



SUSPENSION (HIPEMAX SERIES)



MAX IV SP

Code No. 80250-AT003L

TAS2020 LAUNCH EDITION for GR SUPRA(DB42/DB22/DB82)

サーキット走行も見据えた車高調整式サスペンションキット。発売を記念して東京オートサロン限定カラーとして登場します。

The suspension kit made specially for the circuit driving. To celebrate the release at Tokyo Auto Salon offered in the limited color version.



アルミアルマイト部分が赤いのが"LAUNCH EDITION"です。





動画を見る

- 富士スピードウェイレーシングコースをメインにサーキットテストを行ない、Mr.Supraこと織戸学選手による比較テストではサスペンション以外の条件を揃えた状態で、純正サスペンション比1.682sのタイムアップを記録致しました。
HKS has done several circuit tests mainly at a racing course of Fuji International Speedway with Max Orido well known in Supra world (Mr. Supra).
Vehicle equipped with HIPERMAX MAX IV SP, set a time 1.682 seconds quicker than the vehicle with the stock suspension.
- フロントは、HIPERMAX伝統の倒立式を採用しつつもシリンダー・アウターをアップライト取付け部に貫通させることにより、車高を下げた状態でも必要なストローク量を確保できる構造を採用致しました。また、キャンバー角を付けることが難しい差込式ストラット形式への対応として、スライド式ピロアッパーを採用致しました。
Utilizes inverted damper for the front that goes into the knuckle securing the plenty of stroke even when vehicle is lowered.
Uses slide on a pillow upper mount to adjust camber angle.
- リヤは、アルミ削り出しの専用アッパープレートを採用し、強度が必要な部分を見極めた上で軽量化も考慮致しました。
The original aluminum billet upper plate is used at the rear, it is as light-weight as possible but also improving the rigidity.
- フロント・リヤ共に直巻形状のスプリングを採用し、スプリングレートの変更を容易に致しました。
The straight wound springs are used at both front and rear. It helps to easily change the spring rate.

※別途、電制ショックアブソーバーを取り外したことによるエラーキャンセラーが必要です。

Note: Error canceller is required to be purchased separately after removing Electronic Modulated Suspension.

RZ (DB42)

■適合/取付情報

エンジン型式	B58B30C
年式	19/5～
備考	※車高が下がることによりレーダー・カメラの照射範囲の狭小、アライメントセンターのずれによりToyotaSupraSafety（以下TSS）の誤作動を起こす場合が考えられます。

■仕様

	FRONT	REAR
減衰力調整	30段	30段
ベースバルブ	-	-
全長調整	○	○
アップーマウント	ピロ	ピロ
倒立/正立	倒立	正立
ダンパー/スプリング構成	一体式	別体式
出荷時バネレート変更	-	○
ワイヤーでの減衰力調整	-	-
ヘルパースプリング (バネレートN/mm)	○ (4.7)	○ (19.8)

■車高情報

		出荷時 ※2	テスト時	最大上限～最大下限 ※3	走行可能上限～走行可能下限 ※4
FRONT	車高 ※1	662	659	679 ～ 632	679 ～ 632
	ノーマル比	-25	-28	-8 ～ -55	-8 ～ -55
REAR	車高 ※1	673	←	693 ～ 626	693 ～ 626
	ノーマル比	-25	←	-5 ～ -72	-5 ～ -72

■キット情報

●フルキット設定スプリング

	F	R
バネレートN/mm (kgf/mm)	137 (14)	176 (18)
自由長 (mm)	150	200
スプリングタイプ	直巻※専用	直巻
バネレート変更時推奨範囲 N/mm (kgf/mm)	-	±20 (2)

●ダンパースペック

	F	R
減衰力(伸び側/縮み側)N ※	1859 / 402	966 / 437
出荷時ダイヤル位置	15	15
テスト時ダンパー残りストローク (伸び側/縮み側) mm	43 / 46	57 / 57

※ 減衰力値はピストン速度0.1m/sec時の値です。

●セッティングデータ

	F				R			
	出荷時	テスト時	走行可能条件	走行可能下限	出荷時	テスト時	走行可能条件	走行可能下限
ケース長 (mm)	279	←	289	264	324	←	341	291
スプリングセット長(mm)	189	192	184	200	-	-	-	-
巻き上げ寸法 (mm)	26	23	41	0	50	←	62	22
レバー比	1.18				1.69(spg) , 1.20(dmp)			

■テスト車両情報

		F	R
車重 (カタログ値) kg		785.5	744
タイヤサイズ (空気圧) kPa		255 / 35 - 19 (220)	275 / 35 - 19 (220)
ホイールサイズ		9.0J × 19	10.0J × 19
アライメント (トー/キャンバー)	テスト時	in 0.4 mm / -3°50'	in 1.2 mm / -2°10'
	基準値	in 3.1mm ± 2.3mm / -1°45' ± 0°30'	in 2.7mm ± 2.3mm / -2°00' ± 0°25'

SZR (DB22)

