



写真左からカイザーサウンドの代表、貝崎静雄氏、真ん中が今回の依頼者である福井久雄さん、右が筆者の鈴木 裕氏

オーディオアスリート

注目連載 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③

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。そこで本企画は、カイザーサウンドが手掛けるサウンドクリニックについて、同社が「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くというもの。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。これを受けて本連載のタイトルは「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、クルマを通してオーディオチューニングの重要性をお伝えしていきたい。第3回目の今回は「オートローゼン」にやってきた実際のユーザーを密着取材。実際にどのようなチューニングを施し、走りがどう変わるのか？ その実践を筆者も同時体験するというアクティブなレポートとなっている。同時にオーディオ分野では新たなルームチューニングパネルの提唱、そして最後は「オートローゼン」で培ったタイヤのホイールの方向性管理を投入し、新たに生まれ変わったレコードスタビライザー「STB-DAIBUTSU2」も登場する。ぜひともお楽しみいただきたい。



依頼主である福井久雄さんの愛車、メルセデスベンツの300TE(W124)。十分に基本的なメンテナンスをされてきたようだが、オートローゼンのチューニングでどう変化するか？ いよいよ作業が始まる

●レポート **鈴木 裕**
Yutaka Suzuki

■テーマ①
オートローゼンのガレージにて一般の方がチューニングを体験

オーディオの分野のカイザーサウンド。クルマのチューニングのオートローゼン。その考え方の基本は、「電気と振動と気流」にある。その両方を体験すると、より変化がわかりやすいのはクルマのチューニングかもしれない。クルマにおける「電気と振動と気流」のエネルギー源になっているのはガソリン等の燃料を燃焼して1トン以上あるクルマを動かしていることだ。このエネルギー量が大きいゆえに、それをコントロールするオートローゼンのチューニングの結果がわかりやすいのかもしれない。今回、一般の方がオートローゼンのチューニングを受けに北志賀のガレージを訪れた。名古屋の福井久雄さんである。ウェブサイトでカイザーサウンド、オートローゼンのことを知り、申し込んで来た。福井さんの愛車はオートローゼンで開発に使っている一台、メルセデスベンツの300TEだ。型式で言うとW124という車体の名車である。昨年購入されている。しっかりした車体で、ステアリング剛性も高く、遊びも少ない。十分に基本的なメンテナンスをされた個体感じられた。この状態から段階を踏んでチューニングをしては福井さんに運

転してもらい、その効果を確認することをくり返していった。

●アーシング交換
エンジン音が澄んだ状態になりトルクが密になった感覚がある

バッテリーのマイナス端子とボディとを接続するケーブル、アーシングをオートローゼンのものに交換。純正のものより長くして、ひとつの流れ(カーブ)を持たせてボディにボルト留めした。近くのワインディングを試走してきた福井さんの感想。

福井「何なんですよ、これ。やっぱり感覚になって、トルクがすーっと上がります。」

客観的に言うと、アイドリング時のエンジン音が澄んだ状態になり、高域の倍音も伸びている。走り出すとトルクが密になった感覚があり、アクセルに対する反応が良くなっている。

貝崎「クルマという楽器をどのテンポで演奏するか最初の指示がアーシングです」

●ヒューズのセッティング
入れ替え、向きを変えるだけで運転のテンポ感が引き出される

ヒューズボックスの中にはたくさんヒューズが装着されているが、それらを見極め、同じアンペアどうしを入れ替えたり、ヒューズの向きを逆にする。ちなみに一般常識的にはヒューズには方向性はない。結局、10カ所をいじって、試走した。

デイの間にオートローゼンのワッシャーを入れて、オートローゼンのナット(締めつけ部は八角形のもの)で取り付ける。素材は3%のシリコンを含むエコプラスで、厚みやサイズ、形状など厳密に開発されている。もちろん、きちんと方向性も管理されている取り付けだ。試走しての感想。

福井「アクセルを踏んだことに対するレスポンスがすごいです。しっかりとしているし、敏感になりました。」

助手席で見ていると、タコメーターの5000回転以上の伸びが良くなり、トルクもアップしている感覚がある。また、アクセルを戻した時のレスポンスも良くなり、スムーズにエンジンブレーキがかかるので、運転のテンポ感が良くなった。

