EURO DAMPER

af imp / January

◆BMW　3シリーズ（E90）
320i
F/:ダブル・ジョイント・スプリング・ストラット式　R/:3リンク式

	純正		EURO DAMPER		備考
	Fr	Rr	Fr	Rr	
スプリングレート(kgf/mm)	2.8	8.8	5.0	6.7	
アッパーマウント	—	—	ピロボール(硬作)	純正	〃
ダンパーストローク(mm)	150	159	117	130	
車高車高ダウン量(mm)	—	—50	—30	—20	純正車高比
可能車高調整範囲(mm)			50～15	45～5	純正車高比
タイヤサイズ	205/55-16	205/55-16	225/40-18	255/35-18	
ホイールサイズ	16X7.0J+34	16X7.0J+34	18X8.5J+33	18X9.5J+33	

※車高変更には、フロントは後付ゴムマウントをご使用下

◆メルセデスベンツ　Cクラス（W203）
C200コンプレッサー
F/:ストラット式　R/:マルチリンク式

	純正		EURO DAMPER		備考
	Fr	Rr	Fr	Rr	
スプリングレート(kgf/mm)	1.9	6.1	4.0	6.0	
アッパーマウント	—	—	純正	純正	
ダンパーストローク(mm)	162	178	135	160	
車高車高ダウン量(mm)	—	—	—30	—30	純正車高比
可能車高調整範囲(mm)	—	—	—40～+20	—45～+15	純正車高比
タイヤサイズ	205/55-16	205/55-16	225/40-18	225/35-18	
ホイールサイズ	16X7.0J+31	16X7.0J+31	18X8.0J+35	18X9.0J+38	

◆Volkswagen ゴルフ（ゴルフ5）
GT
F/:マクファーソンストラット式　R/:4リンク式

	純正		EURO DAMPER		備考
	Fr	Rr	Fr	Rr	
スプリングレート(kgf/mm)	2.7	2.6	4.0	4.0	
アッパーマウント	—	—	強化ゴムマウント	純正	
ダンパーストローク(mm)	175	248	120	145	
車高車高ダウン量(mm)	—	—	—30	—30	純正車高比
可能車高調整範囲(mm)	—	—	—35～+15	—35～—5	純正車高比
タイヤサイズ	205/55-16	205/55-16	225/40-18	225/40-18	
ホイールサイズ	16X6.5J+50	16X6.5J+50	18X8.0J+50	18X8.0J+50	

◆AUDI TTクーペ
1.8T
F/:マクファーソンストラット式　R/:トレーリングアーム式

	純正		EURO DAMPER		備考
	Fr	Rr	Fr	Rr	
スプリングレート(kgf/mm)	2.8	2.7	5.0	3.0	
アッパーマウント	—	—	純正	純正	
ダンパーストローク(mm)	189	245	97	150	
車高車高ダウン量(mm)	—	—	—15	—15	純正車高比
可能車高調整範囲(mm)	—	—	+15～—10	+50～—20	純正車高比
タイヤサイズ	205/55-16	205/55-16	225/40-18	225/40-18	
ホイールサイズ	16X7.0J+31	16X7.0J+31	18X8.0J+35	18X8.0J+35	

◆Alfa Romeo 147
TI2.0 TWIN SPARK Selespeed
F/:ダブルウィッシュボーン式　R/:マクファーソンストラット式

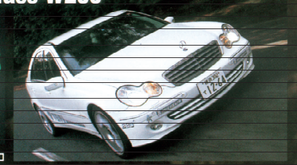
	純正		EURO DAMPER		備考
	Fr	Rr	Fr	Rr	
スプリングレート(kgf/mm)	3.3	2.3	5.0	2.5	
アッパーマウント			ゴム	純正	
ダンパーストローク(mm)	117	107	120	135	
車高車高ダウン量(mm)	—	—	—15	—15	純正車高比
可能車高調整範囲(mm)			—40～0	—30～0	純正車高比
タイヤサイズ	215/45-17	215/45-17	215/40-17	215/40-17	
ホイールサイズ	17X7.0J+41	17X7.0J+41	17X7.0J+35	17X7.0J+35	

EURO DAMPER　ラインナップ
2007年9月1日ご提案価格・税抜

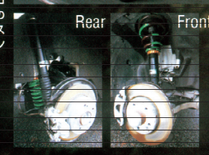
メーカー	車名	グレード	定価(税込)
ALFA ROMEO	アルファ147(ホット)	TI 2.0 ツインスパーク ウィングレット	¥267,750
	アルファ156	TI 2.0 ツインスパーク ウィングレット	¥267,750
AUDI	TTクーペ	1.8T	¥262,500
		1.8TT/Q	¥262,500
	TTロードスター	1.8T	¥262,500
		1.8TT/Q	¥262,500
BMW	1シリーズ(E87)	116i	¥267,750
	3シリーズセダン(E36)	318i・320i	¥278,250
	3シリーズ ツーリング(E46)	318i・320i	¥267,750
	3シリーズセダン(E90)	320i・325i	¥267,750
	5シリーズサルーン(E60)	525i・530i	¥262,500
	M3(E36)	ベース・ツーリング	¥278,250
	M3(E46)	ベース・ツーリング	¥267,750
	Mini	クーパー・クーパーS	¥262,500
MERCEDES BENZ	C-CLASSセダン	C200コンプレッサー	¥278,250
VOLKS WAGEN	ゴルフ(ゴルフ4)	GLi/GTi	¥262,500
	ゴルフ(ゴルフ5)	GT/GTi	¥262,500
	ニュービートル	ベース・ツーリング・ターボ	¥262,500

