

3D デザイン

## 3D Design

Japan

ADJUSTABLE LINE

StuDie Price 344,400円

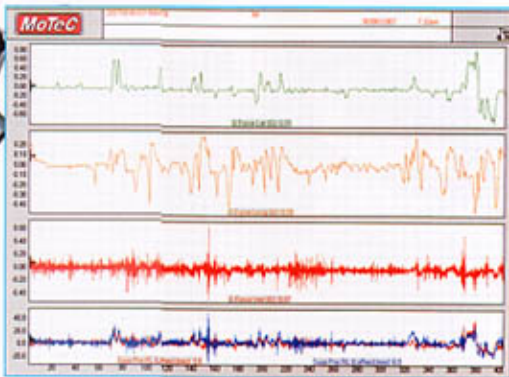
乗り心地が良いのに  
 飛ばせるのではなく  
 飛ばせるアシなのに  
 乗り心地がいい!



## setting

減衰力 フロント (20段階中) 10  
 リア (20段階中) 10

車高 フロント 631mm (調整幅: 約45mm / 固定した位置: 下から25mm)  
 リア 625mm (調整幅: 約40mm / 固定した位置: 下から30mm)



## outline

次は3Dにしようという機運

新生3D Designはエアロパーツにアルミホイール、そしてサスペンションにと、たいへん精力的に活動しています。なかでも新シリーズとなっているOHLINSベースのサスペンション群は、「2セット目のアシ」に指名される機会が多く、評判の良さを物語っています。彼らの目指すアシ造りは聞けば聞くほど、賛賞で高望みだ。

## target

乗り心地が良く、飛ばせるアシ

これはサスペンションに精通している人ほど「何夢みたいなこと言っちゃってるんだ?」となるし、雑誌のインプレッションでもよく使われる言葉。「広告主に気をつけて、こういう風にしなきゃいけないだろうなあ。でも、言いたいことが全く見えないよ」と、行間の読めるユーザーから責められる慣用句である。しかし、彼らは自身のサイトでも自信満々に胸を張ってこの言葉を重ねる。よっぽど自信があるのか、楽天安なのか…後者ですね(笑)。仲が良いので言える冗談ではありますが、ただ目指す方向がそこなのはマジメな話のようです。それが最初でありきで、だからこそパートナーとして選択したのが名門OHLINS。4輪だけでなく、2輪の世界でも「究極のサスペンション」の名を欲しいままにしているスウェーデンのメーカーで、PCVやDFVといった独自のピストンテクノロジーと、前後20段階の調整幅を駆使。それこそ3D Designの上に行く「何も失わず、望む性能がすべて手に入るアシ」というスローガンを掲げる企業だ。この2社が生んだBMWのアシは、どれほどその究極の目標に近いのだろうか。これは楽しみ♪楽しみ♪ それでは、最終となりましたが試乗に行ってください!



## Impression

硬い!? いやそれだけではない!

動き出しから意外にも硬い印象を受ける。嫌な硬さではないが、決して柔らかい部類には入らないレベル。ちょっと身構えて、低速の荒れた路面に入る。やはりそこそこの硬さがあり、どのアシに近いかなと言われればBILSTEINに似たアシさばき。テーマから、もっと姿勢変化の大きい、それでいて踏めるアシ、そうKWやSACHSに近いイメージかと思っていたので少し意外だった。それでも、跳ねる感じではなく、きちんと接地感があり、ステアリングフィールもしっかりしている。直角コーナーでも、やはりロールが少なく、最小限の姿勢変化でスムーズと曲がる。動きは硬いアシ独特の動きで、とても飛ばしやすい。ヒラリヒラリと、ついペースが上がってしまう。予想は裏切られたが、ボクの好みだ! 次の大きなウネリで印象は決定的になる。ほんの少しだが、浮いた感じがした。深く沈んだ後、一発で収束するが、それなりに衝撃はあった。このアシは硬い! なのに、それが巧みに隠されている。そう「乗り心地が良く、飛ばせるアシ」なのではなく「飛ばせるアシなのに乗り心地が良いアシ」なのである。このニュアンスの微妙な違いがお分

かりいただけるだろうか。それならと、またまたコースを外れて第三京浜へ乗り込む。ペースを上げれば上げるほどリズムが出てきて、やはり気持ちがいい。早めの車線変更やS字コーナーが楽しくて仕方がない! ウン、イイ足だ! クルマがワンサイズ軽く感じるのも特徴的で、これは姿勢変化が少ないだけではなく、バランスの良さに起因していると思う。今回は試せなかったが、ダイヤルを締め上げればサーキットもそこそこ走れるだろう。後部座席に奥さまや赤ちゃんを乗せるのも、減衰力を最弱にしてアクセルワークに気をつかえば、それも可能だろう。そういう意味では、彼らの目標はかなりの高次元で達成されていると思った。乗り心地最優先な人と、サーキット命でコマ何秒の世界にいる人以外は、かなりの確立でこのアシに満足できると思う。2セット目ではなく、1セット目のアシでも全然お薦めです!