

プラス15mmという逆転の発想から生まれたロングセラーモデル

# SHOWA TUNINGの秘密とは……

いくらコベンがキビキビ走ってくれるといっても、乗り心地に不満があっては気持ち良く走ることにはできない。

しかし、そんな悩みを解決してくれるロングセラーモデルがある。そこで、その支持される理由に迫ってみた。

Photos/Makoto Inoue Text/Takashige Matsumoto



## SHOWA TUNING COMFORT

価格：7万9800円



## SHOWA TUNING SPORTS

価格：7万9800円



純正を知り尽くしているからこそ、  
違う方向から開発をスタート

コベンは紛れもない「スポーツカー」である。スポーツカーといえば、やはりその「スタイルック」は最優先されるべきアピールポイントだから、車高は低く設定され、その上でスポーティなサスペンションを組み合わせた。

コベンのサスペンション形式はミラ用をベースにしている（フロントにマクファーソンストラット式、リアにトーションビーム式を採用）ものの、セッティング（味付け、特性）自体は専用だ。オープンボディゆえに指摘される剛性面での不利をカバーするため、シャシーをしならせることでコーナリング特性を向上させる方向でセッティングしたり、ルーフの脱着（開閉）による重量配分の変化も考慮し、オープン時のファイリング（乗り味）を重視したサスセッティングを施したりしている。リヤショックの角度が大きく傾いているのも、単にスペース的な制約があったからというだけでなく、減速Gを受けた状態での後輪のリバウンド特性を想定したためだ。つまり「スポーツサス」をつくるためにメーカーも相当努力しているのだ。

しかしながら、コベンのノーマル仕様のサスペンションは「少々硬すぎるのではないかと」と評価されることが多い。それは、ユーザーの購買年齢層がやや高かったことと、「スポーツカー」といつつ、本格的なスポーツ走行に使われる機会はそれほど多くなく、ほとんどのユーザーが「街乗り＋α」という乗り方をしていたため、メーカーが考える「スポーツ」との間にギャップが生じてしまったことが理由のひとつだが、実際問題として車高やサスストローク、ショックの容量など物理的な制約によって「硬い足」にせざるを得なかったという部分もあった。

ショックメーカーであり、コベン用の純正ショックを製造するショーワは、自社ブランドである「SHOWA TUNING」のコベン用キント開発にあたり、この「ノーマルのスポーツ性」に注目した。純正ショックの仕様については、ダイハツが示した「スポーツ」という方向性について、ショーワとしては可能な限りその特性を実現しているはずだが「それとは違うスポーツ」を求めている人もいるのではないかと考えたのだ。そこで新たなサスペンションづくりが始まった。