

トヨタ86「スタイルJ&S」と  
スバルBRZ STI tSの完成度

# XCAR | 86 & BRZ

— m a g a z i n e —

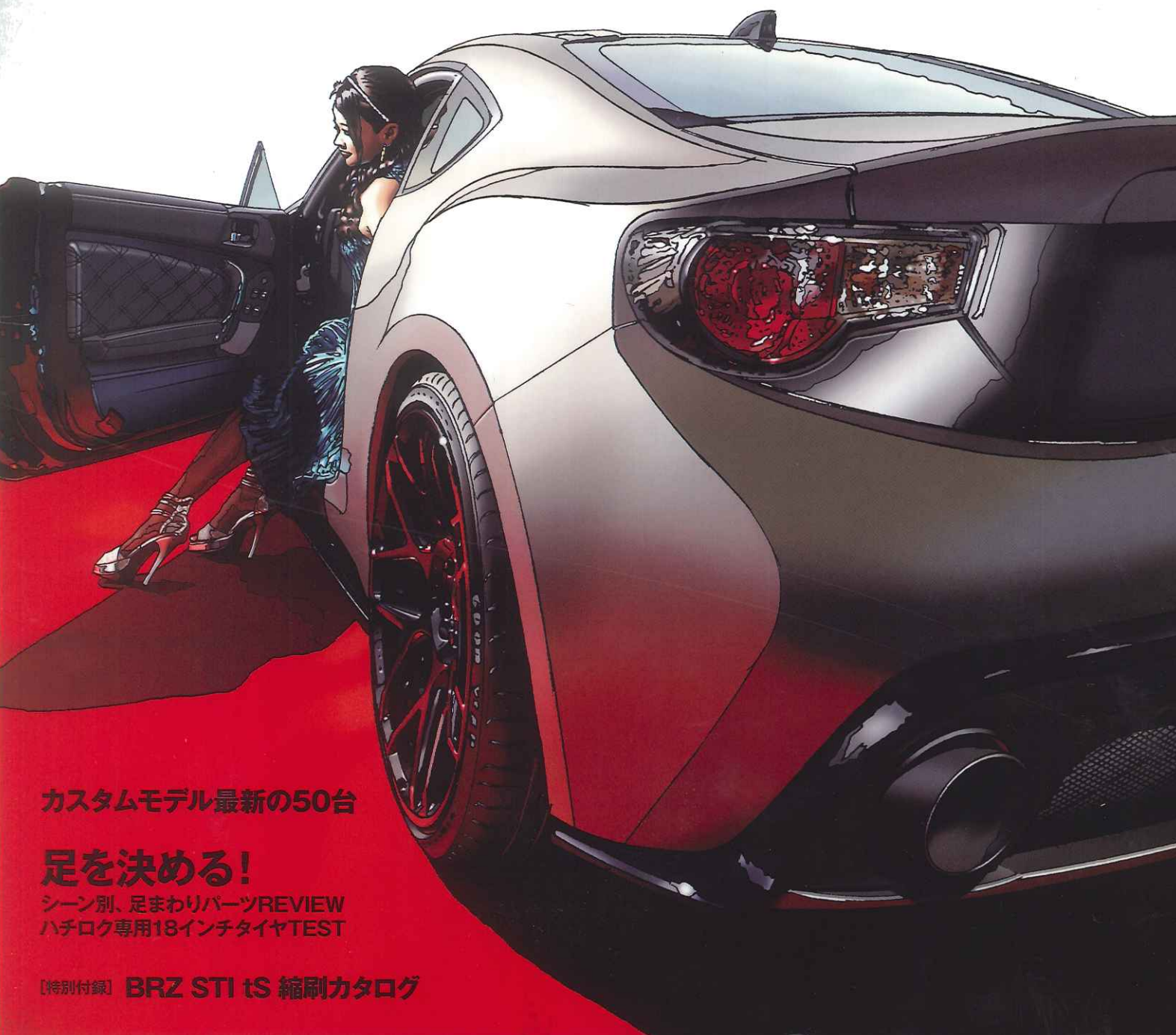
001

ザッカー | 86&BRZマガジン

定価1200円

2013 Autumn

## 自分流スポーツカスタムの時代。

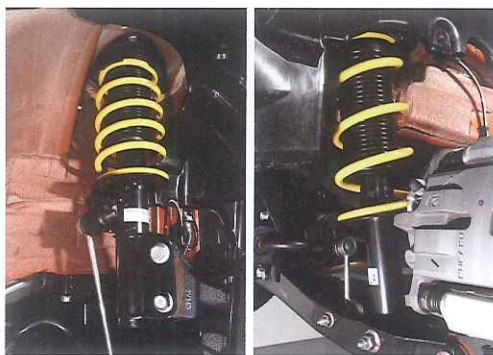


カスタムモデル最新の50台

**足を決める!**

シーン別、足まわりパーツREVIEW  
ハチログ専用18インチタイヤTEST

【特別付録】 BRZ STI tS 縮刷カタログ



## CHUHATSU PLUS

86用コイルスプリング

### ダンパーの性能を最大限に発揮させる 横力制御を採用した高性能ローダウンスプリング

86/ZN6(AT/MT専用)

車高ダウン量：フロント約6mm、リア約9mm

価格：4万4100円

製造元：中央発條 <http://www.chkk.co.jp/>  
販売元：SPK ☎03-3472-5015 <http://www.chuhatsu-plus.jp/>



多くの自動車メーカーにスプリングを納入している中央発條メーカーとの共同開発で得たノウハウを注ぎ込みアフター向けにリリースするのが「CHUHATSU PLUS（チュウハツプラス）」の製品。チュウハツプラスのスプリングは、横力制御スプリングのSASCという独自の特許技術を使っているのが特徴で、ひとことでは表せばスプリングをスムーズに伸縮させることで、ダンパーが持っている役割を最大限に引き出すことができる。

通常ダンパーにスプリングをセッ トすると、目では真っ直ぐに装着されている見えるが、実際には伸縮するときにキレイに上下動していない。斜めにたわみながら上下動することによりフリクションが起き、ダンパーがしなやかに動かずに乗り心地が悪化しているという側面がある。

86はフロントにストラット、リア



