



日本全国をオーディオクリニックして回る貝崎氏の愛車ベンツW124 300TE。試乗前の筆者(写真左)とカイザーサウンド代表の貝崎静雄氏。貝崎氏は後輪駆動である同車を「平泳ぎ型」と区分し、安定した直進力と長距離を疲労なく走るため、静々と、ひたひたと進んでいく感覚を追求している

■なぜクルマのチューニングをするのか？
乗り心地や運動性を
身をもって体験する

前回、モノには方向性があるということを紹介した。それを組み合わせることで生み出されるのが加速度的組み立てで、今回はそれについて紹介したい。「モノの方向性」「加速度的組み立て」をオーディオアクセサリーに応用しているのがローゼンクランツであり、クルマのチューニングに適しているのがオートローゼンということになる。

ところで、なぜカイザーサウンドがクルマのチューニングをするのか？そして貝崎静雄氏はそんなにクルマに詳しいのか？といった疑問について書き始めたい。そもそも以前は、貝崎氏はクルマをそれほど好きではなかったという。日本メーカーのクルマを乗り継いでいたが腰痛に悩まされ、ある時、敬愛する小林彰太郎氏『カー・グラフィック』誌の創設者がシトロエンのエグザンティアに乗っているのを知って購入。その乗り味や、長距離を走っても腰が痛くならないことに感銘を受けた。そこからクルマとの意識的なつき合いが始まっている。一時期はカイオーディオのチューニングも行っていたが、クルマ自体の持つて

注目連載

オーディオアスリート

クルマとオーディオによるカイザー・チューニングの世界②

「モノの方向性」を管理することで こう運転したい、こう音を聴きたいという 感性へのマッチングを実現

20世紀の2大工業製品といえるのがクルマとオーディオ。本誌はオーディオ誌であるが、読者の方々もクルマに関心のある方は多いはず。そこで本企画ではカイザーサウンドが手掛けるサウンドクリニックを、同社でも「オートローゼン」という看板を掲げ、ビジネスとして実際に行っているクルマのチューニングに例えながら解説していただくという連載。レポートを担当するのはオーディオ評論家の鈴木 裕氏。オーディオはもちろん、音楽とクルマをまさに自らの体で体験してきた人物である。そこで本企画のタイトルは「オーディオアスリート」に決まった。命名者はカイザーサウンドの主宰者である貝崎静雄氏。鈴木 裕氏との強力タッグで、読者の方々にオーディオチューニングの重要性についてクルマを通してお伝えしていきたい。第2回目の今回は「モノの方向性」「加速度的組み立て」をテーマとして、オートローゼンが実践しているクルマのチューニング法と試乗インプレッションをお伝えしていこう。さらにローゼンクランツより新たに登場した「方向性」を極めたスピーカーケーブルもご紹介する。

●レポート
鈴木 裕
Yutaka Suzuki
Photo by 君嶋寛慶

いる内燃機関から発生するエネルギーの大きさや、電気系統のオーディオとの共通項に気づき、クルマ自体のチューニングに着目。ここ3年ほどは集中してクルマ自体を学習してきた。

この学習の話が実に貝崎氏らしく徹底している。日本各地の中古車店を回って、90年代のヨーロッパ車を中心にクルマを買い漁ったという。その数、30台あまり。その多くが北志賀のガレージに集められている。選択の内容が実に興味深い。FF、FRといった駆動方式の違い。エンジンの縦置き、横置きといった差異もあれば、直列やV型といったエンジン自体の形式、4気筒、6気筒、12気筒といったシリンダーの数の違うものも選択している。つまり、そういったものの乗り味や、運動性、エンジンのフィーリングを身をもって体験、学習していったのだ。乗って感じ、考えて発想。エコプラスを使ったホイールのボルトやワッシャー、サスペンションを留めるボルトに使うワッシャー（インシュレーター）などを開発してきている。

