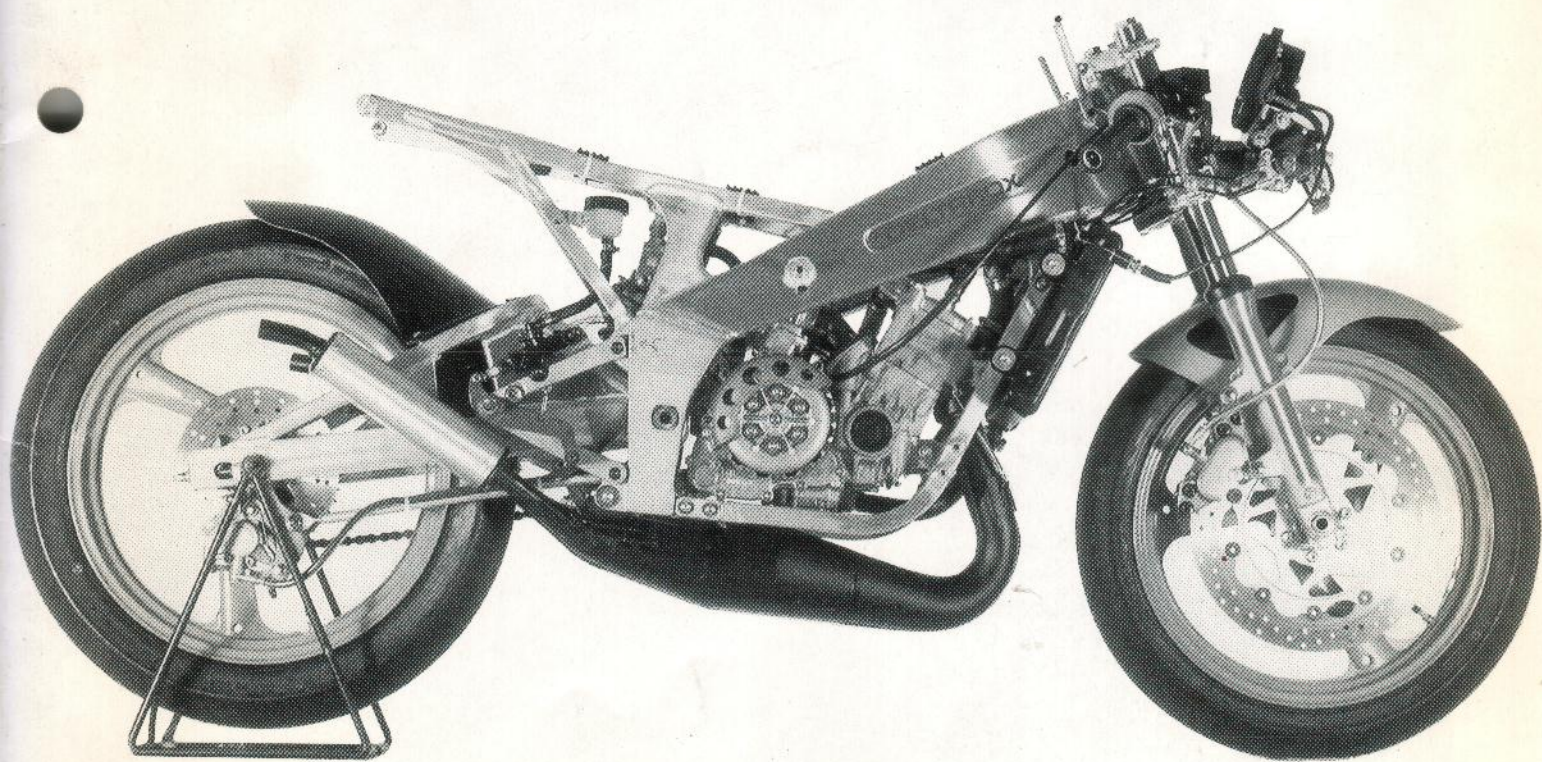


# HUMAN SPORTS

ロードレース

レーシングテキスト





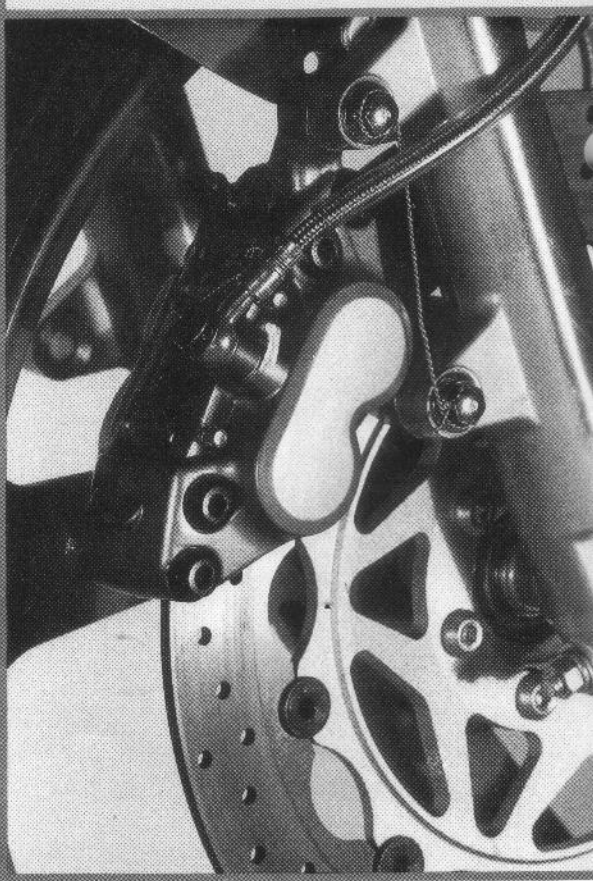
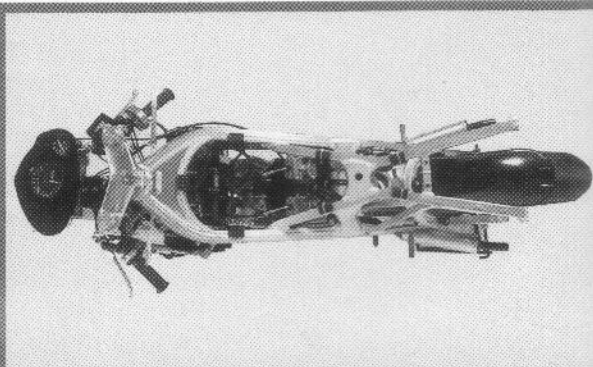
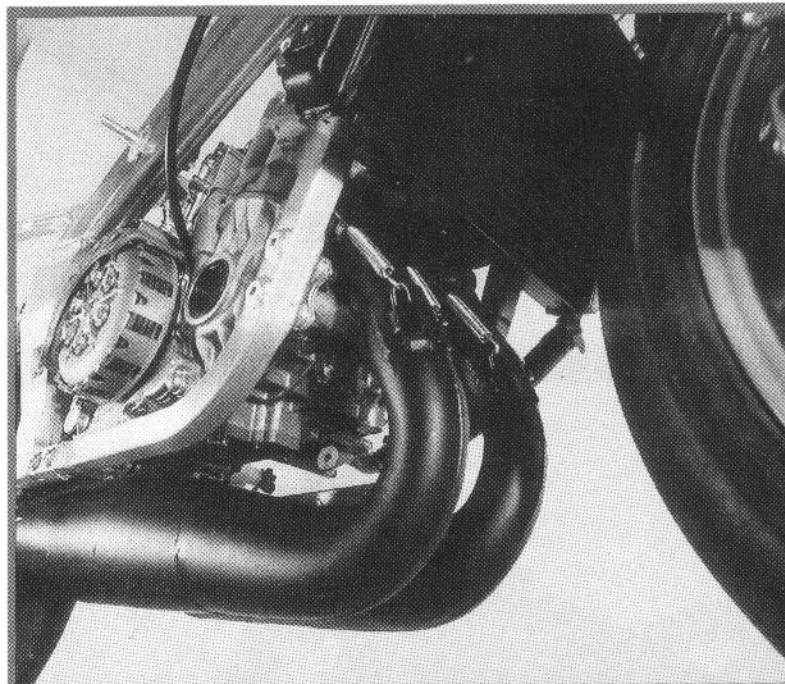
# CONTENTS