■適合/取付情報

エンジン型式	B48B20B
年式	19/5~
備考	※車高が下がることによりレーダー・カメラの照射範囲の狭小、アライメントセンターのずれによりToyotaSupraSafety (以下TSS) の誤作動を起こす場合が考えられます。

■仕様

	FRONT	REAR
減衰力調整	30段	30段
ベースバルブ	-	-
全長調整	○	○
アップーマウント	ピロ	ピロ
倒立/正立	倒立	正立
ダンパー/スプリング構成	一体式	別体式
出荷時バネレート変更	-	○
ワイヤーでの減衰力調整	-	-
ヘルパースプリング (バネレートN/mm)	○ (4.7)	○ (19.8)

■車高情報

		出荷時 ※2	テスト時	最大上限～最大下限 ※3	走行可能上限～走行可能下限 ※4
FRONT	車高 ※1	663	658	680 ~ 633	680 ~ 633
	ノーマル比	-17	-22	0 ~ -47	0 ~ -47
REAR	車高 ※1	669	←	689 ~ 622	689 ~ 622
	ノーマル比	-26	←	-6 ~ -73	-6 ~ -73

■キット情報

●フルキット設定スプリング

	F	R
バネレートN/mm (kgf/mm)	137 (14)	176 (18)
自由長 (mm)	150	200
スプリングタイプ	直巻※専用	直巻
バネレート変更時推奨範囲 N/mm (kgf/mm)	-	±20 (2)

●ダンパースペック

	F	R
減衰力(伸び側/縮み側)N ※	1859 / 402	966 / 437
出荷時ダイヤル位置	15	15
テスト時ダンパー残りストローク (伸び側/縮み側) mm	37 / 46	58 / 58

※ 減衰力値はピストン速度0.1m/sec時の値です。

●セッティングデータ

	F				R			
	出荷時	テスト時	走行可能条件	走行可能下限	出荷時	テスト時	走行可能条件	走行可能下限
ケース長 (mm)	279	←	289	264	324	←	341	291
スプリングセット長(mm)	189	192	184	200	-	-	-	-
巻き上げ寸法 (mm)	26	23	41	0	50	←	62	22
レバー比	1.18				1.69(spg) , 1.20(dmp)			

■テスト車両情報

		F	R
車重 (カタログ値) kg		729.5	724
タイヤサイズ (空気圧) kPa		255 / 40 - 18 (220)	275 / 40 - 18 (220)
ホイールサイズ		9.0J × 18	10.0J × 18
アライメント (トー/キャンバー)	テスト時	in 0.4 mm / -2°23'	in 1.2 mm / -2°34'
	基準値	in 3.1mm ± 2.3mm / -1°45' ± 0°30'	in 2.7mm ± 2.3mm / -2°00' ± 0°25'

SZ (DB82)

■適合/取付情報

エンジン型式	B48B20B
年式	19/5～
備考	※車高が下がることによりレーダー・カメラの照射範囲の狭小、アライメントセンターのずれによりToyotaSupraSafety（以下TSS）の誤作動を起こす場合が考えられます。

■仕様

	FRONT	REAR
減衰力調整	30段	30段
ベースバルブ	-	-
全長調整	○	○
アップーマウント	ピロ	ピロ
倒立/正立	倒立	正立
ダンパー/スプリング構成	一体式	別体式
出荷時バネレート変更	-	○
ワイヤーでの減衰力調整	-	-
ヘルパースプリング (バネレートN/mm)	○ (4.7)	○ (19.8)

■車高情報

		出荷時 ※2	テスト時	最大上限～最大下限 ※3	走行可能上限～走行可能下限 ※4
FRONT	車高 ※1	662	657	679 ～ 632	679 ～ 632
	ノーマル比	-30	-35	-13 ～ -60	-13 ～ -60
REAR	車高 ※1	662	←	682 ～ 615	682 ～ 661
	ノーマル比	-31	←	-11 ～ -78	-11 ～ -78

■キット情報

●フルキット設定スプリング

	F	R
バネレートN/mm (kgf/mm)	137 (14)	176 (18)
自由長 (mm)	150	200
スプリングタイプ	直巻※専用	直巻
バネレート変更時推奨範囲 N/mm (kgf/mm)	-	±20 (2)

●ダンパースペック

	F	R
減衰力(伸び側/縮み側)N ※	1859 / 402	966 / 437
出荷時ダイヤル位置	15	15
テスト時ダンパー残りストローク (伸び側/縮み側) mm	36 / 53	57 / 57

※ 減衰力値はピストン速度0.1m/sec時の値です。

●セッティングデータ

	F				R			
	出荷時	テスト時	走行可能条件	走行可能下限	出荷時	テスト時	走行可能条件	走行可能下限
ケース長 (mm)	279	←	289	264	324	←	341	291
スプリングセット長(mm)	189	192	184	200	-	-	-	-
巻き上げ寸法 (mm)	26	21	41	0	50	←	62	22
レバー比	1.18				1.69(spg) , 1.20(dmp)			

