

HIGH PERFORMANCE SUSPENSION

高性能サスペンション②

新世代プラットフォームの高いポテンシャルを元に、 従来以上の「気持ち良い走り」を実現

第一車両実験部 操安・乗心地試験 主任:松井孝夫

「ランサーエボリューションIX」までに到達した「速さ」は、世界中に認めてもらえる高いレベルだと自負していますが、その一方、速さに特化した故に犠牲にした部分も多いのもまた事実です。世界の高性能スポーツカーとは一線を引かれた「速いだけのクルマ」というカルトカー的な評価を受けることもありました。エンジンもボディも、サスペンションも新しくなる第四世代は、その方向性を再考する格好のタイミングでしたので、今後ランサーエボリューションが進むべき方向については、徹底的に議論を重ねました。

議論の結果は、ただ速いだけではなく、「ランサーエボリューション」にしかできない魅力的な世界観を確立し、世界の高性能スポーツカーと堂々と勝負する」という、よりチャレンジングな方向でした。「ランサーエボリューションX」は、その新しい進化の第一歩を踏み出すべく、ハンドリングの面では、従来通りの「速さの進化」はもちろん、「新しい走り」や「気持ち良い走り」の実現を目指しました。プラットフォームから、ボディ、サスペンションとすべてを一新しましたので、開発は大変でしたが、「10年は通用するモノに仕上げるんだ」という、強い意気込みで取り組みました。

ボディやサスペンションの剛性は、もっとも重視した点です。CAEによる机上検討と、試作車による走り込みを徹底的に繰り返し、数字では表しきれない部分も含めて、開発陣皆が苦労しながら造り上げました。また、サスペンションの基本特性についても、キャスト角、ロールセンタ、ステア特性など、これまでの進化の過程で得たノウハウをすべて注ぎ込み、ひとつひとつを選定しました。

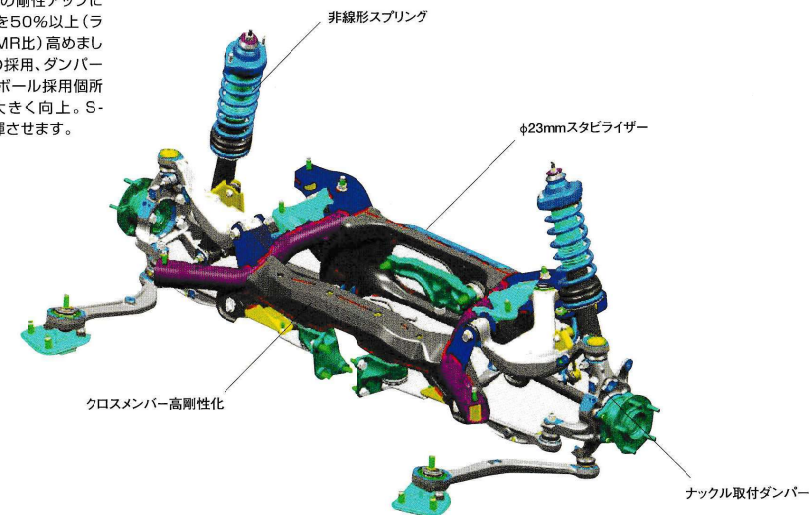
結果、新世代の新しい走りに相応しい、高いポテンシャルを持つプラットフォームに造り込むことができたと思います。

その新世代プラットフォームの高いポテンシャルを元に、ハンドリング面で特にこだわったのは、「タイヤをいかに地面に接地させるか」という点でした。タイヤを地面に無理やり押し付けたり、こすり付けるのではなく、優しく撫でるようにうまくタイヤを働かせることにより、上品で質の高いグリップを引き出すことを目指しました。そのため、バネやブッシュやショックアブソーバーの、いわゆるサステューニングについては、徹底的にこだわりました。その結果、質の高いハンドリングと乗り心地を兼ね備えた、「ランサーエボリューションX」が目指す「気持ち良い走り」を表現することができたと思います。それは同時に、「新しい走り」である「S-AWC」の能力を最大限発揮することにも繋がりました。

「ランサーエボリューションX」は、世界中どこに出しても恥ずかしくない狙い通りのハンドリングを実現できた、と自信を持って言えます。タウンユースにおいても、コンペティションベース車を持つ特有の「凄み」に加え、これまでのモデルから一皮向けた、質の高い乗り味を感じてもらえると思います。もちろん、ワインディングでは、タイヤが路面をビタッと捉えるため、安心してドライビングを楽しめます。さらにサーキットに持ち込んでいただければ、より高いスピードをイージーに走れ、ドライバーが運転に自信が湧いてくるはずですが、私共が目指したそんな「気持ちのいい」走りが、このクルマでは実現できていると思います。

基本構造

剛性の高いサスクロスメンバーマウントタイプとし、すべてのパーツを一新。各アーム取付スパンの拡大と取付部の剛性アップにより、キャンバー&トー剛性を50%以上（ランサーエボリューションIX MR比）高めました。また非線形スプリングの採用、ダンパーのナックルマウント化、ピロボール採用個所の増加により、接地性を大きく向上。S-AWCの性能を最大限に発揮させます。



REAR SUSPENSION

剛性比較グラフ（※社内計測値）

