

ワンランク上を目指す“ハイエンド”チューニング

リフトアップだけではなくローダウンと、車高を変化させることが可能なランドクルーザーのカスタマイズ。見た目の格好良さとは逆に、大径タイヤ&ホイール装着による乗り心地の悪化や、真っ直ぐ走らないといった不満を多く聞く。これでは正しいカスタマイズといえないだろう。

その反面、より高性能なパーツが登場し、不満点を見事解消する動きが出ている。そのアイテムのひとつが、4WDサービスパッドックがリリースする「POSショックアブソーバー」。専用設計による特注パーツゆえ隠れた逸品と言えるが、リフトアップオーナーから絶大な支持を得ているのだ。



THE SUSPENSION TUNING
POS BILSTEIN
Shock absorber

「リフトアップ車だから乗り心地はこのなもの」 そんな言葉を覆す乗り心地とハンドリングの良さ

ショックアブソーバーの仕事というのは、スプリングの動きをいかに抑えるか、いや吸収させるか…である。押さえ込むといっても、ガチガチの力任せでは、硬いだけの足回りになる。テスト車両は、7インチアップに35×12.5R18タイヤを装着。どう考えてもバネ下荷重は重い。なのに、その重さに音を上げることなく、衝撃を吸収している。

馴染みのあるイエローのビルシュタインではなく、パッドックブルーのビルシュタイン。専用設計の特注ビルシュタインであることを充分アピールする。また、カラーリングや長さ、減衰力だけではなく、例えばショックマウントの取り付け部を強化していたりと、4駆だからこそ必要な耐久性向上も図られているのがポイントのひとつ。

よく見かけるイエローのビルシュタインとは違う
さて、このPOSショックアブソーバーがどのようなショックアブソーバーなのかを説明する前に、あるひとつの疑問を解決しておこう。その内容とは「イエローのビルシュタインと何が違うのか?」。ビルシュタイン・イエローのイメージがあるが、ではパッドックブルーのビルシュタインとは何が違うのだろうか? まずイエローカラーのスタンダードショックは、メーカー純正のパネレートに合わせてセッティングが行なわれているため、ノーマルレートが基準となっている。とはいっても、海外に輸出されている車両は使用条件が違つので、リアパネレートが硬めにセッティングされている可能性があり、実は同じイエロービルシュタインでも、アメリカ・ヨーロッパ・オーストラリア仕様と数種類用意されていることがある。

では、リフトアップした場合はどうなのか? スプリングによってパネレートや自由長も大きく異なってくる。つまりノーマルレートとは違い、これを前提としてショックアブソーバーのセッティングをしなれば、用をなさないというわけだ。これらのことを前提に、減衰力とストロークをオリジナルで設計して作り上げたのが、パッドックブルーショックというわけだ。

なぜロングショックは長さだけ対応ではダメなのか
さて、イエロービルシュタインとPOSショックアブソーバーとの違いが分かった上で、では次の疑問点としてだけではなく核心部分に触れてみよう。それは、ほかのショックアブソーバーとPOSショックアブソーバーとの違いである。すべてのほかのショックアブソー



今回のサンプルカーにはショックブラケット増設によりダブルショック化が施され、よりサスペンション設定を煮詰めた仕様となっている。細かなセッティングを考えるのであれば、このようなサスペンションチューニングもアリだぞ！ だが、無闇にダブルショック化するのではなく、どのような乗り心地やハンドリング性能に仕上げたいかが重要なので、じっくりと打ち合わせをしてからチューニングを行なおう。



