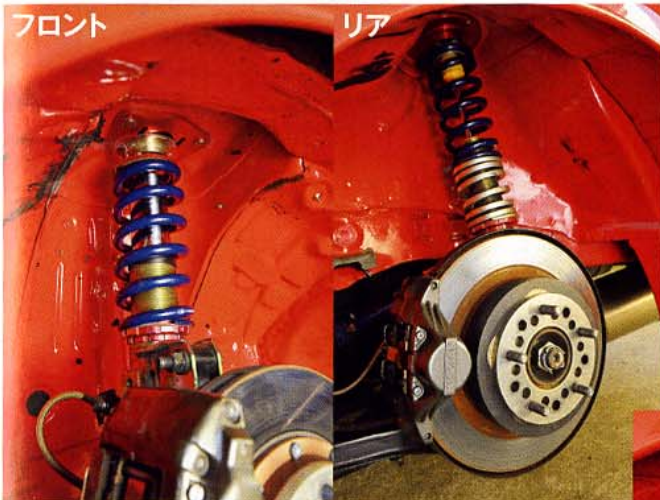
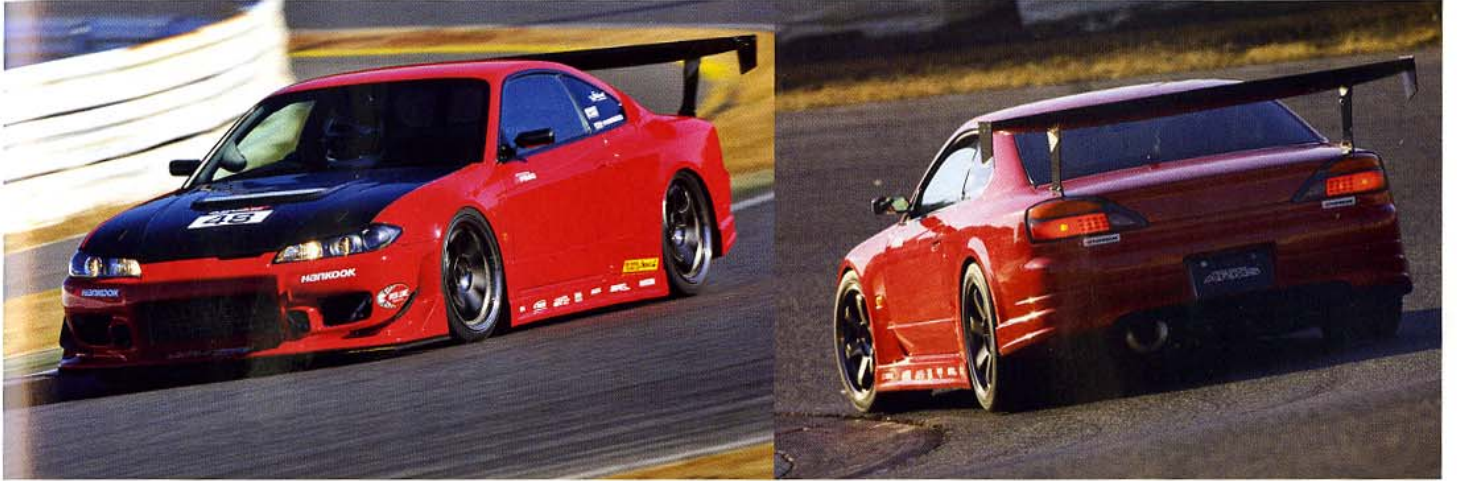


# 「低い」がベスト!? 実例 アームズ編

筑波スーパーバトルでラジアルタイヤ最速をマークしたS15はギリギリまで車高を下けている  
なぜ下げるのか、低め車高と硬めのアシでも街乗りの快適性を損なわないヒミツとは!?

## 高性能ダンパーとツインスプリングで 限界まで下げつつ乗り心地もよくなる!



### リアに短いスプリングを2本入れて 動き始めはスムーズに 奥で踏ん張る特性を持たせる

リアサスには9kg/mmと10kg/mmというほぼ同レートのスプリングを2本装着。縮み始めのバネレートが低い部分を2本分持たせることで動き出し初期のしなやかさを出している。また、ストロークが少ない分、中でもできるだけ低フリクションで正確な減衰力を発生させるため、ダンパーにはアベックスを採用。仕様変更を繰り返し、徹底的にセッティングを煮詰めることで、速さと乗り心地を両方確保している。

### フロントフェンダー上をカットして タイヤとの干渉を防ぐ加工済み



車高ダウンによってタイヤがよりボディに近いところで動くようになるが、フロントフェンダー内の上部をカットすることで対応。右フェンダー内を通るハーネスもエンジンルーム内に引き直して干渉を避ける

バンザイしたアームを  
高めのレートで制御する  
アームズのシルビアはサーキットでは7cm程度まで車高を落として走る。その理由はズバリ、少しでも重心の位置を下げて走りたいから。しかし、タイヤとボディの干渉やバネレートアップによる乗り心地の悪化も起きる。そこでフロントフェンダー上部はカットし、ハーネスはエンジンルーム内を通す。フロントパイプも位置を上げて装着している。ま



### トレッド幅はワイドフェンダーで ギリギリまで広く

フェンダーは前後ともに広げられ、18×10J 20のホイールに265/35R18のタイヤを収める。車高を低くした上にトレッド幅をギリギリまで広げることで、重心位置をより低くしている。その効果もあってラジアルタイヤで1分フラットという好記録をマークしている



### シルビアは車高7cmくらいが タイムを出しやすい

このアタックマシンの場合、サーキットを走るとき車高は6~7cmくらいです。ユーザーカーでもサーキットを走るときは7cm位を目安にしようと思います。少ないストロークでもしっかりとアシを煮詰めれば乗り心地を犠牲にせずに済みます。

た、ストローク量が短く乗り心地が悪くなりがちだが、そこはリアにスプリングを2本入れることで初期の縮み込みの量を増やすことで対応している。  
車高が下がりアームの角度はバンザイ気味だが、ロールセンターアジャスターは入れていない。その理由は口アームだけを補正すると逆にバランスが悪くなってしまうから。また、アーム角度の補正はミリ単位のシビアさが問われるパーツだけに、あえてノーマルの角度のまま、スプリングレートを高めてロールを抑えている。また、リアのメンバールをボディにリジット取り付けし、メンバールの位置ごと上げることでアームの角度をハの字に補正する手もあるが、フロントとのバランスが崩れるとの懸念からメンバールカラーの装着に留めている。車高を低くしてバネレートを上手に高めて対応している好例だ。