



## CUSCO SPORT 系列

### 新上市！ **衰减力 2WAY 调整** 车高调整式避震器

采用单筒式避震器芯的「CUSCO SPORT」系列--新上市『衰减力 2WAY 调整式 车高调整式避震器』。采用新开发衰减力 2WAY 调整结构「T.N.S (Twin Needle System)」，使用 2 个针孔阀门独立调整伸侧与压侧的衰减力。



#### 【衰减力2WAY调整】

- ◆ 新开发『T.N.S (Twin Needle System)』构造、实现压侧与伸侧的衰减力完全独立调整。通过伸压侧的独立通路可进行伸侧 24 段×压侧 24 段、共 576 段的自由调整。根据各种路面情况以及轮胎状态（轮胎温度，磨损等）进行更加精密的避震器设定。
- ◆ 设定衰减力调整旋转钮（正立式为上侧，倒立式为下侧），无需特殊工具简单调整衰减力（伸侧=蓝色旋转钮，压侧=红色旋转钮）。
- ◆ 使用伸，压低速侧的衰减力控制副阀门，在微低速领域抑制衰减力低下。在全速度领域中实现灵敏的车身响应以及提高牵引力。
- ◆ 对应多彩的路面状况以及使用的轮胎，易变的气温以及轮胎状态，可进行精密的调整。修正进弯，过弯，出弯时的转向不足以及转向过度现象。
- ◆ 即使赛事规则规定禁止使用外加容樽避震器的赛事中也可以简单进行 2WAY 衰减力调整。



采用大容量「单筒式避震器芯」从市街到专业赛道提高全方位驾驶性能的旗舰版避震器。

采用新开发『T.N.S (Twin Needle System)』构造，伸・压侧衰减力 24 段独立调整可实现专业精密的衰减力调整。

不含税价格：¥258,000 日元～

- 单筒式避震器芯
- 衰减力 24 段调整×2WAY（伸侧 24 段、压侧 24 段）  
新开发『T.N.S (Twin Needle System)』构造  
伸侧、压侧衰减力完全独立调整
- 采用新开发 CUSCO SPORT「Blue spring」
- 车高全长调整式
- 前部支柱性避震器车型设定、外倾角调整式  
金属波子塔顶。其他避震器车型设定外倾角固定式，强化橡胶塔顶。
- 倒立式避震器芯  
※只限前部支柱性避震器
- 可适用于高抓地力子午线轮胎

#### 【CUSCO SPORT TN\_S 开发理念】

- ◆ 在 SPORT R 的设计思想・规格的基础上，以更多的市街驾驶用户为对象专门设定衰减力，弹簧系数，避震器冲程。
- ◆ 专门为使用高抓地力子午线轮胎进行运动性驾驶的用户们设定。伸侧 24 段，压侧 24 段的衰减力独立调整可精密的设定修正进弯，过弯，出弯时的转向不足以及转向过度现象。
- ◆ 为市街驾驶的用户提供静音性和舒适性，后部塔顶采用强化橡胶塔顶。（横臂式悬挂车辆前后均为强化橡胶塔顶）
- ◆ 使用大口径活塞即使受到外部强大受力也可以稳定的产生衰减力。

#### 推荐给一下用户！

- 寻找专业竞技规格避震器的顾客。
- 使用高抓地力子午线轮胎进行运动型驾驶的顾客。  
(S 轮胎为主的顾客推荐 SPORT R、SPORT TN\_R、SPORT X)
- 市街驾驶，通勤驾驶时追求舒适性的顾客。
- 根据自己的驾驶风格以及驾驶习惯进行精密设定调整的顾客。



**T.N.S (Twin Needle System)』构造  
伸，压低速侧衰减力 2WAY 独立调整  
实现更加精密调整的竞技专业版避震器**

不含税价格：¥288,000 日元～

- 单筒式避震器芯
- 衰减力 24 段调整×2WAY（伸侧 24 段、压侧 24 段）  
新开发『T.N.S (Twin Needle System)』构造  
伸侧、压侧衰减力完全独立调整
- 采用新开发 CUSCO SPORT「Blue spring」
- 车高全长调整式
- 前部支柱性避震器车型设定、外倾角调整式  
金属波子塔顶。其他避震器车型设定外倾角固定式，强化橡胶塔顶。
- 倒立式避震器芯  
※只限前部支柱性避震器
- 适用于 S 轮胎

**【CUSCO SPORT TN\_R 开发理念】**

- ◆ 使用 S 轮胎以及高性能竞技轮胎提高圈速的精密设定。
- ◆ 适用于正规竞技赛事，以及各种 Time Attack。伸侧 24 段，压侧 24 段的衰减力独立调整可精密的设定修正进弯，过弯，出弯时的转向不足以及转向过度现象。
- ◆ 根据各种赛道以及驾驶路段，车辆状况进行专门设定（根据设定内容会产生追加费用）
- ◆ 适用于高性能，高弹簧系数弹簧的衰减力设定。  
※追求舒适性和静音性的顾客推荐 SPORT S 以及 STREET 系列。

**推荐给一下用户！**

- 寻求正规竞技式避震器的顾客。
- 提高赛事成绩（圈速）的顾客。
- 竞技赛事、Time Attack、等参加专业竞技赛事的顾客。
- 重视运动性驾驶的顾客。
- 根据自己的驾驶风格以及驾驶习惯进行精密设定调整的顾客。
- 即使赛事规则规定禁止使用外加容樽避震器的赛事中也可以简单进行 2WAY 衰减力调整

