

【別タンク式ダンプトニックショックアブソーバー】

モノチューブショックの特性である“ガス反力、を最適化させる為に、多岐にわたる要求値を精査した結果、以下に挙げる利点からガス容量を増やす為の別タンク化という結論に至りました。

- 1) ガス容量の大容量化に伴い全ストローク領域におけるガス反力が小さい為、姿勢変化に対するガス反力の影響が抑制できる。
- 2) ホース式別タンク構造の特性によりガス反力の大幅低減が実現し、これにより路面のざらつき等、微小入力領域におけるアイソレーションの向上は勿論のこと、全域にわたる乗り心地向上を実現。
- 3) 設定ガス反力が広いレンジで選択できる為、タイヤの特性違いに対し高い柔軟性が得られる。
- 4) オイルボリュームの増加により温度による特性変化の抑制が可能となる。

【構造特許製法による専用設計スプリング】

今回ショックアブソーバー本体のみならず、特に注目して頂きたい点がこれまでにない専用設計のスプリングです。

R35GT-Rの1,700kgを超える重量級のボディを支える為に必要な運動性能を確保するには、高いバネレートの選択が必須ですが、これに伴いバネのストロークを犠牲にする必要があり、これまではショートストローク化、或いはヘルパースプリングとの併用によるストロークの確保が必要とされてきました。

しかし今回、設計上設定されている実可動範囲全域を使用することで、車両のポテンシャルを最大限ひきだすことを目的に、製造特許技術を用いた専用設計のスプリングの開発に至りました。

これは特許技術を有するドイツのスプリングメーカーの協力により実現させることができた、事実上“唯一無二”のスプリングです。

従来との	フロント	バネレート=+10%	リバウンドストローク=+30mm
バネ比較	リア	バネレート=+13%	リバウンドストローク=+20mm

より高いレートにも拘わらず、大幅なリバウンドストローク延長を実現。

更にバネ単体重量の軽量化も達成している上に、従来品を上回る耐久性確保、全領域での性能向上が実現しました。

【高次元でのバランス性能】

- ◆リバウンドストローク延長により内輪接地性能が大幅に向上し、限界性能が更にUP。
- ◆高ダウンフォースにも追従する、安定した姿勢維持が可能なシステム構成。
- ◆ストリートからサーキットまで、全領域での乗り心地確保。
- ◆純正同様にダンプトロの切替が使用可能。
- ◆様々な使用用途に適応できるバランス性能が実現しました。

