

# トローバー／ヒッチメンバー 連結器にも こだわりのを!!

ライトトレーラーのトローイングの要となる連結器は、ヨーロッパタイプを「トローバー」、アメリカタイプを「ヒッチメンバー」と呼んでいる。これは、基本的にはヘッド車と、けん引するトレーラーによって選んでいくもの。トローイング先進国には多くの製品が存在しているので、連結器の老舗であるニュー・オー・イー・エム・サプライの浅野新社長に、選択方法や注意点などをうかがってみた。



取材協力：ニュー・オー・イー・エム・サプライ  
☎047-495-0092 <http://www.newoem.co.jp/>  
text & photo: 吉郡英明



浅野社長とトレーラーとの関わりは、学生時代のボート部から。かれこれ十年のキャリアと知識が、トローバー／ヒッチメンバーのオーソリティとしてのバックボーンなのだ



左がヨーロッパタイプの固定式で、右はアメリカタイプ。ヒッチボール径の差は0.8mmしかないが、共用は安全上から避けるべきだ

そのためヨーロッパタイプのトローバーより、アメリカタイプのヒッチメンバーの方が、造りは頑丈で重くなっているわけだ。さらに、ヨーロッパタイプのトローバーは固定式が多いが、折りたたみ式や脱着式もある。アメリカタイプでは、ヒッチボールの付いているボールマウント部分が、レシーバーへの差し込み式が多い。

また欧州製トレーラーは、モノコックボディのセダンやハッチバック、ステーションワゴンなどでのけん引を前提としているので、ヒッチ荷重（＝ヒッチボールに垂直にかかる荷重）が100kg程度までと、軽めに設定されている。対して米国製トローバーは、フレームがあつて頑丈で車両重量の重たい、大型SUVやトラックなどがヘッド車の前提で、ヒッチ荷重がトレーラー重量の15～20%と、重めになっている。

欧州式と米国式の違いには、ヒッチ荷重への考え方が関係。ライトトレーラーが使うトローバー／ヒッチメンバーは、ヘッド車側のヒッチボールにトレーラー側のカップラーをはめ込みロックする、ヒッチボール・カップラー式が一般的。それにはヨーロッパタイプとアメリカタイプがあり、前者のヒッチボール径が50mm、後者には2インチ、1.7／8インチ、2.5／16インチの3種があつて、ライトトレーラーでは2インチ径が主流だ。

## ●ヨーロッパタイプ

ヒッチ荷重が小さな  
ヨーロピアントレーラーに

レガシイ用の脱着式トーパーに、樹脂製のボールキャップを付けた状態。ヨーロッパタイプの方が、より合理的にできているのだ



写真右のキー付きレバーで脱着。トーパー/ヒッチメンバーは道路運送車両法の指定部品。リベットや溶接留めしなれば車検はOKだ

### 選択&注意ポイント

#### 1 ヘッド車は、欧州や北米への輸出車、もしくは現地生産されているか？

欧米への輸出車や現地生産車なら、トーパーやヒッチメンバーは欧米各メーカーから、ほぼ100%リリースされている。そうでなければ、ワンオフで特注する方法が存在している

#### 2 どのようなタイプのトレーラーをけん引するのか？

トレーラーが欧州製かアメリカ製か、キャンパーかカーゴか、などによって連結器構造やヒッチ重量などが異なってくる。トレーラーに合わせた連結器を選択しなければならない

#### 3 トレーラーの電源プラグは、どんなタイプのものなのか？

トレーラーへ電源を供給するための電源プラグにもさまざまなタイプが存在する。ヘッド車には、それに合わせたコンセントを取り付けないと、トレーラーへの電源供給ができなくなる

#### 4 ヘッド車のコンピューター誤作動防止用リレーキットは必要か？

最近のクルマはコンピューターでの集中制御が多い。トレーラーへの電源供給を異常と判断されないよう、電源ラインにコンピューター誤作動防止用リレーキットを装備しよう



#### 高品質なトーパー／ヒッチメンバーをリーズナブルに提供

信頼できる欧米各メーカーから、12年という長きに渡って多種多様なトーパー／ヒッチメンバーを輸入販売しているのが、ニューオーイー・エム・サプライ。いろいろなオプション品も扱っていて、写真左はVALLEYの、アメリカタイプ・ボールマウント用の盗難&ガタつき防止用ロックング・ヒッチピンだ

なおトーパー／ヒッチメンバーともに、メンテナンスは必要。特にヒッチボールのグリスアップは、日ごろから心がけたい点。そのうえでヒッチボールとカプラーのガタつきに気を配り、ヘッド車への取り付け部の緩みなども、点検しておきたい。

## ●アメリカタイプ

ヒッチ荷重が大きなアメリカントレーラーに

アメリカタイプのプリウス用ヒッチメンバー。リヤバンパー内部に追加するサブメンバーが、軽量化のためにパイプ製になっている



これもプリウス用だが、上のものよりも重量のあるトレーラー用となっていて、サブメンバーや取り付け部が、より頑丈になっている



左からヨーロッパタイプ固定式、ヨーロッパタイプ脱着式、アメリカタイプ。ヘッド車やトレーラーのタイプにより多様な形状がある

### トーパー ヒッチメンバー 主要ブランド

#### ●ヨーロッパタイプ

**BRINK** BRINK  
(HOLLAND/THULE SWEDEN TOWING SYSTEMS GROUP)  
<http://www.brink.eu/>

世界一の品質で、欧州シェアNo.1のオランダのメーカー。欧州車純正品に数回採用され、05年にスーリー・スウェーデンに買収された。日本車も適合車種多

**WITTER** WITTER TOWBARS CO.  
(U.K.)  
<http://www.witter-towbars.co.uk/>

イギリス最大手のトーパー製造メーカー。オランダのブリック社では製造されないトーパーもあり、特にレガシイ用やアウディ用に強さを誇っている

#### ●アメリカタイプ

**VALLEY** VALLEY INDUSTRIES  
(U.S.A./THULE SWEDEN TOWING SYSTEMS GROUP)  
<http://www.valleyindustries.com/>

アメリカタイプ代表メーカー。北米で各自動車メーカーにOEM供給し、アフターマーケットでは高品質と手ごろな価格で人気。米車と日本車適合品が多い

**CURT** CURT MANUFACTURING INC. & DA'LAN IN  
(U.S.A.)  
<http://www.curtmfg.com/>

北米市場で販売されている欧州車（現地生産車）や日本車向けの、アメリカタイプ製造メーカー。他社では製造していないタイプが多数、用意されている

ヒッチ荷重がヘッド車の重量で押さえられないほど重い場合、連結部が下がりヘッド車の前輪が持ち上げられ、ハンドリングやブレーキングが不安定になることがある。これを矯正するパーツが、ウエイト・ディストリビューション・ヒッチ。トレーラー側トアーアームを、スプリングバーとフックアップチェーンで下に引っ張り、ヒッチ重量を分散させてヒッチ部が下がるのを防ぐ仕組み。まさにアメリカンな、力技パーツだ。欧州と米国の考え方の違いは、安全面にもある。異常な動きにより、トレーラーのカプラーがヘッド車のヒッチボールから外れそうになると、ヨーロッパタイプではセーフティワイヤーが引っ張られてトレーラーにブレーキがかかり、カプラーとヒッチボールの角度が18度以上になるとカプラーが外れ、トレーラーが分離するようになっていく。それがアメリカタイプでは、頑強なセーフティチェーンでトレーラーがつかない状態で、分離はしない構造だ。