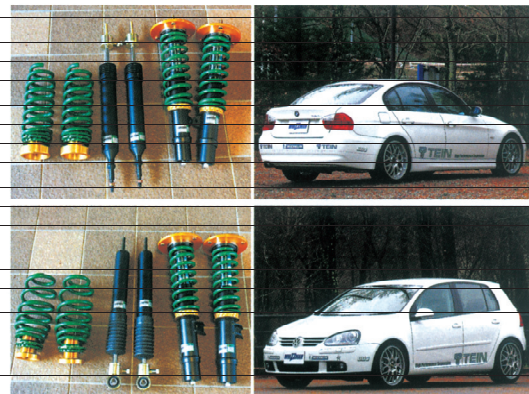
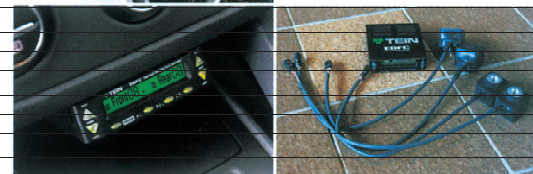
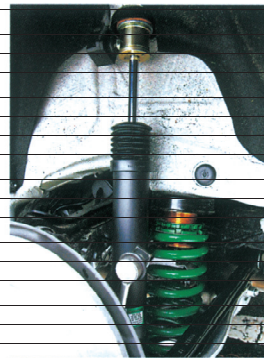


EURO DAMPER



撮影車両のBMW320i、VWゴルフ5GTは共に純正16インチホイールからBBSの18インチホイールに、タイヤの扁平率も55から40に変更されている。車高は純正から約3cm下げた状態での試乗だった



別売りのEDFC（エレクトリック・ダンピング・フォース・コントローラ）を装着することにより、走行中でも簡単に減衰力調整ができるようになる。シーンに合わせて快適な走行が可能だ

らにローダウンされている。ノーマルの足は、コッソリとした感じはないが逆にバタついた印象があり、決してフラットな乗り心地とは言えない。ところがこのユーロダンパーはさらにインテグレーションしているのに、足が適切に動いて衝撃を受け止めている。特に車高が落ちて安定感が高く、高速などの快適性は抜群にいい。ハズレな減衰力は、別売のEDFCが装着されているので簡単に調整が可能だ。推奨セットに対して、ボクはリヤを硬めにセッティングした方が乗りやすいと感じた。減衰調整機構を使えば、そんな風に好みの乗り味にできるのも嬉しい所だ。

New ITEM Trial Report TEIN EURO DAMPER



モータースポーツや国産ストリート用のサスペンションをリリースしているティンから、輸入車向けのシリーズが発売されることになった。まずはクルーシングマスタースターと呼ばれる「ユーロダンパー」というシリーズが7月の発売を予定している。追って対応車種の拡大、スポーツツインストにターゲットを絞りたいというティンの展開などが行なわれる予定だ。実はティンではアメリカにティンUSA、英国にティンUKという別会社の販売拠点を設けていて、そこから日本という輸入車、特にヨーロッパ車のサスペンションを開発して欲しいという要望が大きかったのだとか。そんな背景から生まれたシリーズだから、日本のリリースに合わせて、アメリカとヨーロッパでも同時発売される予定だ。さて、ユーロダンパーのメカニカルな特徴について触れておこう。製品としては、ネジ式の車高調整、いわゆるロアシートの位置調整してハイトを変えられる機構になっている。リヤに関してはスプリングとダンパーが別体になっている車種も多いが、そういう車種にはスプリングシートに調整機構を持たせて車高調整式としている。ダンパー本体はピストン径を大きくできるモノチューブ車筒式で、16段の減衰力調整機構が付けられる。モノチューブ式は減衰力特性が安定していること、低速域で確実な減衰力が得られるなどの特徴があり、ヨーロッパ車のかつろりとした乗り心地を得るには最適なシステムだったようだ。そのモノチューブ式のダンパーに、モータースポーツ用のサスペンションにも使われているM.S.V（マックスビッドバルブ）を採用している。この

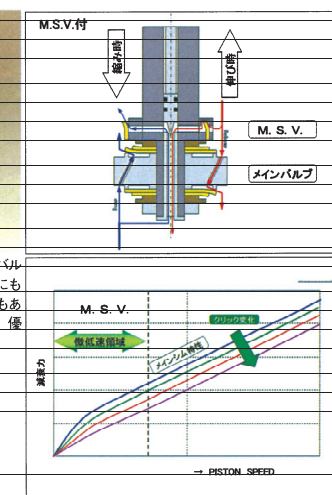
M.S.Vは、0.1mm/secという微低速の領域でピストンが動く時に適切な減衰力を発生させる機構で、減衰力調整機構の1ドールバルブからリリースさせる経路にシムを設けたものだ。従来のM.S.Vが装備されていないタイプでは、減衰力調整の1ドールを開けると微低速域の減衰力が必要以上に落ち込み、それが原因でステアリングのレスポンスが暴化したり、路面の追従性にも影響を及ぼしていた。適切な減衰力特性が得られることで、確実なトラクションとリアステアリングフィール、そしてバタつきのない快適な乗り心地が得られるというわけだ。さて、このユーロダンパーの味付けだが、日本のユーザーニーズであるローダウン&インテグレーションを考慮し、そこにアメリカで求められるフラットなライド感の乗り心地、ヨーロッパが

あの「ティン」から 待望の輸入車用サスが発売

TEIN EURO DAMPER

モータースポーツ、国産ストリートシーンで絶大な支持を仰いでいるティンが、2007年5月より輸入車をターゲットとした「ユーロダンパー」を発売する。早速、発売に先だって行われた試乗会でのフィーリングをレポートしよう

PHOTO／市 健治 REPORT／田草川弘之
取材協力&問い合わせ先／
ティン ☎045-810-5501 www.tein.co.jp



M.S.Vは1ドールを通過するオイルパイプ内部にもバルブを設けることで、微低速域でのピストンの動きにも減衰力を発生させる機構。したがって、グラフにもあるように微低速域でも減衰力の落ち込みが無く、優れた安定性を発揮する