

ベンツらしい剛性感の高い走りを追求していく特別企画



E55 強化計画

W124 に比べるとボディ剛性の弱さが浮き彫りになる E55 を、あらゆる角度から強化していく特別企画。今回は、セントラルオートが開発している強化アイテムの途中経過をご報告しよう。

文=高根英幸 撮影=G.C.E 協力=セントラルオート/エンドレス



**現在
開発中**

トルクロッドバー



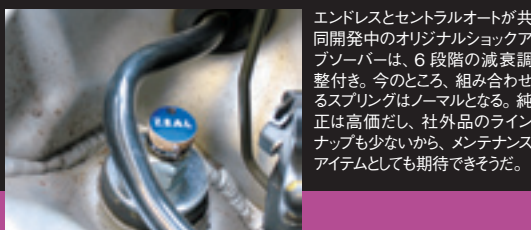
セントラルオートがE55の走行安定性を高めるために開発している「トルクロッドバー」。現在、商品化に向けて研究を重ねている。



ロアアームの前後にボルトオンで取り付け可能。価格はできるだけロープライズで提供したいとのこと。

**現在
開発中**

オリジナルショックアブソーバー



エンドレスとセントラルオートが共同開発中のオリジナルショックアブソーバーは、6段階の減衰調整付き。今のところ、組み合わせるスプリングはノーマルとなる。純正は高価だし、社外品のラインナップも少ないから、メンテナンスアイテムとしても期待できそうだ。

不安定な走りを解消する パーツ開発が遂に始動!

まだ試作品だがその感触は製品化に値するものだ

E55用のサスペンションは純正以外、ほとんどリリースされていない。それは純正のセッティングが絶妙なためと、それ以上の性能を追求しにくいからだ。それというのもW210の場合、エンジンとフロントサスペンションをマウントしているサブフレームとモノコックとの接合が強固ではなく、全体としてボディ剛性が余り高くないばかりか、ボディ剛性を高めにくい構造となっているというのが理由。

しかしW124をはじめとする往き時代のメルセデスのメンテナンスを多く手がけ、最近W210の入庫割合も増えているセントラルオートでは、W210の走りをより洗練させるべく、オリジナルパーツの開発を行なっている。

現在はエンドレスと共同でダンパーを、そして独自に足回りを補強

するブレーキを開発中だ。W210自体がコイルオーバーではないため車高調ではないが、スプリングに装着するラバーシムによって車高を調整することは可能。そのためダンパーは車高に合わせてストローク量を確保できる全長調整式となっている。

ボディ剛性を考えるとバネレートはほとんど上げられないこともあり、スプリングはE55の純正のまま。

ダンパーは単筒式で6段階の減衰力調整機構付き。フロントはボンネットを開ければ調整ダイヤルが見えるし、リヤもトランク内部の樹脂パネルの境目をちょっと広げれば手が届く。上からでも横からでもダイヤルの目盛りが分かりやすい配慮もい。

減衰は最弱の1段階でも、ダンパーはしっかりとクルマを落ち着かせてくれる。ノーマルに近い豊かなストローク感で、路面の凹凸をキレイになぞりながら市街地を快適に走り抜けていく。おそらく、同乗者は足回りをオーバーホールしたとしか

思わないだろう。それくらい自然だ。ところが前後共減衰力を3段階に上げると、途端に引き締まった感触になる。ダンパーのフリクションの少なさはそのままに減衰の立ち上がりが鋭くなり、クルマのフットワークは格段に俊敏になる。19インチでも突き上げ感はないし、程よいストローク感で乗り心地もまずまず。ただし高速の継ぎ目を越えた際の感触や、不意に大きなギャップを乗り越えた時の乗り心地を考えると、2段目あたりがベストと言えそう。

強化ブレーキとなるトルクロッドバーは、サスペンションのピボット部左右を連結することで、剛性不足による走行中の不安定な動きを解消し、正確な足元の動きを実現するもの。どちらも試作段階というものの、その感触は十分に製品化に値するものだった。さらに細部を煮詰めてリリースする予定というから、E55をはじめとするW210ユーザーは期待して待つて欲しい。