

▶ 車高調で落

としたまま走る

各メーカーの車高調ポン付けで
どこまで落とせるかを検証

良く落ちる車高調限定 ダウン量 マッチング

Kスタイルおなじみの企画、「ダウン量マッチング」を今回は現行のムーヴ/ムーヴカスタムで検証。スズキ車に比べるとリアも落としやすいダイハツ車で、車高調ポン付けでどこまで落ちるのか？そこに迫る。

今回ベース車

L175Sムーヴ



フェンダーのクリアランスをチェック



上はRS公共で測定した際のムーヴを純正の足まわりのに換したものの、注意したいのは、他メーカーのアーチ高との比較には使えない点。履いているタイヤサイズが違うし、クルマには個体差があるので、純正アーチ高が同じとは限らないためだ。この純正の姿は、車高調を装着した際の、見た目の印象を知るための基準としてだけ考えよう。



タイヤとフェンダーのクリアランスが広過ぎて、お世辞にもカッコいいとは言えない状態。



リアもこの通り。ちなみにアーチ高を測定すると、フロント：62.5cm、リア：61.5cmだった。

今回の「ダウン量マッチング」は、人気ベース車の現行ムーヴ/ムーヴカスタム編。リアの車高が落としにくいと言われるスズキ車と比べるとタイヤハウスも広く、リアアクスルがノーマルでもタイヤにカブリ、さらにはリムツラ付近まで落とす事が出来る車高調があり、今回検証したメーカーの多くが、実際にその状態まで到達した（ちなみにスズキ車だと、今回使用した車高調であっても、タイヤにカブリさせるのもひと苦労、

というのが現状である。

リムまでカブリさせて、ベタベタの状態にしたい、というなら話は変わってくるが、街乗りも（良識の範囲内で）支障なくこなしたいというユーザーであれば、最近のダイハツ車であれば、車高調だけでもある程度の低さには出来そうだった。ただし低さと乗り心地を両立させるためには、それぞれの車高や乗車状況に応じたパネレートや減衰力の調整が必要だし、そのためにはリムカブリまでい

かなくても、社外アクスルや純正アクスル加工が必要になるケースもある、という事は頭に入れておきたい。今回の測定結果は純粹に無加工でどこまで車高を落とせるか、を検証した。ドレスアップで車高の低さは最も重要な要素の一つなので、各メーカーの実力を知るにはかなり参考になる。自分の求める低さが手に入る車高調を見つけたら、次は自分のスタイルに合った乗り味にする方法を探っていきたい。