、乗り心地は無視してセッティングできるのでもゴールには到達しやう。だれども街中では当然硬すぎる。では街中重視で乗り心地を良くする方向にしたとしよう。極端に言えば足を柔らかくすれば低速でのゴツゴツ感は取れる。でもそういう足ではコーナーで大きくロールするし、車体がぐらぐら揺れるので高速での乗り心地が悪くなる。同乗者が酔いやすくもなる。

結局、どこに重きを置くかと
いうことに作り手は頭をひねる。そういう点で自動車メーカーの足の特徴を見てみよう。国産車の中でも走りに定評のあるスバルだが、俺の評価軸では少し硬すぎる。ワインディングを走らせてみれば実に楽しいが、荒れた道をゆっくり走ると少々ゴツゴツとするので、都会向きではない印象だ。それでも最近になって、とくにレガシイやインプレッサなどは柔らかくなってきた。

レクサスは、高級車として先代は少し硬すぎた。というかダンパーの初期の動き出しが
でも総じてドイツ車は、例えば実用車であっても、VWなどは近年、走りと乗り心地のバランスがとて良くなってきた。昔のドイツ車は高速操縦安定性が高かった反面、足が硬かったが、最近ではどちらの要素とも良くなってきた印象だ。

最近では86効果もあって、アフターパーツによる車高調サスが一般的になってきた。車高調に関して、世の中には「硬い足」というイメージがあるかもしれないが、ストリート用を含めて様々な製品が出回ってきた。車高調メーカー各社、それぞれの基準でイイ足を目指している。だが、イイ足を作る上で、完成車メーカーもアフターパーツメーカーも、最近では条件が厳しくなってきた。それはタイヤ・

決して低速でゴツゴツしていた。ブリロードが強く効いてしまっているような足だった。でも新車ではだいぶ改善されてきた。足にコストを掛けたこうした国産高級車・スポーティ車でさえも、今だ俺を満足させる決定的なモノは登場していない。やはり足の良さでリードしているのはメルセデス、BMWだ。と言ったら「あたりめーだ」と言われてしまうかな...。でも総じてドイツ車は、例えば実用車であっても、VWなどは近年、走りと乗り心地のバランスがとて良くなってきた。昔のドイツ車は高速操縦安定性が高かった反面、足が硬かったが、最近ではどちらの要素とも良くなってきた印象だ。



最終的にエンジニアの判断にかかってくる。」

身アルファロメオ・ジュリエッタを乗るようになって、自身のブランド「TEZZO」で車高調を開発してみた。狙いは3cmローダウンして格好良く、でもイイ足。

ジュリエッタQVはその前に乗っていたアルファ159に比べて車体が軽くサイズも小さいのに、大径18インチが標準。車体が軽いと燃費や運動性は良くなるが、乗り心地の面では必ずしもプラスとは限らない。ある程度車体重量が重い方が、ゴツゴツ感は減る。

さらに18インチの大径はホイールが重く、重い足を支えるためにはダンパーを固めなければならぬ。すると動き出しでゴツゴツしてしまう。

開発の初期は純正ダンパーの

▲国によって、またメーカーによって、足まわりのセッティングはいろいろ。その“味付け”の違いや好みによって、車選びをするのも面白い

減衰力を測定し、そこから計算で割り出した数値で試作を作ってみた。実車に装着してみたら車体の揺れの収束は向上し操縦安定性もよくなったが、低速でゴツゴツしてしまった。

ジュリエッタのような最近流行の軽量・大径タイヤ車の場合、従来のセッティング方法と大きく異なるべきかもしれないと考えた。そこで2回目の試作品は、大径タイヤのネガを減らすことに主眼を置くことにした。大まかに言えばダンパーの縮み側の減衰をぐっと弱め、その代り伸び側を強めた。すると低速のゴツゴツは少なくなり、コーナーでのロールも減った。でも高速道路での路面のつなぎ目でショックがまだ大きい。

そこでステージ3では縮み側をもう少し強め、と言っても純正よりちょっと弱めで、そしてスピードが高い領域で急激に減衰を立ち上げて、純正を追い越すカーブを描くようにシム・セッティングし直した。これで時速40kmでも100kmでも良くなった。

この辺でいいかなと思って、最終チェックでサーキットを走

ってみたら、今度は時速180km付近でボディの揺れが大きいことがわかり、またセッティング変更となった。その度にダンパーをばらして内部のシムを変更しオイル通路の径も変更した。その後も何回か細かいセッティング変更を繰り返して、やっと最終段階まで漕ぎ着けた。

結局、車高調は構成パーツのコスト差は僅かだが、どこまでセッティングにこだわるかが価格の差となっていく。完成車も手法は異なるものの、どこまでこだわるか、もしくは妥協するかなのである。

たとえばあるベストのセッティングが見つかったとしても、重量やタイヤサイズが違うクルマにびたりと合うわけではない。よく新型車試乗会で経験するのが17インチだと良かったのに、16インチだとフィーリングが良くないということ。メーカーの開発者に尋ねたら、17インチ用にセッティングしたものを16インチに流用したそうだった。もちろんその逆もある。

つまり車両条件が違えば一からやり直し、結局はどこまで突

き詰めるかということ、そこまではユーザーは求めないと判断するか、とことんやってほしいと思うユーザーに付き合おうか、エンジニアの判断にかかってくる。でも、それによって価格が上がってしまったら多くのユーザーは離れていく。そういう意味で完成車メーカーは最大公約数を狙わなければならない。どこまでこだわるかは、メーカーそれぞれの考え方ひとつなのだ。

さらにお国柄の要素もある。フランス車には「猫足」というイメージがあるだろうが、一時大体1990年代後半から、足が硬くなったことがある。これはEU統合による影響だと言われている。フランスは農業国で郊外はガタガタ道が多いのだが、ドイツに輸出するためにはアウトバーンを走れるような強靱な足が必要になった。またドイツからも高速操縦安定性が高いクルマが入ってくるようになると、高速安定性の弱さが目立つ。そこで足を固めたのだが、ただ硬い足になってしまった。そして最近になって、またしなやかで、それでいてしっかりした足となってきた。

ドイツ車は昔は、メルセデス

もBMWも硬い足で、日本では硬すぎという認識だった。でも

最近はずいぶん柔らかくなってきて、低速と高速のバランスがとても良くなってきた。やっぱりこれはドイツ車も世界中で売るためには、オールマイティに快適な足でなくてはダメだと思ってきたからだろう。

では日本車はというと、日本はとにかく信号が多くてストッブアンドゴーが多い。そして高速道路の制限速度は法規上時速100kmだ。

高速安定性を高めようとしても、そこまでは、と作り手が自分に言い訳できてしまう。

ある意味では、日本の道路にびつたりのイイ足が日本車こそ作れそうだが、やはりドイツのような条件が厳しく二律背反の壁に当たり、バランス取りで苦しんできた作り手の方が、技術力が磨かれていくのだろう。

道路環境がイイ足を作るのだ。日本車にもぜひイイ足を突き詰めてほしいものだ。

でも、そのためには、第二東名の時速100kmや北海道の原野で時速50km制限を上げなくてはならない(のかも)。

▼太田氏が走りこんで、最適なセッティングがTEZZOのジュリエッタに合った。乗心地が良かったが、そこはトヨタの全調整キット。乗心地が良かったが、そこはトヨタの全調整キット。乗心地が良かったが、そこはトヨタの全調整キット。