## **Racer1**〔レーサー〕

- レーサーのエンジン.....6
- レーサーの車体.....8
- レーサーの基準.....10

## **Racer2**〔セッティング〕

- 出発点はメンテナンス.....12
- セッティングの方向性.....14
- F3、SPにおけるセッティングの方向性 .....17
- エンジン・ギヤレシオのセッティング術.....18
- サスペンションのセッティング術.....20
- タイヤ・オイルの選択を考える.....22

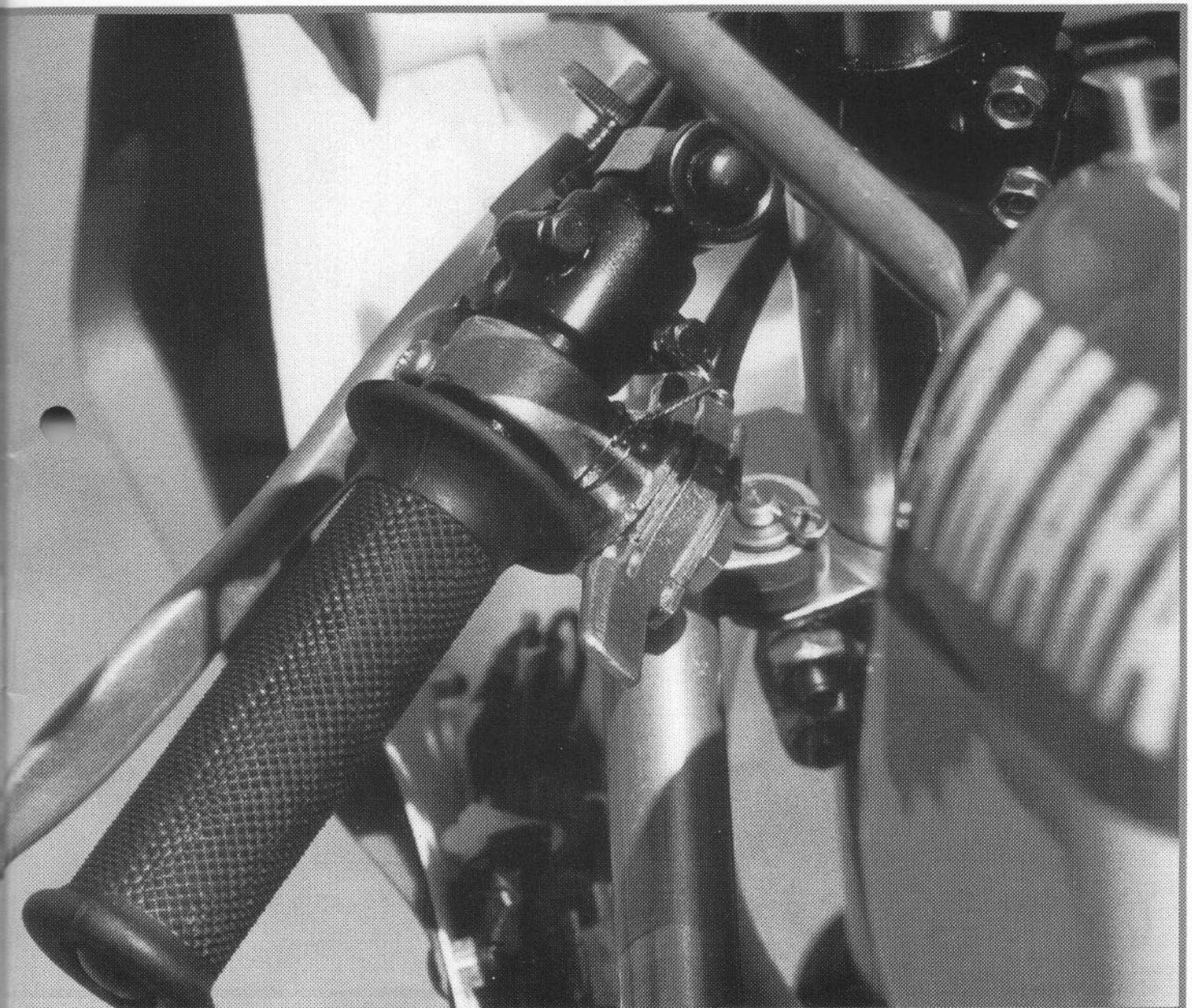


## **Rider1**〔ライダー学〕

- 河崎裕之のライダー学.....24
  - とにかく走れ.....25
  - モトクロス ■ 左腕 ■ プレッシャー.....26
  - 闘争 ■ 盗め ■ 疑問.....28
  - 睡眠 ■ 飲食 ■ スランプ対策.....30

## **Rider2**〔レースでの実戦〕

- 早くマシンの向きを変える.....32
- コーナーをリズムで走る.....33
- マシン操作を調和させる.....34
- 身体の限界で走るのでは、ない.....34
- 錯覚から抜けだす.....35
- 荷重の基本セオリー.....36
- ブレーキは早く離す.....36
- コースを理解する.....37







い ぎ な い

---





ロードレースならではの充実感と清涼感。

それはもちろん、ライダー、マシン、メカニック、ピットクルー……すべてのパワーが最高にコンビネーションされて、はじめて体験できるもの。

だがそこで最も影響力を発揮すべきはライダーだ。人間がマシンを操る——という大前提があってモーターサイクルスポーツがはじまるから。

そしてライダーは、常に冷静にライダーという自分を見つめ、マシンという対象を認識しようと努力する。ライダーという自分を知り、マシンという相手を知り、このふたりのよりよい関係を追求するスポーツ。その意味でロードレースは、最もヒューマンなスポーツだ。



# Racer 1

レーサー

レーサーのエンジンに求められる最大の要素  
——それはコンマ1秒を争う極限状態で信頼できる  
瞬発力を発揮してくれることだ。

## レーサーの エンジン

ここで触れるレーサーとは、TZ250に代表されるロードレーサー、一般市販ロードモデルを改造して作られるF3マシン、およびストック状態に近いSPフォーミュラマシンの3つのパターンについてである。この中でも、特にシビアな考え方やセッティングが要求されるロードレーサーTZ250を、ここでの論題の中心として、レーサーのエンジンとは何か、について考察してみよう。

当たり前だといえば、あまりにも当たり前ののだが、レーサーのエンジンはストリートを走る一般市販のロードモデルのそれとは、根本的にその作られ方が異なる。ある程度のレースキャリアを積んでくると、そんなことがつい馬鹿らしく思えてくるかもしれないが、次に掲げる項目は、やはり基本中の基本として時に思い返すべきであろう。

