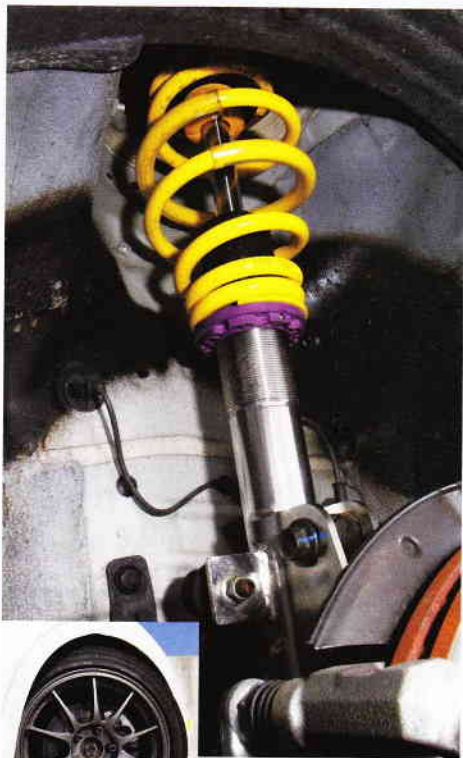


## 本当のスキルを 身につけたいなら！

「Version-3」は、まさにKW（カーウエー）の真骨頂を發揮したサスキットだった。ヨーロッパの荒れた路面で鍛え上げたダンパーは、上質な日本のサーキット路面ではタイヤを路面に接地させ続ける。そしてこれは、今回試乗した鈴鹿のような、高いGが続くサーキットでは大きな武器となる。不安定な挙動が生まれがちなコーナーやデグナーではリアが安定し、回り込んだスプリン2つ目ではクルマの向きをじわっと変えることができるのだ。接地性が高いという、アンダー



KWのネジ式車高調は減衰力固定の「Version-1」を基本に、伸び側無段階調整可能な「Version-2」、今回試乗した伸縮別調整が可能な「Version-3」と展開する。付属スプリングは自由長をたっぷり取った専用品。試乗車のタイヤは225/45R17のADVAN NEOVAだった

傾向の足まわりを想像するかも知れないが、そうではない。ターンインでボディは向きを変えていくのだが、前後のタイヤはつねに路面と接地しており、その接地面積が穏やかに増減することで、スムーズに旋回して行く。そのお手本のようなコントロール性は、リバウンドストロークをたっぷり取った設計にある。

スプリングはF・4・8kg/mm、R・3・79kg/mm。サーキットスパックとしてはかなり低い数値だが、日本で定番の直巻ではなく、フロントには樽型、リアには一巻きバリアブルにした設計を採用することで、リバウンドストロークを稼いでいる。そこに伸び14段、縮み無段階で別調

整ができる長めのダンパーを組み合わせ、ロールスピードをゆっくりにコントロールしているから、ロール量が多くても怖くないのだ。むしろ鈴鹿という速度域の高いコースを、これだけ安心して攻められる特性のほうが、タイム至上主義の方向性よりも大きく評価できると思った。初めて鈴鹿が楽しいと感じることができたサスキットである。

そしてこの接地性の高さは、安心感だけでなくトラクション方向にも有利に働く。正直FD2シビックと比べてエンジンパワーに見劣りしていたFN2だが、全開時間が長くなったおかげで、見違えるような気持ちよさを味わうことができた。



車高は前後で30mmダウンにとどまるといいうが、見た目はかなり精悍。対してサーキットでの挙動は、じつに穏やかなのが面白い。リバウンドストロークを確保しているから、タイヤが路面から離れないのだ