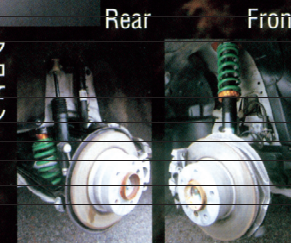


EDFCとは?

2007年現在 日本市場で販売中	車名	グレード	実価 (税別)
ALFA ROMEO	ジュリエッタ (S&P)	11.2 2.0T 16V "Q" 105CV	¥2,570,000
	ジュリエッタ	11.2 2.0T 16V "Q" 105CV	¥2,570,000
	1.8T	1.8 16V "Q" 105CV	¥2,570,000
AUDI	TTクーペ	1.8T 170CV	¥2,600,000
	TTクワトロ	1.8T 170CV	¥2,600,000
	TTクワトロ	1.8T 170CV	¥2,600,000
BMW	1シリーズ (H&P)	116	¥2,570,000
	2シリーズ (E90)	316-320	¥2,750,000
	3シリーズ (E46)	316-320	¥2,750,000
	3シリーズ (E90)	320-325i	¥2,600,000
	5シリーズ (E60)	520i-525i	¥2,750,000
	7シリーズ (E23)	720i-730i	¥2,750,000
MERCEDES BENZ	C-CLASS (W203)	C180K 170CV	¥2,750,000
	C-CLASS (W203)	C180K 170CV	¥2,750,000
	C-CLASS (W203)	C180K 170CV	¥2,750,000
VOLKSWAGEN	ゴルフ (Mk4)	GT 170CV	¥2,570,000
	ゴルフ (Mk4)	GT 170CV	¥2,570,000
	ゴルフ (Mk4)	GT 170CV	¥2,570,000



TEIN
EURO DAMPER 純世

世界中を走り込んで作り上げた
純正100%のスポート性能がいい!!

って好ましく受け止められた
ゴルフVは、ノーマルのG
して少しだけ車高を落とした

まずはB/Wだとか、ご覧のように車高はリアルMのM2クニック仕様。ほぼ同じ位の感じだ。純正は、リアのスプリングレートがリヤに對しかたなり定かためで、とちがかりリヤを安定させ、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、ティンの設定はリヤのスプリングをきつかにめし、前後でバランスよく上下動を放けしめる感になっている。その効果からか、リヤから来る突上げ足がかなり薄らぎ、M2の足がきつめのコックアップが消えている。ただ、山道を少し飛ばし、気圧に走ると、リヤの剛性感が少しリアルに感じている。これは、こも、車内からE/F/Cでその源力を高めにするだけで適切な何重感に変わつてくれ、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減衰を固めに、という設定の方がフットライド感がある。

ロータリーと「基本コンチネンタル」に依るのだが、乗り心地を顕化させたため、燃費にタンパーの減衰力を抑え気味にしたのである。その効果で、道路幅の低い時の路差の乗り越えなど、ノーマルの倍の大きさになり衝撃が少なくなる、太さの異なる差では底付き感が出てしまい、落ち差きの悪さを感じる。ノーマルに比して、と乗り心地がよくなっているが、他の七ツルの完成度には一歩及んでいない。

[illegible]