



「ミッドシップ車の操安は、NSX前の
基礎研究で全部わかっていましたよ」

ものなのがつてのがわかつてるんだなあと。それと、環境というのは、そうした速いクルマを通すためのインフラがきちつと整備されているということでしょうね。それで、操安性って分野は面白そうだなあと思っていたわけですね」。

数値に置き換えるが、評価は主観で

——話は戻りますが、ESV車の研究では、実際にはどういうことをされていたか。

「クライテリアについて、評価にあたって規定した範囲があつてね、テストをやつてプロット（出力）して、それがクライテリアから出たか納まったかということをやつていたわけですね」。

——一台のクルマとしてではなく、ある単一のテスト項目ごとの評価になつたわけですか。

「そうですね。たとえばステア特性の中でも過渡特性のテスト評価項目とかがあるわけで、ハンドルを切つたあと動きが出て、その収斂性（しゅうれんせい、収まりのよさ）がどの程度いいとかいうことですね」。

——個々のテストを積み重ねていくのですね。そのテスト項目を自分で決定できましたか。

「ESVのテスト方法と評価方法はあらかじめ決められたフォーマットがあつて、それに則つてやってきました。鈴鹿の、スキッドパッドなんかがあるテストコースが当時、作られたばかりでね、

そこでテストをやつてたんですね。一週間おきに鈴鹿に行つて。そこでの私の仕事はデータ解析がメインでしたね」。

——人の感性ではなく、数値に置き換えていくということですか。

「そうですね、まずは数字に置き換えたということなんだろうねえ。その後、開発で担当した仕事は、データを取るということのほか、クルマを実際に走らせて、いかに乗りやすいかとか安全であるかとかを主観的に評価していくことが（テスト全体に占める割合は）多かったですね」。

——数値に置き換えることが目的のテストなのに、主観なのですか。

「主観ですよ。今もそれが多いですよ。でもこの主観というのは、自分ではなくて、いろんな人が乗つた際のことをイメージして、その人の主観で評価することですよ。自分が好き勝手に評価するわけではなくて、これは僕も含めてクルマを作る人は皆そうなんですよ」。

——はい。

「いろんな人が使うのを想定して、どういう仕組みなり仕様にしていけばいいのかを決めていくのが主観テストと呼ばれるものですね。そういう形でクルマつてのは作つていくわけですね。もちろんそれに客観的データを付け合せて総合的に評価していくんですよ」。

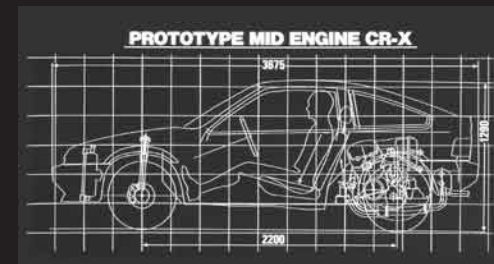
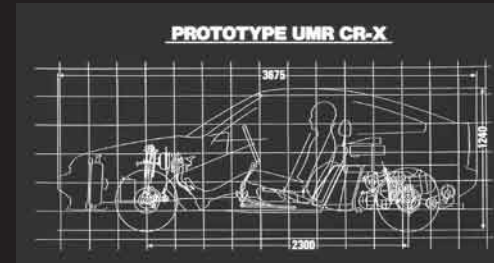
当時、日本車の操安性研究は、戦後に航空機分野から移ってきた人々が先頭に立つて開発が進んできたという経緯があつて、自動車としての操安性理論がまだ完全には確立されていなかったという。

それもあつて、上原氏の操安性に対する知識の蓄積は、そのままホンダの操安性に対する知識の蓄積と連動しているともいえる。

これはNSXのはるか以前の話だが、NSXをNSXたらしめる操安性の開発は、実はここから始まつていた。

THE MAN WHO MADE THE NSX





UMR研究はシティを経て、初代CR-Xへとベース車を変更する。当初は1ℓそこそこのエンジンを搭載していたが、スポーツカーの製作が決定されるとその排気量は2ℓまで拡大されることになる。写真下は実際に製作されたミッドシップCR-X。拡がったリヤトレッドに注目。



エンスーCARガイド 42

R-Xをベースにして解析してきたけれど、だいたい、デカイクルマを作ろうが何しようがわかってちやうんですよ」。

——ええ!!?

「だから、Rっていうのは、『汎用技術』の開発なんです。デカくしていったら、タイヤサイズはどうすればいいのとか、ジオメトリーとかね、そういうことが大体わかるわけです。慣性モーメントなんかを小さくしなくてはいけない、なんてことは当然わかってるわけです。ま、でもそこに至るまでにいろんなことをやっているわけですけどね。こうしていくことで『わからないことがわかって』くるんですよ」。

——現時点で「自分がわからないことが」。

「ホンダとしてわかっていることですね。『わかっていることがわかって』くれば、NSXだろうがなんだろうが、どんなサイズや排気量のものを作るにあたって、同じなんです。ま、同じって言うても、セッティングは変わってきますけどね」。

——現代のホンダさんで言えば、オデッセイから始まった低床フロアの技術が、いろんな車種に適応されているといったようなものでしょうか。つまりNSXではなく、ホンダ・ミッドシップ車の基礎技術なんですね。

「ええ、そうでしょうね。今、だからミッドシップ車両を何か一台、量産で作ってた言われたら

すぐできますよ。だから、そういう基礎技術の研究ですごく大事なですよ」。

——本当に驚きました。

「いや、そういうのをいっばいやってるんですよ。ホンダってのは。まあ、よそのメーカーさんもいっばいやつてらっしゃるのでしょうけどね」。

——なるほど。

「自分で手を汚してね、自分の体で体感して得たものじゃないと、自信持って使えないですからね。逆説的かもしれないけれど、だからNSXはどこのクルマの真似もしていないですよ」。

前後タイヤサイズが同じじゃ「ダメ」なワケ

——具体的な例をひとつ聞かせてください。タイヤを前後変えたりとありました。たとえばフロントのグリップを大きくするなどの極端な仕様も試したのでしょうか。

「あのね、前と後ろを同じにしたらだめだということのはわかるんですよ」。

——わかるんですか。

「理論的にメリット、デメリットがわかるんで。後ろに重量のかかるミッドシップのようなクルマでは、後ろのタイヤの性能が要求されると。するとリヤタイヤのサイズをでかくするってのは理屈でわかるわけです。でも、後ろをでかくすると、それまでのクルマって前後のタイヤサイズが

同じことが当たり前で、タイヤはローテーションして履くものとされていたんですね。そこに縛られていると目標の性能が達成できないということ、思い切って前後サイズを変えたんですね」。

——はい。

「最近のクルマでこそ前と後ろでサイズを変えませんが、70年代のクルマはタイヤサイズ（径）を前後同じ状態でミッドシップを成り立たせていましたよね。ただ、そうするとどうしても相対的にフロントの切れがシャープになっちゃうから、意図的にフロントの切れを鈍くしてやらなくてはならないのです」。

——はい。

「フロント（のグリップ）を逃がしていかなくてはならない。そうすると後ろがしっかりと前が切れるという要素がだんだんなくなっちゃうて、前を活かしてしまうとリヤが腰砕けになっちゃうていうことなんです」。

——ええ。

「じゃあ何が理想かというと、やっぱり荷重に合ったタイヤを使つてやるというのが一番なわけですね。ま、これに駆動力も加わるから微妙に変わってくるけれども。だから、1インチダウンというのがNSXの一番のハンドリングの基礎を作っているわけですね」。

——なるほど。

「あのへんがCR-Xで得たノウハウですね。だ