というのもライダーは、ただひたすら走ることのみに集中していても、いつかは壁にブチ当たるもの。そんな時の突破口の契機として、この基本思考が役立ってくると考えるからだ。

### エンジン野菜のようなもの

そう。鮮度が落ちたらその価値はなくなる。レーサーのエンジンは、まず新車の時に分解して構造を理解したら、きちんと組み付けて、それから練習走行……という手順を必要とするが、基本はレース毎にエンジンを分解して必要なものは取り替えることである。いつも新鮮なパーツによってきちんと構成されてこそ、本来のレーサーとしてのパワーを発揮する。

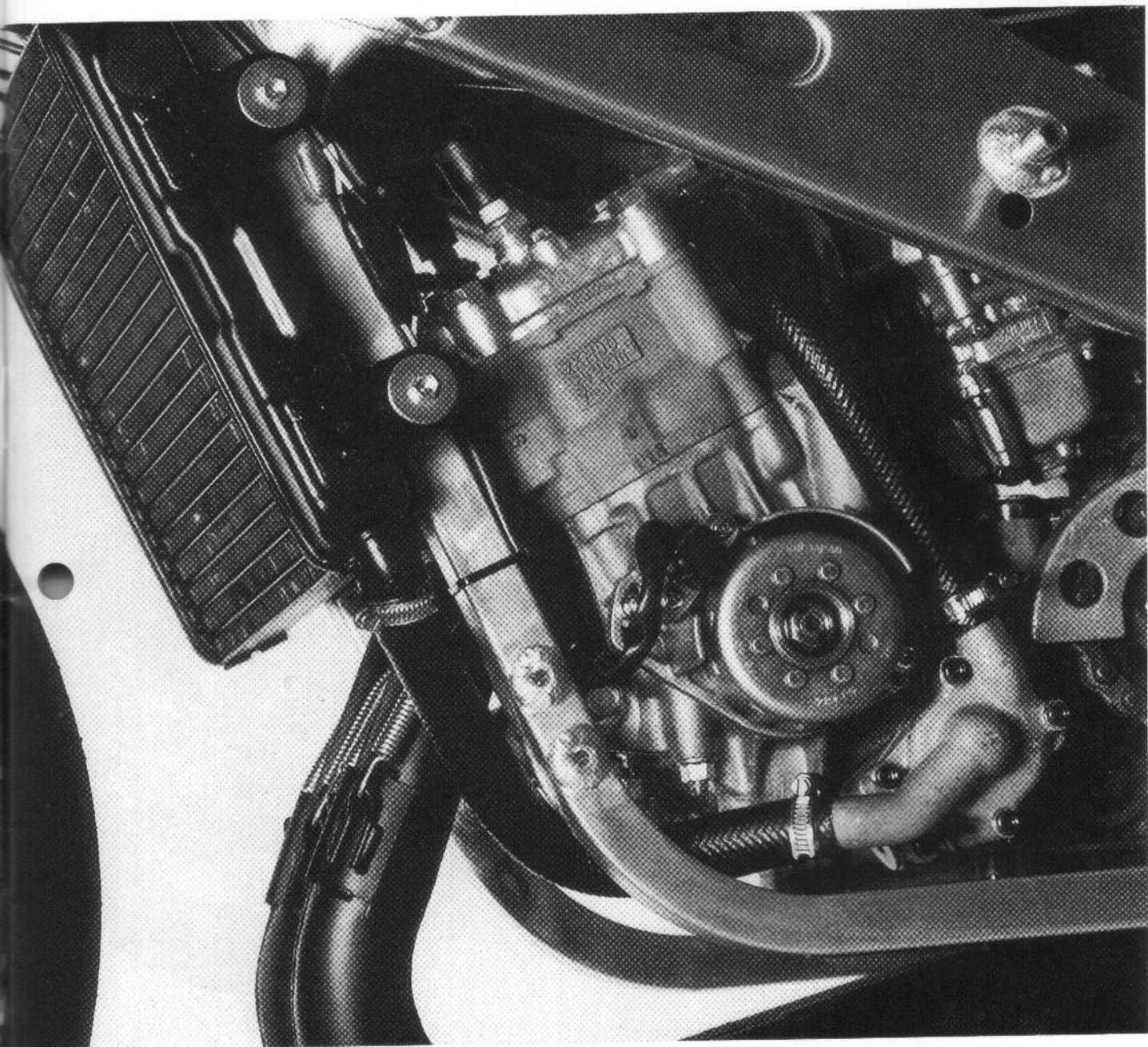
つまり、一般市販のロードモデルのような耐久性は、レーサーのエンジンにはない、と言える。極端に言うと、1度のレースで生命力を失うが、最高出力は1レース分をキープできればそれで良い。

### 一般性のない レーサーのエンジン

一般市販のロードモデルのエンジンは何万kmも走る。耐久性があるだけでなく、扱いやすさも目的としている。街中の頻繁なスタートや低速走行でも十分に対応してくれる機能が必要だが、他方レーサーのエンジンは、ある程度以上の技量を持ったライダーによってのみ、最高のパワーが引き出されるようになっていく。

いやむしろ、もっと突き詰めて考える





と最高出力付近でのコントロール性のみに追求しているといっていだろう。

### 燃費や快適性も関係ない

これは一般性に入れられる項目でもあるが、短時間でレースを終えるレーサーのエンジンにとって、燃費の良し悪しは関係ない。いや、これも逆に最高の性能が得られるなら、燃料消費の多少は問題にならない、というのが正しいだろう。

速く走るためには、スプリントでは、やはり快適性も必要ない。エンジンからの振動がどうであれ、エンジンがベストな状態にあれば、ライダーの快適性は二の次となる。

レーサーのエンジンは、コンマ1秒を競い合う極限状態の時にこそ、もっとも信

頼できる瞬発力を必要とする。よく、ワークスマシンは非常に乗りやすいとか、快適であるという評価を耳にするが、確かにそれは間違いではない。しかし、ワークスマシン本来の超高度な速度域を考える時には、乗りやすさも燃費も、快適性も、もちろん耐久性も、すべて関係なくなる。それは選ばれたライダーのみが引き出すことができるハイポテンシャルの世界となる。それがレーサーのエンジンなのだ。

コンマ1秒を獲得するために精神集中できるエンジン、そして精神集中して走り込むときに十分対応してくれるエンジン。それがレーサーのエンジンに必要とされる条件である。具体的には短時間で強大なパワーを発揮してくれ、かつ軽量でコンパクトであること。

TZ250のエンジンについては以上の

ような項目が成り立つが、F3やSPフォーミュラでは、少しターゲットが異なってくる。

スタンダードとしてのマシンのポテンシャルを、いかにうまく引き出すかがSPフォーミュラにとってのテーマであり、F3はこれをさらにエンジン改造を中心にチューンナップしてよりレーサーに近づけようというものである。

とはいえ、F3マシンやSPフォーミュラマシンのエンジンと、TZ250のエンジンのあるべき姿をきちんと分析することは、あながち無駄ではない。差異を知ることによって、レーサーをよりレーサーらしく、本来のポテンシャルを引き出すためのヒントが少なからずそこにちりばめられている筈だからである。



フレーム、サスペンション、タイヤ、ブレーキ  
……これらのトータルな調和が、  
エンジンのポテンシャルを引き出してくれる。

# レーサーの 車体



エンジンを全開にしたとき、最も信頼できる車体とすること——それがレーサーの車体に求められる条件だ。この場合の車体とは、フレームだけでなく、サスペンション、タイヤ、ブレーキまでもがエンジンの出力についてくることを意味する。

