

CUSCO SPORT

注入CUSCO MOTOR SPORT 经验的最高峰样式-登场!!

单筒式 避震器芯

衰减力24段调整

★标准装备新开发高兴能弹簧★



山路 ~ 赛道
Winding ~ Circuit

从市街驾驶到山路&赛道驾驶
采用「单筒式避震器芯」的SPORT MODEL 避震器

- ★充分的考虑到市街驾驶的静音性，固定样式的塔顶
采用静音性优越的强化橡胶塔顶。
- ★设置简单适用于市街驾驶到赛道适合各种驾驶环境的竞技型避震器



赛道 ~ 竞技
Circuit ~ Competition

可进行精密的避震器设定
专门针对赛道驾驶而设计的 FULL LSPEC MODEL 避震器

- ★前后标准装备金属波子塔顶。
提高车辆控制性实现最佳的车身响应。
- ★根据每款车型进行专门测试设定，
专门对赛道驾驶而开发设计的高性能竞技性避震器。



赛道 ~ 竞技
Circuit ~ Competition

- 使用S轮胎争夺1/1000秒！
外置追加容槽样式的COMPETITION SPEC MODEL。
- ★根据车手的驾驶风格，可进行专业・精密设定的
3WAY×24段衰减力调整外置追加容槽结构。
 - ★外置追加容槽大幅度提高了避震器本体容量，
获得最理想的避震工作状态，让避震调教更为细腻精准。



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，
有效地确保了弹簧行程。

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。
即使在场外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，是左右弹簧产生均一的系数，
实现更加精密的车辆设定。

●设定Blue Spring单品。（可单独进行订购弹簧）

※一部分车型的非直卷弹簧以及一部分特殊系数弹簧会使用一般弹簧。（黑色弹簧）



CUSCO SPORT系列避震器共同特点



●塔顶样式

支柱型避震器车辆前部采用外倾角调整式金属波子塔顶。
其他车辆采用外倾角调整固定式金属波子塔顶（SPORT S
为强化橡胶塔顶）。小型车辆可选搭配固定式金属塔顶。
※一部分车辆为不附塔顶样式



●塔顶设定



CCP07A型マウント

- 订购时可指定变更各种设定（一部分为收费）
- 订购时可指定变更弹簧系数（一部分车型除外）
- 防锈外层加工。通过500小时盐雾试验
- 可返厂大修（可变更衰减力・冲程）（收费）
- MADE IN JAPAN (完全接单制作)



●衰减力24段调整

超精密针孔阀门24段衰减力调整结构（倒立式避震器为底部调整）
外置追加容槽样式的COMPETITION SPEC MODEL。X 压缩高速・
低速以及伸侧均可独立进行调整衰减力。

- 倾角（Camber caster）调整是金属波子塔顶（选项商品）
一部分车型可以选项购买（避震器套件价格・¥20000日元）
可精密调整车辆外倾角（Camber）和内倾角（Caster）
根据车辆特性实现最佳的直线以及过弯性能。
※可单独订购CC金属波子塔顶（以申请专利）



●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，使避震器发挥稳定的
衰减力特性。

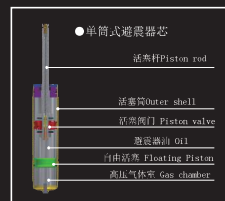


●全长调整式车高调整

采用即使降低车身也不会影响避震器行程的「全长
调整式车高调整机构」。可单独调整弹簧压力与车
身高，无需牺牲行程进行精密的避震器设定。

●倒立式避震器芯

有效的减轻弹簧以下部分的重量，高刚性底座以及优秀
的散热性能可稳定的帮助避震器发挥最佳性能。



- 订购时可指定变更各种设定（一部分为收费）
- 订购时可指定变更弹簧系数（一部分车型除外）
- 防锈外层加工。通过500小时盐雾试验
- 可返厂大修（可变更衰减力・冲程）（收费）
- MADE IN JAPAN (完全接单制作)