

Special **Parts** Review

オイル容量を多くすることができ、熱容量に余裕が生まれ安定した減衰力を発生する単筒式のケース。また微低速域での減衰力設定を可能としたM.S.V. (Micro Speed Valve) もあわせて採用される。

市街地、
高速路で発揮される
のスタビリティ

TEIN EURO DAMPER for 325i (E90)

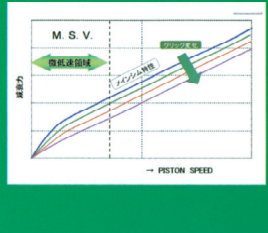
EURO DAMPER LINE-UP		価格
1シリーズ(E87)	116i	26万7750円
3シリーズセダン(E36)	318i、320i	27万8250円
3シリーズセダン(E46)	318i、320i	26万7750円
3シリーズセダン(E90)	320i、325i	26万7750円
5シリーズセダン(E60)	525i、530i	26万2500円
M3(E36)		27万8250円
M3(E46)		26万7750円
MINI	クーバーS	26万2500円

※価格は全て予備



微低速域での減衰力調整を可能とした
M.S.V.

マイクロ・スピード・バルブは、ピストンが0.1mm/sec以下の微低速で動く時に適切な減衰力が出得るように考えられた機構だ。実は、軸心の細い凹凸によって生じる弾性が高まるため、乗り心地はソフトに、そしてタイヤの性能を適切に引き出せるようになる。メーカの減衰力調整をリアルタイムにもハンドリングレスポンスや乗り心地に影響する微低速時の減衰力を適切に保てる機構。高精度が求められるため高価なパーツである。



Report/Takusagawa Hiroyuki Photo/Akamatsu Takashi

ファン、スタビリティとSTD and αの性能を提供

ティン・ユ・ロタンパは、今春発売予定の輸車用サスペンションだ。昨今日本では、□タウシとインチアッパという二つのスタイルが人気を集めている。この二ロタンパは、その主なタイプ・ファイ派のために生まれ、製品だ。すでに、国内での発売と同時にメリカやヨーロッパでの展開も決まり、アウトバーンなどの高速走行にも適した安定感とハンドリング、そしてメリカのように見られる荒れた路地においての快適性を併せ持つ。

アメリカのギアに慣れを持つ同社では、各国のあらゆる使用状況を考慮してベックを定め、テスト走行を繰り返して、ハンドリングや乗り味を熟練したとらと音。ルックアップ重視の国やサスペンションが増え

なりのモーター、スプリング、フューエルド
から生まれたメカニカルであり、それ
だけに走りに対するレベルの高さ、
質は折り紙つと云える。

さてこのユーロダンパー、走行性
能を指すといつても、スプリングモ
デルのバネと違い、バネとしての製品
ではない。どちらかといえばストリ
ングより優先し、ナチュラールハ
ードリクスと快適な乗り心地を両立
させた仕様のものである。そのフィー
ルをインナップモデルと置き換えて
表筒すれば「MSスポーツのスタイル
とイーマルのフラットグランドな乗り
心地をバランスさせた感覚。しかも
BMWらしい軽快感、ゼー・ザ・レ
ール感覚がそのまま受け継がれてい
る」と言うのが妥当だろう。

あらゆる路面で発揮される高いス
タビリティこそが、強力なサスペン
ションセットと言える。



信頼性と付加価値を高いレベルで実現するハード

3シリーズ(E90)用はフロントが一体型のストラットでシェールスにネジを持った車高調整式。リアはダンパーとスプリングが別体式となり、スプリングシートに調整機構を持たせて車高調整ができる仕組み。室内、室内で減衰力調整ができる人気のアイテムEDFC(防虎)。車内のボタン操作で瞬時に減衰力が変えられる便利モノ。またメモリー機能も持ち、高速移動モード、1名乗車時の走りモード、4人乗車時の快適モードを記憶、といった使い方もできる。

