

車種専用設計が叶える  
理想のフットワーク

G T ブラード「tanabe」  
ホイールブランド「SSR」を展開  
し、走りやスタイルの要である足  
もとを研ぎ澄ますタナベ。今回ク  
ローズアップするのは、ローダウンス  
プリングや車高調といったフットワ  
ークアイテムを多彩にライ、「アップ  
する人気ブランド「サステック」だ。  
「サステックのブランド」レビュー自  
体は1993年ですけど、『グルマ』  
を楽しむためには良質なフットワ  
ークが欠かせないと想いで、

1982年の創業当初より走りとスタイルの双方を引き締める強化スプリングを手がけていました。また、創業から一貫してモータースポーツを研究場所のひとつとしているのですが、2001年にアフターパーツメーカーで初となるハイパワー・フォーミングマシンを導入したのもコンマ一秒争うモータースポーツの極限領域で見えてきたスプリングの理想を実現するためです。それまで使用していた熱間成形のスプリングでは満たせない強度や耐久性、初期反発の穏やかさなどを

「どを突き詰めるべく、滋賀工場へ冷間成形のスプリング生産体制を整えました」(マーケティング部用品企画広報課 林チーフマネージャー)

実際乗り心地にしてもスタイルにしても、狙った性能を安定して發揮させるためには確かな基礎が欠かせないのだ。

また、タナベのこだわりとしてもうひとつ見逃せないのは、必ず実車を用意して開発が進められていく車種専用設計にある。

開発スピード重視なら机上計算だけでも製品は仕上げられるのだが、それでは理想の仕上がりへと導けない。そのためサステックはローダウンスプリングにしても車高調にしても、まずはノーマル

を徹底解析してプロトモ<sup>デル</sup>を作。そこから実車装着でフィット<sup>イン</sup>からフエンダークリアランスの前後バランスまでチェックし、規定項目をクリアした後はハンドリングや乗り心地といった実走テストがフル乗車までも含めて入念におこなわれていく。



ローダウンに対する強いこだわりが  
最高のサスペンションを生み出す

# サステック を選ぶ理由

\*ルールは守る。常識は超える。といったコンセプトのもと  
安心・安全のハイパフォーマンスアイテムを生み出すタナベ。  
ここでは人気ブランド「サステック」のこだわりへと迫る!

Photos by 楠田浩章 Text by 四馬力





## 車高調とローダウンスプリング、2タイプの足を用意。



**KYBと共同開発のダンパーで  
低速域からしっかり減衰を発生**



### SUSTEC PRO ZT40

サステック プロ ゼットティーフォーティ

■フラッグシップモデルのZT40は快適性を備えたゴムマウントにキャンバー調整機能をプラス。なお、CR40(7万6780円~)、DR40(9万8780円~)には正アーチバー採用。■軽い車両においては、ZT40は貢献スプリングを採用。TVS搭載ダンパーとあわせ、柔らかいサスペンションを引き出していく。■車高調整にはロードオフセッティング機能を内蔵して薄地や強度を最適化した。

●対応車種：ミニバン& SUV、ワゴン、コンパクト、K-Car多款  
●価格：12万9800円~

そして、好みの車高へと単位でアレンジできる車高調には3モードアレンジ。ネジ式&減衰力固定のサステックCR、ネジ式&減衰力40段調整のサステックCR40、全長調整式&減衰力40段調整のサステックCR40といつラインアップが揃えられている。

ダウン量の違いで簡単に好みのアイテムを絞り込めるダウンサスと異なり、車高調はどれを選べばいいか悩みがちだろ。しかし、サステックプロシリーズは二つに合わせたモデルを明確に展開しているため、非常にチョイスしやすい。まずは推薦車高ベースです。

「車高を落として乗り心地は悪くなる」というローダウンのセオリーを覆すために、スプリングレートはノーマル比10%未満のアップで

まずはリーズナブル「スタイル」。それを引き継ぐローダウンスプリングだがサステックNF210とサステックDF210の2モデルで展開されている。

ノーマルフーリングの頭文字から「ノーマル」で呼ばれたNF210は、「車高を落とすことで乗り心地は悪くなる」というローダウンのセオリーを覆すために、スプリングレートを2タイプ。

