

JB23・33・43 SUSPENSION

JB23・33・43用サスペンション

NEW



バネレート表

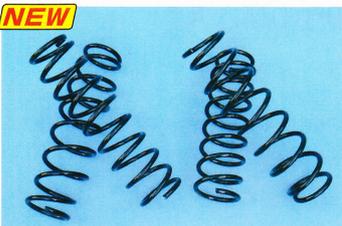
| | フロント | リア |
|---------------|-------------|-------------|
| バネ定数 (kgf/mm) | 左1.93/右1.93 | 左1.88/右1.88 |
| バネ巻数 | 左8.28/右8.28 | 左8.63/右9.46 |
| バネ線径 (mm) | 左10.8/右10.8 | 左10.5/右10.5 |
| 自由長 (mm) | 左407/右412 | 左375/右406 |

ソルブ "LOB" 3インチアップコイル

中央発條の持つコイルスプリング製造の技術「SASC」をジムニー用に応用することで、サストローク時に起きるコイルが折れ曲がる現象を最小限に抑えているほか、フルバンプ時に絶対に線間密着が起きない特徴を持つ。耐久性及び防錆性は大手自動車メーカーのサスペンション用スプリングと同等。車高アップ量約75mm。ABS配線延長ステー付属。JB23・33用。

JB23・33用
¥39,000/台 (税込¥40,950)

NEW



バネレート表

| | フロント | リア |
|---------------|-------|-------|
| バネ定数 (kgf/mm) | 左-/右- | 左-/右- |
| バネ巻数 | 左-/右- | 左-/右- |
| バネ線径 (mm) | 左-/右- | 左-/右- |
| 自由長 (mm) | 左-/右- | 左-/右- |

ソルブ "LOB-2" コイル (仮称)

ソルブ "LOB" 3インチアップコイルが、初期ロットから爆発的ヒット商品となったことを受け、急きょ開発に乗り出した2インチ (約50mm) アップ版LOB。機械的構造や使用する技術はLOB 3インチアップコイルと全く同じで、中央発條の「SASC」をジムニー用に応用。ソルブ2インチアップコイルの持つ、優等生的オールラウンダーな仕上がりを目指し鋭意開発中。

2013年発売開始予定



バネレート表

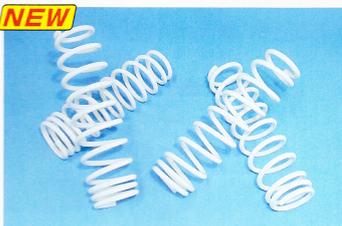
| | フロント | リア |
|----------------|-----------|-----------|
| バネレート (kgf/mm) | 2.34 | 2.14 |
| バネ巻数 | 10 | 11.3 |
| バネ線径 (mm) | 12 | 12 |
| 自由長 (mm) | 左384/右402 | 左368/右402 |

ソルブスポーツコイル

無理なくストロークできる40~50mmアップ相当のコイル下部に、約20~30mm分の線間密着部を設け、さらに、樽型コイルにしたことで不等ピッチ化に成功。体重70kgのドライバー1名が乗車した際に、最適な車高バランスにしている。色はゴールド。ABS配線延長ステー付。ABSショックとの併用がお勧め。車高アップ量60~70mm (ドライバー1名乗車時)。

JB23・33用
¥45,000/台 (税込¥47,250)

NEW



バネレート表

| | フロント | リア |
|----------------|-----------|-----------|
| バネレート (kgf/mm) | 2.26 | 2.24 |
| バネ巻数 | 10 | 11.3 |
| バネ線径 (mm) | 12 | 12 |
| 自由長 (mm) | 左411/右429 | 左381/右425 |

JB43専用 スーパーソルブ3インチアップコイル

ソルブスポーツサスで得た「樽型コイル」や「不等ピッチ巻き」といったノウハウを最大限に生かし、車高を感じさせないスポーツ性能と上質の乗り心地の融合を実現。さらに、白ナンバー車特有のボリューム感に負けないよう、車高アップ量を70~80mmアップ (ドライバー1名乗車時) に仕上っている。ABS配線延長ステー付。

JB43用
¥43,000/台 (税込¥45,150)

LOBコイルに使われる「SASC技術」って何?



「SASC」とは「Side Action Spring by CHUHATSU」の頭文字を取った略称で、コイルスプリングの設計時に、専用の設計ソフトを駆使し曲げ加工を行なうポイントを100箇所以上取り (通常はどんなに多くても10数箇所)、バネの持つ反発する力の伝わる方向を、設計者の意図通りにしてしまう、という極めて画期的な技術。

この技術をジムニー用に応用することで、ストローク時にわん曲しないようにしたり、フルバンプまで縮めても線間密着をさせなかったり、バンブラバーの土台・スプリングベッド部・ショックアブソーバーなど、フレームや足まわりの各部にコイルスプリングを干渉させないようにしたり……といったことが可能になり、今までにないスムーズなサストロークが可能となる。

なお、話が前後するが「SOLVE "LOB" Coil Spring」のLOBは、先導する/一流の/優れたなどの意味である【Leading】、最適などの意味である【Optimum】、(真っ直ぐなものを) 曲げる意味の【Bend】の頭文字を取った略語。

ソルブスポーツの可変レートコイルって何?



