

速攻
試乗

新型レガシィ史上最強300馬力! NEWポルテ全貌

SCOOP!



2012
July

平成24年5月20日発行(毎月20日発行)
昭和39年7月18日第三種郵便物認可
第49巻 第8号

定価 550円

300馬力がすべてを変える!

driver 7

スバル 驚異の底力

新型レガシィ速攻試乗&完全解説
FA20 DITエンジンのすべてを見た
次期WRXは2種類の直噴ターボ!

秘密兵器は
2L直噴
ターボ!



人気車の実力を暴け!

ライバル一騎打ち

CX-5 × CR-V、ステップワゴン × セレナ
アクア × ポロ、コペン × RX-8

最強の日本車がモデルチェンジ!

新型カローラ超解析

1車種徹底研究
アルシオーネ



走りを変える“技”がある
チューンドカー
Special



CHUHATSU PLUS 純正装着品



CHUHATSU PLUS

●大きな段差やうねり路面でもリヤの突き上げが抑えられ、素直なハンドリングを実現。今後はバンブラバーとの相性を煮詰めていくという



ノーマル

●HV車のなかでは車重が軽く、キビキビ感のあるハンドリングが持ち味のアクア。適度にローダウンしたいというニーズも多いはず



●取材時に装着されていた試作品は、ノーマル車高比でフロントが-25mm、リヤが-15mm設定で、スタイリッシュな印象を受ける

SPK アクア用ローダウンサスペンション CHUHATSU PLUS

最適な乗り心地を保ちながら ローダウンを実現

価格：未定（2012年夏発売予定） 文=湯目由明 text by Yoshiaki Yunome 写真=久住伸之 photo by Nobuyuki Kusumi

チ ユウハツプラスは、多くのトヨタ車に純正採用されているSASC（サスシー）

技術を応用したローダウンサスペンション。好評発売中のプリウス用に加え、第二弾のアクア用が今夏以降のリリースを目指して鋭意開発中だ。

普通のローダウンサスペンションと、SASC技術で作られたチウハツプラスとの違いはどこにあるのか。

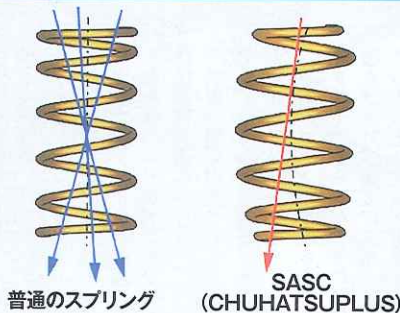
サスペンションを上下から圧縮すると反発力が働いて伸びようとするが、一般的なローダウンサスペンションの場合、サスペンションの伸縮する方向が定まらず、状況によってはショックアブソーバーのスムーズな動きが妨げられる。これにより、荷重の着力点が理想とする位置からズレることで、乗り心地や操縦性が悪化してしまう。

SASCは、サスペンションの伸縮方向をショックの動く方向に合わせるという発想から生まれた横力制御サスペンションの略称で、チウハツプラスを展開する中央発條の特許技術だ。技術の粋が詰まった独特な形のSASC。線間密着による摩擦を防ぎ、

サスペンションにかかる応力を均等にするために異形巻きになっている以外にも、太さや巻き数、リード角（サスペンションを巻き上げている角度）、座巻部（サスペンションの両端）などを煮詰め、ショックをスムーズに動かす。

チウハツプラスでは、車高のダウン量やバネレートといった数値にとらわれず、数十種類の試作サスペンションを乗り比べ、理想的な乗り心地と操舵フィールリングを追求している。アクアの場合も、車高やレートの違うサスペンションを入れ替えて、バンブラバーが乗り心地や挙動に及ぼす影響も探りながら試乗を重ねていく。中立付近のあいまいさがなく、ステアリングの切り始めから明確に手応えを感じる操舵フィールと、適度にロールさせつつも、コーナーではしっかりと粘り、路面からの入力ややさしくいなす乗り味は、スポーツ性能だけを強調した製品とは明らかに違う。ローダウンサスペンションの概念を覆す、上質な乗り味は多くのユーザーから支持されそうだ。

スプリングの伸縮を最適化するSASC



アフターパーツの多くが採用する直巻き形状のスプリングは、圧縮した際に生じる反発力の方向が不明確で、ショックの動きを阻害する方向に伸縮する可能性がある。SASCは独自の形状でスプリングの伸縮方向を最適化し、ショックの性能をフルに発揮させる。