## 【共通仕様】

### ●单筒式避震器芯

采用大口径活塞，改善阀门设计，对路面的细微变化也可以提供最佳衰减力设定。单筒式构造具有优异的散热性，使避震器发挥跟费稳定的衰减力特性。

### ●采用新开发 CUSCO SPORT「Blue spring」

采用 SWOSC-KV 高张力素材，双重喷丸加工处理。大幅度提高了弹簧的强度以及耐久性，具有不易变形，稳定的弹簧的特性。

### ●全长调整式车高调整机构

采用即使降低车身也不会影响避震器冲程的全长调整式车高调整机构。可单独调整弹簧预压与车身高度，无需牺牲冲程进行精密调整。

### ●避震器塔顶样式

根据车型以及原厂悬挂特性，设定外倾角调整式金属波子塔顶，外倾角固定式金属波子塔顶，强化橡胶塔顶，不附塔顶样式等，同时也可以选项另购 CC 塔顶（一部分车型除外）

### ●倒立式避震器芯

有效的减轻弹簧一下部分的重量，高刚性底座以及优异的散热性能可稳定的帮助避震器发挥最佳的性能。

### ●CUSCO SPORT TN\_S 适用于高抓地力子午线轮胎、CUSCO SPORT TN\_R 适用于 S 轮胎

### ●订购时可以指定变更弹簧 K 数（一部分车型除外）

### ●MADE IN JAPAN。

### ●防锈外涂层加工、通过 500 小时盐水喷雾试验

### ●返厂维修、衰减力・冲程变更（收费）

## 【新开发 CUSCO SPORT『Blue spring』】



### 即使突然受到外力也不容易跳动！

CUSCO Blue Spring 采用恰当的弹簧卷数，实现根据弹簧伸缩时稳定的发挥弹簧系数的特性。

突然受到外力时也会柔和的吸收外力，使弹簧跳动抑制到最小限制，

稳定的保持弹簧系数。驾驶者也可以安心的在限界领域进行驾驶操作。

采用双重喷丸加工处理提高弹簧本体强度，使弹簧具有小口径，轻量化。

有效地确保了弹簧冲程。

### 高强度・高耐久性

采用 SWOSC-KV 高张力素材，双重喷丸加工处理。

大幅度提高了弹簧的强度以及耐久性

具有不易变形，稳定的弹簧系数的特性

进行多次校正工序，是弹簧的耐久性大幅度上升不易变形。

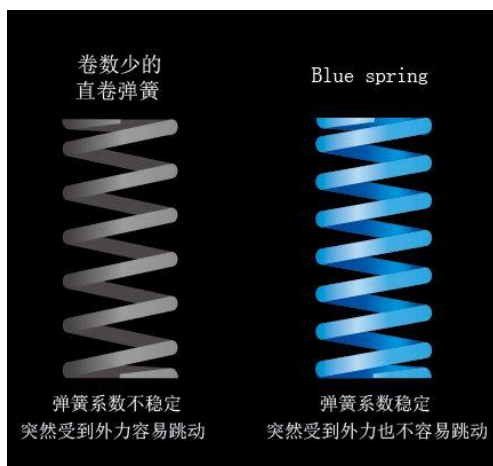
即使在场地赛以及拉力赛事等残酷的条件下也可以发挥稳定的性能。

采用冷成型技术，降低弹簧初期排斥，大幅度提高冲击吸收性能。

### 大幅度减低公差偏差

重新设计开发弹簧，使弹簧初期压缩开始产生稳定的弹簧系数。

大幅度减低弹簧系数的公差，是左右弹簧产生均。





## 【CC 金属波子塔顶】

独自研发新构造（以取得专利）倾角（Camber，Caster）调整式金属波子塔顶



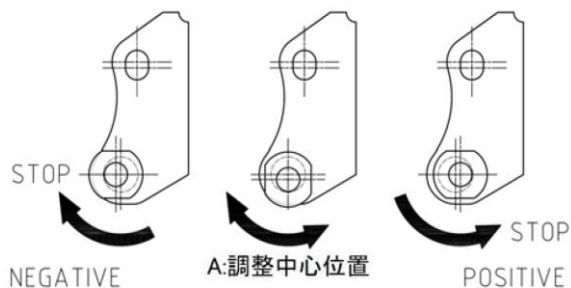
与以往的外倾角调整式金属不同，CC 金属波子塔顶可以独立调整外倾角（Camber），后倾角（Caster）。提供更广的调整范围。避震器无需卸下，可以在避震器安装好的情况下直接进行倾角调整。

- 避震器选项追加价格：避震器本体价格+¥20,000 日元

## 【外倾角调整式避震器底座（只限支柱型避震器前部）】



在支柱型避震器车辆前部转向节支架部分设定外倾角调整功能。即使无法使用外倾角调整式避震器塔顶的车辆也可以简单调整。可以使用外倾角调整式避震器塔顶的车辆也有设定底座部分的外倾角调整功能。（根据车辆使用原厂外倾角调整螺丝。）



## 【衰减力调整旋转钮】

- ◆ 设定衰减力调整旋转钮（正立式为上侧，倒立式为下侧），无需特殊工具简单调整衰减力（伸侧=蓝色旋转钮，压侧=红色旋转钮）。