ソルブスポーツやスーパーソルブ (以下: スポーツコイル) は「下側の2~3巻きの間隔が狭い」ことで、走行条件に合わせてスプリングレートが変化する。それでは、スポーツコイルのフロントに的を絞る、その仕組みについてを紹介していこう。

バネに荷重を掛けていない時は、下側の2巻きは線間密着せず10巻きのコイルとして仕事をやる。これにより、サスの伸びきりまでしっかりと路面に圧力を掛けることが可能となる。この性能は、特に不整地でのトラクション性能を左右する。

バネに荷重が加わり縮んでいくと、ある一定の縮み量で下側の2巻きが線間密着を始め、10巻きだったコイルが8巻きのコイルに変わり、一気にスプリングレートが跳ね上がる。

このようにすることで、車速が低い時や路面のギャップが小さい時などは、乗り心地がしなやかでジェントルとなり、車速が上がると、ステアリングの操作量が増え、加速or減速の度合いが大きくなってきた時だけ、スポーツサスとしての本領を発揮するのだ。

NEW



A8ショック (アジャストメント8)

60mm～90mmアップコイルで、パネレートが1.8K～2.6Kのモデルとのマッチングを考慮しショック長を設定。さらに、フロント＝ダイヤル3 / リア＝ダイヤル6で日ソルブスポーツショックとほぼ同等となる減衰力を発揮。タニグチ製の3インチアップコイル及びスポーツコイルとの組合せの場合、乗り手を選ばないほどマルチな車両に変身する。25φピストン採用。ブレーキホースは20mmロングを使用のこと。

JB23-33-43用
¥16,800/本
(税込¥17,640)

減衰力表

| | フロント | | リア | |
|----------|--------|-------|--------|-------|
| | 伸び減衰力 | 縮み減衰力 | 伸び減衰力 | 縮み減衰力 |
| ダイヤル 1 | 169kgf | 69kgf | 119kgf | 23kgf |
| 2 | 174kgf | 72kgf | 127kgf | 24kgf |
| 3 | 179kgf | 75kgf | 135kgf | 25kgf |
| 4 | 184kgf | 78kgf | 143kgf | 26kgf |
| 5 | 189kgf | 81kgf | 151kgf | 27kgf |
| 6 | 194kgf | 84kgf | 159kgf | 28kgf |
| 7 | 199kgf | 87kgf | 167kgf | 29kgf |
| 8 | 204kgf | 90kgf | 175kgf | 30kgf |
| 最大長 (mm) | 480 | | 530 | |
| 最小長 (mm) | 298 | | 330 | |

※上記減衰力の数値は、ピストン速度0.3m/s時のものです。
※上記減衰力は、ダイヤル4のみ設計値でそれ以外は目標値となります。

A8ショック ダイヤルの決め方のコツ

※詳細なセッティング方法については商品内の説明書に記載してあるので、ここではその内容を一部抜粋&追記して紹介しよう。

【減衰力調整の手順について】

1) 試運転前の注意点。

荷物はすべて降ろす。前後ともタイヤ空気圧は1.6K。路面が乾いた晴れの日にこなう。安全運転第一で。

2) まずは、ダイヤルを「フロント＝3 / リア＝6」にてテスト開始。

3) 20km/h、40km/h、60km/h、80km/hのそれぞれの速度で走り、突き上げ感、前後バランス、ステアリングレスポンス、フラフラ感やフワフワ感を確認。

4) 車両のコンディションや症状に合わせてダイヤルを回す。

- 乗り心地が硬い / 後からの突き上げ感 / オーバーステア
.....リアのダイヤルを1段下げる
- 走行姿勢が崩れる / フワフワ感 / アンダーステア
.....リアのダイヤルを1段上げる
- 前から突き上げ感 / アンダーステア
.....フロントのダイヤルを1段下げる
- ステアリングレスポンスアップ / オーバーステア
.....フロントのダイヤルを1段上げる

5) 3と4を繰り返し、まずはリアの当たりを見つめる。その後、フロントの当たりを見つめる。なお、ダイヤルを回す際に前後を同時に回すとワケが判らなくなるので注意。

6) オフロード用セッティングは、オンロードでの当たりがそのまま通用することが多い。なお、ギャップへの乗り上げ性能を良くする場合は、フロントを1～2段ほど下げる。



減衰力表

| | フロント | リア |
|-----------------|--------|--------|
| 最大長 (mm) | 490 | 530 |
| 最小長 (mm) | 300 | 326 |
| 縮み減衰力 (0.3m/s時) | 84kgf | 43kgf |
| 伸び減衰力 (0.3m/s時) | 153kgf | 130kgf |

ソルブスーパーロングショック

ソルブ3インチアップコイルとのマッチングを考え、減衰力とストロークを大幅に見直したショック。他社製3インチアップコイルとのマッチングも良好。ジムニー専用複筒式ショック初の30φピストンを採用。ブレーキホースは50mmロングを使用のこと。

JB23-33-43用
¥12,800/本 (税込¥13,440)



減衰力表

| | フロント | リア |
|-----------------|--------|--------|
| 最大長 (mm) | 460 | 504 |
| 最小長 (mm) | 287 | 314 |
| 縮み減衰力 (0.3m/s時) | 84kgf | 27kgf |
| 伸び減衰力 (0.3m/s時) | 153kgf | 126kgf |

ソルブロングショック

ソルブ2インチアップコイルとのマッチングを考え、極めて凝った減衰力設定の低圧ガスショック。ジムニー専用複筒式ショックとしては初の30φピストンを採用 (従来品は25φピストン)。ブレーキホースは20mmロングを使用のこと。

JB23-33-43用
¥12,000/本 (税込¥12,600)

走行安定性と快適性を高次元で両立!! 「周波数感応型ショック」の構造と効能に迫る!!



