SHOWA TUNINGO 足まわりとは?

操縦しやすく不快感のないスポーツ性を実現した「スポーツ」と、しなやかで乗りやすい快適性にこだわった「コンフォート」。 CR-Zとスイフトスポーツはクルマの性格 から「スポーツ」のみだが、フィット/イ ンサイト/コペンは両アイテムともライン アップ。オデッセイとステップワゴンは「コ ンフォート」だけの設定となる。

試乗してまっ先に感じたのは、純正サスペン

ョンと比較しての違和感のなさ。なにも知らず に乗れば間違いなくノーマルだと感じるほど自 然なフィーリングだ。しかし、コーナリングをち

ょっと頑張ってみると、純正との違いがハッキ

リする。同じタイヤとは思えないほどよく粘り、

ワイパーを全開するような路面コンディションでも不安な動きは皆無。またギャップを越えたときに感じる突き上げの穏やかさ、スムーズな

収まりは個人的にはノーマルをしのぐほどよか

った。極端に車高が下がっているワケではないので、ロール量の大きさはそれなり。ただし口

ールスピードも確実にコントロールされており、

スプリングレートが柔らかいにもかかわらず ノーマル特有の腰くだけ感が皆無なのもすご

い。足まわりのスタンダードが車高調なのは百

形状を見直すイイきっかけになった。このまま

でミニサーキット程度なら十分に楽しめそう!

路面状況が悪いときほどわかる!?

土砂降りのなかでも伝わる安心感

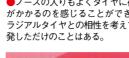


う自信の表れが、車高調ではなそこまで走り込んで開発したと

いうワケなのだ。 徹底的に知ることが必要不可欠と 合わせて長所を伸ばしていく そのなかからとくに優れた部分 ためにも、まずはノ クルマごとの件



●ノーズの入りもよくタイヤに荷重 がかかるのを感じることができた。 ラジアルタイヤとの相性を考えて開





されれば話は別だが、といった極端なモディ か、Sタイヤでサーキットを走るレースカー並みに軽量化したと もあえて固定式にした点。 ・マル形状を採用し、

あるぞ。それは、

タイヤまで純正

の足まわりには大きな特色が

ショ

ュ

。CR-Zに限らず、

-マル車で開発を行っ

ンションの味つけ

ひと言で 純正サ

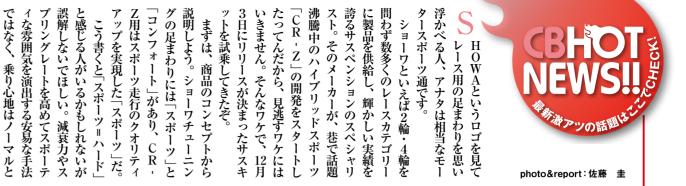
イファイが痛 減衰力

先にも書いたが、オールマイテグが明らかに向上しているのだ。 定されており、ノーマルからの上が28N/㎜、リヤが34N/㎜に設明。スプリングレートはフロント 詳しくは11ページのインプレッがり幅はフロントのほうが大きい 開発陣の意気込みが感じ で問題なくカバ ョンを読んでもらうとして、段 な味つけにせざるを得ない! ワリをひとつ例を挙げて説ョーワチューニングの細かい岬の意気込みが感じられる。趣なくカバーできる」という

●純正タイヤ以外とは合わないって ワケじゃなく、一般的なラジアルタ イヤであれば問題なく対応できる懐 の深いサスペンションだ。 αである限り「このセッ

> 社外品のサスペンショ るよう、絶妙・ でいる。た絶妙

コストパフォーマンスに優れたサグや仕様変更の手間がかからない。ユーザーにとっては、セッティン



photo&report:佐藤 圭



しくはそれ以上、

旬のハイブリッドスポーツが より楽しく!! ●ヘビーウェットだからこ そ操縦安定性の高さがハッ キリした。そこそこの速度 で走行しても路面に吸い付 くような安心感だった。

走りも乗り心地も しなやかに!

純正形状サスキットの

SHOWA TUNING SPORTS SUSPENSION CR-Z(ZF1)用





いる理由は、CR-Zはリヤセクションにバッテリ ーやモーターなどの重量物を搭載しているため。 なおハイブリッドカーのインサイトも同様の前後 バランス。12月発売予定で価格未定。

10