貝崎「ヒューズボックスはクルマの電気系統におけるボトルネックなんですよ。」

●フロントショックアプソーバー取り付け部のワッシャー交換
独自のワッシャーとナットに交換
何度体験しても驚くほどの効果

サスペンション自体はいじらず、その取り付け部のナットとボ

ディーの間にオートローゼンのワッシャーを入れて、オートローゼンのナット(締めつけ部は八角形のもの)で取り付ける。素材は3%のシリコンを含むエコプラスで、厚みやサイズ、形状など厳密に開発されている。もちろん、きちんと方向性も管理されている取り付けだ。試走しての感想。

福井「ええ、なんですかこれ。サスペンション、交換していませんよ。ね。ダメされたみたい。」

運転する福井さんの横で先入観を与えないように、なるべくポーカーフェイスにしているのだが、さすがに我慢できず笑ってしまった。それくらい変化量が大きい。クルマ好きの人のために記すと、フロントのトレッドを広げ、サスの自体の摺動抵抗を減らし、車高(サス全長)を5mm程度上げ、コンパ側のダンパーを速くしたような感じになっている。感覚的に言うとフロントからすーっと走るようになり、ステアリングを切ったことに対する追従性が向上している。この部分のチューニングによる変化は何度経験しても驚かざるを得ない。

クルマとオーディオの共通のテーマ 「電気と振動と気流」を実践体験

テーマ① オートローゼンのガレージにてチューニングを体験



バッテリーのマイナス端子とボディとを接続するケーブル、アーシングをオートローゼンの特注に交換。純正のものより長くして、ひとつの流れ(カーブ)を持たせてボディにボルト留めする



ヒューズボックスの中から1個1個のヒューズを見極め、同じアンペアどうしを入れ替えたり、電気の流れに対して逆向きのヒューズを正しい向きに差し換えると走りが変わってくる



フロントショックアプソーバー取り付け部のワッシャーとナットを「オートローゼン」の特注パーツに交換



オートローゼン特注ナットとワッシャー。ナットは通常六角形だが、特注の八角形を使用。素材は3%のシリコンを含むエコプラスで、厚みやサイズ、形状など厳密に開発されている

ただし、ハブとホイールの接触面を入念に磨いて平滑度を上げ、ホイールとタイヤを組み合わせる角度をコントロールしたり、バランス取りにも独自のノウハウがある。オートローゼンの知恵を全力で投入している。通常のタイヤ交換では考えられないくらいいいいな作業で、3時間程度かかった。試走しての感想。

福井「乗り味がしっとりしましたね。路面にタイヤがとてよく追従しています。いや、全体に良くなっています。大満足です。い



まずベニヤ合板の上端をカットして高さを169.5mmにしたものを3枚、間隔を空けて貼り、そこに12mmの白樺合板を21mmの高さに切り揃えたものをワクとして取り付ける



新たなチューニングパネルは額縁サイズで差し換える方式

フランス製バイン材は表面がフラットなものと、微妙な凹凸がついているもの、ペイマツ合板、木毛セメント板(灰色の部分)の4種類の部材を、音を聴きながら左下から貼っていく



山田さん宅のオーディオルーム、聴き手の右側の壁に6時間ほどの作業でチューニングパネルが完成

テーマ② 新たなチューニングパネルをオーディオルームで開発する

山田さんのもととカイザーサウンドのお客さんであり、現在は北志賀オートローゼンガレージの運営を手伝ったり、製品開発のパ



当日は段階を踏んでチューニングをしては福井さんに運転してもらい、その効果を確認することをくり返していった

「よく使われている石膏ボードは、砂にビーズが埋められるように、響きが埋もれます」「今回は、即

今回、聴き手から見ると右側の壁に、貝崎氏と山田さんの施工によって音響パネルを製作していった。まずベニヤ合板、いわゆるサブプロクの上端をカットして高さを169.5mmにしたものを3枚、間隔を空けて貼り、それをベースにしている。そこに12mmの白樺合板を21mmの高さに切り揃えたものをワクとして取り付け、複数の素材の部材を、音を聴きながら左下から貼っていった。貝崎氏の発言をいくつかまとめておこう。

「仕事してる！」
客観的な変化としては、フロントがインに、リアが外側に出ていくというクルマが向きを変えようとする力が上がっている。ドライバーからすると、やりたいことに對して素直に追従する動き方になっている。

