

## ショートタイプバンプストップラバーの制作

最近入庫されるお車で良くお見かけするのが、車高を下げている為にバンプストップラバーがアッパーアームと接触している車両です。ミニの乗り心地で突き上げ感を感じるのは、ラバーコーンのせいというよりは、サスペンション本来のストロークが確保されてないためバンプストップラバーにアッパーアームが接触して車体を押し上げてしまうケースが非常に多いです。本来サスペンションの機能を生かそうと思う場合は、ストップラバーからアッパーアームまでの間隔を30mm ぐらいは確保しておきたいのですが・・・



ゼロ荷重静止状態でアッパーアームとストップラバーが接触していて、サスペンションが機能していない状態。

確認の仕方・・・

車両を通常の静止状態でハンドルを切り覗き込んでみてください。そこには・・・

又 この間隔が5mm～10mmの場合は、その小さい間隔のみサスペンションが機能していますが、ストップラバーに当たった瞬間突き上げてきます。ストップラバーに当たる瞬間バネレートが急激に立ち上がるため、コーナリング中などには突然挙動変化が起こり急激にアンダー・・・という症状もでると思います。私見ですが間隔は30mm位確保してストップラバーは本来の機能として使うほうがサスペンションの機能をフルに発揮出来ると思っています。

特に最近のコイルブームは本来サスペンションをしっかり機能させて、乗り心地&グリップを稼ぐと言うのが趣旨だと思いますが、パーツのみ装着すれば良いのか疑問に感じています。当社のデモカーはノーマルラバーコーンのままですが、ご試乗されたお客様は皆さん乗り心地の良さを口にしていますので・・・



左がノーマルです。

セット長55mm

右が加工後です。

セット長35mm

(スペーサー抜き)

先細りさせるのは接触時にお急激にバネレートを立ち上げない為の工夫です。



## 装着状態



注・・・上の装着状態はリフトアップした状態の画像ですので、かなり間隔が開いています。

例外としてフロントにスタビライザーを装着した場合は外してしまうのも裏技の一つだと思いますが・・・やはり本来は付いていた方が良いと思います。  
高価なパーツに捕われず、ちょっとした工夫で楽しめるのがミニの醍醐味ですね。



加工後

### 補足事項

サーキット走行やセッティング次第ではストップラバーをサスペンションの一部として解釈してセットされているケースも御座いますので、このかぎりでは有りません。

ストップラバー加工時には必ず先細りに加工してください。フラット加工すると当たった瞬間急激にバネレート立ち上がってしまいますので。