

スタビライザー ANTI-SWAY BAR



乗り心地を変えずにロールを抑える クスコ スタビライザー

スタビライザーはアンチロールバーともよばれ、
 旋回時のロール(車体の傾き)を抑えるパーツです。
 高速走行に安定感がない、
 フラフラした感じがすると感じる方に
 クスコのスタビライザーに換装することをおすすめします。

車高を車高調整サスペンションキットやローダウンスプリングで下げた場合、一般的なサスペンション型式ではノーマルの車高よりロールセンターが下がりロールしやすくなります。(注1) ロールを抑える方法にはスプリングを硬くしたりショックアブソーバーの減衰力を強くしていく方法もありますが、この場合は乗り心地が犠牲になります。スタビライザーの強化は、乗り心地をそのままにコーナリング時のロールだけを抑える力が変化します。

注1) リヤサスペンションにリジットアクスル(左右を1本のシャフトやビームで連結している)を採用している車両は、車高を下げて重心だけが下がりロールセンター高は変化しないため、ロールは減少します。



2

サスペンションパーツ SUSPENSION PARTS

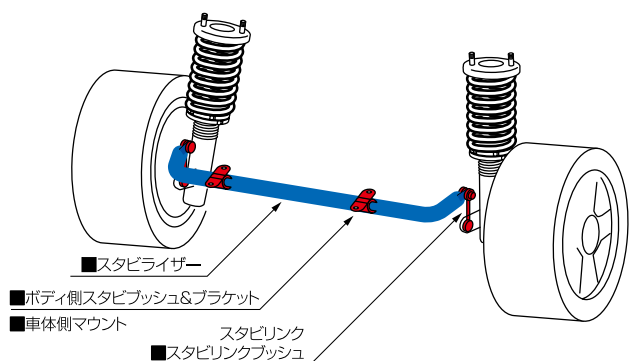
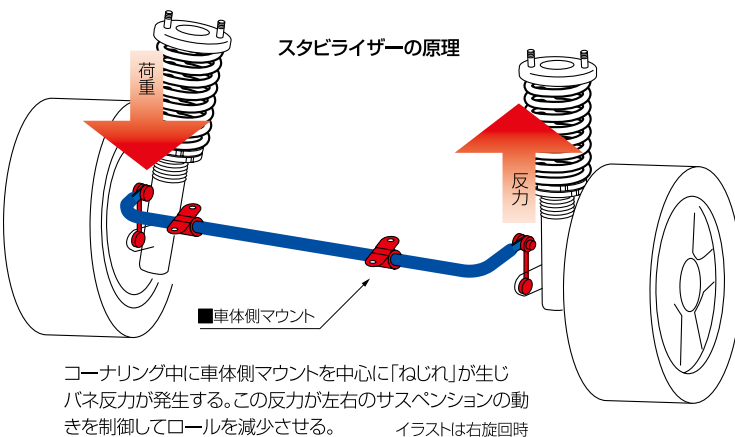
スタビライザー交換後の効果

1	ノーマルサスペンション(純正)の場合 ロールが抑えられ高速走行が安定しレーンチェンジの安心感も向上します。リヤのふらつき感も減少します。 ワンボックス車などのリヤシートでの不快感が減少します。
2	ショックアブソーバーだけを強化した場合 ①と同じ効果プラスショックアブソーバーを強化したことによるシャープな車の動きになります。
3	ローダウンスプリングに交換した場合 ショックアブソーバーのストローク(タイヤの上下する量)が少なくなるので、全体のロール量が減少し、シャープなハンドリングになります。
4	車高調整サスペンションに交換した場合 ロールが抑えられて高速走行が安定し、よりシャープなハンドリングになります。
5	スポーツ走行や競技で使う人の場合 ステアリングレスポンスをアップしたり、アンダーステア、オーバーステアの修正ができます。

スタビライザーのセッティング

ここで紹介しているスタビライザーのセッティングは一例です。セッティングの方向性の参考にしてください。

- コーナリングのオーバーステアを直す**
 入口のオーバーステアはフロント・スタビライザーを強く
 出口のオーバーステアはリヤ・スタビライザーを強く
 オーバーステア、アンダーステアはどこで出るのが肝心。アンダー、オーバーステアの出る場所がコーナー進入なのか、クリップポイント付近なのか、あるいは出口なのかによってセッティングが大きく変わります。
- コーナリング時のオーバーステアを直す**
 入口のオーバーステアはフロント・スタビライザーを強く
 出口のオーバーステアはリヤ・スタビライザーを強く
- コーナリング時のアンダーステアを直す**
 フロント・スタビライザーを弱く
 リヤ・スタビライザーを弱く
 プッシュアンダーとは、ステアリングを切り込んでアクセルを開けた時に押し出す感じになり、切り込んでいる量よりも曲がらない状態をいいます。
- ステアリングの初期レスポンスを良くする**
 リヤ・スタビライザーを強く
- コーナリング時のアンダーステアを直す**
 フロント・スタビライザーを弱く
 リヤ・スタビライザーを強く
- ロールを少なくする**
 フロント・スタビライザーを強く
 リヤ・スタビライザーを強く