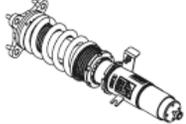
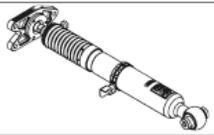
■テスト車両情報

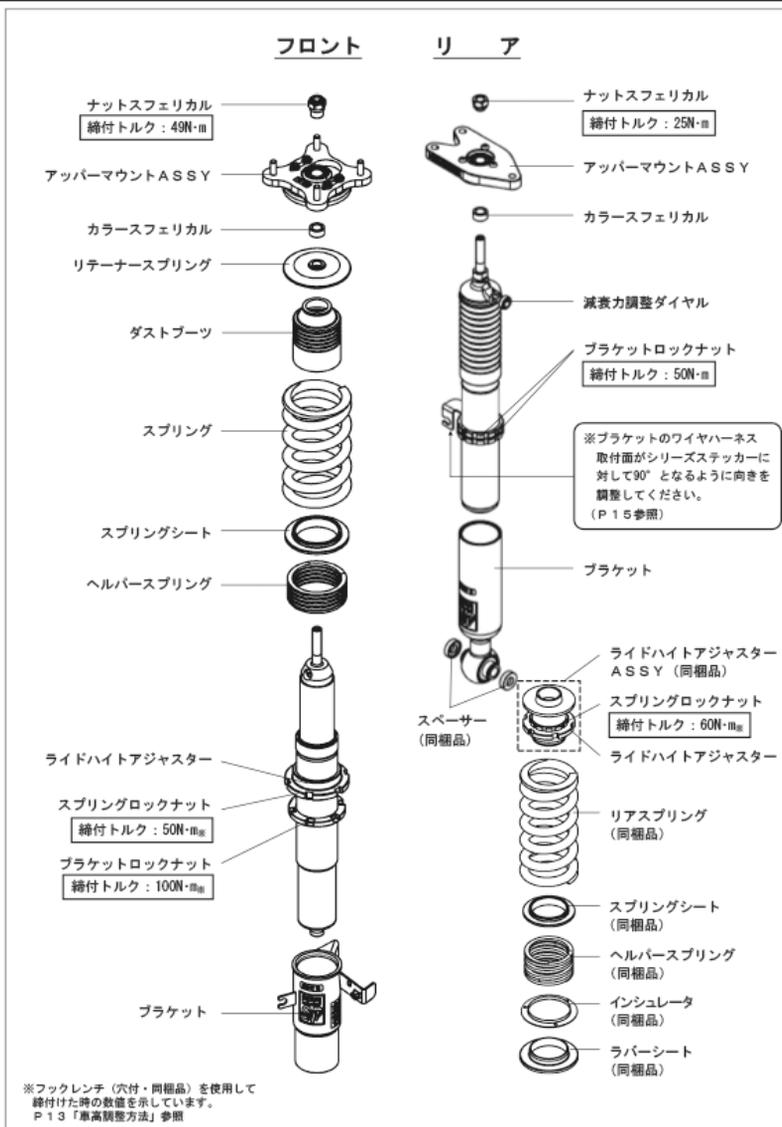
		F	R
車重 (カタログ値) kg		-	-
タイヤサイズ (空気圧) kPa		255 / 50 - 17 (220)	255 / 45 - 17 (220)
ホイールサイズ		7.5J × 17	8.5J × 17
アライメント (トー/キャンバー)	テスト時	in 0.4 mm / -2°23'	in 1.2 mm / -2°34'
	基準値	in 3.1mm ± 2.3mm / -1°45' ± 0°30'	n 2.7mm ± 2.3mm / -2°00' ± 0°25'

■構成図

セット内容の確認

取付け前に、下記のセット内容の有無・数量を確認してください。

	フロントサスペンションASSY	2	
	リアショックアブソーバASSY	2	
	リアスプリング	2	
	ライドハイトアジャスターASSY	2	
 フランジナット (M8)	8	 インシュレータ	2
 スプリングシート	2	 ラバーシート	2
 ヘルパーズプリング	2	 スペーサー	4
 フックレンチ (穴付)	1	 保証書	1
 フックレンチ (大)	1	 取扱説明書 (本書)	1



イラストと実際の製品とは形状が異なる場合があります。

※車高情報注釈

※1. 路面からフェンダーアーチまでの高さ。

※2. 出荷時車高はHKS社内でのフルキット設定の組み合わせによる参考測定データです。(当社推奨車高になります。)

※3. 調整可能範囲 (ただし、この場合の下限値での走行は保安基準適合外となりますので御注意ください。また、この調整範囲内で合っても車高によってはボディー・アーム等との干渉などをおこし、走行に支障をきたす恐れがあります。なお、出荷時車高から極端に車高を下げて使用することによるダンパーオイル漏れ等の不具合に関しても保証の対象外となりますのでご注意ください。)

※4. ボディ・アーム等への干渉等が無い走行可能な範囲。(ただしタイヤ・ホイールサイズ等の変更によってはその限りではありません。)

注) .データは車両の個体差・組み立て条件により変化します。