TEIN EURO DAMPER

ティン ユーロダンパー

Information
Square

ドライブをより楽しくする

文：河原良雄／写真：井上雅行

モータースポーツで得たノウハウを活かし、国産車専用のダンパーを作り続けてきたTEIN。そんな同社が初のインポートカー向けとなる「EURO DAMPER」を開発した。その実力をレポートする。



EURO DAMPERの販売予定価格は、262,500~278,250円とされている。写真はBMW3シリーズ(E90型)用のキット。

2007年5月1日発売時対応予定車種

Alfa Romeo	アルファ147、アルファ156
Audi	TTクーペ(8N型)、TTロードスター(8N型)
BMW	1シリーズ(E87型)
	3シリーズセダン(E36型、E46型、E90型)
	5シリーズセダン(E60型)
	M3(E36型、E46型)
MINI	MINI
Mercedes Benz	Cクラスセダン(W203型)
Volkswagen	ゴルフ(N・V)、ニュービートル

った。決してアツいものではなく、ダンピングをしっかりと決めたのが優い。しどりとどきと乗り味をキープしたまま路面の凹凸を吸収してくる。これはダンパーのみならず、組み合わされるスプリングも初期入りに対処しているからに他ならない。これはタイヤのキャビティがアブソルブしていることを考慮すれば「巧み」とも言いやすいが、そこで気づいて「データ」を味れば、スプリングレートはフロントが純正の28.8から50.7kg/mmへ一気に高められ、リアはほぼ82.6から67.7kg/mmへ僅かに下げられている。またダンパーショックはフロントが純正の150から117mmへ、リアが159から130mmに変えられている。こうした数値から察してもスプリングとダンパーの組み合わせの巧みさを感じ

コーナーに入るといってBMW流の正確なハンドリングにまったく破綻はない。フロントは狙い通りに入っていく、リアはしっかりついてくるのだ。しなやかさを併いながらBMWらしい「駆けぬける動き」を堪能できる。EDFCで前後のモードを換えるが、もっとも硬い／1よりよく／MSポータ級、硬めの4／4辺りではちゃんと締まった個人的に好みのレベル、敢てかあの12／12にしてもやっぱりスポーツ性はカンプしていた。そして何よりでもEDFCでドライブインポジションに応じてモードを選択できるというのは大きな楽しみである。

ユーロダンパーは他では得がたいEDFCを加えたとしてもライバルと並ぶ約30万円が済む。16段という多段調整や、3年/37km保証、そしてオーバホールや仕様変更も可能ということも踏まれば長く付き合う面でもメリットは大きい。このユーロダンパーは別表のラインナップで07年5月に発売開始を予定している。さらにラインナップの拡充も目下検討中というから楽しみだ。個人的には車高調整なしの普及版の登場も期待したいところ。その際ドラッグレブの楽しみが倍増するEDFCとのコンビネーションは欠かせないが

ヨーロッパ車オーナーにとって数少ない悩み、それは硬めの乗り心地だろう。ヨーロッパ車は基本的にバス路線の走行を主眼に開発されているだけに、高速走行での乗り心地にはそんなに不満はないはず。

が、街中などの低速走行ではどうしてもゴツゴツ感を伴ってしまう。でもヨロヨリ車ならではの走りの良さを手にしているのだから仕方ない！と諦めてはいない。むしろ、その走りに開放感。ヨロヨリ車ならではの安定感を感じる。それはそのままに、快適な乗り心地を確保するサスペンションキックアップ機構。そのためにこのヨロヨリバンは、

が搭載された「カブリ」が毎年増えてきた車両の競速型ダンパーで、ローダウンとリフトアップの前後にはセッティングとしている。前後のダンパー本体は小口径容量を確保するための単純式とし、その内部にはMSV(マイロ・スピード・バルブ)を採用する。MSV4ノードのバネボディにバルブを設けることによって、伸縮運動の減速力設定を可能にしたばかりで、側面独立して設定することも可能になっているのが大きな特徴。このMSVはティン・ガWRや耐久レースで実証した技術をフィードバックしたものだ。加えて、売壳のEDPC(エレクトロニックダンピング・フォース・モ

取材協力：株式会社テイン <http://www.tein.co.jp>