周波数感応ショックアブソーバー「ハーモフレック」のカットモデルがこちら。写真内の中央より左下あたりにスプリングがあるが、その周辺の部品がデュアルピストンショック専用の構成部品。

ショックアブソーバーメーカーであるKYBの持つ特許技術「周波数感応ショックアブソーバー「ハーモフレック」」をジムニー専用に煮詰め、2013年中に『ソルブデュアルピストンショック』として、2インチアップ用モデルを皮切りに発売を開始することが決まった。

このショックの最大の特徴は、ピストン先端部に2本のコイルスプリングで保持された専用の「オイル流路が設けられたフリーピストン」があり、このフ

リーピストンがサスストローク時の速度(≒周波数)に合わせて上下動する。この上下の作動量が、ある一定の速度の時のみオイルをバイパスさせる構造になっていて、乗り心地に影響すると言われるピストン速度の時のみ減衰力を下げることで、路面からの突き上げ感を軽減し快適性能を高めるのだ。もちろん、それ以外のピストン速度の時はオイルをバイパスさせないので、しっかりとした走行安定性を確保。

余談だが、周波数感応ショックアブソーバーという技術は、超高速走行時の安定性と要人をもてなすための快適性能の両立をさせなければならぬ、国産高級セダンの一部車種にも採用されるほど定評があるもの。

従来までのタニグチ製サスペンションでも、他の追従を許さないほど走行安定性能と快適性能を両立させた仕上がりだったが、その内容にさらに磨きが掛かるのだ!!

写真内中央の水色のピストンが、デュアルピストンショックのキモとなるフリーピストン。



[VERSION UP JIMNY]
 SUSPENSION---TANIGUCHI "SOLVE 3inch" SUS-Kit (75mmUP)
 TYRE---YOKOHAMA "GEOLANDAR M.T+" (185/85R16)
 WHEEL---TANIGUCHI "REVOLVER T55" Mug-Black(5.5Jx16 INSET+20)



JB23・33 SUSPENSION

JB23・33用サスペンション

NEW



ソルブ"LOB" 3インチアップキット

LOBコイルの持つ能力を最大限に活かすためのフルキットがこちら。コイル本体及びショックアブソーバーのほか、予算や使用用途に合わせて、補正パーツがより充実する。定番の固定減衰力ショック「ソルブスーパーロングショック」を組み合わせたキットと、話題の減衰力調整ショック「A8ショック」を組み合わせたキットを選択可。調整式ラテラルロッドの色(青or黒)を選択可。

【写真は
Type-I スペシャルセット】

| Type-I | スーパーロングショックセット | CDset | スペシャルset | PFTset | BKTset |
|------------------------------------|----------------|----------|----------|----------|----------|
| ソルブ"LOB"3インチアップコイル | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ソルブスーパーロングショック | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ロングブレイキホース 50mmロング | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド フロント | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド リア | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタードリーム | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラルオフセットダウンブラケット | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタープッシュ2.5 | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラル補正ブラケットⅢ | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター フロント | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター リア | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント3点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ) | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント4点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ/ハンブ) | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| オフセットスタビペーサー | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リーディングアームダウンブラケット | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| セット税込価格 | | ¥149,940 | ¥166,740 | ¥251,580 | ¥172,200 |

| Type-II | スーパーロングショックセット | | A8ショックセット | |
|--|----------------|----------|-----------|----------|
| | スペシャル | PFT | スペシャル | PFT |
| ソルブ"LOB"3インチアップコイル | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 3インチアップ対応ショック | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ロングブレイキホース(スーパーロング=50mmロング/A8=20mmロング) | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド フロント | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド リア | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタードリーム | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラルオフセットダウンブラケット | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタープッシュ2.5 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラル補正ブラケットⅢ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター フロント | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター リア | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント3点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ) | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント4点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ/ハンブ) | ○ | ○ | ○ | ○ |
| オフセットスタビペーサー | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リーディングアームダウンブラケット | ○ | ○ | ○ | ○ |
| セット税込価格 | ¥166,320 | ¥218,610 | ¥182,490 | ¥235,200 |

| Type-I | A8ショックセット | CDset | スペシャルset | PFTset | BKTset |
|------------------------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| ソルブ"LOB"3インチアップコイルスプリング | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| A8ショック | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ロングブレイキホース 20mmロング | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド フロント | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド リア | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタードリーム | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラルオフセットダウンブラケット | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタープッシュ2.5 | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラル補正ブラケットⅢ | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター フロント | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター リア | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント3点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ) | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント4点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ/ハンブ) | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| オフセットスタビペーサー | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リーディングアームダウンブラケット | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| セット税込価格 | | ¥166,110 | ¥182,910 | ¥268,170 | ¥188,790 |