さて、サステックシリーズがミディアムコンフォートにライドアップしているローダウンタイプは大きく分ける

とローダウンスプリングと車高調の

2タイプだ。

まずはリーズナブル「スタイル」。

それを引き継ぐローダウンス

プリングだがサステックCR40とサステックDF210の2モデル

で展開されている。

ノーマルフーリングの頭文字から「ノーマル」で呼ばれたNF210は、「車高を落とすことで乗り心地は悪くなる」というローダウンのセオリーを覆すために、スプリングレートを2タイプ。

一方、ドレスアップ「フルムの頭

文字からネーミングされたDF

210は、スタイルの美しさ

をしっかりと引き出すために50~60

mmダウンでアーチバー。ダウン量に

こだりながらも乗り心地の良さを添えるべく、スプリングレート

はノーマル比10~15%アップとな

るよう仕上げている。

ちなみに、今回マッチング車両

として用意されたヴォクシーハイ



**腰のある乗り心地を実現する  
冷間製法によるスプリング**



### SUSTEC NF210

サステック エヌエフニーフォーティ

■熱間成形導加熱処理を施した線材を冷間成形＆ダブルショットピーニングすることにより、熱強度で4倍に高い引張り強度2100N/mmのダンガーサイズが誕生する。■ストローク時に締め密着するボルトには異音抑制のインヒューラーが装着されている。■過酷な環境下に晒されるタイヤハウス内でも安定した性能を発揮させるため、カチオン着色や粒体伸縮嵌合などココでフィニッシュ。安心・安全に轟きづけ耐久性や防錆性を実現。

●対応車種：ミニバン& SUV、ワゴン、コンパクト、K-Car多款  
●価格：2万5300円~

プリング&ダンパーの最適化効果による快適フットワークを手に入れたよ。と考えているなら、ネジ式を探用するC.R.もしくはC.R.40。両モデルとも微低速域から減衰力を立ち上げていく「ノーマルロードバルブ」で低速域の追従性に優れたバルブクリンクにより、至上の乗り心地とスタイルを両立している。リーズナブル「スタイル」で装着すればOKな半径軽さを手に入れるなら、走行シートや乗車人数に応じて減衰力を選べばOKだ。また、車高調ならではのセットアップ自由度を手に入れたなら、

迷うことなくフルスペック仕様のZT40。車高とアーチバーが個別に調整可能な全長調整式、超微低速域からリニアに長距離で走行していく「TVS搭載ダンパー」など、様々な「スタイル」モデルにふさわしく走りとスタイルの双方から理想を突き詰めている。

もちろん、すべてのアイテムはタナベがこだわる車種専用設計＆実走により、それぞれのコンセプトに沿って考案されたもの。どのアイテムもチヨイズしても、フットワークマイスターなりの味付けを引き継ぎまつたスタイルとともに堪能できるぞ。

## サステックが

# 家族を笑顔にする♪

つまり、引き締まつたスタイルから「キビキビとした走りも楽しめるのでは」と期待が高まるが、ステアリング操作に対する純正とファイアリング操作に対する純正とファイアリング操作に対する純正とファイアリング操作に対する純正とファイアリング操作に対する純正と

A white Toyota Voxy minivan is shown from a front-three-quarter perspective, driving on a road. The car has a modern design with a prominent grille featuring the Toyota emblem. The background consists of bare trees, suggesting a winter or early spring setting.

乗り心地の良さを担保して  
高められる走りとスタイル

ローダウンスプリングにしても車高調にしても、ミディアムで気になるのはローダウンした際の乗り心地だ。引き締められたスタイルリングはカッコいいが、同乗する家族が不快に感じる乗り心地だと……満足度は半減してしまう。

というわけで、今回はローダウンスプリングにノーマルライクな乗り心地良さを誇るサステックN-F210、車高調にリニアハンドリングを誇るサステックプロZT40を選び、それぞれのフィーリングチェックをおこなってみた。

まずはNF210だが、マツチング車両の実測値でフロント25mmリア48mmダウンした車高は、ヴォク

総合的に家族からも快適と評価されるだろう。

もちろん、スタイリングは文句なしの仕上がりを誇っていて、推奨値に調整されたフロント37mm・リア63mmダウンで足もとの一体感大きく高まる精悍さだ。

して「スタイリング」が整えられている。走りにこだわるならダンパーも最適化されて走りの質高まる車高調、スタイリングだけ手軽にと考えるならローダウンスプリングといったチョイスで選んでいくとい。