たとえばフレームについて考えてみよう。一般市販のロードモデルの大半は2人乗りを想定して作られており、しかも長時間にわたる使用を前提にフレームの強度・剛性・耐久性を確保している。対するレーサーのフレームは、あくまでも1人乗りを前提としたリヤフレーム構成とし、その剛性はライディングにさしつかえない程度まで落とされている。フレームそのものの「仕上げ」もレーサーの場合、その性能上の問題にはならない。

ホイールアライメントにしても、レー

サーはサーキットでのほとんど突起のない路面を想定して「コーナリングパフォーマンス」を最大限に活かせるように作られている。一方、一般市販のロードモデルでは、若干のオフをも含めたあらゆる道を想定し、しかもあらゆるライダーに適應できるような安定度の高い設定を施してある。レーサーにおいては、速く走るためにライダーをある程度限定して作られていることがわかる。

## レーサーの ライディングポジション

ライディングポジションに至っては、より明確にその差が理解できる。「レーサーレプリカ」の一般市販ロードモデルが、いくらポジションの前傾度が増したといっても、それはしよせん一般公道の走行を前提にしており、ハンドル切れ角にして

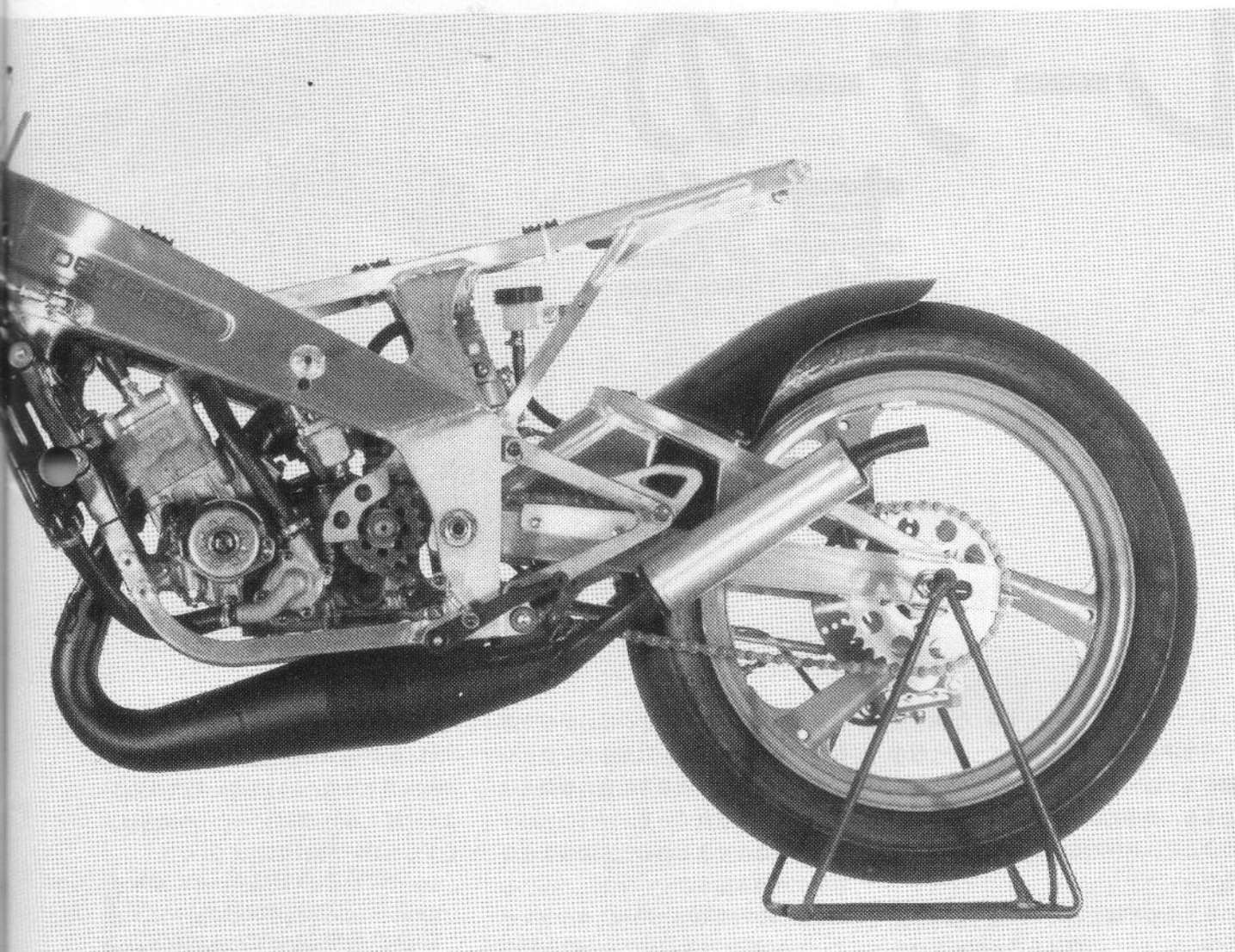
もさしつかえない範囲で確保されている。

一方レーサーは、限界まで引き出された高出力を十分にコントロール出来るようなフォルムを求めている。強大なパワーはすべて腰で受け止め、最速状態でマシンにぴったりと一体となれるフォームこそが、レーサーのあるべきライディングポジションなのである。

もちろんハンドルの切れ角にしても、転倒時の安全を考えて、必要最小限の切れ角しかもっていない。

もし、レーサーが一般市販のロードモデルのようなライディングフォームをとるとしたら、強烈な加速を常に背中に受けるために、両手はハンドルにしがみつく形となる。最高速付近では、わざわざ大きく伏せなければならない。コーナリングにしても高いハンドルは、マシンと





の一体感を得ることはできない。レーサーにはレーサーに合ったライディングポジションが必要なのは、こうした理由からである。

## 高荷重をかけて、はじめてその性能を発揮するサスペンション

さて次にサスペンション。レーサーはあくまでも1人乗りを前提に考えられている。そしてサスペンションに求める機能は乗り心地でなく、加減速時の車体安定性確保や急激な姿勢変化防止やコーナリング時の駆動力の有効な伝達にある。しかもサーキットでのハイスピード走行を前提としているために、サスペンションは前後とも高荷重設定としており、通常の市街地走行にはまったく適さない。

逆説すれば、高荷重をかけられない走行においては、レーサーはむしろ本来の

ポテンシャルを発揮することはできず、一般市販のロードモデルよりも安定感を欠くことになりやすい。

さて、次はブレーキについて。レーサーのブレーキはやはり一般のモーターサイクルのものとは異なる。レーサーのブレーキが抜群の制動力を示すのは、ある程度以上の乗り手がコントロールすることを前提としているためである。仮に一般的な走行を想定すれば、それは効き過ぎて、むしろ危険とすら思われる。このように制動力が高められる理由のひとつは、サーキット特有の高い路面ミューがあるためでもある。

そして、リヤブレーキは制動することよりもマシンの姿勢コントロールのために使われるため、その制動力はフロントとは異なる設定を与えられているのである。ここも一般市販のロードモデルと根

本的に異なる点である。

レーサーのブレーキは、ストレートで最高速度を確保するのがその役割。いかえるならタイムを縮めるための道具であり、一般のモーターサイクルのような制動（止まる）するための道具では一切ない。

最後にタイヤに関して。これは1レースで1セット、またはそれ以上を使える余裕が欲しい。いずれにせよタイヤは、エンジン系のチェックと同等以上にシビアでなければならない。