ソルブスポーツ サスキット

従来のソルブサスとは異なるハイパースポーツが開発コンセプトのサスキット。オンロードではワクワクするほどの運動性能を、クロカンではサストロックを確保しつつ驚くほどの安定性とトラクション性能を、そしてダートでは吸収性能とコントロール性能を高次元で発揮。どういったステージでも「走りこたわる人」にぜひ使って欲しい自信作。調整式ラテラルロッドの色(青or黒)を選択可。

【写真はパーフェクトセット】

| Type-I | スーパーロングショックセット | CDset | スペシャルset | PFTset | BKTset |
|------------------------------------|----------------|----------|----------|----------|----------|
| ソルブスポーツコイル | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ソルブスーパーロングショック | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ロングブレイキホース 50mmロング | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド フロント | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド リア | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタードリーム | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラルオフセットダウンブラケット | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタープッシュ2.5 | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラル補正ブラケットⅢ | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター フロント | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター リア | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント3点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ) | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント4点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ/ハンブ) | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| オフセットスタビペーサー | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リーディングアームダウンブラケット | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| セット税込価格 | | ¥169,050 | ¥186,060 | ¥257,880 | ¥191,940 |

| Type-II | スーパーロングショックセット | | A8ショックセット | |
|--|----------------|----------|-----------|----------|
| | スペシャル | PFT | スペシャル | PFT |
| ソルブスポーツコイル | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 3インチアップ対応ショック | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ロングブレイキホース(スーパーロング=50mmロング/A8=20mmロング) | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド フロント | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド リア | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタードリーム | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタープッシュ2.5 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラル補正ブラケットⅢ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラルオフセットダウンブラケット | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター フロント | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター リア | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント3点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ) | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント4点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ/ハンブ) | ○ | ○ | ○ | ○ |
| オフセットスタビペーサー | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リーディングアームダウンブラケット | ○ | ○ | ○ | ○ |
| セット税込価格 | ¥172,410 | ¥224,910 | ¥188,580 | ¥241,500 |

| Type-I | A8ショックセット | CDset | スペシャルset | PFTset | BKTset |
|------------------------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| ソルブスポーツコイル | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| A8ショック | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ロングブレイキホース 20mmロング | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド フロント | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド リア | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタードリーム | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラルオフセットダウンブラケット | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャスタープッシュ2.5 | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラル補正ブラケットⅢ | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター フロント | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター リア | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント3点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ) | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント4点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ/ハンブ) | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| オフセットスタビペーサー | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リーディングアームダウンブラケット | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| セット税込価格 | | ¥185,220 | ¥202,020 | ¥274,470 | ¥208,530 |

タニグチ製サスキット

タニグチ製JB23・33・43用サスキットは、予算や補正方法別に4つのキットメニューをご用意。また、どのキットの場合もバラで買いそろえるより1%~4%ほど割安な価格設定なので、リーズナブルな点も魅力。

<Type-IとType-IIの違いについて>

Type-Iにはもれなく、リア用調整式ラテラルロッドを用いているのに対し、Type-IIはリア用調整式ラテラルロッドが省かれている代わりに、車高アップ量に合わせたリアラテラル補正ブラケット及びリアラテラルオフセットダウンブラケットの使用で適正に補正している。

またType-IIは一般道での使用を考慮し、スタビライザー装着時に必要となるスパーサーを全セットに付属。

CDset

コイルや専用ショックといったメインパーツの他、調整式ラテラルロッドやブレーキホース、キャストードリムなどの補正パーツまでが含まれる、最もオーソドックスなセット。

パーフェクトset

スペシャルsetに加え、さらにフロント補正を考慮し、「RA-NO'S製フロント補正セット」を追加し、車高アップを一切感ぜさせない自然な操作性を実現。

※ラテラルロッドの色は黒のみになります。

スペシャルset

CDsetのメニューに加え、さらに直進安定性を向上させるキャストープッシュとリアラテラル補正ブラケットⅢの2点を追加し、より補正メニューを充実させた価値あるセット。

BKTset

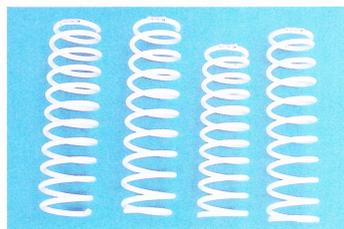
CDsetからキャストードリムを抜いたメニューに「スプリングロード製リーディングアームダウンブラケット」を追加したフルセット。油圧プレスがなくても装着が可能で、ステアリングシミー対策にも効果的。



ソルブ3インチアップキット

大好評のソルブ2インチアップキットのノウハウを最大限に活かし、よりリックスやボリューム感、ロードクリアランスの確保などを重視した3インチ車高を上げるためのフルキットがこちら。クロカン、ダート、オンロードなど、どういったシチュエーションでも快適に使用することが可能。調整式ラテラルロッドの色(青or黒)を選択可。