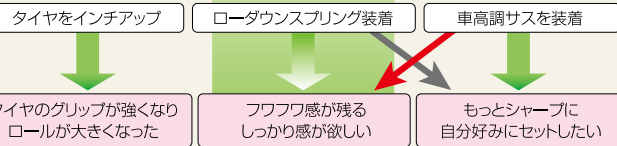


スタビライザーの交換でロールを適度に抑えたキレイのいいサスに



ノーマルサスペンション車

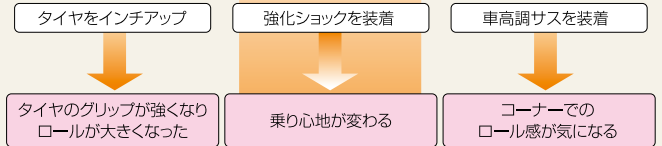
車高が高くコーナリング時にフラフラ感がある
高速道路でレーンチェンジする時に不安を感じる
ロールが大きいのが不満



スタビライザーの交換で
楽しく走れる車に

ワンボックス・ワゴン車

高速道路でフラフラ感がある
家族でドライブの時ロールが大きいのが不満



スタビライザーの交換で
乗り心地を変えずにいい感じに

2 サスペンションパーツ SUSPENSION PARTS

アンダーステアを解消したい場合

フロントのロールする速さと、ロール量を調整します。

リヤに問題無いと感じている場合はフロントを弱いスタビライザーに交換するか、調整する。フロントの交換調整ができない場合はリヤのスタビを強くしてステアリングの初期応答が良くなり初期アンダーは解消できる。

オーバーステアを解消したい場合

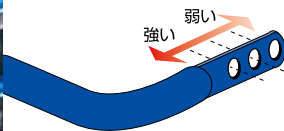
フロントのロールする速さと、ロール量を調整します。

リヤに問題無いと感じている場合はフロントを強いスタビライザーに交換するか、調整する。オーバーステアの原因がリヤの弱さから来ている場合には、逆の方向になってしまうので注意が必要です。



調整式スタビライザーを設定

クスコのスタビライザーには、スタビ両端のスタビリンク取付位置を2段または3段階に設定できる調整式タイプを設定しているものがあります。



ランサーエヴォリューション用

■アジャストスタビライザーブラケット

発売中 税込価格¥5,040

ノーマルまたはクスコスタビライザーの強弱を調整可能にするブラケットです。
詳細は127ページ

Evo.5用



Evo.6/7/8用



■スタビライザーの取付部を強化するブラケット&スタビリンク

強化スタビブラケット

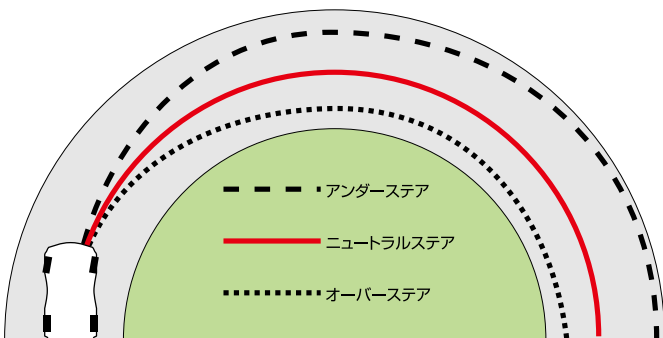


ボディ側取付部
強化スタビブラケット装着

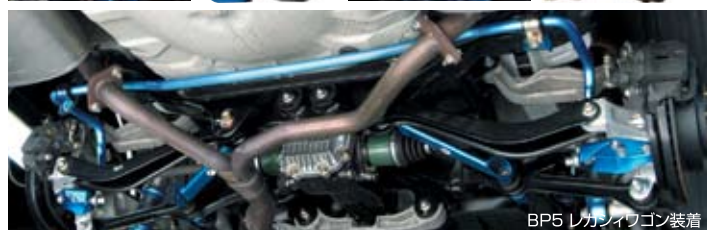
ピロボールスタビリンク



スタビリンク部
ピロボールスタビリンク装着



- アンダーステア** → 一定のハンドル角で旋回している時、速度を上げていくと車がコーナーの外側に膨らんでいく状態。
- ニュートラルステア** → 一定のハンドル角で旋回している時、速度を上げていっても車の走行ラインに変化のない状態。
- オーバーステア** → 一定のハンドル角で旋回している時、速度を上げていくと車がコーナーの内側に切れ込んでいく状態。



BP5 レガシーワゴンリヤ用はスタビボディ側取付部とリンク部を補強しています。

スタビライザー 装着例



スイフトスポーツ(HT81S)(フロント)



スイフトスポーツ(ZC31S)(フロント)



ヴィッツ(NCP91)(フロント)



カローラ ルミオン(ZRE152N)(フロント)



シビック(FD2)(フロント)



シビック(FD2)(リヤ)



インプレッサ(GDB)(フロント)



インプレッサ(GDB)(リヤ)



ランサーEvo.IX(CT9A)(リヤ)



ロードスター(NCEC)(フロント)



ロードスター(NCEC)(リヤ)



フォレスター(SH5)(フロント)



アリスタ(JZS161)(フロント)



アリスタ(JZS161)(リヤ)



レガシィツーリングワゴン(BP5)(フロント)



ハリアー(GSU30)(フロント)



ハリアー(GSU30)(リヤ)



レガシィツーリングワゴン(BP5)(リヤ)



オデッセイ(RB1)(フロント)



オデッセイ(RB1)(リヤ)



オデッセイ(RA6)(フロント)