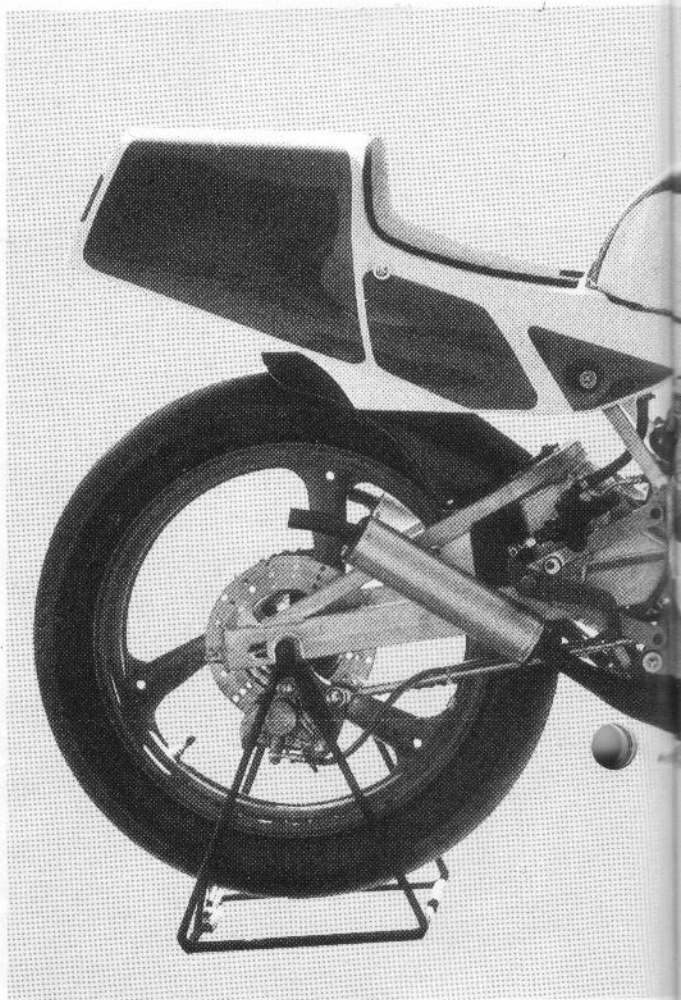
ロードレーサーと、一般市販のモーターサイクルの作り込みは、大雑把に言って、かように異っている。レーサーのために生まれてきたエンジンのポテンシャルを際限なく引き出せるのは、とりもなおさず、ベストセッティングされたフレーム系なのである。



レベルの確認、限界付近でのセッティングの模索、  
データーの科学的適応

……が“完成したロードレーサー”を生み出す

# レーサーの基準



「レーサーのエンジン」および「レーサーの車体」の項では、レーサーが一般市販のロードモデルと姿かたちこそ似ていても、根本的な作られ方が異なっていることを、具体的な例を掲げて確認してきた。

さてここでは、エンジンとフレームが合体してひとつの乗りものとなったロードレーサーを基本的にどのように考えるか、つまりレーサーと乗り手との間の関係について述べてみよう。

## レーサーは人を選ぶ、 といってもそれには幅がある

前項で多少触れたことだが、レーサーはある程度のレベル以上のライダーが操ることを前提としている。一般市販のロードモデルはあらゆるライダー層を想定しており、使用条件やライダーレベルも絞り込むことはできない。

走る場所も限定され、いわゆるビギナーを想定していないロードレーサーは絞り込んだ作り込みが施されている。換言するなら、ライダーを選ぶ、といってもいい。しかし、そこには当然幅があり、ライダーの設定幅を持たせることによって多くのライダーに対応できるようになっている。

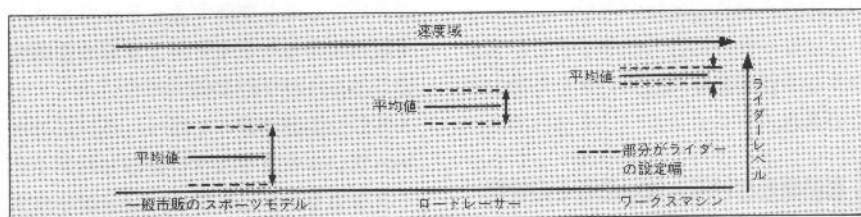
ちなみにワークスマシンはいかがであらう。ワークスマシンは乗る人をひとりに限定し、特定の走り方に合わせたセッティングが施されている。

以上のことをまとめると、図のような表現が可能となる。

ここで我々が注意すべきは、ロードレーサーTZの場合の考え方だ。一般市販のロードモデルよりも高い位置に設定され

向へとセッティングを変更してしまう傾向が、多々みられた。「走りやすい方向へのセッティング」というと一見改善策のように思えるが、実はレーサーの場合は、必ずしも良い方向とは言えない。

コーナリングにしても、スチールパイプ製フレームのそれとアルミ製デルタボックスフレームのそれでは特性が異なる。後者の場合、どちらかと言えば一気にマ



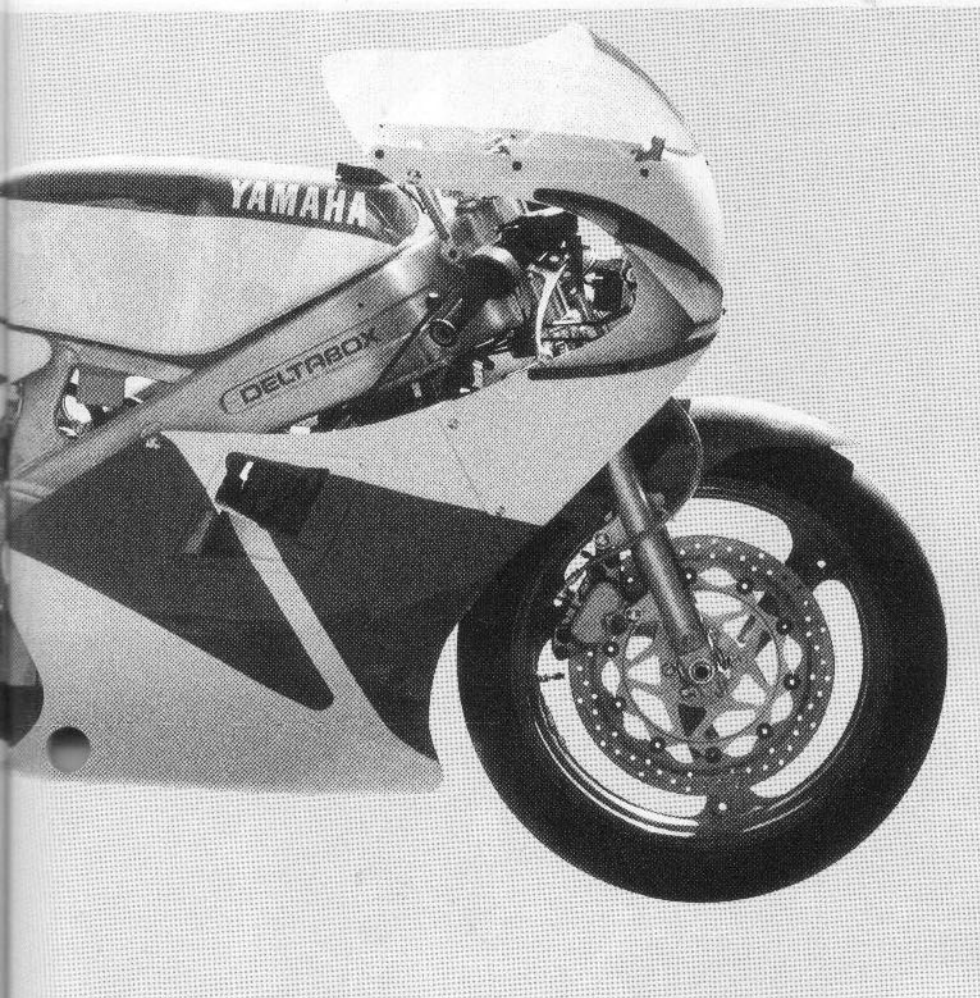
たライダーレベルだが、ライダーの設定幅もさらに狭くなっており、つまりこれは、ライダーにとってはこの幅の中に入るような走りが求められることを意味している。