【写真はスペシャルセット】



バネレート表

| | フロント | リア |
|---------------|-----------|-----------|
| バネレート(kgf/mm) | 1.92 | 1.89 |
| バネ巻数 | 10.5 | 10.5 |
| バネ線径(mm) | 11.5 | 11 |
| 自由長(mm) | 左402/右412 | 左360/右405 |

ソルブ3インチアップコイル

車高アップに伴うロールや前後方向の挙動を抑え、さらに乗り心地を犠牲にしないように仕上げた3インチアップコイル。色は白のみ。ソルブスーパーロングショックとの併用がお勧め。ABS配線延長ステー付。車高アップ量約75mm(乗車定員なし時)。

JB23・33・43用
¥38,000/台(税込¥39,900)

| Type-I | スーパーロングショックセット | CDset | スペシャルset | PFTset | BKTset |
|------------------------------------|----------------|----------|----------|----------|--------|
| ソルブ3インチアップコイル | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ソルブスーパーロングショック | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ロングブレーキホース 50mmロング | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド フロント | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド リア | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャストードリム | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラルオフセットダウンブラケット | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャストープッシュ2.5 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラル補正ブラケットⅢ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター フロント | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター リア | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント3点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ) | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント4点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ/バンブ) | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| オフセットスタビサパーサー | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リーディングアームダウンブラケット | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| セット税込価格 | ¥148,890 | ¥165,900 | ¥250,530 | ¥171,150 | |

| Type-I | A8ショックセット | CDset | スペシャルset | PFTset | BKTset |
|------------------------------------|-----------|----------|----------|----------|--------|
| ソルブ3インチアップコイル | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| A8ショックセット | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ロングブレーキホース 20mmロング | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド フロント | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド リア | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャストードリム | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラルオフセットダウンブラケット | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャストープッシュ2.5 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラル補正ブラケットⅢ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター フロント | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| バウンドレートブースター リア | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント3点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ) | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ラノーズ フロント4点set(ステア補正/ラテBKT/ラテ/バンブ) | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| オフセットスタビサパーサー | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リーディングアームダウンブラケット | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| セット税込価格 | ¥165,060 | ¥181,860 | ¥267,120 | ¥187,740 | |



ソルブ2インチアップキット

フロントは純正コイルよりも柔らかく自由長の長いコイルを、リアにはフロントコイルよりもバリのあるバネレートという絶妙なバランスで、各メディアやモータージャーナリストから絶賛の評価を受けて続けている。JB23・33用2インチアップサスキットの決定版。乗り心地、操作性、走行姿勢、トラクションなどの性能を高次元で融合。コイルの色(白or黒)と調整式ラテラルロッドの色(青or黒)を選択可。

【写真はType-II CDセット】



バネレート表

| | フロント | リア |
|---------------|-----------|-----------|
| バネレート(kgf/mm) | 1.65 | 2.03 |
| バネ巻数 | 10.5 | 10.5 |
| バネ線径(mm) | 11 | 11 |
| 自由長(mm) | 左395/右412 | 左345/右372 |

ソルブ2インチアップコイル

オンロードとオフロードの両立を高レベルで実現した、2インチアップコイルスプリング。素直な特性は走るステージを限定しない。色を白or黒から選択可。ソルブロングショックとの併用がお勧め。車高アップ量約50mm(乗車定員なし時)。

JB23・33・43用
¥35,500/台(税込¥37,275)

| Type-I | ロングショックセット | CDset | スペシャルset | BKTset |
|-------------------|------------|----------|----------|--------|
| ソルブ2インチアップコイル | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ソルブロングショック | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ロングブレーキホース | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド フロント | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド リア | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャストードリム | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャストープッシュ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラル補正ブラケットⅢ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| スタビサパーサー2枚セット | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リーディングアームダウンブラケット | ○ | ○ | ○ | ○ |
| セット税込価格 | ¥143,220 | ¥156,030 | ¥165,270 | |

| Type-II | ロングショックセット | CDset | スペシャルset | BKTset |
|-------------------|------------|----------|----------|--------|
| ソルブ2インチアップコイル | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ソルブロングショック | ○ | ○ | ○ | ○ |
| ロングブレーキホース | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド フロント | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 調整式ラテラルロッド リア | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャストードリム | ○ | ○ | ○ | ○ |
| キャストープッシュ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リアラテラル補正ブラケットⅢ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| スタビサパーサー2枚セット | ○ | ○ | ○ | ○ |
| リーディングアームダウンブラケット | ○ | ○ | ○ | ○ |
| セット税込価格 | ¥130,410 | ¥137,550 | ¥152,040 | |

JB23・33・43 SUSPENSION

JB23・33・43用サスペンション



バネレート表

| | フロント | リア |
|---------------|-----------|-----------|
| バネレート(kgf/mm) | 2.14 | 2.7 |
| バネ巻数 | 8.25 | 8 |
| バネ線径(mm) | 11 | 11 |
| 自由長(mm) | 左345/右355 | 左295/右310 |

Core-J 30mmアップコイル

ノーマルショック長に合わせて設計された30mmアップコイル。ノーマル車の欠点ともいえるふらつきを解消するバネレート設定。

JB23・33用
¥33,000(税込¥34,650)

