

●17インチ用は、微低速域からショックの減衰力がスムーズに立ち上がり、路面からの入力を和らげる。乗り心地重視の17インチオーナーに最適だ



●至高のローダウンスプリングを目指したチュウハツプラス。トヨタ純正スプリングを作る中央発條製だけに、信頼性・安心感も高い

走りを変える“技”がある
チューンドカー
Special

SPK

プリウス(ZVW30)用ローダウン スプリング

価格：未定 (2012年初旬発売予定)

CHUHATSU PLUS

15/17インチ両対応! 独自の技術 SASCが最適な乗り味を生む

文=湯目由明 text by Yoshiaki Yunome 写真=山手良樹 photo by Yoshiki Yamate



●15インチ用は4輪に均等に荷重が掛かっている印象で、タイヤのグリップを最大限引き出す。コーナーでしっかり粘る足に進化した



●バネレート変更は純正比わずか数%の範囲にとどまる。ほとんど公差のレベルだが、シビアにセッティングを煮詰めた証だ



●ノーマル車高比のローダウン量は15インチ：前-15mm、後-10mm、17インチ：前-20mm、後-10mmで、よりスタイリッシュに



●標準装着のタイヤ&ホイールとのマッチングやユーザーの好みを加味し、15/17インチそれぞれに最適なセッティングを施している

操 縦安定性と乗り心地を徹底的に追求した、プリウス向けのローダウンスプリング「チュウハツプラス」。

チュウハツと聞いて、「自動車の主要パーツを作っている会社」と連想できる人は、かなりのクルマ通だ。チュウハツプラスは、トヨタ車の純正スプリングをはじめ、スタビライザー、エンジンのバルブスプリングや各種ケーブルなど製造する中央発條のアフターマーケット向けブランド。ノーマルサスの特性を熟知したチュウハツが、どんなセッティングを施しているのか、期待が膨らむ。操縦安定性と乗り心地の向上を両立させるチュウハツ独自の技術が、SASC（サスシー）と呼ばれる、横力を制御するスプリング。中心を湾曲させた形状にし、座巻部（スプリングの両端）の形状も工夫することで、反力を自在に制御できるようにしている。スプリングが圧縮された際に、圧縮方向の荷重だけでなく、横からの力も制御できるSASCの特性を生かし、反力を最適化。これにより、入力時にマウント（サスとボディとの付け根）にかかる荷重が偏ること起きる、ショックアブソーバーの変形や、スプリングの線間摩擦が減ること、乗り心地と操舵フィーリングが改善される。

開発にあたり、純正ショックとの組み合わせを前提に、標準装着タイヤとのマッチングや、ユーザーの好みを加味。15/17インチそれぞれに最適なセッティングを施している。乗り味をひとこと表現すると「15/17インチ双方のいいとこ取り」。

15インチは乗り心地のよさはそのままに、中立付近からしっかり手応えのあるハンドリングに変化した。いっぽう、17インチは荒れた路面でも突き上げが抑えられ、カドの取れた、上質な乗り味に変化した。

数十セットの試作と、走行テストを繰り返して導き出したバネレートは純正比数%の変更にとどまる。開発に時間をかけた、至高のスプリングをたんのうしてほしい。