

誤った取り付けをされたり

組み合わせている部品の状況や

各アームの長さの調整しだいで

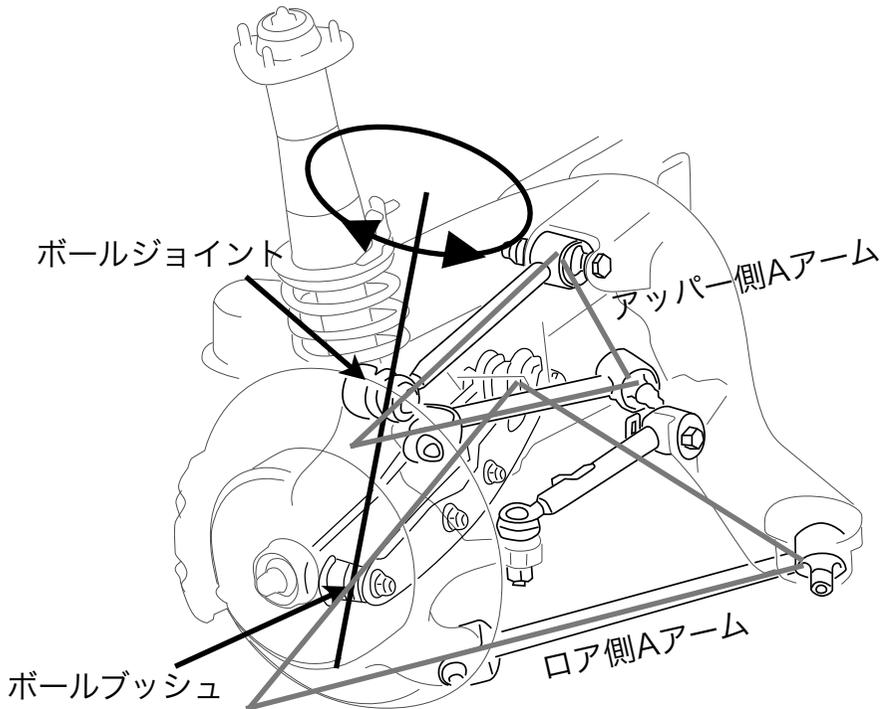
構成部品や車両に不具合を生ずる場合があります。

重大事故につながる場合もありますので

御一読お願いいたします。

マルチリンクリアサスペンションについて

解説 ※簡素化して解説しています



5本アーム構成のマルチリンクサスペンションですがロア側Aアームとアッパー側Aアームとトーコントロールロッドのダブルウィッシュボーンの派生タイプです。

リアロアアームとリアアッパーアームNo.2のナックル側は標準でボールジョイントになっています。

本来のナックルの回転軸はアッパー/ロアのアームの延長された交点になるはずですが他のナックル側のピボットはトーコントロールロッドを除いてゴムブッシュが採用されていますのでボールジョイントとボールブッシュを軸にナックルのトー方向の運動は行われます。

アッパーアームNo.1の調整が不適切な場合サスペンションのストロークやナックルのトー方向の運動を阻害する動作をする場合があります。ゴムブッシュの変形によりサスペンションは動作しますがトーコントロールロッドをはじめ各サスペンションアームには大きな力が作用し続ける事になります。

弊社推奨の調整方法

※弊社のアームの名称で記載しており、弊社のアームを装着している事を前提で解説しています。

1.リアテンションロッドを調整します。

左右の長さは揃えておきます
(リアロアアームとともにA型のロアアームを構成するイメージです)

2.リアアッパーアームNo.2でキャンバーを調整します。

リアアッパーアームNo.1のナックル側のボルトは抜いておきます。

3.トーロッドの偏芯カムを中間の位置に調整します。その後ターンバックル部を回してトーの調整をします。

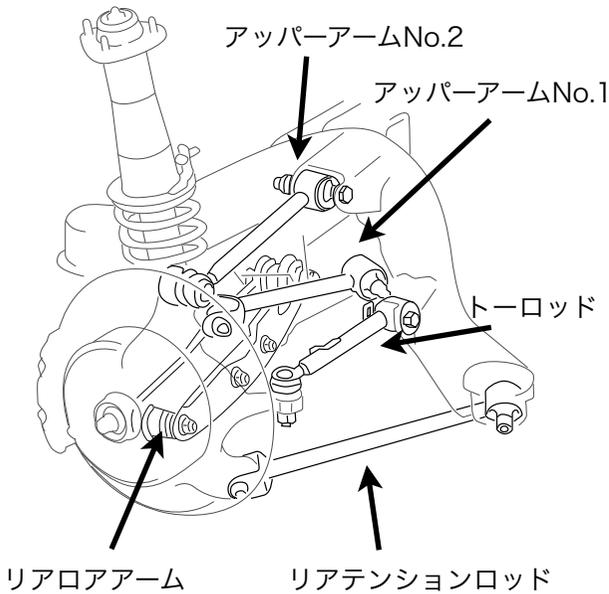
4.必要であればキャンバーの再調整を行います。キャンバーの再調整もリアアッパーアームNo.2で行います。

5.必要に応じて3-4の作業を行います。

6.ナックル側のブッシュにスムーズにボルトが装着できる長さまでリアアッパーアームNo.1を調整します。

7.ショックアブソーバー&コイルスプリングを取り外しサスペンションの可動範囲を動かしてみてもナックルがスムーズに動作するか確認する。

※スムーズに動作しない場合はトーロッドの偏芯カムを変更して3以降の作業を実施して下さい。



※作業の前に純正のゴムブッシュが装着されている箇所のボルトを緩めておいて下さい

※作業の前に装着しているサスペンションの可動範囲を測定しておいて下さい。

タイヤ&ホイール、ホイールスペーサーの御使用について



タイヤの適用リム幅以上のホイール選択、組み付けをし走行していた例です。

ビードが上がっているところと不十分なところが見受けられ使用初期にはタイヤのユニフォミティが不良であるための接地面の偏摩耗もあります。

必ずタイヤメーカー指定の適用リム幅のホイールを選択して下さい。



ホイールスペーサーをお使いになりますとナックルのト一方向回転軸（前項目参照）からタイヤ接地面の距離が大きくなります。

てこの原理でトーコントロールロッドには加減速をはじめ旋回時や段差の乗り越え時には純正に比べて大きな荷重がかかります。

適正なタイヤ幅/リム幅を選んでいただきますようお願いいたします。

※ホイールオフセットでも全く同じ状況になりますのでホイールサイズとオフセットの選定は充分ご注意ください。

