

EURO DAMPER

欧州車の弱点をなくす 万能足回り

国産スポーツサスペンションメーカーとして
もはや知らぬ者のいないテインだが、
欧州車への本格的な取り組みはまだなかった。
しかし、ゴルフやアルファ147といった
個性ある足回りへの要望も少なくないはずだ。
そこで、テインは
ついに欧州車専用ブランドを打ち出した。
その名も「ユーロ・ダンパー」のだ

テインが欧州車市場に
一石を投じる
ユーロ・ダンパー

文/岡本幸一郎 写真/高橋孝

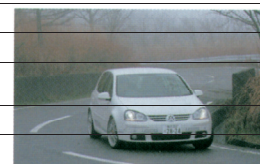


問い合わせ テイン TEL 045-810-8501 HP <http://www.tein.co.jp>

スポーツサスペンション!!

Tein

創業から20年あまり、サスペンションのアフターパーツ市場において50%という圧倒的なシェアを誇るほどに成長したテイン。ストリート向けのラインナップを主体に、ラリーやレースのモータースポーツに積極的に挑戦し、2008年のスーパードライヴシリーズ完全制覇を成し遂げたARTADENAGT3（ホルン）に代表されることでも、その実力は証明済み。
そのテインが、日本市場の輸入車人気を受け、満を持して同マーケットに名乗りを上げ「ユーロダンパー」を送り込む。キャラクターとして、それは、純正フランスアルファのスポーティ性を与え、車高を落としてもコンフォート性を損なわないこと、インチャッパへの対応などを図るなど、挙げられる。もちろん、単調なMSV、EDFC室内からリモコンで減衰力を調整できる装置「対応というテインお得意の仕様となっている。今回、そのユーロダンパーのプロトタイプを装着した4モデルに試乗することができた。セッティング長が少し足りない点や、ストローク長が煮詰まってきたという面も見受けられたのだが、概ねそのコンセプトとおりに仕上がっている。



ゴルフGTIにはBBS製18インチアルミホイールを履き、タイヤサイズは225/40-18だ。フロント、リア共に4kgf/mmのバネが組み込まれる



アウディTTクーペのグレードは1.8T、18インチインチャッパされ225/40-18を履きこなす。バネレートはフロント5kgf/mm、リア3kgf/mm



320iはフロントバネレートは5kgf/mmにアップされているが、リアは6.7kgf/mmと純正の08.8kgf/mmよりダウンされている



フロントにダブルウィッシュボーンを持つアルファ147TT12.0ツインスパーク。バネレートはフロント5.0kgf/mm、リア2.5kgf/mm。前後とも215/45-17サイズを履く

走りを楽しい欧州車がターゲット

今回のユーロダンパーは現在のとこ2007年5月1日発売の予定。主な対象車種としてはアルファ147（5ドア）、156、アウディTTクーペ/ロードスター、BMW116i、3シリーズセダン（E46～E90）、M3（E36/E46）、ミニ、メルセデスベンツCクラス、ゴルフV/V。ニュービートルなどだ。価格は26万2500円～27万8250円で、もちろんEDFCに対応可能である。

M.S.V.とは

Micro Speed Valveの略。サスペンションの中央、ニードル部分に流れるオイル流量に新たにリレブを設け、この部分でも減衰力を発生することにより、極低速域の減衰力設定を可能としている。伸縮独立で設定可能で、テインがVWのニュル24時間、S耐久モータースポーツで培った技術なのである。

ドイツ車勢は、純正では高速時のパフォーマンスは高いが、初期の動きを出しに渋さを感じたり突き上げの感を覚えたりすることが多いが、それがなくなっている。ゴルフ、アウディTT、BMW320iともに、そんな印象を授けさせる。アルファは、もともと特性が難しいクルマだが、リアの接地性確保という点での仕上がりはまずまず。ワインディングではキビキビとしたリットも十分に感じることができた。ただし、ビッツな煮詰めることが課題で、さらなる煮詰めに期待したい。

試乗を通して痛感したのは、M.S.V.とEDFCの恩恵だ。MSVが微低速域から安定した減衰力を発揮するため、どこに調整してもいゆるハズレがない。ゆえにEDFCがさらに生きたものとなる。この組み合わせはライバルに比べて大きなアドバンテージといえるだろう。ソフトにしても乗り心地が十分に快適な中でフラットロード感があり、ハードにすると高い路面追従性を維持しつつカーブ感覚のクイックなリットも非常にリアルに乗り味を調整することができた。

TEIN

NEW RELEASE

あのテインが欧州車向けにサスキットを開発
現在セッティングの最終調整段階中



室内で減衰力の調整が可能
画期的なシステムの採用は大きな期待を持たせる

国産の足回りメーカーとして知られるテインが、
待望の欧州車用のサスペンションキット「ユーロダンパー」の開発に乗り出した。様々なモータースポーツで活躍し続けてきた最新の技術投入し、
欧州車特有のハンドリング特性や上質な乗り味を残しつつ、スポーツ性と快適性の両立を計ったサスペンションを現在、急ピッチで開発している。

元々がアフターマーケットの分野で高い支持を持つテインだけに、当然開発中のモデルはドレスアップユーザーはもちろん、走りこだわりのユーザーを満足させるものとしてセッティングされている。純正で装着されているランフラットタイヤの硬さを嫌うオーナー、カスタマイズ思考のユーザーをターゲットに、市場のニーズにマッチさせたインチャッパタイヤ&ホイールを組み込み、徹底的にテストを行ってきた。細かいデータを収集し、それぞれのクルマが持つ微妙な特性の違いを割り出し、製品化へと導く。

今回、プレス関係者向けの発表会と大規模な試乗会が開催されたわけだが、ここからさらにセッティングを煮詰めて、'07年春には正式発売される予定だ。十分な開発期間を取り、納得のいくまで製品のポテンシャルとクオリティを高めていく、その開発手法に期待せずにいられない。

機能系パーツのジャンルに、新しいメーカーが参入してくるというのは、ユーザーにとってはとてもありがたいことだ。しかも、今回発表されたユーロダンパーは、テインの誇るEDFC対応モデル。実はこのEDFCとは室内で減衰力の調整を行



うことができる画期的な装置で、国産車用としてリリースされ大好評となったテイン独自の機能。前後16段切り替えの機能を持ったEDFCは、走行中に車内からそのセッティングを変えることもできる。極端な話、サーキット走行中、コーナーごとにセッティングを変えることも可能なのだ。

発表会では、試作段階ではあるが、ユーロダンパーを装着したクルマに試乗する機会を得たので、そのフィーリングについて少しだけお伝えしたい。乗り味としては全体的にとってもマイルドな印象。この特性なら街乗りは適度な乗り心地で軽快に走れるだろう。また、車種ごとに味付けを変えていることから、しっかりとクルマのキャラクターに合わせたキットとなっていることも確認できた。走行中、EDFCによるコントロールも行ったが、これはとても便利で、大きく走りの性格を変えてくれる。サーキットを攻め込むようなユーザーでなくとも十分に恩恵が受けられるはずだ。

国産メーカーならではのハイテク機能を備えたユーロダンパーは、テインの誇るEDFC対応モデル。実はこのEDFCとは室内で減衰力の調整を行



現在、テインがラインナップに加えるべく開発しているのがゴルフV、BMW320i、W203 Cクラス、TTクーペ、アルファ147だ。発表会で用意された試乗車からは「乗り心地はマイルドだが、攻めの走りにもついてくる」という好印象が得られた。最終仕様が決定し正式発売される製品版には、大いに期待が持てそうだ。