

走行チェックシート

日付	2011年10月30日 (日)		時間	~	イベント	2011MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ最終戦	
天気	雨		マシン	GSX-R1000 L1	ライダー	今野由寛	
コース	名称	鈴鹿サーキット			気温	20.5 °C	
	コンディション	WET			気圧	1021 hpa	
	路面温度	17.5 (計測時間)			湿度	68 %	
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 ウルトラ10W-40		
	ファイナルレシオ	16 x 42(2.625)					
トランスミッション	1st	B(35/16)	2.18	4th	B(31/21)	1.48	
	2nd	B(34/18)	1.89	5th	B(21/28)	1.33	
	3rd	B(36/22)	1.64	6th	C(25/32)	1.28	
フロント	パーツ名	SHOWA(760mm)		TEN	-13		
	スプリング	10.25	N/m	OIL	SR6 #5		
	自由長	-	mm	油面	190 mm		
	イニシャル	10	mm	残ストローク	mm		
	COMP	-12		突き出し	STDトップブリッジで12mm突き出し mm		
リア	パーツ名	SHOWA(321.5mm)		TEN	-10		
	スプリング	112.0	N/m	残ストローク	mm		
	自由長	-	mm	リンク	STD		
	イニシャル	14	mm	リンクロッド	153 mm		
	COMP(HI)	MIN		車高	STD+28mm ピボット-3mm スイング長615mm mm		
	COMP(LO)	-12					
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	2.2		
チェック	順位	14		ベストラップ	2' 11" 684(予選)		
	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>

早いもので今年もあっという間に最終戦になりました。
 今回の鈴鹿は事前テストがありませんでした。
 なのでぶっつけレースですが、鈴鹿は一番走っているサーキットです。
 なんとかできるでしょう。いえ、何とかしてもらいましょう、
 前回岡山の仕様をベースに車体はピボット位置を下げて、そこに車高を合わせてスタート。
 岡山で使ったフロントのバネレートはやや高く、走り出しということもあって、9.75Nへ変更。
 リヤが少し低くて弱そうなコメントがあったので午後はレートを100Nから110NにUP。
 さらに一次の旋回性を出したくて車高をUP。本当は突き出していてもいいのですが、今回はフロントを下げずに、リアの車高を上げていきました。
 バネレートより車高のほうが効果があったのでレートは95Nに落とし車高を3mmUP。
 スロットルオンしたときの路面のギャップをきっかけにリアのシャクリがでてきます。そうするとスロットルが開けられないのでタイムをロスしてしまいます。
 タイヤでの取り回しの軽さが出てきましたが、なかなかタイムに反映できません。もう少し詰めてセットを出せばいいのですがもう時間がありません。
 フロントのダイブスピードが速いためフロントのレートを10.25Nに変更。
 仕様違いのリアサスを試したところ方向は悪くありませんが、今度はレートが足りません。動きが出てきてしまうようです。
 予選中にリアのレートを110Nに変更。こっちのほうがリアタイヤを安定して押しつけていけるようです。
 Q2で2' 11" 684を出し10番手グリッドを獲得。
 朝フリーはリアサスの減衰を少し変えて確認。
 決勝グリッドについたとたん雨が降り出してきました。
 WET宣言が出たためにフリー走行を行ってからの再スタート。
 完全にウェット路面です。
 スタートして1周目8番手でコントロールラインを通過しましたが徐々に順位を下げてしまい、14位でチェッカーを受けました。
 レース2も同様の展開となり、12位でゴール。
 今年のレースも無事に終わることが出来ました。それは協力していただいているスポンサー各社様、いつもあたたかく応援していただいているファンの皆様のおかげです。
 本当に有難うございました。

レーシングサブライ
 畑中 健太郎