

Dobinsons MRR 共通取付・3WAY減衰セッティングガイド

車種別に分かれていた内容を1冊に統合した共通説明書です。

本書は、Dobinsons MRRシリーズの取付時に共通する注意事項、車種ごとの必要事項、3WAY減衰調整の考え方、症状別の調整方法、メーカー基準値をまとめたものです。車両仕様や装着部品によって必要な作業・寸法は異なります。該当する車種の項目を確認してください。

施工時の共通注意事項

施工は必ずプロショップへご依頼ください

サスペンションは重要保安部品を含む車両の走行性能に直結する部品です。取付、車高調整、アライメント、干渉確認などを含め、専門知識のあるプロショップで施工してください。

項目	内容
スプリング下部の塗装	一部に塗装欠けが見られる場合があります。製造工程上発生する場合があるため、施工時に必要に応じて防錆処理を行ってください。
サブタンク用メタルステッカー	付属する場合は、純正タンクのステッカーが破損した際などの交換用として使用してください。
取付後確認	ホース、サブタンク、バンド、ブラケット等がタイヤ・アーム・ボディ・配線等へ干渉していないことを確認してください。
減衰調整ダイヤル	終端まで到達した後は、それ以上強く回さないでください。無理な操作は破損の原因になります。

フロント車高調整の基準寸法 X

寸法Xは、スプリングシートからロア取付穴中心までの目安寸法です。車種・仕様・装備重量によって実際の車高は変わるため、最終的には車両で確認して調整してください。

車種	2 inch UP	3 inch UP
PRADO	218 mm	228 mm
TRITON	195 mm	205 mm
LC250	235 mm	245 mm
HILUX	220 mm	230 mm
ランクルFJ	213 mm	223 mm

※上記寸法は基準値です。車種ごとの仕様や装備重量により若干異なります。必要に応じて調整してください。

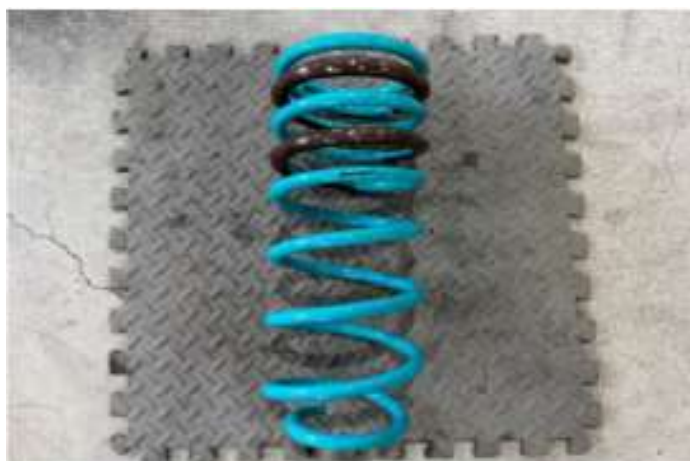
取付位置・寸法 写真確認

寸法X - 測定位置



寸法Xは、スプリングシート位置からロア取付穴の中心までです。
スプリング上端やショック本体端部から測定する寸法ではありません。

スプリング / コイルシート



リアスプリング組付け時に、純正スプリングへ巻かれている干渉防止シートがある車両は、左右とも新しいスプリングへ移設してください。

スプリング下部・コイルシート周辺に塗装欠けが見られる場合があります。製造工程上やむを得ない部分なので、施工時に必要に応じて防錆処理を行ってください。

車種別 重要取付写真

LC250 - リア サブタンクステー



ステー固定前に付属バンドをステー取付穴へ通し、リフト量に応じてスタビダウンの取付穴を選択します。サブタンク固定後、余ったバンドは適度な長さにカットし、干渉防止のため先端を内側へ折り曲げてください。

