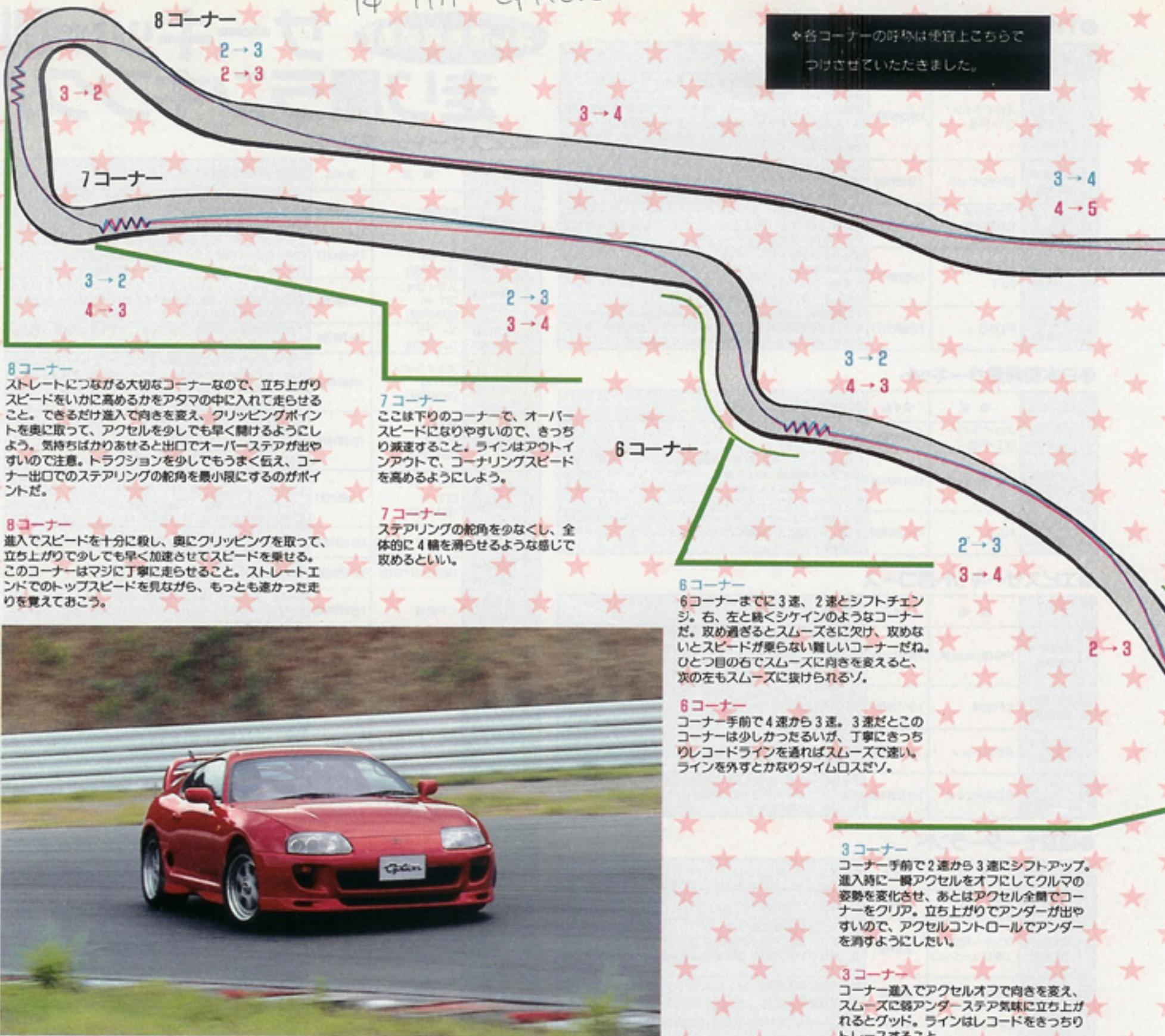


各コーナーの呼称は便宜上こちらで  
つけさせていただきました。

**8コーナー**

ストレートにつながる大切なコーナーなので、立ち上がりスピードをいかに高めるかをアタマの中に入れて走らすこと。できるだけ進入で向きを変え、クリッピングポイントを奥に取って、アクセルを少しでも早く開けるようにしよう。気持ちはかりあせると出口でオーバーステアが出やすいので注意。トラクションを少しでもうまく伝え、コーナー出口でのステアリングの舵角を最小限にするのがポイントだ。

**8コーナー**

進入でスピードを十分に殺し、奥にクリッピングを取って、立ち上がりで少しでも早く加速させてスピードを乗せる。このコーナーはマジに丁寧に走らせること。ストレートエンドでのトップスピードを見ながら、もっとも速かった走りを見ておこう。

