



今回「オートローゼン」のチューニングテ  
ストに使用されたアルファロメオGTV



長野県北志賀にある「オートローゼン」  
のガレージに集結した筆者(写真右)と、  
同ガレージを主宰するカイザーサウンド  
の代表、貝崎静雄氏(写真左)

# 注目の新連載がスタート 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—

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」というブランド名で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。以下の本文で経歴をご参照いただきたいが、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 裕氏との強カタッグで、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。

●レポート  
**鈴木 裕**  
Yutaka Suzuki  
Photo by 福谷 均

クルマの乗り味を感じながら  
独自のチューニング理論を解説

カイザーサウンド、あるいはその主宰者である貝崎静雄氏についてご存じだろうか？ローゼンクラウンツというオーディオアクセサリブランドを手掛けた後、ユーザー宅に赴いて、高い能力でオーディオのセッティングを行うメーカーである。

読者の方の中にもその製品を使っている方、あるいは自宅に貝崎氏に来てもらってオーディオクリニックを受けた方もいるかもしれない。逆になんとなく敬遠されて来た方もいらっしゃるだろう。

この連載では、カイザーサウンド、そしてそのクルマのチューニング分野でのブランドであるオートローゼンについて書いていきたいが、いささか異例ながら、まずは筆者の自己紹介をさせていだきたい。今回の担当に指名された理由をお伝えするところから始めた方が、オートローゼンという新しいプロジェクトを理解しやすいと思うからだ。

鈴木裕、1960年東京生まれ。法政大学は文学部哲学科で、4年

間オーケストラ部に在籍。ヴァイオリンを弾いていた。83年からラジオ業界に入りディレクターに。

同時にサーキットをオートバイで走り始め、1年間の練習の後、レースに出るようになり、7年後には国際A級に昇格。全日本選手権のGP250クラスに3年間参戦。またロードバイクの専門誌には86年から98年くらいまでライター&テストライターとして参加してきた。オーディオライターとしては98年くらいから仕事をしている。

混沌とした経歴であるが、オーディオと音楽とクルマ、オートバイといったものが分かちがたく、平たく書けばグチャグチャになって頭の中に詰まっているような人間と思ってもいいと話は早い。そこに目をつけたのが貝崎静雄氏だった。こういう人間がオーディオと同じようにクルマの乗り味を感じ、貝崎氏に説明されたことを伝えていくという連載である。時に貝崎氏の説明でわからないこともあるかもしれないが、それはきちんと「わからない」と書くつもりだ。そういった意味ではカイザーサウンドのファン以外の方に読んでいただきたい内容でもある。

オーディオチューニング論をクルマに注入するプロジェクト

オーディオは基本的に工業製品である。ただし、使いこなしによって再生する音楽の質がまったく変わってしまうところがある。プレーヤー、アンプ、スピーカー、そして部屋や電気の素性を見極めてセッティングし、適宜必要なオーディオアクセサリ類を投入。ある段階を越えたと今まではなんとなく鳴っていた音が、俄然高い生命力を持った音楽に変貌する。その奥義を日々更新しているのがカイザーサウンドの貝崎静雄氏。そして30年近く研究してきたオーディオに関しての考え方やチューニングの方法論をクルマに注入するプロジェクトがオートローゼンということになる。

誤解されやすいのは、カーオーディオのチューニングではないという点だ。それどころか、クルマを走らせた時のフィードバック、クルマとの一体感、走らせる快感、もつとと言うと、クルマが生き物のようになる瞬間を生み出すためのプロジェクトというように理解していただくといいかもれない。

音楽とクルマを自らの体で体験してきた人物が  
オーディオチューニングの重要性を伝授する

# 「加速度組み立て」と「方向性の管理」により クルマとオーディオという工業製品に命を注ぎ込む

スペーサー(ホイール・インシュレーターと呼んでいる)をハブとホイールの間にに入れて組立てた。このさまざまな組み立て方について、今回は意図的に説明しない。結果としては乗り心地が良くなるのか、まっすぐ走るとかさまざまに良くなっているが、ある意味、新品タイヤにしたら当たり前なのでここもあえて説明しない。問題は次の段階だ。

特製ワッシャーを管理して乗り味が衝撃的に変化した



ショックアブソーバー用の「オートローゼン」特製ワッシャ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ようにする



エンジン部に使用しているパーツにも「オートローゼン」専用のワッシャーを装着する



まずはチューニング前の状態で試乗した後、別のホイールとタイヤを独自の方法で組み、「オートローゼン」製のスペーサーをハブとホイールの間に、その効果について実際にハンドルを握ってテストした

「オートローゼン」製のサスペンションの取付け部に入れるためのワッシャー。これの効果と、取り付ける向きによる乗り味の変化が衝撃的だった。

まずワッシャーについて説明するとシリコンが3%混ざっているエコーラスを素材に、無垢の棒の製造段階から上記のような方向性を管理して作られたものだ。サイズ、形状など相当に厳密に開発されている。これをフロントの左右のサスペンションユニットの取付け部に挿入。ワッシャーの方向性

は「A」マークに寄って管理されているが、まずその方向を3枚とも外周方向に向けた。

路面へのグリップ力が高まりクルマとの一体感が増していく

走り出した瞬間から、フロントが軽くなり、足回りが良く動くような感覚がある。ただし、車高が落ちていくわけではない。一般的なチューニングで言えば、サスの摺動抵抗を減らし、スプリングのパネレート若干を若干とした感覚だ。しなやかである。