トナーとでも言うべき存在になっている。山田家のオーディオルームを使って、試作品のテストもやるし、今回は音響パネルをその場で作っていくというプロジェクトだ。山田さんには木工加工の技術があり、道具類も揃っている。作業を始める前の音の状態を報告しておこう。基本的にややハイバランスの音だ。リアルさや生々しき、鮮度感やコントラストの強さに優位性のある音。20畳ほどある室内のすみずみまでよく音が飛んでくる感じがあり、シャープで清澄な感じを持っているが、やや人工的な匂いもあり、音の温度感ももう少し上げたかった。

4種類の部材を用意して音を聴きながら貼っていく

結局、作業は6時間ほどかかった。リスニングポイントに座ってその作業に立ち会っていたが、まずベニヤ合板を貼っただけで部屋の右側の音に粘りが出てきた。途中で、作業が進むにつれ、音の温度感が上がってきたり、響きの密度が向上したが、大きく変化したのはちようど真ん中に入れたペイマツ合板の部分と、左上の方にある白樺合板のワク用の部材を12枚連続して使った部分だった。

結果、音響パネルとしては完成したが、左右の響きの量が極端にアンバランスになった。実は朝の状態ではサブプロクの大きさの木毛セメント板が12枚も部屋の中に設置されていたのだが、その位置を

興演奏です。音を聴いてインスピレーションを感じて作業します」「音が拡がるのは、下から上、奥から手前、センターから左右へ、というのが基本です」等々。
使った部材は、まずフランス製バイン材。本来は床材で、これには表面がフラットなもの、微妙な凹凸のアンジュレーションがついているものの2種類を使用。そしてペイマツ合板。さらに灰色の部分は木毛セメント板(リボン状に細長く削り出した木材をセメントペーストで圧縮成型した建材)も使用している。

音の温度感がベストな状態臨場感が3ランク向上した

オートローゼンで磨かれてきた技術がホームオーディオに投入されたのを確信



作業を終えた貝崎氏と筆者

アナログレコードのセンターに置いて使用するスタビライザー。以前からSTB-DABUTSU

変え、6枚を部屋の外に出すことで響き方を調整。左右のバランスを整え、とりあえず違和感なく聴ける状態に調整した。
ちなみになぜ12枚も木毛セメント板が設置されていたかと言うと、貝崎「低音が出ていなかった」ので、中高域を吸わせていたからだそう。その日の最終段階では、音の温度感が適正になり、音像の立体感や臨場感が3ランクほど高まっていた。見事なものだ。

テーマ③ オートローゼンの理論を注入新型スタビライザーを体験

筆者の自宅でテストしたが、ない状態との比較では、音の重心が下がり、音楽の縦の線、リズムがよく見えるようになった。音像それぞれが立体感が上がり、分離も良くなり、なによりそれぞれのミュージシャンや演奏家が音楽的な営みをしている感覚が強く出てくる。音楽の抑揚というか、タイム感の表現力が素晴らしい。カイザーサウンドで培った技術をクルマに投入しているのがオートローゼンだが、オートローゼンで磨かれた技術がホームオーディオに投入されたのを確信した。

Uというモデルがあったが、レコード盤の下とプラッターの間にPBILOTUSという小型のインシュレーターを3個使うような設計になっていた。新製品はオートローゼンで培った、タイヤとホイールの方向性管理を投入し、PBILOTUSの役割も持たせたのが後継モデルであるSTB-DABUTSU2だ。受け皿の部分がウーファー、真ん中の部分がミッドレンジ、把手の部分がトウイーターを受け持っているという。

音楽的な営みを強く感じるタイム感の表現力が素晴らしい



旧モデルにオートローゼンで培ったタイヤのホイールの方向性管理を投入する



Rosenkranz STB-DABUTSU2

¥70,000(税別)
●サイズ: 直径 80mm × 高さ 25.6mm ●質量: 265g
●ターンテーブルシャフトの有効長: 13.3mm

テーマ① オートローゼンのガレージにてチューニングを体験



ホイールはピカピカになるまで洗浄。ハブとホイールの接触面も入念に磨き、平滑度を上げる



方向性を判断しながら「このタイヤにはこのホイールを」といったような相性をチェックし、タイヤとホイールの振動の抜ける方向が合うように組み込んでいく



ホイールに「オートローゼン」でのチューニング済みの証が記される



ホイールバランスにローゼンクランツのインシュレーターを設置。バランスの部分に設置することで重要な効果を発揮する