



TTXの見果てぬ夢。

ショックアブソーバーにとって“キャビテーション”は悪夢そのものです。

オイルに泡立ちが現れると、液体の流動抵抗によって発生させる減衰力は、壊滅的な影響を受けます。

封入ガス圧を高めたり、リザーバーの大容量化でこの問題を減少させることはできますが、

根源的な解決にはなりません。

この泡立ちを防ぐために、オーリンズが用意した回答が

“ツイン・チューブ・クロスフロー”略して“TTX”。

ピストンに押し出されたオイルは、シリンダーヘッドを経由して

チューブ間を流れ、ピストン裏側へ戻ってきます。

構造的に内部に乱流が発生しないため、圧力バランスは適正に保たれ、

キャビテーションを発生させません。

防キャビテーション以外にも、伸・縮完全に独立した減衰調整や

調整レンジの拡大・正確さなど、

様々な好結果をショックアブソーバーにもたらしました。

スムーズなオイルフローを実現したTTXテクノロジーは、

近來まれにみる、ショックアブソーバーのブレイクスルーです。

最高峰のコンペティションシーンから実戦投入を開始し、

現在ではTTXの向かうところにライバルはいません。

「勝利のあるところ、TTXあり」といっても、決して過言ではなく

オーリンズの独創が、世界のトップコンペティターにより実証されています。



TTX GP REAR SHOCK

GP (グランプリ) と名付けられた“TTX”のハイエンドモデル。
最上級を合い言葉に、より高い目標を掲げアップデートを重ねています。

- TTXテクノロジー
- よりワイドに、さらに正確さを増したワークス直系リバウンド・コンプレッションアジャスター。
- ロードインフォメーションを正確にライダーに伝える、新開発ソリッド・メインピストン。
- ライダーの感性にマッチした、より進化したフロー制御を行う新ニードルバルブ。
- モデルにより3形式の中から選択された、スプリングプリロード調整機構搭載。
- 車高調整機能搭載。(一部車種を除く)

TTX TECHNOLOGY



Smart EC SYSTEM For KAWASAKI ZX-10R(2011-2015)

オーリンズの最新技術を結集した“TTX Mark II”をベースに、減衰調整機構を電子制御化した“セミアクティブ・サスペンション”。

ライダーはハンドルバーに装着されているパワーモードセレクト (Full, Midium, Low) を選ぶだけ。各センサーから発せられた信号を瞬時にSCU (サスペンション・コントロール・ユニット) が演算処理し、モードに合わせた指令をステッピングモーターに送ります。Lowモードはコンフォートな乗り心地に。Fullモードを選択するとトラクションとハンドリングを向上させたスポーティなセッティングを実現。シチュエーションに合わせた最適な減衰特性をショックアブソーバー自らが探求します。

TTX TECHNOLOGY



TTX RT REAR SHOCK

“RT”とは“Road&Track”を意味し、公道での使用からサーキットでのハードランまでをカバーする幅広い適応能力を搭載。オーリンズR&Dチームエンジニアにより施されたファインチューニングは、今後の指標となる新スタンダードセッティングです。

- TTXテクノロジー
- 幅広い減衰力調整範囲
- ダブルナット式スプリングプリロードアジャスター
- 車高調整機構搭載

TTX TECHNOLOGY