

すでにアメリカ本国ではリリースされているRS5000X。日本ではJKラングラーをはじめ、TJ、XJチェロキーなどのJeep各車を先行発売。その後ランドクルーザーやジムニーなどの各車にも展開予定だ。ただし対応車は、ノーマル車高車を推奨。これはRS5000Xは固定式のため、ノーマルコイルと合わせたセッティングがベストであるから。リフトアップへの対応は車両毎に現在開発中とのこと。価格は10,000円(1本・棒タイプ・税別)。

RANCHO

ランチョ RS5000X

TENNECO テネコジャパン

TEL 045-285-5221 <http://www.tenneco.co.jp>

① 最大の特徴はピストン側に採用された伸び側・縮み側の各バルブ構造。米国特許取得済みの偏心ディスクを各側に組み込み、初期の減衰コントロールを可能にしつつ、急な入力に対して素早くオイルを逃がす。この特性によりオンロードの操縦安定性、オフロードの衝撃吸収性を、ハイレベルで両立。

② ベースバルブ側にも、チューンドコンプレッションコントロールという最先端技術を投入。これにより車両ごとのきめ細かいセッティングを施せるようになった。※写真はカットモデル

③ ボディ径を従来のRS5000より拡大。57.1φのツインチューブ・低圧ガス式として、高い放熱性と耐久性を実現することで、常に安定した減衰力を発揮できるようになった。

特許取得
偏心シム

フロント、リアとも伸び側は低速域から中速域まで純正や従来のRS5000より高い減衰を立ち上げる。ただしフロント側の高速域では従来品より低めなので、硬さを感じずに済む。縮み側は、純正品とほぼ同じ特性を見せているが、ピストン側に採用した偏心バルブの効果だろうか？ 純正品よりも節度のある減衰力を発生しているようだ。

インプレッション

しっかり感があるのにしなやかな足回り
段差乗り越えの衝撃もマイルドに吸収

JKラングラー特有の柔らかさはなくなっているものの、段差乗り越え時の衝撃はマイルドに吸収してくれます。取まりも良くなっていますね。タウンスピードで走っていると、若干、リヤに硬さのようなものも感じますが、スピードを上げていくと乗り心地が良くなってきます。あとは荷物や乗人数乗車時の感触も悪くありません。純正は非常に乗り味が柔らかく、常にバンブタッチしている印象がありますが、RS5000Xではそれが払拭されていると感じました。可変式のRS9000XLといえば、タイヤを6番にセットしたくらいの乗り味でしょうか？ 補修的にショックアブソーバをお求めになれるユーザーにもオススメです。ただし、ガスで伸びてしまうため、取り付けには若干、手間がかかるかもしれません。



オフロードセンター
斉木 崇
Takashi Saiki さん

日本の四駆業界で二番目に長い歴史を持つショップ「オフロードセンター」のスタッフ。Jeepやサスペンションへの造詣が深く、テネコジャパンのショックアブソーバの性能を見極めるマスターの1人でもある。

取材協力 ● オフロードセンター TEL 042-361-9630 <http://www.offroad.co.jp>

TEXT ● 高坂義信
PHOTO ● 浅井岳男

低圧ガス封入式への変更や容量の増加
バルブには先進テクノロジーを採用

日本の4WD&SUVユーザーにも馴染みのUS発ショックアブソーバ「RANCHO(ランチョ)」。そのスタートは1955年まで遡るが、現在は減衰力固定式の「RS5000」、そして減衰力9段階可変式の「RS9000X」を主力にベストセラー・ショックの座を築き上げている。そんなランチョの製造元「テネコジャパン」から、RS5000のモデルチェンジのニュースが届いた。ちなみにRS5000の登場は1985年。それ以来、初の

モデルチェンジとなり、今回、製品名も「RS5000X」と改められている。5000から5000Xへ、主な変更点はまずオイル式(セルラーガス式)から低圧ガス封入式になったこと。またショックの太さも55・4φから57・1φへ。つまりそれだけショック容量も増加、放熱性や耐久性も向上している。さらにピストン側のバルブの伸び側・縮み側に偏心ディスク(特許取得)を装着。一方、ベース側のバルブにも最先端技術を採用し

た、「クロスチューンドテクノロジー」を搭載。車種ごとに減衰力をチューニングすることによって、オンロードでの操縦安定性とオフロードでの衝撃吸収性という相反する性能を、今まで以上の高いレベルで両立させることになった。ならば、その実性能はいかになった？ さっそくRS5000Xが装着されたJeepラングラー・アンリミテッドに乗り込んでみよう。

「クロスチューンドテクノロジー」の手応えだ。ノーマルは縮み側の減衰力が柔らかく、時折フラフラとした挙動となるが、RS5000X装着車にはそれがない。コーナーリングも節度のあるハンドリング、と言った方がいいだろう。変にフロントが沈み込むような印象が払拭され、気持ち良く走ることもできる。かといって、乗り心地が硬く感じるかというと、急激に減衰力が立ち上がる特性もなく、

のは、しっかりとしたステアリングの手応えだ。ノーマルは縮み側の減衰力が柔らかく、時折フラフラとした挙動となるが、RS5000X装着車にはそれがない。コーナーリングも節度のあるハンドリング、と言った方がいいだろう。変にフロントが沈み込むような印象が払拭され、気持ち良く走ることもできる。かといって、乗り心地が硬く感じるかというと、急激に減衰力が立ち上がる特性もなく、

カスタム・ショックアブソーバーを試す！
**SHOCK!
SHOCK!
SHOCK!!!**

1985年以來のモデルチェンジ! ランチョの新スタンダード・ショック

オフロード4WDユーザーには馴染みのアブソーバブランド「ランチョ」。世界ナンバーワンのショックブランド「モンロー」ほか、「ウォーカー」エキゾーストなど数々のブランドを持つサプライヤー。またカーメーカーへのOEMも扱っている。今回紹介しているショックアブソーバ「RANCHO RS5000X」は、USではリリース済みだが、日本には初導入のモデルだ。

1955年に端を発するUS発のオフロードNo.1サスペンションブランドである「RANCHO(ランチョ)」。日本でも可変式のRS9000シリーズなどで名を轟かせているが、登場以来支持されてきたRS5000シリーズがついにモデルチェンジ! 今後ランチョ・ショックの新定番となる技術投入した「RS5000X」をどこよりも早い本誌独占インプレッションで試す!