2018デザインレポート　電装班

KS-14では燃調セッティングにより,できるだけ常用回転数でのパワーを出すという方針であったが,それでは目標値を設けておらず着地点が無かった.そのためKS-15では吸排気の設計時に得た,解析ソフト上のパワー特性に近づけることを目標に燃調セッティングを行った.その際,より自由度の高いセッティングを行うために,KS-14に引き続きMoTeCを使用した.

コーナーリングスピードアップのためにトラクションコントロールの導入を試みる.その過程として,まずはアクセラレーションのタイム向上のために,ローンチコントロール実装により発進時のタイヤの空転をエンジン制御によって抑える.