

体が沈み込むようなシートに、ソフトでふわふわした乗り心地。乗る人に音も振動もひたすら感じさせない。それこそが「高級車」と呼ぶにふさわしい。と思いいこんでいるようなら、あなたの常識は古い。

ボクは「揺れない」「そして「無音」ではなく、情報としての音と振動を感じさせ

る「クルマが、本当に乗り心地のいいクルマだ」と思う。

揺れない ということ

いわゆる「あたりの柔らかい」クルマは、小さな凸凹では乗り心地がよいの

に、その凸凹が大きくなったとたんに乗り心地が悪くなる場合が多い。また、乗り心地をやたらに柔らかくしようと、サスペンションとボディとの間にあるゴムブッシュを柔らかくするなど、がつちりとした造りにしないで、プルプル勝手に動く部分を増やしたクルマは、連続した凸凹でタイヤがプルプル踊り、いつま

でたつても揺れが収まらない。タイヤからサスペンションまで動いてしまい、エンジンからまたフロアへと続くプルプルの連鎖。これでは、乗り心地だけでなく、ハンドリングにまで影響が出てしまう。

●重要なのは、ボディ剛性

「揺れない」と。ボクは、その第一に

乗り心地のクルマが「高級車」？

問題提起3

ボディ剛性をあげたい。例えば、レガシイのボディ剛性だが、もともと高い上にさらにかなり補強している。二重センタビラーの強化などによる剛性アップや、リヤドアキャッチャー構造の採用により、ねじれに対する強化も図っている。だから、どんな路面でも多少の凸凹を感じさせるが、ボディまでプルプル感が連鎖し、人の体をふるわせるような振動とはならない。

よく、ボディ剛性はハンドリングや安全性に利くと言われるが、ボクはこれに乗り心地を加えたい。

●そして、重量配分に 優れた基本レイアウト

高いボディ剛性とともに、重量配分、サスペンションアームの長



さも「揺れ」の問題に影響がある。あまりにもフロントヘビーなクルマの場合、前はゆっくり揺れているのに後ろがポコポコ揺れたりすることがある。その点、レガシイは軽量・コンパクトで低重心の水平対向縦置きエンジン、そのメリットを存分に活かした左右対称の4WDシステムで、非常に重量配分に優れている。さらに横置きエンジンのクルマと違って、サスペンションアームを長くできるから、ぐんと乗り心地が良くなっている。

●シートの造りの良さも、忘れてはならない

いくらボディ剛性が高くても、シートがしっかりしていなければ、その特性は活きない。カーブを曲がった時へ



GT-B

ニヤツとなるようでは失格だ。

レガシイのシートは、体が沈み込まないでピタッと収まり、気持ちがいい。シート全体の骨太感もあるから、カーブを曲げる時もちよっと体のバランスを取る程度で済む。だから長距離ドライブでも疲れない。クルマ選びには、シートのチェックも忘れずに。

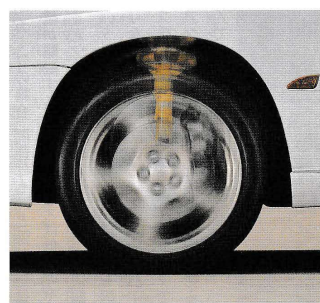
無音ではなく 不快な音をなくす ということ

音が全然しないと、かなり揺れても人は揺れを感じない。だから、音をなくしてなおかつ「あたりを柔らかくする」というクルマもある。しかし、ボクは不快な音はなくして、情報としての音はちゃんと残すというのが、正しいクルマ造りだと思っている。

●オリジナルタイヤの効果

音と振動に大きく関わってくるのがタイヤだ。レガシイはGT-B & RSに偏平率45・17インチというタイヤを装着しているが、これは市販の45タイヤとは全く違い、SUBARU専用オリジナル開発したものだ。プロファイル(断面形状)、ベルトの角度、幅、つまり構造自体が全く違って、ウェット性能が格段に上がっている。グリップもただ単に強化すると、クルマの挙動も乱れてしまう。その辺をさんざん乗って、研究し、チューニングを重ねて、乗り心地を配慮したものに仕上げた。一般に走り重視したタイヤ

軽量・コンパクトな水平対向エンジンを核とした4WD。
左右シンメトリーでバランスに優れたシステム。



ロングストロークサス作動イメージ(GT-B)



「ポテンザRE010」215/45ZR17(GT-B, RS)

●ビルシュタインの使い方

また、チューニングされたオリジナルタイヤの能力を、さらに活かすビルシュタインの倒立式ダンパーにも触れておこう。ダンパーというのは、油のバイパス量のチューニングで実は非常に違ってくる。数値では測っても埋もれてしまうような微妙なものだが、その微妙な油の流れが非常に感覚的に利いて

は、ロードノイズなどがかなり悪くなる傾向が強いが、このタイヤはむしろ従来のものより良くなるようにチューニングされている。

知的クルマ選びのポイント

1 小さな凹凸では乗り心地がよいのに、その凹凸が大きくなった途端に乗り心地が悪くなったら、「当り始めだけ柔らかい」クルマだと思ってい。ちゃんとサスペンションがストロークし、ボディ剛性も高い「本物のクルマ」は、人の体までふるわせるような振動にはならない。

2 カーブを曲がったとき、ヘニヤツとなるシートは失格。レガシイのシートのように体が沈み込まないでピタッと収まり、シート全体の骨太感があるのがいい。カーブを曲がるときもドライバーはちょっとバランスを取る程度。これがいいシートの見分け方だ。

くることがわかった。世界有数のダンパーメーカー、ビルシュタインとSUBARUの技術者。走りというものをメインに考え、目指すところが同じ者同士の出会いが、タイヤの能力をさらに活かすダンパーを生んだ。

うねりがあれば揺らさず抑え、凸凹があれば軽くコツツと感じた後、しなやかにいなす。目で見た通りに振動と音が伝わってくるのが自然で、一番いい。クルマからの振動が、乗っている人に一体感として伝わってくる。その刺激が情報となる。

この「当たり前」のことを、従来の常識にこだわらずにカタチにしたのがレガシイだ。