新規取扱



減衰力表

| | フロント | リア |
|----------------|--------|-------|
| 最大長(mm) | 415 | 460 |
| 最小長(mm) | 280 | 309 |
| 縮み減衰力(0.3m/s時) | 80kgf | 43kgf |
| 伸び減衰力(0.3m/s時) | 107kgf | 61kgf |

※上記数値はタイヤ4の時です。

ビッグカントリー8段調整ショック エキップ (4X4エンジニアリングサービス製)

ノーマル車高～30mmアップ程度の車高アップ量にマッチする、ノーマルショック長の8段調整ショック。

JB23・33・43用
¥16,000/本(税込¥16,800)



ステアリングスタビライザー

ステアリングのブレを防ぎ、落ち着いたハンドリングを実現。取付は専用ステーにてボルトオン装着。JB43はラバーブーツ装着不可。

JB23・33・43用 ¥14,000(税込¥14,700)
別売ラバーブーツ ¥1,800(税込¥1,890)

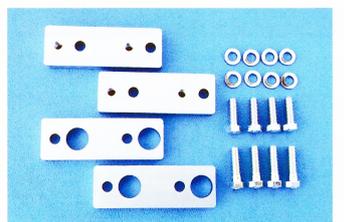


※JB23-5～9型用は写真内の丸いプッシュ4個は付属されません。

スタビライザー強化プッシュキット

スタビライザーを固定するためのゴムを、ノーマル以上に硬いものに変更することで、走行時のふらつきを大幅に軽減。プラケット部の色を赤と黒から選択可。

JB23-1～4型・33用 ¥10,800(税込¥11,340)
JB23-5～9型用 ¥9,000(税込¥9,450)



オフセットスタビスパーサー

60～75mmアップした車両にスタビライザーを装着するのに最適な、21mmダウン&後方オフセット20mmのスペーサー。純正バンパーにも対応。スチール製メッキ仕上げ。

JB23・33・43用 ¥6,600/左右set(税込¥6,930)



スタビ延長スペーサー

リフトアップ車にスタビライザーを付けるためのスペーサー。1枚の厚さは10mm。2インチアップ車で片側1～2枚使用。ノーマルバンパー車は2枚まで使用可。

スペーサー ¥580/枚(税込¥609)
ボルト付4枚set ¥2,500/set(税込¥2,625)
ボルト付6枚set ¥3,500/set(税込¥3,675)



リーディングアームダウンプラケット(スプリングロード製)
リーディングアームの取付位置を約50mm下げること
で、ノーマルと同等のリーディングアーム角度を再現。
また、偏芯プッシュ等を使用せずにアライメント補正が
可能。強度計算書付属。装着後構造変更必要。

JB23用 ¥27,000/左右set(税込¥28,350)



キャストードリーム(プロスタッフ製)

コイルサスのジムニーを足まわりで車高アップした際、
狂ってしまうキャストアール角を補正するための偏芯ウレ
タンプッシュ。直進安定性を確保するための必需品。単
品使用時の補正角は約5度。

JB23・33・43用 ¥10,000/2個set(税込¥10,500)



キャストープッシュ(4WDプロジェクト製)

コイルサスのジムニーを足まわりで車高アップした際、
狂ってしまうキャストアール角を補正するための偏芯ゴ
ムプッシュ。直進安定性を確保するための必需品。単
品使用時の補正角は約1度30分。

JB23・33・43用 ¥3,500/個(税込¥3,675)

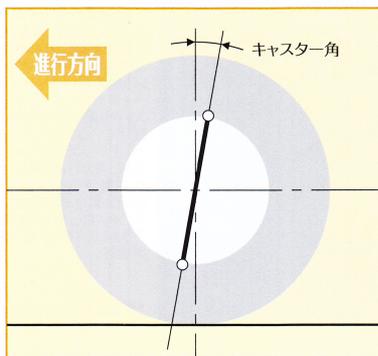


キャストープッシュ2.5

プッシュ部の材質はウレタン。キャストードリームとの併
用により、60～75mmアップ時のキャストアール補正量
が程よくなる。単品使用時の補正角は約2度50分。

JB23・33・43用 ¥11,000/2個set(税込¥11,550)

キャストアール角の重要性



キャストアール角はホイールアライメントのひとつで、前のタイヤが曲がる方向に切れる際の、支えになる軸(キングピン)の傾き具合(角度)のことを言う。このアライメントがあることで、直進性が保たれ車体のふらつきがなくなるほか、カーブを曲

がった後にステアリングが自動的に直進状態に戻ったり、さらには、コーナー中の安定感が確保され操作性が向上するようになる。

車両を真横から見た場合、この傾きは上部が後方に倒れているのが普通で、JB23ジムニーの基準値は0度55分～2度55分。なお、ジムニーを代表とする3リンクリジッド車は、車高変化でキャストアール角が大きく変化し「コイルサスを有するジムニーの場合、車高が10mm高くなるとキャストアール角は約1度減少する」ので、車高アップの改造を行なった際にはキャストアール角の補正が重要となる。



フロント補正セット (RA-NO'S製)

サスペンションで60mm以上車高を上げている車両専用のフロントサス補正アイテムのフルセット。装着後は、車高アップを施した車両とは思えないほど、ステアリングの操作感が自然になる。それぞれのパーツの詳細については下記を参照のこと。構造変更不要。JB23-33-43用。