※価格は全て本体となります

Mercedes-Benz C-class W203



メルセデスは、ノーマルの腰高感を払拭し、ローダウンの美点である安定感の向上が最大の特徴。ノーマルのバタバタした感じが消え、スポーティで快適な乗り心地になっている。ハンドリングも素直で扱いやすい特性だ。



BMW E90

BMWは、ノーマルがフワッとした感覚、Mテクは固めでゴツゴツ感があるのに対して、ユーロダンパーはそのほぼ中間的な味付けになっている。荷重変化させやすく、自然にターンインしていく感覚はとても上質なものだ。

エレクトリック・ダンピング・フォース・コントローラー

車内で手軽に減衰力調整ができる EDFCとは？

EDFCは、減衰力調整機構付きダンパーのクリックの部分にモーターを取り付け、それを室内のコントローラーで調整するという仕組み。走行中に減衰力を変えることができるため、路面状況や乗員の違いなどに合わせて瞬時に減衰力調整できる優れもの。3つのメモリを備えているので、高速走行用とか4人乗り用、ワインディング用など、好みのセットを記憶させられる。

↑コントローラーはいわゆるサブコンなどとほぼ同じサイズで、設置場所に困らないのも嬉しい。左右にある二角のスイッチで、減衰力を上下できる。
←エンジン始動時にゼロ点から規定値に調整するようになっており、減衰力調整時の作動はコンマ数秒で完了する。

TEIN

EURO DAMPER

世界中を走り込んで作り上げた純正＋αのスポーツ性能がいい！

輸入車用の生産ブランドにこだわりなく、高性能・高品質を求める「ユーザーに向け開発されたのが、ユーロダンパーなのだ

TEXT/田草川弘之　PHOTO/田村弥
問テイン　☎045-810-5501
http://www.tein.co.jp/

音車専用設計により、じっくりしっかりと作り込まれる

まずはBMWだが、ご覧のように車高はノーマルのMテクニック仕様とほぼ同じ位の感じだ。純正は、フロントのスプリングレートがリヤに対してかなり柔らかめで、どちらかというとリヤを安定させ、フロントで上下動を吸収する感じになっている。それに対して、テインの設定はリヤのスプリングを柔らかめにし、前後でバランスよく上下動を受け止める感じにしている。その効果からか、リヤから来る突き上げ感がかなり薄らいでいて、Mテクの足のゴツゴツ感が消えている。ただ、山道をかし飛ばし気味に走ると、リヤの剛性感が少し不足気味に感じる。とは言っても、車内からEDFCでリヤの減衰力を高めにするだけで適切な荷重感に変わってくれ、ハンドリングも素直な感じに変わる。個人的には、乗り心地もこのリヤの減衰を固めに、という設定の方がフラットライド感かなって好ましく受け止められた。

ゴルフVは、ノーマルのGTiに対して少しだけ車高を落とした感じだ。ゴルフVシリーズは、車高をキープしてボディにロールを発生させることでシャージグリップを高めている。車高を落としてストロークを抑制する固めのスプリングを組み込むとタイヤのグリップだけで走る感じになり、反応もシャープになりすぎる。テインの場合は、車高は低く抑えているが足を動かすために柔らかめのスプリングを採用し、ナチュラルなハンドリングと快適な乗り心地を両立させたようだ。ただ、比較的に減衰力も抑え気味で、高速域でフロントが少し上下に動く傾向があった。EDFCでフロントの減衰力を高めに変えると、動きが落ち着いて全体のバランスもいい。とはいえ、既存のゴルフV用の足回りの中では、かなりレベルの高いものと言える。

アルファロメオ147は、元がかなりスポーティな味付けになっているため、セッティングに最も苦労したモデルだという。基本コンセプトに従ってローダウンとインチアップを施しているのだが、乗り心地を良化させるためにダンパーの減衰力を抑え気味にしたようだ。その効果で、速度域の低い時の段差の乗り越えなど、ノーマルよりかなり衝撃が少ない。だが、大きめの段差では底付き感が出てしまい、落ち着きの悪さを感じる。ノーマルに比べると乗り心地がよくなっているが、他のモデルの完成度には一歩及んでいない

という印象だ。減衰力の調整だけでカバーできる感じではなかったので、おそらくスプリングの問題？　製品化に向けて、さらに熟成を進めるとのことだ。

アウディTTは、発売されたばかりのニューモデル用ではなく、いわゆる初代アウディTT用のキットだ。このモデルは、そのデザインに惚れたタウンユースとして乗っているユーザーと、スポーツ性に磨きを掛けて本格的に走り込んでいるユーザーの両方がいる。テインのキットは、スタイル&コンフォートを目指したもので、どちらかといえばタウンユース派を想定して作り込まれている。そんなTTだが、実はノーマルの足もその性格がかなり変わってきている。発売当初はスポーツ性重視だったのだが、モデルチェンジにともなってコンフォートを重視したセッティングになっていた。テインのユーロダンパーは、ちょうど初期モデルのスポーツ性重視の硬い感覚にしてもよく似ている。剛性感が高い乗り心地で、適度なリニア感の反応がバランスされている足だ。後期モデルのユーザーだと、少し固めに、前期モデルのユーザーには少し減衰力が柔らかめに感じるはず。言ってみれば、中庸でバランスは取れているのだが、ユーザーによって感じ方が違うはずだ。

メルセデスは、ノーマルのバタついた感じが実に綺麗に取り除かれている。少し腰高感のある乗り心地に対して、最も際立っているのが安定感だ。メルセデスもBMWと似ていて、フロントで衝撃を吸収するタイプだ。それを受けてリヤが柔らかめになっているので、これもリヤの減衰力を高めにした方がバランスが取れると感じた。

フロントに荷重を乗せて曲げていく感覚が際立っているため、ハンドリングもスポーティに感じる。メルセデスらしいソフトすぎる感覚に不満を抱いている人にお勧めしたいキットだ。