LANDCRUISER 70 series HILUX リア 隙間調整ワッシャー



隙間調整用の付属ワッシャーを、リアサスペンションの上部と下部に入れます（左右）。ワッシャーを入れたのち、ボルトで確実に固定してください。

Mitsubishi Triton - リア サブタンク取付位置

フロントタンクステーおよびホースプロテクターは、ページ最後の写真を参照してください。

リア左右でサブタンクの取付位置・向きが異なるため、左右それぞれ写真で確認してください。

リア右側



リア左側



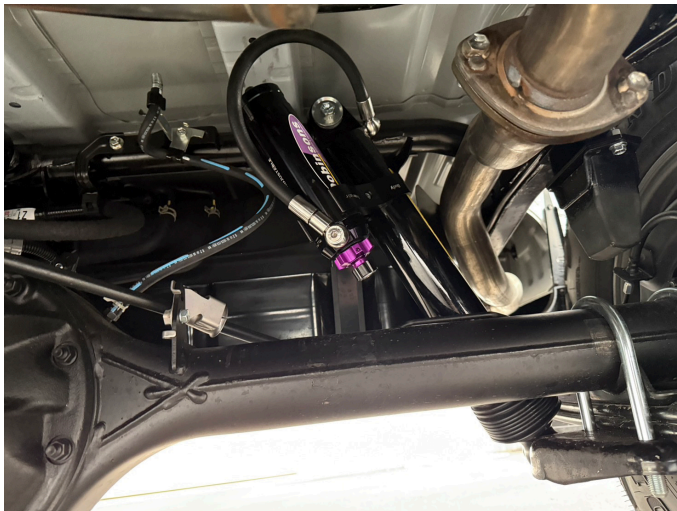
取付後確認：サブタンク本体、ホース、ブラケットがフレーム、リーフ、タイヤ、配線等へ干渉していないことを左右とも確認してください。ホースに無理な曲げ・ねじれ・張りが無い状態で固定してください。

Landcruiser70 純正車高用 3WAYサブタンクステー（抱き合わせタイプ）

右側（運転席側）



左側（助手席側）

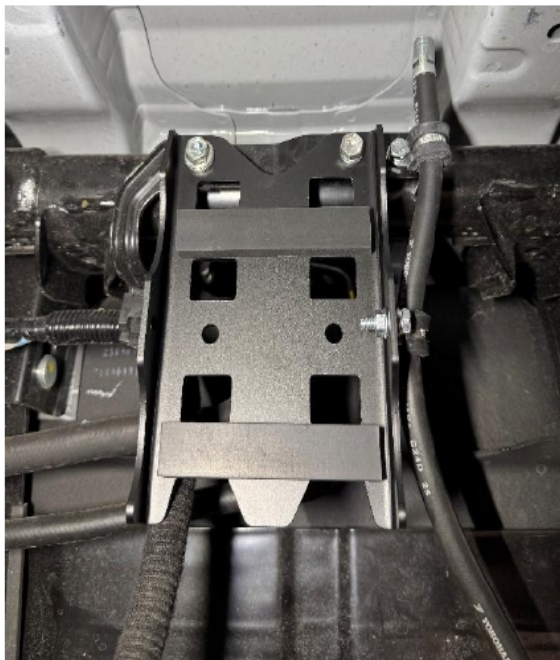


LANDCRUISER 70 リフトアップ用サブタンクステー

リアサブタンクステーおよびサブタンクの取付位置は、下記写真を参考にしてください。

車両に応じて位置を調整し、ホース・サブタンク・ブラケットが周辺部品へ干渉しないことを確認してください。

リアサブタンクステー 設置写真



リアサブタンク 設置写真



取付後確認

左右とも固定状態を確認し、ホースに無理な曲げ・ねじれ・張りが無い状態で固定してください。

サブタンク、ステー、ホースがフレーム・アーム・配線等へ干渉していないことを確認してください。

車種別 取付時の追加注意事項

対象	追加注意事項
PRADO / LC250/ランクルFJ	ラテラルロッドの装着を強く推奨します（キットには付属していません）。
PRADO / LC250 / HILUX / TRITON 系フロント	サスペンション上部の減衰調整部がボディに干渉する場合は、必要なクリアランスを確保してください。
リアコイル車	リアスプリング組付け時、純正スプリングに干渉防止シートが装着されている車両は、左右とも新しいスプリングへ移設してください。
サブタンクステー装着車	ステーを車両へ固定する前に付属バンドをステー取付穴へ通します。リフト量に応じてスタビダウンプラケットの取付穴を選択し、サブタンク固定後の余ったバンドは適度な長さにカットして先端を内側へ折り曲げ、干渉を防止してください。
LANDCRUISER 70 series	リアサスペンション上部・下部に付属の隙間調整ワッシャーを使用する仕様があります。左右とも車両に合わせて調整し、ボルトで確実に固定してください。
TRITON	フロント・リアともサブタンク、ホース、ブラケットの向きと周辺部品とのクリアランスを確認してください。

取付後に必ず確認すること

1. 左右の車高差、前後バランス、タイヤとフェンダー・ボディ・アーム類の干渉。
2. サブタンク、ホース、バンド、ブラケットの固定状態と、フルステア・フルストローク付近での干渉。
3. ブレーキホース、ABS配線等に無理な張り・ねじれ・接触がないこと。
4. 必要に応じてアライメントを調整し、施工後は安全な場所・速度で異音や挙動を確認すること。