リフトアップショックアブソーバーは単純に長さだけでは語れない



■ POS ショックアブソーバーラインナップ

ランドクルーザー 100系・シグナス	AHC車にも加工により装着可能	187,000円
	AHC車にも加工により装着可能(別セッティング)	203,000円
ランドクルーザー 80系	0~3インチアップ対応	168,000円
	4~6インチアップ対応	168,000円
ランドクルーザー 60系	0~3インチアップ対応	168,000円
	4~6インチアップ対応	168,000円
ランドクルーザー 70系 (Fリーフ車)	0~3インチアップ対応	168,000円
	4~6インチアップ対応	168,000円
ランドクルーザー 70系 (Fコイル車)	0~3インチアップ対応	168,000円
	4~6インチアップ対応	168,000円
ブラド120系	0~3インチアップ対応・フロントはCリング調整式	187,000円
ブラド90系	0~3インチアップ対応・フロントはCリング調整式	187,000円
ハイラックスサーフ 215系	0~3インチアップ対応・フロントはCリング調整式	187,000円
ハイラックスサーフ 185系	0~3インチアップ対応・フロントはCリング調整式	187,000円
ハイラックスサーフ 130系	0~3インチアップ対応	168,000円
タンドラ ('99~'06)	フロント用Cリング調整式	98,000円

※オーバーホール・減衰力変更可能。
※プッシュ部分をピロータイプにすることも可能。

●お問い合わせ先：4WDサービスパドック <http://www.padokku.com/>
■北見店：北海道北見市無加川町 409-44 TEL. 0157-22-6753
■札幌店：北海道札幌市手稲区手稲前田 457-2 TEL.011-695-3018

ともにランクル 80用のPOSショックアブソーバーだが、下が0~3インチアップ対応、上が4~6インチアップ対応となっている。とはいえ、ポイントはその長さではなく、セッティングという中身。テストにテストを重ねた結果が生み出すノウハウこそが、POSショックアブソーバーの価値である。

不満が出てくるだろう。実際、オフロード4駆とはいっても90%以上がオンロード走行。このようなカスタマイズが可能なオフロード4駆だからこそ、オンロードでの乗り心地を高めたいものである。その時に重要なのがショックアブソーバー。スプリングの動きをどのように制御するかが乗り心地のキーポイントになるからだ。だからこそ「専用設計」であり「特注」。自由長

を確認したり、スプリング名を聞いたりのはそのためだ。4駆だから、リフトアップだからといって諦める必要はない。今回はショックアブソーバーにスポットを当てた企画だが、パドックはリフトアップだけではなくメンテナンスといった愛車にかかわる幅広いことまで対応してくれる。愛車に不満箇所があるなら、まずは相談してみよう。



入力量が圧倒的に多いダートをかっ飛ばしてもクルマが暴れたりブレたりない懐の深さ

バーと一概には言えないのだが、インチアップ時の伸び側だけに合わせた最大ストロークで設定されているものがあり、逆に入力があった(縮む)場合にショックアブソーバーのケースが長過ぎて底付きをしまい、ショックアブソーバー本体が折れたり、抜けたりすることがある。POSサスペンションは、設計段階で可能な限り伸びと縮みを考え製造しているというわけだ。例えば、ランクル80の場合では、同じ5インチアップのコイルスプリングでも、パネレートはそれほど差はないものの、自由長が5cmも違うものが存在している。短い自由長のコイルスプリングに長いショック

アブソーバーを装着すると、一体どうなるか？ それは、足が伸びた時にコイルスプリングが外れるということだ。実際、パドックでは注文の時にスプリングの自由長を聞く場合があるという。また長さだけを優先し、減衰力は無視してインチアップ対応として販売されているものもある。リフトアップするということは重心は高くなるだけでなく、より大径タイヤを装着することでパネ下荷重も増える。減衰力を設定するということとは非常に重要なポイントとなってくるというわけだ。

これは装着する方法、実際のどのような角度で装着されるかでも変わってくる。例を挙げると、ランクル80の場合は、フロントショックアブソーバーは直角に等立に装着されており、この場合は手でショックアブソーバーを押し感じて力がホーシングにそのまま伝わるというわけだ。

もっとも重要なのはオンロードでの乗り心地

ここで紹介しているランクル80のようなリフトアップスタイルに憧れを持っている人も多いことだろう。しかし、その時に気になるのが日常での乗り心地。見た目は恰好良くても乗り心地が悪ければ嫌になるだろうし、何より同乗者からも



リフトアップスタイルはランクル80の定番スタイル。サスペンションセッティングだけではなく、ターボチューンといったエンジン系も定評があるパドック。愛車が遅い、重いと感じるなら、相談してみよう。