

走行チェックシート

日付	2010年10月17日 (日)		時間	~	イベント	2010MFJ全日本ロードレース選手権シリーズRd.6		
天気	曇り		マシン	GSX-R1000 L0	ライダー	今野由寛		
コース	名称	ツインリンクモテギ			気温	23	°C	
	コンディション	DRY			気圧	1002	hpa	
	路面温度	40°C	(計測時間)		湿度	35	%	
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 #40			
	ファイナルレシオ	15 × 45(3)						
トランスミッション	1st	B(35/16)	2.19	4th	B(31/21)	1.48		
	2nd	B(34/18)	1.89	5th	C(22/30)	1.36		
	3rd	B(36/22)	1.64	6th	C(32/25)	1.28		
フロント	パーツ名	SHOWA(760mm)		TEN	-13			
	スプリング	10.00	N/m	OIL	SR6 #5			
	自由長	-	mm	油面	170	mm		
	イニシャル	10	mm	残ストローク	mm			
	COMP	-6			突き出し	STDトップブリッジで15mm突き出し mm		
リア	パーツ名	SHOWA(321.5mm)		TEN	-10			
	スプリング	115.0	N/m	残ストローク	mm			
	自由長	-	mm	リンク	STD			
	イニシャル	10	mm	リンクロッド	140	mm		
	COMP(HI)	+1			車高	STD+20.5mm ピボット0mm スイング長607mm mm		
	COMP(LO)	-6						
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	125/80/16.5		サイズ	200/70R420			
	エア圧	2.1		エア圧	1.8			
チェック	順位	9		ベストラップ	1' 53.305			
	水温	°C		油温	°C			
	ガソリン	IN	-	ℓ	走行距離	km		
		OUT	-	ℓ	燃費	km/ℓ		

<コメント>

もうすっかり秋らしくなってきました。  
 2010年全日本ロードレース選手権も残すところあと2戦です。  
 岡山の決勝での問題点を反映して今回のレースウィークをスタートします。  
 フロントフォークのオフセットを変更。  
 前回の仕様だとハンドルの舵角(だかく)のタイミングが取りづらいので、大きく振ったものと中間の二つを用意。結局、中間に落ち着きました。  
 立ち上がりでのトラクション感不足には、車高を下げ、シート高を上げてライダーの乗る位置はそのままに耐地角を減らしてリヤタイヤの押し付けを増やす方向で進めます。  
 今回の途中まで、ブレーキパッドの材質をZ-04というタイプを使用していました。  
 このパッドの特徴は初期はあまり効かずブレーキレバーの入力に対して効力も増えるタイプでした。  
 変えた材質はZ-03で、特徴としては初期から効きますが握っていった先での絶対効力はZ-04に比べて劣ります。  
 もてぎでは、ブレーキング初期をコントロールするところが少なく、どちらかというと絶対効力が少ないほうがブレーキコントロールがしやすい場合があります。  
 それによってバネレートが変化する場合もあり、もてぎを走行されている方でブレーキの材質を見直したらタイムアップする可能性もあります。  
 いろいろ試してみてもいいかと思えます。  
 さて、レースに戻りますが、予選です。  
 使うタイヤは決まったので何とかQ3に残って一つでも上の順位を目指します。  
 予選中Q1でフロントのバネレートを変更してアタック。  
 9位でQ2に進出、10位でQ3へ。新品タイヤを投入し、さらにタイムアップを狙います。  
 ウィーク一番の1' 53" 305で9番手グリッドを獲得。翌日の決勝へ。  
 朝フリーで仕様違いのフロントフォークを試してみたところ、フィーリングが良かったのでそのまま決勝へ向かいます。  
 曇り空の中、決勝レースが始まりました。  
 今回の今野選手のスタートは速かったです。完璧なスタートでしたがオープニングラップで他車と接触してしまい、グリッドとおりの9番手で通過。  
 そこからややペースが上がらず8位グループ4台での争いです。  
 徐々にペースが上がりはじめ、8位グループのトップに立ちました。  
 しかし、後半に強いブリジストン勢が追い上げてきて熾烈なバトルの結果9位でチェッカーを受けました。  
 次回、鈴鹿は車体も煮詰めていきますので応援宜しくお願いします。

レーシングサプライ  
 畑中 健太郎