3点セット (ラテラルロッドなし)
¥47,619/set (税込¥50,000)

4点セット
¥64,762/set (税込¥68,000)

①フロントラテラルロッドアップブラケット

フロントラテラルロッドのホーシング側取付位置を55mm高くすることで、サスペンションのスカフ変化を大幅に低減させ走行安定性を向上させる。ステアリングロッドアングル補正キット及びバンプストロークコントロールブロックと併用のこと。

¥13,800 (税込¥14,490)

②ステアリングロッドアングル補正キット

ステアリングドラッグロッドのナックル側取付位置を55mm高くすることで、サスストローク時に発生するバンプステアを大幅に低減させ、ステアリング操作性を向上させるアイテム。フロントラテラルロッドアップブラケット及びバンプストロークコントロールブロックと併用のこと。

¥28,000 (税込¥29,400)

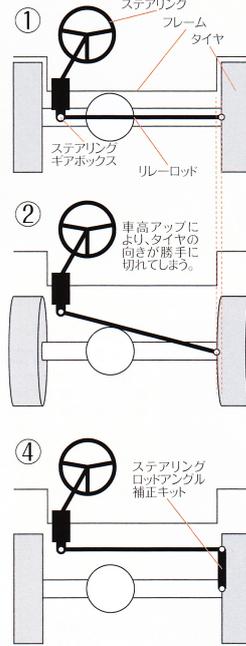
③バンプストロークコントロールブロック

フロントサスの縮みストロークを40mm規制するアルミ製ブロック。コイルとブロックの干渉を防ぐよう、テーパー処理されている点の特徴。フロント用とリア用あり(フロント補正セットに含まれるのはフロント用のみ)。

フロント用 ¥8,000/2個set (税込¥8,400)

リア用 ¥8,000/2個set (税込¥8,400)

ステアリング補正がなぜ必要なのか?



ノーマルの場合、ステアリング操作をタイヤに伝えるリレーロッドは、図①のとおり地面と平行になっているので、ステアリングに極端なクセは出ない。

しかし、車高アップに伴いフレームとサスペンションの距離が離れると、図②のようにリレー

ロッドに角度が付いたり、図③のように直進を保つためステアリングが切れた状態になる。さらに、走行中に路面の

ギャップを拾うたびに図①、図②、図③をランダムに繰り返すので、操作性が非常に悪くなる。

そこで、図④のようにサスペンション側のリレーロッド取付位置を高くすることでリレーロッドを地面と平行にし、ステアリング操作のクセをなくすることが重要といえる。



フロント用強化ラテラルロッド

JB23用純正リアラテラルロッドをベースに、内部に金属製スリーブを打ち込むことで強化を図った、極めて曲がりにくいラテラルロッド。フロント用のみの設定。RA-NO'S製フロントラテラルアップブラケットにも対応。黒のみの設定。

JB23-33-43用 ¥24,000 (税込¥25,200)



調整式ラテラルロッド(ノーマル加工品)

車高変化に伴い、横スレを起こしてしまうサスペンションを補正するパーツ。ススキ純正パーツ加工品。色を青と黒から選択可。JB23-33-43用。

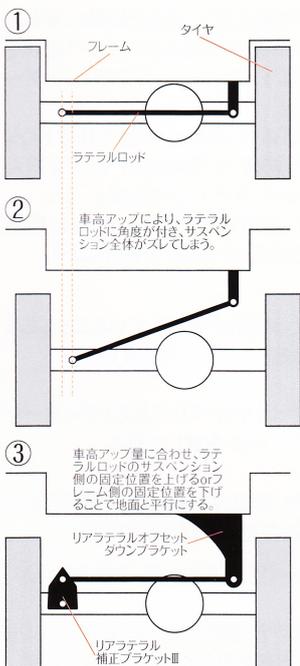
フロント用 ¥19,500/本 (税込¥20,475)
リア用 ¥20,000/本 (税込¥21,000)



フロント補正専用調整式ラテ (RA-NO'S製) RA-NO'S製フロントラテラルアップブラケットに合わせて製作された、ノーマル比40mmショートの前ラテラルロッド。純正加工品。

JB23-33-43用 ¥19,500 (税込¥20,475)

ラテラルロッドの補正について



ノーマルの場合、サスペンションの横方向の位置決めをするためのラテラルロッドは、図①のとおり地面と平行になっている。しかし、車高アップに伴いフレームとサスペンションの距離が離れると、図②のようにラテラルロッドに角度が付く、サスペンションが横方向にズレてしまう。

このズレのみを修正するのであればラテラルロッドを長い物(調整式ラテラルロッド)に交換すれば取まるが、それだけでは根本的な解決にはならない。走行中に路面のギャップを拾うたびに図①と図②の状態を頻繁に繰り返すので、車体が斜めに振れるような挙動が生まれるからだ。

そこで、図③のようにラテラルロッド取付位置を変更し、地面と平行に仕上げることで、車体が斜めに振れる挙動を消すことが可能になる。それがラテラルロッドの正しい補正だ。