例えば、スチールパイプ製ダブルクレードルフレームのTZ250からアルミ製デルタボックスフレームのTZ250に乗り換えた場合、国際A級ライダーのレベルであれば、ライダーが特性の変ったマシンに対しある程度まですぐに合わせられる。だが、ノービスレベルのライダーの多くは、今までの自分の走りやすい方

シンをバンクさせ、素速く向きを変え、一気に加速する走法をとらなければ、サスペンションは本来の機能を発揮せず、結果としてコーナリングしづらいマシンになってしまうのだ。

つまり、マシンの持っている方向にライダーが合わせるようにしてこそ、レーサーは本来のポテンシャルを発揮してくれる。自分の都合の良い方向でセッティングを変えると、マシンのポテンシャルをズルズルと引き下げかねない。ここが、一般市販のロードモデルと根本的に異なる点なのである。





TZ250そのものに、確かにライダー設定の幅はあるにはあるが、その幅は高い次元で、より狭いものであることを認識しておきたい。

## マシンに合わせると同時に、 マシンを自分のものにする。 これがレーサーに乗るための 第2の条件だ

自分のものにする。とは自分に都合のよいセッティングをするという意味ではない。レーサーが工場出荷されたときのセッティングを、まず基本とすべきだが、実際に走る前に完全に分解して、すべての組み付けを自分でひとつひとつ確認しながら行う。こうすることによって、部品ひとつひとつの作動がすべてコンマ1秒を縮めるためのツールであることが、わかる。

別の表現をするなら、すべて組み立てなおすことが、そのマシンを自分のものにする第一歩。続いてスタンダードの状態でのラシを終え、そして基本的なセッティングに入れるわけだが、すぐにセッティング変更を行なうのではなく、相当なタイムまで上ったところで、セッティングを考えるようにする。

先ほど述べたように、ある程度の速度

域まで達していないと、レーサーはまったく生命を持った乗りものにはならない。限界付近まで使い込んでこそ、やっとひとつのセッティング方向を示してくれるのである。マシンを自分のものにするために、まずバラし、組み立て、相應のタイムを引き出してから、やっとマシンとの対話が可能となるのである。

## マシンとの対話は 正しいデータをもとに 科学的にセットアップ することから始まる

『サービスマニュアル』と『セッティングマニュアル』をまず熟読することが必要だ。ライダーの勘によってマシンをセッティングするのではなく、正しいデータをもとに科学的にセットアップすることで、はじめて良いタイムと遭遇できるのである。ロードレースがピュアなモータースポーツであると言われる理由が実はここにある。

両マニュアルはライダーのライディングテクニックと同等の価値があり、どちらを欠いても良好な成績は残せないばかりか危険ですらある。逆説すれば、これらのデータをおしみなくマシンに注いで

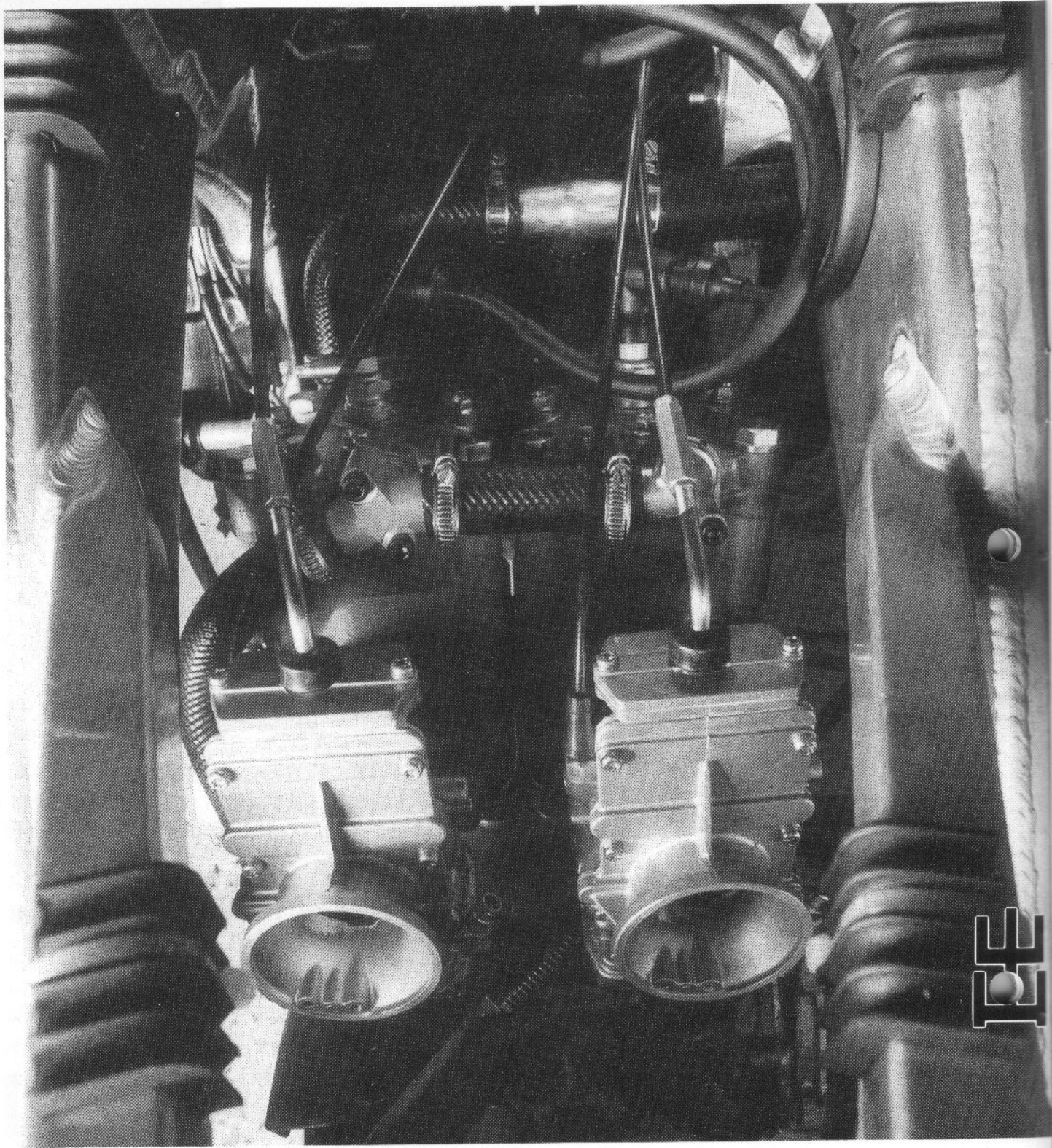
はじめて、ひとつの完成されたレーサーとなるのである。正しいセッティング、それも個人の好みに合わせてゆく上でのセッティングは、ここからスタートするといってもいい。