姉妹誌「オーディオアクセサリ-158号」でもご紹介。「オートローゼン」でのチューニング業務も担当しカイザーサウンドの開発拠点のひとつにもなっている山田耕吉さんのオーディオルームも訪ねる。「電気」と「気流」「振動」を徹底追求し、5年がかりで完成させた24畳のオーディオルーム



最近新たに貝崎氏がチューニングを手掛けた配電盤を確認する筆者

ワッシャーの追加だけで変化してしまうのにまず驚かされたが、愕然としたのは次の段階だ。ワッシャーの向きを変えた。貝崎氏の言う「加速度的な組み立て」にセット(この話は次回)。とにかく「A」のマークの位置を変え、サスが受けた力を前進するようにセットした(らしい)。

走り出すとフロントの左右の脇が締まって、路面をギュッとグリップする力が高まっている。ステアリングを操作した時のレスポンスが良くなり、変更する前よりも舵が効く。しかも不思議なことにエンジンのフィーリングまで変わっている。ひとつひとつの燃焼がきちんとして、トルクが若干ながら上がっているような感覚。なにしろサスを留めているネジのワッシャーの向きを変えただけである。

クルマとの一体感が増し、走っていて実に楽しい。洗脳されたわけでもない。魔法にかけられたわけでもない。こういうインプレをもう30年近くもやってきているのだ。タイヤの空気加圧が適正状態から1割減ったことが体感できるドライバードクターなら、みなさんがわかる変化量だと思おう。

●カイザーサウンドのユーザー宅を探索  
電気と振動、気流を管理して聴き手に飛んでくる音の感触

ガレージでの作業の後、カイザーサウンドのトータルユーザーであり、開発拠点のひとつにもなっている山田耕吉さんのオーディオルームに寄った。配電盤への処置や電源系への新しい考え方のアクセサリなど、非常に興味深い新製品もあった。トータルで言ってもフルレンジのスピーカーからの音の広がりや、聴き手側に飛んで来る音の感触はなかなか他では聴ける音ではない。モノそれぞれの方向性を厳密に管理し、電気と振動と気流の位相を合わせた音の自在な振る舞いが印象的だった。



ホイールを受ける車体側のハブの部分もヤスリできれいに洗浄する。写真右が洗浄後の状態。時間をかけて丹念に磨き上げていった

貝崎氏は目で見て、指で触るだけでホイールの方向性がわかる。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する



「オートローゼン」特製のワッシャーとナット。シリコンが3%混ざっているエコーラスを素材として、無垢の棒の製造段階から上記のような方向性を管理して作られている

こちらはベンツ用のホイールのために開発した「オートローゼン」オリジナルのホイールボルト

クルマとオーディオチューニングにおける「方向性」の重要性を筆者に語る貝崎氏



どのタイヤとホイールの相性がいいのかも貝崎氏が判断して組み込んでいく



結果として、よりコーナリングスピッドが上がったり、たとえばサーキットを走ればラップタイムは向上するかもしれないが、速く走ることが目的ではない。

本誌は言うまでもなくオーディオの専門誌だが、そこにクルマ関係のことを連載するのは、オーディオとクルマという工業製品が、命を持ったように変貌する奥義について書いていくからである。

金属にも「方向性」がありエネルギーの流れ方も違う

カイザーサウンド、そしてオートローゼンの製品開発やチューニングにおいて大事な考え方のひとつとして「モノには方向性がある」という基本概念を挙げなければいけない。まずこのことから説明してみよう。

わかりやすいのは木材の方向性だ。成長の順番を想像してみてもほしい。樹木は根っこから上に向かって成長していく。大地に根を張った側から水分は成長した方向へ上がっていく。この時、貝崎氏はこの丸太は、エネルギーが根っこ側から上側へ流れていきやすい、抜けていく性質を持つ、と考える。幹の断面を思い浮かべると、幹というものは中心から外側に成長していく。年輪である。この場合、中心から外側への方向性があり、エネルギーはその方向へ流れやすい。

い、と考える。

では、金属には方向性があるのか。これが存在するのだ。たとえば直径3cmの真鍮の棒を製造しようとする。いろんなやり方があるが熱間押し出しという方法がイメージしやすい。金属を溶かして丸い穴から出して円柱状にしていく。この時に、押し出された先端が一番古い部分であり、押し出されつつある側が若い部分。このようにして製造された金属の棒は、エネルギーは古い方から新しい方へ流れやすいと考える。なおかつ、押し出された円柱の内部は重力に引かれることにより下側が重く、エネルギーは下から上に流れる性質を持つ、と考える。科学的に肯定できない部分もあるかもしれないが、なにしろこういう考え方のなだ。とりあえず話に付き合っていたらいい。

●北志賀の「オートローゼン」を探索  
ホイールやタイヤを独自の方法で組み直す

晩秋の二日をかけて、北志賀にあるオートローゼンのガレージでこの「方向性」の重要性を体験することが出来た。クルマはアルファ Romeo GTVの中古車、しかも購入してきたままの個体を使用し、まずはその状態で試乗。続いて別のホイール、タイヤを独自の方法で組み、オートローゼン製の