**7コーナー**

ここは下りのコーナーで、オーバースピードになりやすいので、きっちり減速すること。ラインはアウトワインディングアウトで、コーナリングスピードを高めるようにしよう。

**7コーナー**

ステアリングの舵角を少なくし、全体的に4輪を滑らせるような感じで攻めるといい。

2→3  
3→4

2→3  
3→4

**6コーナー**

6コーナーまでに3速、2速とシフトチェンジ。右、左と続くシケインのようなコーナーだ。攻め過ぎるとスムーズさに欠け、攻めないとスピードが乗らない難しいコーナーだね。ひとつ目の右でスムーズに向きを変えると、次の左もスムーズに抜けられる。

**6コーナー**

コーナー手前で4速から3速。3速だとこのコーナーは少しかつたるいが、丁寧にきっちりレコードラインを通過すればスムーズで速い。ラインを外すとかなりタイムロスだ。

2→3  
3→4

2→3

**3コーナー**

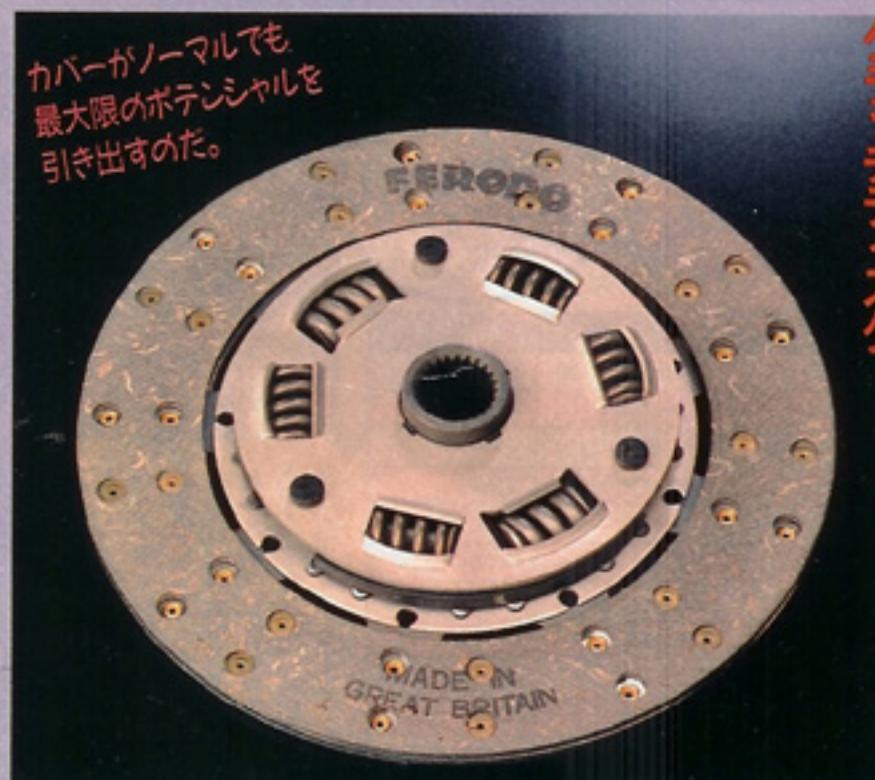
コーナー手前で2速から3速にシフトアップ。進入時に一瞬アクセルをオフにしてクルマの姿勢を変化させ、あとはアクセル全開でコーナーをクリア。立ち上がりでアンダーが出来ないので、アクセルコントロールでアンダーを消すようにしたい。

**3コーナー**

コーナー進入でアクセルオフで向きを変え、スムーズに残アンダーステア気味に立ち上がりるとグッド。ラインはレコードをきっちりトレースすること。

クスコ・ヘビーテューニング  
クラッチディスク

クスコ・ヘビーテューニング  
クラッチディスク



クスコ 〒370群馬県高崎市新保町1664-1 ☎0273-52-2888

クラッチディスクといえば、エンジンパワーを駆動系に伝える重要なパートだけど、強化品にするべadalが重かっただけで、時にはツライこともあるよ。それは、強化カバーの圧着力が大きいためしそうがないんだけど、クスコのクラッチディスクは、ノーマルのカバーを使用するためにそんな苦労を強いられることがない。

カバーがノーマルと言っても、クスコならではの実戦テストで性能はばっちり確認済みだ。また、特殊な軽量フェーリングで、シフトのキレやつながりが安定している。当然、フライホイールへの攻撃性も少ない。それでDP-Tシルビアに装着してみた印象はどうだろう。このクラッチは、カバー部はノ

ーマルを使用するため、ペダルタッチやつながりのフィーリングはノーマルとほとんど変化はない。スマーズで使いやすいね。フィーリング自体は変わらなくとも、ノーマルと比較すると耐久性や減りが良くなるので、スマーズで使いやすいね。特にパワーのあるクルマには、クラッチも重要なチューニングポイントだから、しっかりとチェックしておいて欲しいよね。うーん、性能的に問題がなければペダルも軽いほうがいいよね。街中だろうが、どこでも使えるって感じだもんな。

それに、ディスクだけだから、価格も3万5000円(513シルビア用)とお得。気になるランニングコストも抑えられるのがウレ