TZ250は、レーサーとしてこうした認識と手順を踏んで、はじめて完成したマシンとなる。

F3クラスやSPフォーミュラクラスの出場マシンとして選ばれるFZR400、FZR400R、TZR250などは、レーサーライクな作り込みが追求されているが、やはり一般公道での走行が大前提となっている。

これらをレーサーとして仕上げていくには、むしろTZ250の場合よりも多くの知識と作業を強いられることもある。しかし、そこで求めるものは、いかにタイムを縮めるか、である。TZ250で考えておくべき項目を、ひとつひとつ適応すれば、F3やSPフォーミュラでも同様の好結果が得られるはずである。





# Racer2

セ ッ テ イ ン グ



## ■自分だけの ワークスマシンを作る

その年の新車が手もとに届いたら、走る前にまずエンジンを分解して、一から組み直してみる。国際A級のライダーにおいては、まず100%この作業が行なわれている。最近では、ノービスの選手も国際A級ライダーにならって、この作業をする人が多くなり、当り前の作業となりつつある。

さて、この作業には多くの意味があり、この場合、どれだけの意味を持って分解しているかということが問題となる。

ちなみに最近では、ライダーレベルで燃焼室容量や圧縮比までも測定し、きちんと合わせているライダーも増えている。

結論から言ってしまうと、この分解→組み直しの作業は、パーツひとつひとつの役割を理解することによって、レーサーというメカニズムを総合的に把握できるところに最大の意味がある。

加えて、マシンを自分の手で仕上げることができるわけで、その意味では「自分だけのマシンを仕上げる」ことにもなるのだ。

ところで市販ロードレーサーは、一般市販のロードモデルと比べその目的も使用形態もまったく異なる。そのため、工場での100分の1mm単位による精密加工は、極めて高い水準を確保している。出荷段階で誤差許容値も、極めて狭い。

とはいえ、市販ロードレーサーには製品誤差がまったくない——と言いきってしまてはいけない。例えば、ヘッドがほんの少し大きめで、ピストンやコンロッドが僅かに短かめ、ピストンピンの位置がやや高め……という微妙な誤差が重なると、それが許容誤差範囲内のそれであったとしても、圧縮比や性能面への影響は、ごく僅かとはいえ、ある。

自分でマシンを分解→組み立てることは、そんなごく僅かな誤差を埋めてやるという役割も果たしてくれる。

## ■ワークスチームの意見を聞く

もちろん、具体的には、圧縮だけではなく排気タイミングがコンマ何mmかズレただけでも、排気チャンバー形状を変更したと同じ影響が出るなど、これはエンジンの構成パーツの全部について言える。

これらの修正、加工は「サービスマニュアル」もしくは「セッティングマニュアル」のベストな指定数値で実現可能となるが、レースの実際では、このマニュアルのデータは単なる整備書というより、いわばワークスチームのメカニックの意見としてみるができる。

また、今まで性能が引き出されていないのであれば、これまでの整備に対する先入観を捨て、もう一度最初から考えられる要素をひとつひとつクリアしていくべきであろう。

性能が十分引き出されていない場合のほとんどは、自分の気になるところだけ神経質に整備し、抜けているところは全部抜けてしまっているという場合が多い。

ところで、まだ整備することが未熟な場合や、新しいマシンを手にした場合には、他にも考えねばならないことがある。パーツの耐久性に関するデータをとったり、つまりパワーを確保するために、そのマシンを把握しておく必要があるのだ。この場合、マニュアルに記述されている交換時期や使用限度は保障値というより、単なる目安と考えるべきだ。定期的な点検により、マシンの健康状態を把握しておく必要があるわけで、これらは綿密な点検とデータ造りによって可能にすることができる。

F3マシンやSPフォーミュラマシンの場合は、一般市販のロードモデルを改造し、サーキットを走らせるわけだから、一般公道とはまるで設定条件が異ってしまうわけで、マシン状況を把握しておくことは、なおさら重要といえる。

各マシンのキット用セッティングマニュアルを参考としながらサーキットでの走行にあわせたデータ作りは、当然欠かすことができない。したがって、点検整備の頻度は、市販ロードレーサーの場合以上に多くなる。

## ■ベースはエンジンセッティング

マシンを分解して、一から組み直すことは、このような意味を含み、これらを細部にわたって施すには非常に多くの労力を必要とする。

また、マシン構造を把握していない場合や、整備がいかげんになってしまえば、マシンを組み直すことが、逆に性能を低下させる結果ともなる。早くマシンの構造を把握し、正確なメンテナンスを心掛ける——それはセッティングのための前段階条件でもある。

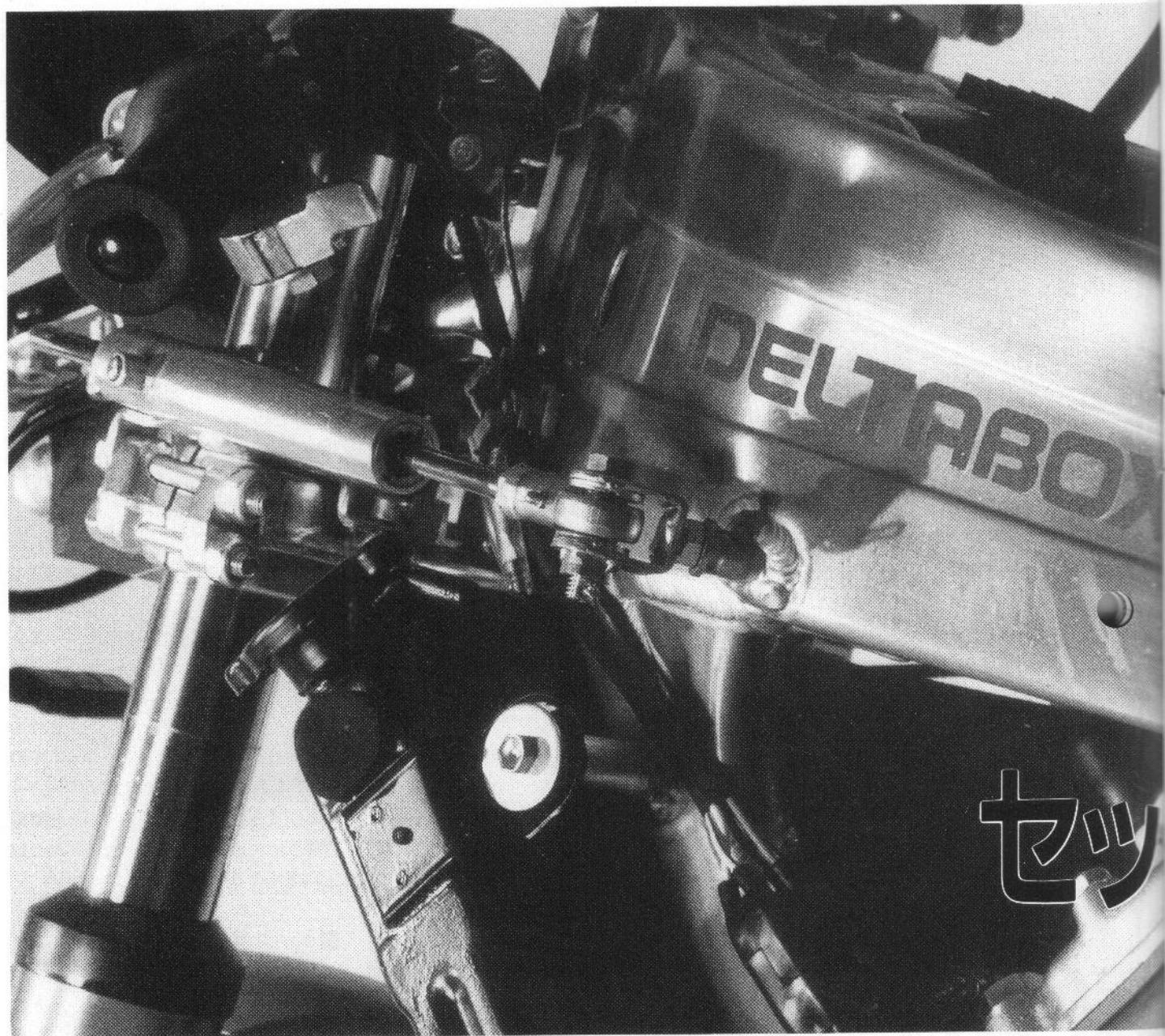
また、マシンセッティングを行う場合エンジンが回らなければ、その意味がない。エンジン性能が引き出されているマシンと、そうでないマシンでは、コーナーへの進入から立ち上がりにかかるトラクションまでもが、すべて異なってくるのは当然。

