

for **STREET** tune



足まわりは乗り心地重視で仕上げているが、ギャップの多いストリートでも疲れない。アライメントもコントロール性を重視してセットアップしよう。



アクセルの踏み返しや繊細なストリート仕様こそ、走りの心地よさはレスポンスで左右される。装着パーツに応じた標準セッティングで、フィードバックを高めたい。

高速クルージングも考慮して、ブレーキはスポーツパッドをチョイスすべき。ダストや磨き跡の少ないタイプなら、ノーマル感覚での高い安心感が手に入られる。



走りの楽しさをサポートするのが、メンバーカラーや強化ブッシュ。快適性を犠牲にすることなくキビキビとした動きに仕上げられるので、走りにダルさを感じた場合はここから攻めていこう。



ストリート仕様のキモはココ!

RB26 を大きく変える 可変バルブ仕様!

インテークを可変バルブタイミング化するHKSのVカムは、その低中速トルクに優れたフィールからストリート仕様には欠かせない存在。ノーマルエンジン対応のタイプAは可変量30°と控えめだが、それでもトルクを確実に太らせられる。ストップ&ゴーの多い市街地走行では、確実にストレスフリーの走りを得られるはずだ。オーバーホールついでなら、迷うことなく可変量50°のタイプBで仕上げたい。



ストリートだからこそ ステップアップも考える

通勤からドライブまで、幅広いシーンで活用するストリート仕様。一定条件下を想定して仕上げるのが可能なほかのステージと違って、柔軟さが求められる難解なジャンルだ。

そこでフジムラオートでは、ストップ&ゴーの多い市街地走行にターゲットを絞って、低速トルクがイージーに上乗せできるVカムをチョイス。ノーマルライクにミートできるカーボンラッチとの組み合わせで、ストレスを感じない出しを演出した。

「可変量は少ないですけど、ノーマルエンジン対応のVカム・タイプAなら気軽に低速トルクが上乗せできます。理想は、排気量アップやGT-TSSあたりのレスポンスに優れたタービンも視野に入りますが、それだと費用もかかるし、ステップアップの楽しみがなくなってしまいます。いきなりピークパワーを引き上げても引き出す機会は少ないので、まずはレスポンス重視で仕上げたブーストアップ+Vカムからスタートするといでしょう」

また見習っておきたいのは、トータルバランスを整えるための配慮。ハードに仕上げる必要はないのだが、Vカムでのポテンシャルアップで不満を感じやすい足まわりやブレーキパッドといった部分へも手を入れておけば、ノーマル+α仕上げでも走りの魅力は高いレベルで味わえる。

もちろん、ここでのポイントは快適性キープだ。スプリングレートや減衰力を引き上げずにスタビライザーを強化してロールを抑制する、ドライブシャフトはホルド性と使い勝手を兼ね備えたリクライニングパッケージにするなど、パーツチョイスにも細かくこだわりたい。

ちなみにワインディング仕様でキーポイントとなる6速ミッションだが、このストリート仕様へ投入するのも効果的。そのねらいはパワーバンドキープではなく、Vカムのトルクを生かしたエコドライブ。早めにシフトアップして回転を抑えてやれば、燃費も期待できるのがその理由だ。