

### SHOWA TUNINGの足まわりとは?

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、しなやかに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が「コンフォート」だけの設定となる。

### 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

試乗してまっ先に感じたのは、純正サスペンシ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わけではないので、ロール量の大きさはそれなり。ただしロ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ものすごい。足まわりのスタンダードが車高調なのは百も承知だけど、手間をかけて開発したノーマル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!



もうひとつ、ショーワチューニングの足まわりには大きな特色があるぞ。それは、タイヤまで純正のフルノーマル車で開発を行った点。CR・Zに限らず、純正サスペンションの味つけは、ひとりで表現すれば「オールマイティ」といえる。

そのなかからとくに優れた部分を見つけ出し、クルマごとの性格に合わせて長所を伸ばしていく。そのためにも、まずはノーマルを徹底的に知る必要がある不可欠というワケなのだ。

そこまで走り込んで開発したという自信の表れが、車高調ではな



●ノーズの入りもよくタイヤに荷重がかかるのを感じる事ができた。ラジアルタイヤとの相性を考えて開発しただけのことはある。



●純正タイヤ以外とは合わないってわけじゃなく、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。

くノーマル形状を採用し、減衰力もあえて固定式にした点。レースカー並みに軽量化したとか、Sタイヤでサーキットを走るといった極端なモディファイが施されれば話は別だが、ノーマル+

αである限り「このセッティングで問題なくカバーできる」という開発陣の意気込みが感じられる。ショーワチューニングの細かいコダワリをひとつ例を挙げて説明。スプリングレートはフロントが28N/mm、リヤが34N/mmに設定されており、ノーマルからの上がり幅はフロントのほうが大きい。詳しくは11ページのインプレッションを読んでもらうとして、段差などを越えたときのフィーリングが明らかに向上しているのだ。先にも書いたが、オールマイティな味つけにせざるを得ないノーマルから、社外品のサスペンションを求める「スポーツ志向なユーザーの好みにハマるよう、絶妙な前後バランスとなっている。チューニング本来の意味である「調律」という言葉がピッタリだ。ラジアルタイヤに内装付き、メインの走行ステーションは街乗りとワイディング。そんな使い方をす

ユーザーにとっては、セッティングや仕様変更の手間がかからない、コストパフォーマンスに優れたサスキットといえるだろう!

SHOWAというロゴを見てレース用の足まわりを思い浮かべる人、アナタは相当なモータースポーツ通です。

ショーワといえば2輪・4輪を問わず数多くのレースカテゴリーに製品を供給し、輝かしい実績を誇るサスペンションのスペシャリスト。そのメーカーが、巷で話題沸騰中のハイブリッドスポーツ「CR・Z」の開発をスタートしたってんだから、見逃すわけにはいきません。そんなワケで、12月3日にリリースが決まったサスキットを試乗してきたぞ。

まずは、商品のコンセプトから説明しよう。ショーワチューニングの足まわりには「スポーツ」と「コンフォート」があり、CR・Z用はスポーツ走行のクオリティアップを実現した「スポーツ」だ。こう書くと「スポーツ」ハード」と感じる人がいるかもしれないが誤解しないでほしい。減衰力やスプリングレートを高めてスポーティな雰囲気を出す安易な手法ではなく、乗り心地はノーマルと同等もしくはそれ以上、ロールスピードなどを計算し素直な操縦性やキビキビした動きを目指した。



●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。

## 旬のハイブリッドスポーツがより楽しく!!

# 走りも乗り心地もしなやかに!

## 純正形状サスキットの底力

SHOWA TUNING SPORTS SUSPENSION CR-Z(ZF1)用



### 段差や縁石も気にならない “ほどよい低さ”

車高はフロント、リヤとも-15~-25mmダウンとなる。リヤのほうがスプリングレートが硬くなっている理由は、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。

