

走行チェックシート

| | | | | | | | | |
|-----------|----------------|-----------------|------|--------------|-------------------------------|---------------------|-----|--|
| 日付 | 2009年8月30日 (日) | | 時間 | ~ | イベント | 2009MFJ全日本ロードレースRd4 | | |
| 天気 | 曇り→雨 | | マシン | GSX-R1000 K9 | ライダー | 今野由寛 | | |
| コース | 名称 | スポーツランドSUGO | | | 気温 | 21 | °C | |
| | コンディション | DRY → WET | | | 気圧 | 987 | hpa | |
| | 路面温度 | 27.4 °C (計測時間) | | | 湿度 | 54 | % | |
| エンジン | スパークプラグ | NGK R0045Q-10 | | エンジンOIL | シェルアドバンス RMG-001 #40 | | | |
| | ファイナルレシオ | 16 × 45(2.8125) | | | | | | |
| トランスミッション | 1st | B(35/16) | 2.18 | 4th | B(31/21) | 1.47 | | |
| | 2nd | B(34/18) | 1.88 | 5th | C(30/22) | 1.36 | | |
| | 3rd | B(36/22) | 1.63 | 6th | C(32/25) | 1.28 | | |
| フロント | パーツ名 | SHOWA(760mm) | | TEN | -7 | | | |
| | スプリング | 10.25 | N/m | OIL | SR6 #5 | | | |
| | 自由長 | | | 油面 | 120 | mm | | |
| | イニシャル | 11 | mm | 残ストローク | mm | | | |
| | COMP | -12 | | 突き出し | STDトップブリッジで5mm突き戻し mm | | | |
| リア | パーツ名 | SHOWA(316.5mm) | | TEN | -11 | | | |
| | スプリング | 132 | N/m | 残ストローク | mm | | | |
| | 自由長 | | | リンク | STD | | | |
| | イニシャル | 12.5 | mm | リンクロッド | 144(STD+2mm) mm | | | |
| | COMP(HI) | +1回転(MIN+1回転) | | 車高 | STD±5.5mm ピボット±0mm スイング長602mm | | | |
| | COMP(LO) | -8 | | | | | | |
| タイヤ | フロント | | | リア | | | | |
| | 銘柄 | ダンロップ | | 銘柄 | ダンロップ | | | |
| | サイズ | 125/80R16.5 | | サイズ | 200/70R420 | | | |
| | エア圧 | 2.1 | | エア圧 | 1.8 | | | |
| チェック | 順位 | 11 | | ベストラップ | 1'30.694 | | | |
| | 水温 | 77 °C | | 油温 | 130 °C | | | |
| | ガソリン | IN | ℓ | | 走行距離 | km | | |
| | | OUT | - | | 燃費 | km/ℓ | | |

<コメント>

早いもので全日本ロードレース選手権も後半戦が始まりました。
 毎年SUGOのテストは8耐が終了直後ということもあり、鈴鹿仕様の車両を持ち込んでテストスタート。
 SUGOはサスペンションへの荷重のかかり方が鈴鹿と違うためレートをあわせるところから始めます。
 今回は10.25N/mmからスタートして、ストローク奥での使いやすさを求めて10.0Nへ。
 しかし奥は少し使いやすいが、ダイブスピードが早くなってしまいCOMPでのアジャスト範囲を超えたのでレートは戻して別の方向を探ることに。
 このテストを通してコーナー中のフロントの高さが高いことがタイムにつながらず、結局テストでのベストタイムは1'31"03、レースウィーク最初の走行でタイムが上がらず1'32秒台。油面を下げていったが、ストローク奥での欲しかった動きが出なかったため元に戻しました。
 そして二本目ですが、走り出して3週目の裏のストレートエンドの馬の背コーナーで転倒してしまいました。
 原因は石か何かがラジエーターに当たったことによる水漏れでした。途中で水が噴き出している事に今野君が気がつき、慎重にピットに戻ろうとしていましたが、直接フロントタイヤに水がかかってい為、馬の背でスリップダウンして二本目は終了です。
 転倒した今野君に怪我は無く、マシンもラジエーター交換で済み、その他の大きなダメージはありませんでした。
 翌日は予選です。しかもノックアウト方式のため、セッション毎の時間が短くセッティングも大きく振ることが出来ません。
 予選開始直後雨がパラついてきてWET宣言が出ました。
 通常予選中はマーキング済みのタイヤを使わなくてはなりません、WET宣言中はマーキングしていないタイヤでも走ることが出来ます。
 戻ってきたタイミングでリヤタイヤを交換し、マーキングしているタイヤを温存しました。
 WET宣言が解除されたときのためなるべくコンディションのいいタイヤを残しておきたいからです。
 Q2で12番手にのこられなければQ3へは進めません。
 何とかベストを尽くしたのですが1'30"694で13番手。残念ながらQ3には残れませんでした。
 この時点で明日の決勝までトップとの差は3秒近くあります。かなり厳しい状況です。
 このままでいても仕方が無いので少しでも、アベレージタイムを上げて決勝を戦えるように朝フリーでマシンのセットを振りました。
 変化はありましたが、大きすぎたので少し元に戻し、決勝スタートです。
 雨が振ってきそうな天気の中ドライコンディションでスタート。
 スタートが決まり一周目で8番手！！会心のスタートでしたが、周囲とのタイム差はじりじりとひらいていきます。
 我慢のレースを続けて、11番手をキープしていました。その後雨降ってきてセーフティーカーが入り赤旗中断。
 そのままレースは成立し、11位でレースを終えました。
 今回の課題を次回解決できるように、チーム一丸となつてがんばります。
 また次回岡山も応援宜しくお願いします。
 ありがとうございます。

レーシングサプライ
 畑中 健太郎