

HALsprings

GROW Design × HALsprings
スポーツサスキット



ハルスプリングの畑野代表との共同開発品。
スプリングとハイトアジャスターのフルキット
が9万2400円。単体が各5万5000円、4万4000円



ノーマルの乗り心地を確保しつつも
高い接地性で運動性能を上げる!

優秀なつくりの GR86純正ダンパーを フルに活かす新発想スプリング

GR86の開発に携り、愛車にもする佐々木雅弘選手はシャコタン好き。量産車では叶わなかった車高設定にハルスプリングとタグで最低重心を求めた。結果としてサーキットを攻められる車高ダウンスプリングが完成!



ハルスプリング
畑野賢明 代表

「佐々木選手の希望はスタイル第一。乗り心地と運動性能もできる限り維持したい。車両、純正ダンパー、バンブラバー、スプリングの特性も探り、テストを重ねて完成しました」

スタイルの追求が 好タイムに貢献

レーシングドライバーの佐々木雅弘選手は、GR86の新車開発に携わった。その過程で唯一、叶わなかったのが車高の設定という。

純正ダンパーの優秀さを知る佐々木選手は、ハルスプリングの畑野賢明代表にGR86が一層低重心に映り、運動性能も受けられる車高ダウンスプリングの開発を持ち掛けた。佐々木選手自身が営むパーツメーカーのグロウデザインで、ラインアップを計画したのだ。

純正ダンパーは、微低速から動きがよい。摺動性がよく、構造上ピストンがひとつ、復筒式なのも大きい。フロントにはZN6ではなかった、ロール時の姿勢に効くリバウンドスプリングまで内蔵する。この機能はフル活用したい。

一般に車高ダウンスプリングは、車高を低く合わせるため、遊びの防止にもバリアブルのバネレートに設計する例が多い。ある荷重の地点から、バネレートが変わる。

サスの役割は、タイヤを路面に押しつけること。それにはスプリングの力で、サスを速く動かして伸縮させたい。ダンパーの減衰力でスプリングの伸縮速度は減速できるが、増速は不可能だ。ハルスプリングの畑野代表はバネ特性の中でも、その車両に合う伸縮スピードを、最も重視している。

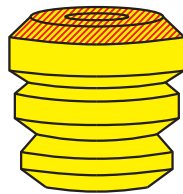


デモカーは筑波が1分3秒台 まさに守備範囲の広いパッケージ

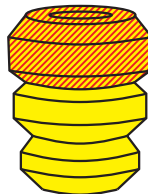
グロウ デザインのパーツが装着されたデモカー。純正エアロを飾り立てる大人のスタイリング。エアロパーツも同社製だ。フロントディフューザー & ガーニッシュ、フロントカナードフィン、サイドディフューザー、リアディフューザー、トランクスポイラー、フロント&リアオーバーフェンダー（片側8mm拡幅）、エキゾーストシステムなども用意。タイヤはRE-71RS（245/35R18）。サードのトルセンL.S.D.なども装着し、筑波では1分3秒台のタイムを記録。同日に走らせたノーマルGR86+RE-71RS（純正サイズ215/40R18）より約1秒速かった。もちろんサスはGR86純正ダンパー+グロウ×ハルスプリングの車高ダウンスプリング（スポーツサスキット）。正にストリートとサーキットを両立する1台だ



純正ダンパーは複筒式で、フロントはリバウンドスプリングを内蔵する



フロントのバンブラバーは上部を約8mmカット



リアのバンブラバーは上部を約22mmカット



車高ダウン分だけ足が伸びるが、旋回時時は外輪の沈みがバンブラバーの加工で、内輪の伸びがスタビの作用で制限され、トラクションが掛かる



ダウンサスの類でも密巻き部分を持つ可変レートではなく、純粋なシングルレート



ハイトアジャスターはエアロパーツ装着車などの車高調整用。スプリング単体で車高は約30mmダウン。スパーサー式で10mmから25mmダウンまで5mm単位で補正できる

それを基本に置き、仕上げられた。変曲点のないシングルレートで、組み付け時に掛かるプリロードは少ない。車高は30mm落ちる。何とも凝って、完成させた。

純正ダンパーの車高ダウンでは縮み側のストロークが減り、その分、伸び側が増す。4輪の接地性には有利と思えるが、機能面ではロールのさせ方にも独自性がある。

外輪にどのくらい荷重が内輪から移ったら、外輪が縮む動きにストッパを掛けるか。その加減だ。セッティングに純正バンブラバーの長さを何度も切って調整し、特性を変え、バンパータッチの具合を探った。これは、キット装着時には欠かせない加工でもある。

畑野代表はニュルスの耐久に参戦クラス2位入賞を果たす



9月初旬に開催されたニュルブルクリンク耐久シリーズ第6戦に畑野代表がNOVEL RACINGからチーム参戦。車両はGT86のカップカー。ライセンスの取得から始まり、6時間×2日の12時間耐久をチームメイトと戦い抜き、SP3クラス2位と大健闘。「当日は佐々木選手も走っていて、煽られながらの完走でした(笑)」

まずエンジンが載って多少重いフロントを止め、リアの縮みを追従させて抑えた結果、スプリング+バンブラバーのバネレートが相乗し、ハンドル操作が効き、トラクションも凄く掛かった。だから交換後もFRの、GR86に込められた運動性能が満喫できる。

30mmダウンでキャンバーは、自然に前輪が約1度、後輪が1.2度から1.5度つく。開発テストはともにRE-71RSで行っており、同タイヤを履かせると、トレッド形状とのマッチングから理想だ。

デモカーは筑波のタイムが1分3秒台。低重心スタイルが際立ち、スポーツ性も成り立つ。最先端、GR86サスチューニングの新定番だ。