

リジカラ装着後走行レポート

2014.1.29

- 昨日取り付けて頂いたリジカラについて、各種道路を走行しましたのでその結果をご報告致します

- 走行した道路は、
 - ・ 通常の一般道
 - ・ 高速道路
 - ・ 山間部

の3種に分類し、各所において感じた変化を下記に説明致します。

1. 一般道 先ず、工場を出発してすぐフロントへの入力に対しダイレクト感が増していることに気付きました。エンジン及びギヤボックスもフロントメンバーに一部搭載されていることから、その振動及びノイズが伝わってくるのを感じました。

見て頂いた通り、装着しているタイヤは縦及び横剛性の低いタイヤを選択している事と、フロントの印象が強かった為、リヤの変化はそれに比べて大きく感じる事はすぐには出来ませんでした。

周りの車にペースを合わせて走行する事しか出来ず、このまま高速に乗りました。

2. 高速道路 環8を経て用賀から高速に乗りました。ここですぐにフロントの初期応答性が向上していることを確信しました。車線変更時の反応速度は格段に早くなっています。

リヤに関して、タイヤの空気圧が増したようなイメージを受けました。入力を受けてから車体に伝わるまでに相当ブッシュが動いていたと思われます。

反応速度が向上したフロントに追従し、リニアに車両が動くようになったと感じます。

また、料金所ゲートにて、手前一般道から感じていたブレーキのフィーリングが向上していることを確信しました。

当然、メンバーへの前後方向の入力に対する動きも規制されることからの結果だと思います。

3. 山間部 車速を増していった時、今まではインリフトしたら車速を落とす、又は舵角を減らす以外に空転を解消する事は出来ませんでした。

理由は分かりませんが、何故かインリフトと接地を瀬戸際で繰り返すようになりました。偶然その車速で走行（上り勾配、作業前と同じ場所、速度にて走行）していると思うのですが、今までで一度も無かった事ですので、ボディ側の横 G 入力とシャシ側のタイヤのグリップ力（車両の上側と下側の入力）のねじれが改善している？ような事でしょうか。

高速域（下り勾配、3 速）にて旋回している状況で、旋回（スリップ）アングルが安定するまでの時間が短縮されています。これはリヤブッシュがねじれるタイムラグが短縮された事による物と思われます。この状況から舵角を増した時でも車両が応答するようになりました。これはリヤが追従している事からだと思います。

- デメリット 車両が機敏に反応するようになった為、軽自動車のような車、車重の軽い FF 車等では速度域が上がると直進時が敏感になってしまう事が挙げられると思います。これはフロントのトー調整で対応出来ますが、スポーツタイヤとコンフォートタイヤ等、及びそのタイヤ毎で適切なスポットの幅に広さの違いがあるので調整には精度が必要と思われます。

- まとめ 今回リジカラを装着して頂き、効果は思った通りの物でした。
動きがリニアになり、スポーティーな印象を誰もが受けると思います。
本来動きの鈍い（車重の重い）大型セダンやワンボックス等には効果絶大と
思われます。
施工されていない箇所が変わっていたら、サスペンションに留まらずエンジ
ンやギヤボックスのマウント等、または出来なかった所が何とか変えられな
いか等、更なる効果を期待してしまう物でした。

乱文ではありますが、感想を御伝えさせて頂きました。

今回はありがとうございました。