車種・グレード・装備によって条件は変わります

同一車種でもバンパー、ウインチ、キャリア、常時積載、タイヤサイズ等によって車高や必要な減衰力は変化します。基準寸法や他車両の設定値だけで判断せず、必ず実車で確認してください。

3WAY減衰調整の基本

LOW SPEED / HIGH SPEED は車速ではありません。ショックアブソーバーのシャフトが動く速度です。

同じ車種・同じサスペンションでも、車両重量、装備、積載量、タイヤ、空気圧、走行環境、スプリング、そしてドライバーの好みによって適切なセッティングは変わります。メーカー基準値も完成値ではなく、セッティングを始めるためのスタート位置です。

LSC LOW SPEED COMPRESSION	ゆっくり縮む側
主に感じる場面	ロール / ノーズダイブ / ピッチ / 緩やかなうねり / 普段の乗り味
調整方向	強くする → 車体の姿勢変化を抑える 弱くする → しなやかに動かす

HSC HIGH SPEED COMPRESSION	急激に縮む側
主に感じる場面	段差 / 継ぎ目 / 穴 / 荒れた路面 / 大きなギャップ / 底付き
調整方向	強くする → 大きな入力に踏ん張る 弱くする → 突き上げを逃がす

REB REBOUND	伸び側
主に感じる場面	段差を越えた後の収まり / タイヤの路面追従 / 揺れ戻し
調整方向	強くする → 戻りをゆっくりにする 弱くする → 戻りを速くする

覚え方

LSC：車体そのものの動き HSC：段差に入った「瞬間」 REBOUND：段差を越えた「後」

※FRONT / REARを同じ設定にする必要はありません。前後重量や装備、スプリング、積載条件が違えば、必要な減衰力も変わります。

症状から調整する 早見表

「硬い」「柔らかい」だけでは調整箇所を決められません。いつ・どんな動きが気になるかを確認し、まず1種類だけ変更してください。下表は調整を開始するための目安であり、症状の原因を断定するものではありません。

気になる症状	まず試す調整
乗り心地が硬い	LSCを弱くする。すでに最弱ならHSCを弱くする
ストロークを十分使っていない	HSCを弱くする。すでに最弱ならLSCを弱くする
頻繁に底付きする、段差等でバタつく感じがする	HSCを強くする。最大ならLSCを少しずつ強くする
ロール / ピッチ / ノーズダイブが大きい	LSCを強くする
大きな段差の後にも揺れが続く	LSCまたはREBOUNDを強くする方向
伸び切り（トップアウト）が頻繁に起きる	REBOUNDを強くする方向
連続した凹凸でサスペンションが戻りきらない	REBOUNDを弱くする方向
コーナーや波状路でタイヤが跳ねる / 不安定	REBOUNDを弱くする。改善しなければLSCも確認

最弱位置 = 一番快適、とは限りません

減衰力を弱くしすぎるとサスペンションの動きを十分に抑えられず、かえって乗り心地や安定感が悪く感じられる場合があります。

弱くしすぎた項目	出る可能性のある挙動
LSC	ロール、ピッチ、ノーズダイブが増える / 加減速時の姿勢変化が大きくなる
HSC	大きな段差やギャップで沈み込みやすくなる / 底付きしやすくなる
REBOUND	段差後の揺れが収まりにくい / フワフワする / 伸び切りが起きやすい

REBOUNDを強くしすぎた場合

連続した凹凸でサスペンションが戻りきらず、徐々に縮んだ状態になる「pack down」が発生したり、タイヤの路面追従性やトラクションが低下して不安定に感じる場合があります。

「柔らかい = 快適」「硬い = 安定」という単純な関係ではありません。

減衰調整だけでは改善できない場合があります

乗り心地や車両挙動は、ショックアブソーバーの減衰力だけで決まるものではありません。

スプリング	スプリングレート / プリロード / 車両重量との適合
サスペンション	車高 / ストローク量 / バンプストップ / アライメント
車両条件	前後重量配分 / バンパー / ウインチ / キャリア / 常時積載量
タイヤ	サイズ / 銘柄 / 空気圧
使用環境	街乗り / 高速道路 / 荒れた路面 / オフロード / 牽引 / 積載