「方向性」を管理したチューニング法
■「方向性」を管理したチューニング法
バタフライ型のアルファと平泳ぎ型のベンツへの対策

前回、アルファロメオのGTVのことを書いた。FFのスポーツカーである。一方、メルセデスベントツのワゴン(W124)は、FRで、長距離を疲労少なく移動することが求められている。上記のような学習を経て、アルファとメルセデスはクルマのキャラクターに合ったチューニングが施されている。フロントサスペンション取りつけ部へのワッシャーの、方向性を管理した組み立てによって車種ごとにチューニングの方向を変えられている。

アルファロメオは水泳で言うとバタフライ型だという。FFであり、スポーツカーだ。フロントからぐいぐい前進していく。そのキャラクターをワッシャーの方向によってより強く打ち出している。詳しくは次ページの「イラストA」を見ていただきたいが、3枚のワッシャーの方向を組み合わせることによって、エネルギーの方向をコントロール。モノには方向性があり、それは生成の順番だったり、重力の働く方向と関係しているわけだが、結局その方向性とはエネルギーだという。3枚のワッシャーのエネルギーの向きを合わせることで、バタフライのよう



前回の取材で試乗したアルファロメオGTV。貝崎氏は前輪駆動である同車は「バタフライ型」と区分し、フロントからぐいぐい前進していくようなキャラクターをワッシャーの方向によってより強く打ち出している



車軸のハブとホイールの間に装着する「オートローゼン」特製のホイールインシュレーターを設置する貝崎氏。方向性を厳密に管理することで、最もスムーズな駆動が引き出せる。また、貝崎氏は目で見て、指で触るだけでホイールの方向性が分かるので、この時点でどのホイールが前輪／後輪、左／右のどこに最適かも判断している



取材日の当日はアウディ「A4クワトロ3.0S-Line」も試乗した。同社には別の面からのチューニングも施されており、別の機会に紹介したい



アルファロメオGTVの実際のサスペンションのボルト部。ここにオートローゼンの専用ワッシャーが装着されている



A4のホイール部にもオートローゼンのワッシャーが取り付けられている様子がみえる

「加速度的組み立て」の最新の成果であり驚くほどの達成度を獲得したスピーカーケーブル



ケーブルの試作研究は写真のように膨大な数と量になるが、データーを取り終えた後に全ては廃棄処分となる



モノひとつひとつの「方向性」を見極め、欲しい音楽性を目指して長さや組み合わせ方を徹底的に研究。「加速度的組み立て」の最新の成果であるRosenkranzの新製品スピーカーケーブル「SP-3 Versatile」(¥370,000)も体験

このSP-3を試聴したが、スピーカーケーブルで音楽の聴こえ方がここまで変わるのかという変化量にまず驚かされた。基本的にモノの方向性。そしてそれを組み合わせての加速度的組み立て。オーディオやクルマといったそれぞれの特性に合った変化は歴然としている。こう運転したい、こう音を聴きたいという感性にマッチングしているのだ。

め、欲しい音楽性を目指して長さや組み合わせ方を徹底的に研究しているものだ。「加速度的組み立て」の最新の成果であり、驚くほどの達成度を獲得している。使用している導体は、単線と撚り線のミクスチャーで、両者の長所が引き出せる直径を導き出した上で、三十数本の集合撚りにしているという。「長さの組み合わせと、撚りピッチ、撚り合わせ相手のスイッチング等」によって自在な音を作っている。開発に使ったというパーツの一部を見せてもらったことがあるが、何百本もの長さ10センチ程度から30センチ程度のパーツがあり、それを何万通り

も組み合わせテストをくり返した結果に到達した製品であるという。貝崎氏と話していると、アイデアが次々と出てきて思いつきでモノを作っているように見えて、実はその影には膨大な量のテストをしていることが分かる。演奏のグルーヴ感や強弱が驚くほど明確に引き出される