リアラテラルオフセットダウンブラケット

リアのフレーム側ラテラルロッド取付位置を、36mmダウン&40mmオフセットさせるブラケット。リアラテラル補正ブラケットⅢとの組合せで、3インチ(約75mm)アップ時の補正がノーマル時に近いラテラルロッド角度になる。装着時は穴あけ加工が必要。スチール製黒メッキ仕上げ。

JB23-33-43用 ¥13,000 (税込¥13,650)



リアラテラル補正ブラケットⅢ

リアホーシングのラテラルロッド取付位置を、40mm上方に補正することで、ノーマル時に近いラテラルロッド角度にする。製造コスト低減により低価格を実現。強度計算書付属。スチール製黒メッキ仕上げ。

JB23-33-43用 ¥5,800 (税込¥6,090)

JB23・33・43 SUSPENSION

JB23・33・43用サスペンション



**バウンドレイト
ブースター フロント**
大容量のパンブラバーに変更し、さらに縮みストローク時に非装着車よりも早いタイミングでパンプタッチさせることで、フルパンプ直前からバネレートを高めたような効果が狙える。パンブラバーは純正リアを流用。

JB23・33・43用
¥9,000/左右set
(税込¥9,450)



**バウンドレイト
ブースター リア**
縮みストローク時に非装着車よりも早いタイミングでパンプタッチさせることで、フルパンプ直前からバネレートを高めたような効果が狙える。パンブラバーはJA11系のフロント用を使用。JB23・33・43用。

8の字パンプなし
¥9,000/左右set
(税込¥9,450)
8の字パンプ付き
¥14,000/左右set
(税込¥14,700)



**フロント用大容量
パンブラバー**
(ショウワガレージ製)
純正と比較し大幅に容量がアップするパンブラバー。純正より約65mmロング。装着する車両の車高アップ量に合わせ、全長をカットして調整する事が可能。ボルトオン装着可。

JB23・33・43用
¥4,190円/個
(税込¥4,400)



BFスティフナー (RA-NO'S製)
車体中央部4箇所ボディマウントとフレーム側のアームピボット部を繋ぐことで、ボディ剛性を程よく高めるアイテム。3mm厚のステンレス製。フレーム取付タイプのサイドシルガード装着車への取付不可。

JB23・33・43用 ¥14,000/set (税込¥14,700)



ABS配線延長ステー
3インチアップ時、必ず突っ張ってしまうABSの配線に、ゆとりを持たせるための延長ステー。ソルブ3インチアップコイル、LOBコイル及びソルブスポーツコイルに付属。

JB23・33・43用 ¥380/個 (税込¥399)



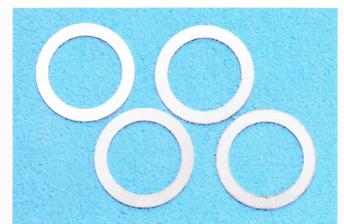
**ジャダーストップ
フルキット**
(工藤自動車製)
現行型ジムニーの持病ともいえるステアリングジャダー(ハンドルの激しいブレ)を解消するための、ジャダーストップシム、ジャダーストップナット、ナックルリング&シールの3アイテムが入った画期的なキット。ノーマル車〜ハイリフト車まですべて対応。

JB23・33・43用
¥12,000 (税込¥12,600)



ジャダーストップナット (工藤自動車製)
タイロッドエンド部の締め付けを、純正ナット以上にきつく締めることで、ステアリングジャダーを防止するナット。4個セット。

JB23・33・43用 ¥3,200 (税込¥3,360)



ジャダーストップシム (工藤自動車製)
キングピンベアリングに、プレロード(初期荷重)を掛ける際に使用するシム。ステアリングジャダー発生時の対策品。厚さ0.5mm。4枚セット。

JB23・33・43用 ¥2,000 (税込¥2,100)

ステアリングジャダーの点検方法と簡単な対処法

走行中に突然ステアリングがガタガタと震えだし、それと同時に車体も激しく振られ、停止するまで減速しないと振動が止まらない、という症状をステアリングジャダーやシミと言うが(以下:ジャダー)、ここではジャダーの確認方法と簡単な対処法を紹介する。

ジャダーが発生する車両は、次に挙げる4つの条件が揃えば100%発生する。その条件は“70km/h以上の速度”で“路面のギャップを踏んだ”と同時に“フットブレーキを踏みながら”ステアリングも切る”こと。

不幸にもジャダーに見舞われた場合、高確率でプロショップのお世話になるが、その前に出来る簡単な対処法も存在するので紹介しよう。

●**タイヤ空気圧を1.4~1.6Kにしてみる**
大径LTタイヤだからといって2.5Kを超える空気を充填していることもあるが、高い空気圧が原因でジャダーを引き起こしている事も多い。

●**タイヤローテーション**
偏摩耗は特にフロントで起きやすい。段ベリや片ベリがあるとジャダーを生むケースが多々あるので、前後ローテーションを試してみる。

●**ステアリングギアボックスの調整**
これは中級以上のテクニックが必要だが、仕組みや構造が理解できる人なら、ステアリングギアボックスの中立付近の遊びを詰めるのも手。

上記の作業をすることでジャダーが必ず止まるというものではないが、試してソンをすることではない。

なお最後になるが、ジャダーのテスト及び作業時は安全に考慮し、あくまでも自己責任で行なおう。弊社は一切の責任を負わないのであしからず。