

走行チェックシート

日付	2013年3月31日 (日)		時間	15:00 ~		イベント	2013MFJ全日本ロードレース選手権シリーズ第1戦		
天気	雨		マシン	GSX-R1000 L3		ライダー	今野由寛		
コース	名称	ツインリンク茂木			気温	9 °C			
	コンディション	ウェット			気圧	1005 hpa			
	路面温度	11		(計測時間 15:00)	湿度	75 %			
エンジン	スパークプラグ	NGK R0373A-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	15 × 44(2.933)							
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	-12				
	スプリング	10.50	N/m	OIL	SR6 #5				
	自由長	-	mm	油面	195		mm		
	イニシャル	13	mm	残ストローク	mm				
	COMP	-12		突き出し	STDトップブリッジで0mm突き出し mm				
リア	パーツ名	SHOWA(321.5mm)		TEN	-10				
	スプリング	110.0	N/m	残ストローク	mm				
	自由長	-	mm	リンク	SPL				
	イニシャル	10	mm	リンクロッド	mm				
	COMP(HI)	MIN		車高	STD+20mm ピボット±0mm スイング長622mm mm				
	COMP(LO)	-10							
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/R420		サイズ	210/60R420				
	エア圧	2.1		エア圧	1.5				
チェック	順位	8		位	ベストラップ 1' 51.88(事前テスト)				
	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>

皆様お久しぶりです。  
 2013年のシーズンもいよいよ開幕しました。  
 昨年末から岡山などでテストを重ね、新型パーツ投入などを行ないマシンのほうもポテンシャルアップしてスタートしました。  
 春先の強風でコンディションの良い中、事前テストでは自己ベストの1' 51.88を出しましたが周囲のタイムの上がり幅も大きく若干物足りない感じでレースウィークを迎えることに。  
 今年もコンセプトはタイヤに高い荷重をかけてグリップを引き出すという感じなのですが、タイヤに荷重を掛けるにはいろいろなアプローチの仕方があります。  
 まずは簡単にパネレートのUP。荷重上がります。  
 パネレートで荷重を上げるとストロークも少なくなる傾向になり、ピッチングの少ない車体になります。  
 ピッチングが少ないとコンディションが変わったとき、つまり路面のμが下がったときや雨のときなどに車体のインフォメーションが少ないバイクになりにサスペンションのストロークを多く使う。これでも荷重を上げることが出来ます。  
 ワンランク柔らかいレートであってもストローク量を多く使うことによって、パネを縮めることで同様の荷重にすることが出来ます。  
 レートが柔らかいので当然動きも大きくなるためピッチングの大きい車体になります。つまり落ち着かない車体です。  
 落ち着かない車体を抑えるには荷重をかけ続けるか減衰を強めていく方向になります。  
 パネレートで荷重を上げるときよりストローク量で荷重を上げたほうが、サスの動き量が多いので当然減衰力の効き幅も大きくなります。  
 つまりストローク量が多いほど同じクリックでも減衰の効き方が変わってきますのでセッティングの幅も増えてきます。  
 そんなコンセプトを持ってスタートした茂木ですが、レースウィークは後半天気が崩れそうです。  
 なかなか気温と路面温度が上がらないため、準備したタイヤのレンジが合わずうまく機能しません。  
 その中で頑張りましたが予選は11番手。翌日は雨予報です。  
 現状ではレインタイヤのほうが低温でもグリップの差が少ないので是非雨を希望・・・。  
 願いが通じたかは分かりませんが朝フリーから雨。走行後コメントではフィーリングは悪く無さそうですが、ブレーキング時のリヤ接地感が薄いとの車体で対策も考えましたがコーナー中の前後のバランスはいいとの事でしたので、車体は触らずにリヤタイヤの内圧を0.1下げること。  
 タイヤ内圧を下げて接地面積を増やし接地感を出す方向で決勝スタート。  
 一周目は順位を上げて7番手で通過。タイムの上げ方も良く3周目からはベストラップ付近で周回できました。  
 しかし安田選手のペースが良く中盤で抜かれてしまい8番手に順位を落としましたが踏ん張ってゴール。  
 決勝結果は8位。課題も多かったですが収穫の多いレースでもありました。  
 次回鈴鹿はより進化していきます。今後のレース展開に注目してください。  
 応援していただいた皆様、ありがとうございました。

レーシングサプライ  
 畑中 健太郎