コントラストの強いシャープな音で、分解能高く、オーディオ的な偏差値も相当なレベルに到達している。しかし一方、演奏のグルーヴ感であるとか、細かなアクセントの強弱がこれほど明確に、はっきりと伝わってくるケーブルも珍しい。筆者が最近注目していることのひとつは、低域／中域／高域といった各帯域の音の立ち上がり、の揃い方、つまりは位相の合い方だが、この要素についても実に見事に揃っていてエネルギーが逃げず、俊敏な立ち上がりは達成。まるでリズムを強調しているかのようには聴こえる要素さえある。分解能が高いと書いたが、ミュージシャン一人一人のプレイが屹立。それぞれに実に高い精彩感があり、その結果として各人の音のディテールまで聴き分けられる、つまり分解能が高くなるという聴こえ方である。



サスペンションのボルトとワッシャーの装着位置を確認



オートローゼン特製のボルトとワッシャーとその装着例



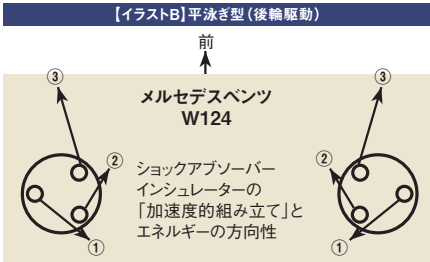
特性ボルトとワッシャーには方向性を示す印や、ローゼンクランツのオーディオ用インシュレーターとしてもお馴染みのAマークが刻印されている



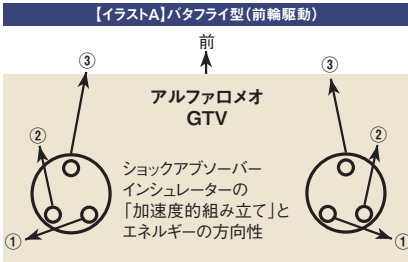
メルセデスベンツ「W-124 300TE」のホイールボルトにはオートローゼンのオリジナルパーツを搭載している



オートローゼンがベンツ用に開発したホイールボルトと、汎用型ホイールインシュレーター(12mmと14mm用がある)



【イラストB】はメルセデスベンツ「W124 300TE」のサスペンションのボルトの配置図。両サイドの一番外側にあるサスペンションのボルトのエネルギーはいったん内側に入り、前の方向へすと向きを変えるイメージ



【イラストA】はアルファロメオGTVのサスペンションのボルトの配置図。3枚のワッシャーのエネルギー方向の位相角パターンによって、バタフライのように力強く、ダイナミックに路面をグリップして前から後ろへと送り込むような動きをイメージしている

側に入り、前の方向へすと向きを変えるイメージを持っている。実際の平泳ぎでは内側から手(腕)を水の抵抗がなるべく発生しないようにすつと前に出し、スムーズに水を後ろへと押しやって進んでいくが、そのイメージを踏襲している。

それぞれの長所が伸ばされ驚くほどのフリーリング

この2台を乗り較べてみるとクルマ自体のキャラクターが違うのはもちろん、オートローゼンのチューニングによってそれぞれの長所がきちんと伸ばされ、より魅力的な乗り味のフリーリングを持っていることに驚かされる。アルファロメオは前回でも書いたように、路面を左右からはさみこんでグリップする力が上がったようになり、路面からの情報量も向上。より能動的な走りをしたくなってくる。それに対してメルセデスでは直進安定性が高まり、細かくステアリングを修正しなくてもクルマが進んでいくフリーリング。実際、北志賀から帰京で高速道路での移動を運転したが、穏やかな心持ちのままそれなりにハイペースで到着してしまい、その時の疲労感も実に少なかった。いい意味でおっとりしているのだ。

アウディA4については、別の面からのチューニングを施していて、これはまた別の機会に紹介してみたい。

最新スピーカーケーブルを紹介膨大な量の試作から生まれた最高の構造と長さ、組み合わせ

ローゼンクランツの新しいスピーカーケーブル、「SP-3 Versatile」も、そんなモノひとつひとつの方向性を見極