

EURO DAMPER

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 +d 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)	116	26万7750円
3シリーズセダン(E36)	318, 320	27万8250円
3シリーズセダン(E46)	318, 320	26万7750円
3シリーズセダン(E90)	320, 325	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	クーペS	26万2500円

※価格は全て予備



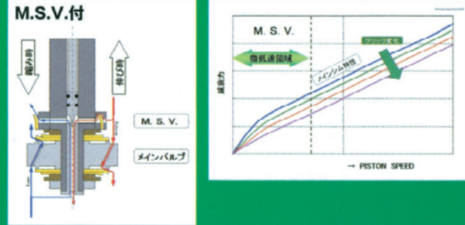
ファン、スタビリティ、STDAの性能を提供

TEINのユーロダンパーは、今春発売予定の輸入車用サスペンションだ。昨今日本では、ローダウン&ンチアップといったユーロスタイルが人気を集めているが、このユーロダンパーはそんなモディファイ派のために生まれた製品。すでに、国内での発売と同時にアメリカやヨーロッパでの展開も決まり、アウトドアなどの高速走行にも適した安定感とハンドリング、そしてアメリカによく見られる売れ筋の路面においての快適性を併せ持つという。

アメリカとイギリスに拠点を持つ同社では、各国のあらゆる使用状況を考慮してスウェーデン、テスト走行を繰り返して、ハンドリングや乗り味を熟成させたと言っている。ルック重視の国産サスペンションが増える

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得られるように考えられた機構だ。実は、路面の細かい凹凸に対する追従性が高まるため、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。メインの減衰力調整を行った際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域の減衰力を選択的に保てる機構。高精度が求められるため高価なパーツでもある。



Report/Takusagawa Hiroyuki Photo/Akamatu Takashi



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ルケースにネジを持った車高調整式。リアはタンバム・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。右は、室内で減衰力調整ができる人気のアイテム(EDFC(別売))。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



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)
	191シリーズ(E67型)
BMW	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



BMW3シリーズ(E90型)の場合は、ライトスイッチ下にセットされるEDFC。減衰力の数値はフロントとリア別々に設定できる。



16段階の減衰力調整は走行中にも可能。走行するシーンによって自動的に調整される。EDFCを操作すれば良い。

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ハイスピード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う硬さを感じてしまう。「でもヨーロッパ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」と諦めているに違いない。そんな方々に朗報だ。ヨーロッパ車ならではの安定感溢れる走りはそのままだに、快適な乗り心地を確保するサスペンションキットが登場した。それがティンユーロダンパーだ。

ユーロダンパーは、ローダウンとインチアップを前提にしたセッティングとしている。肝心のダンパー本体はオイル容量を確保するため単筒式とし、その内部にはMSV(マイクロ・スピード・バルブ)を採用する。MSVはコードルのバイパス部にバルブを設けることによって、微低速域の減衰力設定を可能にしたばかりが、伸縮を独立して設定することも可能にしているのが大きな特徴。このMSVはティンがWRC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、別売のEDFC(エレクトロニック・ダンピング・フォース・コントロール)を装着可能にしているのも見逃せない。

EDFCはティンが02年から採用するステップリングモーターを介して減衰力調整するもので、コントロールによって運転席にいながボタンひとつで様々な乗り味を楽しめる画期的なシステムだ。

代表例としてBMW3シリーズを見ていこう。車高はフロントが30mm、リアが25mm下げられている。ルック的にも「いい感じ」だ。車高調整式だからフロントで15〜50mm、リアで5〜45mmの調整が可能だが、街乗りでの実用性を考えればこの辺りが妥当だろう。足下は16インチのランフラットタイヤに換えて、フロント225/40、リア255/35の18インチを履く。ホイールは軽量のBBSを、タイヤはミシュランのパイロットスポーツをセットしていた。運転席に乗り込むとダッシュボード右下にEDFCが収まっている。ダンパーの減衰力はボタンひとつでフロント、リア共に16段階の調整が可能で、その組み合わせは3モードをメモリーさせることもできるようになっている。走り出す前に開発スタッフに訊くと「推奨モードはフロント/リアともに中間の8/8です」とのことだった。その推奨モードでスタートする。まず驚かされたのは路面からの入力に対する優しい乗り方だ。

った。決してフワフワしたものではなく、ダンピングをしっかりと効かせての優しさだ。しっとりとした乗り味をキープしたまま路面の凹凸を吸収してくれる。これはダンパーのみならず、組み合わせられるスプリングも初期入力に最適化しているからに他ならない。これはタイヤのキバシティがアップしていることを考慮すれば「巧み」としか言いようがない。そこで気になってデータを見れば、スプリングレートはフロントが純正の2.8から5.0kgf/mmへ一気に高められ、リアは逆に8.8から6.7kgf/mmへ僅かに下げられている。またダンパーストロークはフロントが純正の150から117mmへ、リアが159から130mmに変更されている。こうした数値から察してもスプリングとダンパーとの組み合わせの巧みさがわかる。

コーナーに進入しても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き、リアはしっかり粘ってくれるのだ。しなやかさを伴いながらBMWらしい「駆けぬける喜び」を堪能できる。EDFCで前後のモードを幾つも試す。もっとも硬い1/1でようやくMスポーツ級、硬めの4/4辺りではちょっと締まった個人的に好みのレベル、軟らかめの12/12にしてもしっかりとスポーツ性はキープしていた。そして何よりEDFCでドライビングパター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ンバールと並ぶ約30万円を越え、16段階という多段階調整や、3年/3万km保証、そしてオーバーホールや仕様変更も可能ということも踏まえ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売のランナップで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。その際もドライビング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。

取材協力:株式会社ティン <http://www.tein.co.jp>

PUBLICITY PAMPHLET