#### impression

スプリングレートは純正からあえて大きく変更を施していないため、コーナリングや前後方向のロール量に変化を感じることはほぼない。純正とのもっとも大きな違いは、街中などでの細かいギャップを通過するときにある。純正では特にリアからの突き上げを感じるが、チュウハツプラスのスプリングは突き上げ感が緩和され、しっかりとタイヤが路面をトレースしているように感じた。

また、低速域でステアリングを切り始めたときのフィーリングもしっかりしていて、中立付近の曖昧さがなくなるのも美点となる。

ダブルウィッシュボーンのスパスペーション形状を用いているのだが、フリクションが少なくとされるリアのダブルウィッシュボーンでさえ他車の同形状サスペンションに比べてフリクションが多いという。

前後ともにフリクションが多いということは、ダンパーが本来持っている性能を発揮しきれないというところで、SASC技術を使ったスプリングを装着することにより、当社確認で約2/3程度にフリクションを抑えることが可能となっている。

開発テストは、1mmごとという本来は製品誤差といえるほどの細かい違いでセッティングを行ない、ベストなスプリングレートを見出したというほど時間を掛けたそうだ。

車高を低く見せたいという、これまでのローダウンスプリングの概念を超えた性能を持っているのが、チュウハツプラスの製品となる。

### CHUHATSU PLUSはディーラーでも購入可能!!

三重トヨタのエリア86鈴鹿店は、ディーラー内の一角にあるブースではなく、独自のショールームを設けた広い展示と接客スペースを持っている。デモカーには、チュウハツプラスのスプリングが組み込まれているので、実際に乗り心地やハンドリングを体感できる。ぜひ訪れて、その性能を感じて欲しい。



三重トヨタ エリア86鈴鹿店

三重県鈴鹿市神戸本多町762  
TEL059-381-0086  
営業時間：9:00~19:00  
定休日：月曜日



「ショールームには、多くのアフターパーツを並べていて、実際に商品を見ながら相談することができます。また在庫も用意しているので、商品によってはお待ちすることなくその場で装着することも可能です」エリア86鈴鹿 マスタースタッフ鈴木一樹氏(左)/田中幹洋氏(右)

