TEZZO suspension system

□全長式AJD-Ixy（車高調キット）“グランドツーリング”

□LINE UP
Alfaromeo ジュリエッタ 320,000円

18インチ以上の大径タイヤ装着用のセッティング

18インチ以上の超扁平タイヤ装着車のセッティングは、従来の15～16～17インチ装着車とは違えるべきである。
具体的には、国産メーカーの多くは実用車（14～17の扁平率の高い＝たわみのあるタイヤ装着）においてはダンパーの初期の動き出しのところにプリロード（負荷）をかける工夫をしてふわふわ感を取るセッティングを行っている。
これは一定の効果を上げていた。TEZZOがリリースする全調式AJDもその方法論は異なるが、その点においては同じ考え方を採る。
しかしそれと同じ手法を大径タイヤのセッティングに行うと、サスの初期の動き出しの領域でゴツゴツしてしまう。チューンの方法を違えるべきである。
Ixyのセッティングは、ダンパーの初期の動き出しの所でプリロードを掛けずしなやかに動かす工夫をしている。そして途中から減垂力を強く持ち上げて高速操縦安定性を向上させる。それにより乗り心地と操縦安定性の二律背反の高いバランスを狙っている。

Ixyセッティングの特徴＝“とろピシ”

○低速域では純正よりも“とろーっ”とした路面の当たりが柔らかい感触
○高速域では純正よりもはるかに“ぴしっ”とさせて、高速操縦安定性及びコーナリング性能を大幅向上。
高性能モノチューブ（単筒）式ダンパー採用、減衰力25段調整。路面からの反応が素早く、スポーツ走行に有利。
反応が良いため、整地路面では操縦安定性が高く乗り心地も良い。不整地や凸凹路面でをゆっくり走ったときは、レスポンスが良い故、一つ一つの凸凹を拾ってしまうデメリットもあり。

□仕　様
・全長調整式車高調整システム　高圧ガス（N2）封入式　・フロント：単筒式正立　リア：単筒式倒立
・ピストン径：フロントφ40、リアφ36　・シリンダー材質：スチール（STKM材）　・ダンパーフルード：FUCHS（フックス）社製ダンパーフルード
・表面処理：ニカシルメッキシリンダー（シルバー）、カチオン電着塗装ブラケット（黒）、有色アルマイトアルミ部品（赤）など

□全長式AJD（車高調キット）“グランドツーリング”

□LINE UP
Alfaromeo GT 3.2L V6 260,000円
Alfarome 156（2.5L/GTA） 260,000円
Alfaromeo 147GTA 260,000円
Alfaromeo 147 2.0 240,000円
Alfaromeo 156 2.0L 240,000円
Alfaromeo GT 2.0 240,00円

開発意図＝ストリートにも適した車高調を生み出す

全調式である必然性：車高調のなかでも全長調整式を採用した理由は、別タンク式に比べて構成部品が少なくリーズナブルなことが挙げられる。
さらに車高を調整する際、プリロードによるスプリングレートの変化を抑えることができるため、車高調取り扱いの経験の浅いディーラーであっても扱い易い。装着技術の差に性能が左右されにくいメリットがある。

しなやかだけどふわふわしない、スッキリ足

減衰力を発生させるうえでキモとなるシムのセッティングには開発の多くの時間を割いた。
全調式AJDでは、薄いシムを多用することでしなやかな動きを作り出す。その上で「ピストンが動き出す初期のフワリとした挙動」は、リングシムの採用でシムの動きにプリロードを与えて抑制させて、「しなやかだけどふわふわしない、スッキリ足」を実現した。

□仕　様
・全長調整式車高調　高圧ガス（N2）封入式　・フロント：単筒式正立　　リア：単筒式倒立
・ピストン径・・・フロント：φ40 リア：φ36（純正のダンパーのピストン径は、φ25?φ30程度）・シリンダー材質 ・・・鉄（STKM材）
・ダンパーフルード・・・FUCHS（フックス）社製ダンパーフルード　・表面処理・・・ シリンダー：ニッケルメッキ（シルバー）　・ブラケット：カチオン電着塗装（黒）
・アルミ部品：有色アルマイト（赤）

□全長式AJD-mtf（車高調キット）“グランドツーリング”

□LINE UP
ABARTH500 240,000円
ABARTH500C 242,000円
Fiat500 240,000円
Fiat500C 242,000円

グランドツーリング

当初、前後ともモノチューブで試作を進め、装着テストを行いましたが、
ABARTH500の足回りの特性上、リア側は、モノチューブでは期待した乗り心地性能が出せないことが判明し、改作を進め、スポーツライクに仕上げました。
フロントは全長調整式のショックを採用、リアをノーマルショック＆ローダウンスプリングの組み合わせで設定し、重量のあるフロントの収束性をダンパーで上げつつ、軽量なリアはしっとりとした乗り心地で、リアスプリングに装着されたTEZZOオリジナルのライズアップラバライザー効果により、「コツコツ感」も低減しました。
街中での乗り心地を重視した使用。
また、フロントは全長調整式により、微妙なアジャストによる前下りルックも可能となっています。
車高を下げたいが、乗り心地は犠牲にしたくないという方などはオススメ！

□ローダウン＆ライズアップ・サスキット

□LINE UP
Ver.II Fiat500 ALL 44,000円
Ver.C Fiat500C ALL 46,000円

ローダウンサスのネガな部分を減らした

①車高を細かく調整することが難しいこと。②TEZZOが求める乗り心地性能の確保が難しいこと。
専用設計。そして車重によりますが、車高を10?15mm変更できるライズアップ装置を同梱することで、車高を調整することを可能とします。
さらにライズアップ装置をラバー製とすることで、バネが動く前に路面からのコツコツした微振動の吸収ができることもメリットです。
またバネの経年変化による車高変動にもライズアップ装置の脱着である程度対応できることもメリットと言えるでしょう。
あくまでもローダウンサスの性能における限界の範囲内ですが、これまでのネガが減少してローダウンフォルムが実現できた背景には、ライズアップ装置とスプリングを何セットも試作し、トライ＆エラーを繰り返すことによってゴムの特性とバネレートの最適化を見出せたTEZZOだからこその集大成です。

2013.12 catalog

●価格は全て税別価格です。●製品向上の予告なく仕様及び価格を変更する場合があります。

TEZZO KEEP CHALLENGING FOR LIFE 株式会社 TEZZO 〒224-0006 神奈川県横浜市都筑区荏田東2-9-1 TEL 045-948-5538 FAX 045-948-5536