「最弱にしても硬い」＝製品不良、とは限りません。
「最強にしても底付きする」＝製品不良、とも限りません。

調整範囲内で症状が改善しない場合は、スプリング、プリロード、ストローク、車高、タイヤ空気圧、車両重量など、サスペンション全体の確認が必要です。

リアが大きな段差で跳ね上がる・蹴り上げる場合

リア側REBOUND不足だけが原因とは限りません。フロントREBOUND、リアCOMPRESSION、バンプストップへの接触、前後重量配分、サスペンションジオメトリーなど複数の要因が関係する場合があります。車両構造や重量配分によっては、減衰調整だけで完全に解消できない場合もあります。

失敗しにくい調整方法

1	現在の設定を確認 元の設定へ戻せるようにしてから変更します。
2	気になる症状を1つ決める 「硬い」ではなく「段差に入った瞬間が硬い」など具体的にします。
3	変更するダイヤルは1種類だけ LSC・HSC・REBOUNDを同時に変更しないでください。
4	少しずつ変更する 一気に大きく変えず、変化を確認しながら調整します。
5	同じ条件で比較する できるだけ同じ道路、速度、積載量、タイヤ空気圧で比較します。
6	FRONT / REARは別々でOK 前後それぞれの症状を確認して調整してください。

調整ダイヤルの基準位置

メーカー基準値を使用する場合は、各アジャスターを最弱位置（反時計回り側）まで戻し、そこを0として時計回り方向へクリック数を数えます。ストラットのREBOUNDは1回転＝6クリックです。

Dobinsons メーカー基準値（セッティング開始位置）

この数値は「正解値」ではありません。Dobinsonsの Base Settings です。
ここから車両・装備・積載量・使用環境・好みに合わせて調整してください。

車種 / 位置	Comfort / 軽装備 LSC / HSC / REB	装備あり / 常時積載 LSC / HSC / REB
Toyota Hilux & Fortuner & Tacoma, Mitsubishi Triton フロント	1 / 3 / 8 (1.5回転)	6 / 6 / 15 (2回転)
Toyota Hilux & Tacoma, Mitsubishi Triton リア	1 / 1 / 5	1 / 5 / 8
Toyota Landcruiser 70 series フロント	1 / 4 / 8	3 / 5 / 10
Toyota Landcruiser 70 series リア	1 / 1 / 8	3 / 5 / 10
Toyota Landcruiser 200/300 series/Tundra フロント	1 / 3 / 10 (1.5回転)	8 / 7 / 15 (2.5回転)
Toyota Landcruiser 200/300 series リア	1 / 1 / 7	6 / 8 / 10
Toyota Prado 150/250 & FJ Cruiser & 4 Runner , ランクルFJ フロント	1 / 4 / 10 (1.5回転)	8 / 7 / 18 (3回転)
Toyota Prado 150/250 & FJ Cruiser & 4 Runner , ランクルFJ リア	1 / 1 / 4	5 / 5 / 9

設定方法：各アジャスターを反時計回りに最弱位置まで戻し、そこから時計回り方向へクリック数を数えてください。
※表記は「LSC / HSC / REBOUND」の順です。
※ストラットのREBOUNDは1回転＝6クリックです。
※メーカー基準値は完成値ではありません。実際の車両挙動を確認しながら調整してください。

減衰調整について

LADDER FRAMEから特定のクリック数を個別指定するものではありません

走行環境や好みには個人差が大きく、同一車種でも装備重量・積載量・タイヤ等によって適正値が変わります。本書のメーカー基準値と症状別早見表を参考に、施工したプロショップと相談のうえ調整してください。

症状を確認 → 1種類だけ調整 → 同じ条件で走る → 変化を確認

輸入総代理店
株式会社LADDER FRAME（ラダーフレーム）
群馬県前橋市大友町3丁目13-21

MITSUBISHI TRITON MV 2024 ON FRONT

RIGHT HAND SIDE FLIP ORIGINAL
BRACKET AS SHOWN AND CLIP
WIRING HARNESS AS SHOWN.
LEFT SIDE CABLE TO HARNESS
TO TOP HOLE

RE-INSTALL SPLASH GAURD
CLIPS

HOSE P-CLAMPED TO FRONT
MOUNTING HOLE USING 8MM
HANDLE NUT

COUNTERSUNK 8MM BOLT
TOP AND COUNTERSUNK
6MM BOLT BOTTOM WITH
6MM HANDLE NUT. BEND
AND TRIM HANDLE NUTS
ONCE INSTALED TO CLEAR
SWAYBAR

HOSE P-CLAMPED TO LOWER CONTROL
ARM. INSERT 8MM HANDLE NUT INTO
HOLE IN BOTTOM OF LOWER ARM.
PULL ON BASH PLATE EDGES TO BEND
OUTWARD. INSTALL HOSE PROTECTOR
HERE.

