

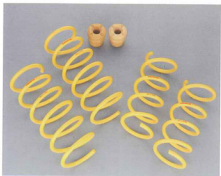
路面を確実にトレースする しなやかな乗り味

トヨタをはじめ、各カーメーカーの純正部品メーカーである中央発條が作り出したローダウンスプリング「CHUHATSU PLUS」。クルマを構造から知り尽くした中央発條がリリースする、スプリングだけでノーマル以上の乗り心地と、スポーティなドライブフィールを実現するという宣言のローダウンスプリングだ。装着車両をワインディングに持ち出し、インプレッションを行なった。

CHUHATSU PLUS

チュウハツプラス

86 (MT) 車高(下/上): 約6mm/約9mm 4354100円
86 (AT) 車高(下/上): 約6mm/約9mm 4254100円
製造元 中央発條株式会社



▲前後ともにSASCテクノロジーを盛り込んだスプリングを採用。さらに専用バンプバーまでも付属し、バンプタッチ時の衝突吸収を解消。実路ストローク量を増やす効果も発揮しつつ、ロール量を適正化するこだわりまであてられている(フロント側)



▲車高ダウン量は、フロントで約-6mm、リアで約-9mm。純正17インチタイヤをホイールではこれら18インチの車高になる。86のウインカーの高さに合う保安基準を考慮した車高設定だ

ローダウンスプリング
「CHUHATSU PLUS」装着車を
ワインディングインプレッション



今やローダウンはカスタマイズの第一歩といえる。そして、そのもっとも簡単な方法がサスペンションのスプリングを「ローダウンスプリング」に交換するといものの、86/RZに関しては、オーナーの中にはとりあえずスプリングだけ交換しようと考えている人は多いはずだ。

では、ローダウンスプリングはただ車高が下がればいいのか? 「ドレアラップが目的で走りの性能を追求しているわけではなく、BZ QK」という人もいるだろうが、86/RZの場合、ノーマルの時点ですべてにサスペンションストロークが不足気味なので、車高を下げる「サスペンション全体が底付き」フルバンプしやすくなる。もしノーマルのダンパーとローダウンスプリングの組み合わせで底付きを防止しようとする、その分、スプリングレートを高め、いわゆる「固める方向」にもつことになる。ことでストロークを短くすることになるため、乗り心地が悪化しやすい。見た目にはカッコいい車高になっても、オーナーは乗り心地の悪さを我慢しながら運転しなければならぬというわけだ。

自動車用スプリングの力であり、純正採用の実績も豊富な中央発條はその点に着目した。そして「ローダウンを実現し

れ、乗車時のバンプバーは、バンプタッチ時の衝突吸収を解消。実路ストローク量を増やす効果も発揮しつつ、ロール量を適正化するこだわりまであてられている(フロント側)

れ、乗車時のバンプバーは、バンプタッチ時の衝突吸収を解消。実路ストローク量を増やす効果も発揮しつつ、ロール量を適正化するこだわりまであてられている(フロント側)

れ、乗車時のバンプバーは、バンプタッチ時の衝突吸収を解消。実路ストローク量を増やす効果も発揮しつつ、ロール量を適正化するこだわりまであてられている(フロント側)

つつ、なおかつ乗り心地・操縦安定性も向上させるスプリングはできないか?と開発を始めた。そうして完成させたのが「CHUHATSU PLUS」だ。

スプリング開発にあたり、中央発條は独自の特許技術である「SASC (Sasby Side Action Spring C by CHUHATSU)」を採用。SASCは、スプリングが伸縮する方向と、スプリングの反発力がタイヤの接地面に伝わる力の方向(荷重線)をなるべく近づけることで、ダンパーにかかる「横力(よりよこ)」を軽減し、結果としてダンパーのフリクションロスを少なくするという理詰まり「適正方向にスプリングを縮ませることによって、ダンパーの動きをスムーズにする」というものだが、これはレクサスやど市販車にも純正採用されているかなり高い技術なのだ。

SASC技術を盛り込んだスプリングは、純正ダンパーのフリクションを低減させることができて、その動きがスムーズになり、結果的に乗り心地を向上させてくれる。それが「CHUHATSU PLUS」の最大の特徴。スプリング交換のみで乗り心地を向上させながら、適度なローダウンを可能にした。

純正ミシュランで荒れたワインディングを走る

試乗車は純正タイヤ(17インチミシュラン)仕様。今回はあえて路面の荒れたワインディングロードを選んで試乗したが、純正タイヤながら、路面をしっかりとトレースしていることがスタックから伝わってくる。ノーマルでは路面のギャップを抱えてバタつきたりするような状況でも、しなやかにストロークしている。平路での乗り心地がよいのはもちろんだが、スポーティな走りにも十分応えられることを証明して見せた。



▲サーキットと違ってワインディングロードはとこところ路面が荒れている。そういう場合でも「CHUHATSU PLUS」は正確なトレース性能を発揮し、純正タイヤでもスポーティな走りを出したのがとても印象的だった