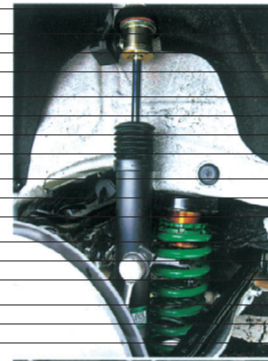


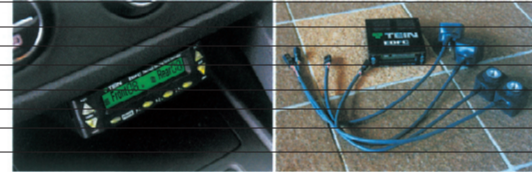
EURO DAMPER



撮影車両のBMW320i、VWゴルフ5GTI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、走行中でも機械的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



New ITEM Trial Report TEIN EURO DAMPER



あの「テイン」から 待望の輸入車用サスが発売

TEIN EURO DAMPER

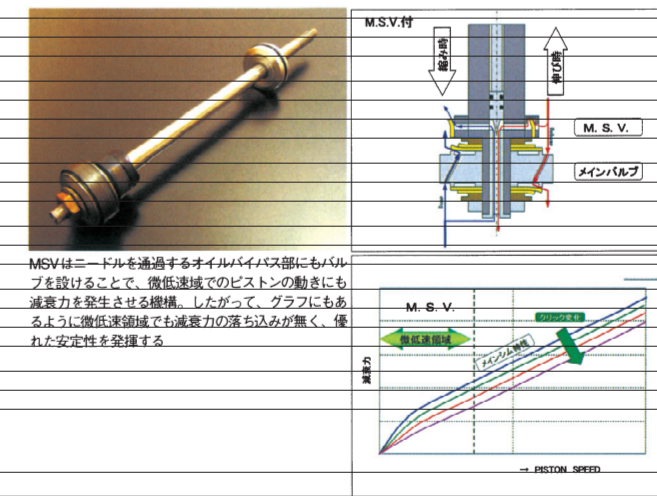
モータースポーツ、国産ストリートシーンで絶大な支持を仰いでいるテインが、2007年5月より輸入車をターゲットとした「ユーロダンパー」を発売する。早速、発売に先だって行われた試乗会でのフィードバックをレポートしよう

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

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インから、輸入車向けのシリーズが発売されることになった。まずはクルージングマスタースタートと呼ばれる「ユーロダンパー」というシリーズが初年の発売に発売される予定だが、追って対称車種の拡大、スポーツタイプのダンパーなどを絞り込んだシリーズの展開などが行われる予定だ。実は、テインではアメリカにインテリUSA、英国にテックUKという別会社の販売拠点を置いていて、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に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位置調整というゆるゆるな調整機構になっている。リヤが固定され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、2本径を大きくできるモノチューブ構造で、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、ヨーロッパ車のかっち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MSV（マカロンビッドバルブ）を採用している。この

ら要求される高速走行時の安定性などを盛り込んで作り込まれたのだとか。発売までまだまだ時間があるが、先だって試乗会が開催された。そこに用意された4台のモデルは、全車ノーマルよりホイールをインチアップ、それに合わせてロープロファイルのタイヤが装着されていた。乗り心地の点で明らかと不利な条件だ。試乗車はメルセデス・ベンツクラス、BMWの3シリーズ、アウディTTクーペ、1.8Tクワトロ、1.8T、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チアップしているのに、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。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。推奨セッティングに対して、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。



MSVは二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、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、クラフにもあるように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

MSVは、0.1mm/secという微細な減衰力発生させる機構で、減衰力調整機構の1ドールバルブからリリースされる経路にシムを設けたものだ。従来のMSVが装着されていなかったイブでは、減衰力調整の二ドールを開けると微細な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鈍化したり、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、確かなトラクションとリアステアアライアンスを確保し、それがバタつかない途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ドノイズを考慮し、ここにアメリカで求められるフラットなライド感のある乗り心地、ヨーロッパ

メーカー	車名	グレード	価格(税込)
ALFA ROMEO	アルファ147(5ドア)	T12.0 ツインスパーク	¥267,750
	アルファ156	T12.0 JTS セレスピード	¥267,750
AUDI	TTクーペ	1.8T	¥262,500
	TTクワトロ	1.8Tクワトロ	¥262,500
BMW	1シリーズ(E87)	118i	¥267,750
	3シリーズセダン(E36)	318i・320i	¥278,250
	3シリーズセダン(E46)	318i・320i	¥267,750
	3シリーズセダン(E90)	320i・325i	¥267,750
	5シリーズセダン(E60)	528i・530i	¥262,500
MERCEDES BENZ	M3(E36)	ベースモデル	¥278,250
	M3(E46)	ベースモデル	¥267,750
	MINI	クーペ・ターボS	¥262,500
VOLKSWAGEN	G-CLASSセダン	G900 ヨンプレッサ	¥278,250
	ゴルフ4	GLI・GTI	¥262,500
VOLKSWAGEN	ゴルフ5	GLI・GTI	¥262,500
	ニュービートル	ベニスグレード・ターボ	¥262,500