つまり、エンジン性能が引き出されていない場合は、マシンセッティングは出来ない。いずれにせよ、メンテナンスはレーサーを走らせる上での出発点であり、乗り手に求められる必要条件である。

# 発点はメンテナンス

“セッティングのベースはエンジン”  
——だがもっと大前提となるのはメンテナンス。  
マシン状況を把握することが、すべての原点だ。





**Racer 2**

Racer 1でも少し触れたが、アルミフレームを新採用した'86年型TZ250は、従来タイプに較べて、車体系のバランスが大幅に変わったと言われている。事実、この年のTZ250ではタイヤが変わり、リヤサスペンションも、ちょっと押しただけでは動かないほど硬くなった。

開発当初、実は開発スタッフにおいても、これほどサスペンションを硬くすることが必要だとは思っていなかったという。タイヤが大幅に変更を受けるわけでもないし、リヤサスペンションはスチールフレーム時代の流れで十分に対応できるという予想があった。

しかし実際開発が始まると、リヤサスペンションは柔らかすぎて、アルミ製高剛性フレームのメリットを十分生かすことはできなかった、というエピソードがある。

さて現在、ロードレーサー作りの流れの中では、より多くのトラクションがかかるような作り方がなされているが、ここでトラクションをかけるという場合の考え方をみておこう。

その考え方のひとつとして、力を逃がさずにダイレクトに伝える、というのがある。リヤサスペンションは、硬いほどトラクションを逃がさずに路面に伝えられるという考えで、これが今日の市販ロードレーサー造りのひとつのセオリーとなっている。

もちろん、スチール製フレームを採用していた時代でも、サスペンションを硬くすることが考えられなかったわけではない。しかしリヤサスペンションだけを硬くしてしまうと、柔らかいフレームではその力がフレームへと逃げてしまい、ある意味ではフレーム自体もサスペンション的な機能を果たしてしまっていた。だが、フレームはあくまでフレームであって、サスペンションではない。

フレームにかかった力は、そのままフレームの変形を起こし、妙な挙動につながる。したがって、スチール製フレームの時代では、限られた車体剛性ゆえに、サスペンションも柔らかくせざるを得ず、フレームもリヤサスペンションも、互いに柔らかい中でのバランスが考えら

れていた。これは、現在の剛性の高いフレームと硬いサスペンションでバランスさせられたマシンとは大きく異なる点だ。

## ■マシンの基準をつかめ

ところが、このロードレーサー造りのバランスの変化は、マシンの運動特性を変えることとなった。

実際サーキットで'86年型TZ250を操るユーザーからは、「マシンが今までのように寝ない」などという声が聞かれた。だが、それもそのはずで、柔らかいスチール製のフレームの時代は、そのバランスの中でタイヤのトラクションを最大限に生かすような走り方として、スーッと流れるような突っ込みから徐々にタイヤがグリップしていくような、いわばスローテンポでなだめるような走り方がマッチする特性であったが、一方'86年型TZでは、いっきに寝かし込み、トラクションをかけた状態で立ち上がる走り方にマッチする特性へと変っていったからだ。

この運動性の変った新しいモデルに対してのサスペンションセッティングには、2通りの方向性を見ることが出来た。ひとつは、マシンの性格が変わったことを認識してライディングを切り替え、マシン特性を生かすようなセッティングのもの。もうひとつは、サスペンションを柔らかくし、今までの自分の走りに合わせてセッティングを追求する、という方向である。

一見どちらも正しいように思うかもしれないが、後者のセッティング方法では高剛性フレームを持つマシンのメリットは引き出せない。

つまり、セッティングに際して重要なのは、スタンダードの状態で走り込み、それ相応のタイムが出るようになってから、その次のステップとして個人差で調整していくのが最も良い方法である。

セッティングとは、ある意味では自分自身が乗りやすいように調整することでもあるが、あくまでもマシンがあってライダーが乗るというのが前提だ。そして、コースがあってマシンを走らすことが出来る……というように、コース、マシン、ライダーは密接に関係があり、その中でバランスすることが大切である。

そのロードレーサーが、マシンがどんな性格を持ち、どのような乗り方をすればそのマシン性能が100%生かされるのかを把握したうえで、これを基準とする。その基準をライダーが持てて、はじめてセッティングが始められるのである。

# テイニングの方向性

セッティングとは、自分勝手に調整するものではない。

マシン特性をライダーが把握しなければ、

セッティングははじまらない！



## ■最初はエンジン性能を引き出すこと

マシンセッティングは一度に全部出せるというものではない。一般的にセッティングというと、ギアレシオ、キャブレター、サスペンションなどがあげられ、それらは個々に独立しているように見えるが、実際に走らせるマシンはひとつの乗りものであり、それぞれが密接に関係しているため、ひとつひとつを順序よくクリアしていかななくては、正確なセッティングは出来ない。

具体的な順序としては、まずエンジン性能を十分に引き出すことが最初だ。なぜなら、これは極めて初歩的なことだが、トラクションのかかり具合によって足まわりのセッティング等は一変してしまうからだ。

まず、エンジンについては、性能が十分引き出されていることを前提とする。そして、ギアレシオの選択、キャブレターセッティング、足まわりの順で進める。ギアレシオは、コーナーで使う回転数を決定し、キャブレターは最終的なエンジン性能を決定するもので、これらふたつのコンビネーションでコーナーでかかるトラクションが決定する。

足まわりのセッティングは、これらが決定されなければ変ってしまうため最後とする。もちろん足まわりのセッティングは、ライダーが十分なトラクションをかけて走れる技量を持っていることが大切な条件だ。

また、ギアレシオとキャブレターは、ギアレシオ決定後のキャブレターセッティングにより、出力特性が多少変化する場合もあり、相互して、ギアレシオの再

度変更で微調整する場合もある。

## ■妥協することもあるセッティングとなる

マシンセッティングにおいてある基準をつかんでも、その先、微妙なセッティングにまで至った場合、さらに良いところを見つけようとするのは非常に難しい。また試行錯誤のうちにセッティングの方向性を見失ってしまう場合もある。だが、セッティングはある意味で、良くない部分で妥協できる面を捜した方が早い場合もある。

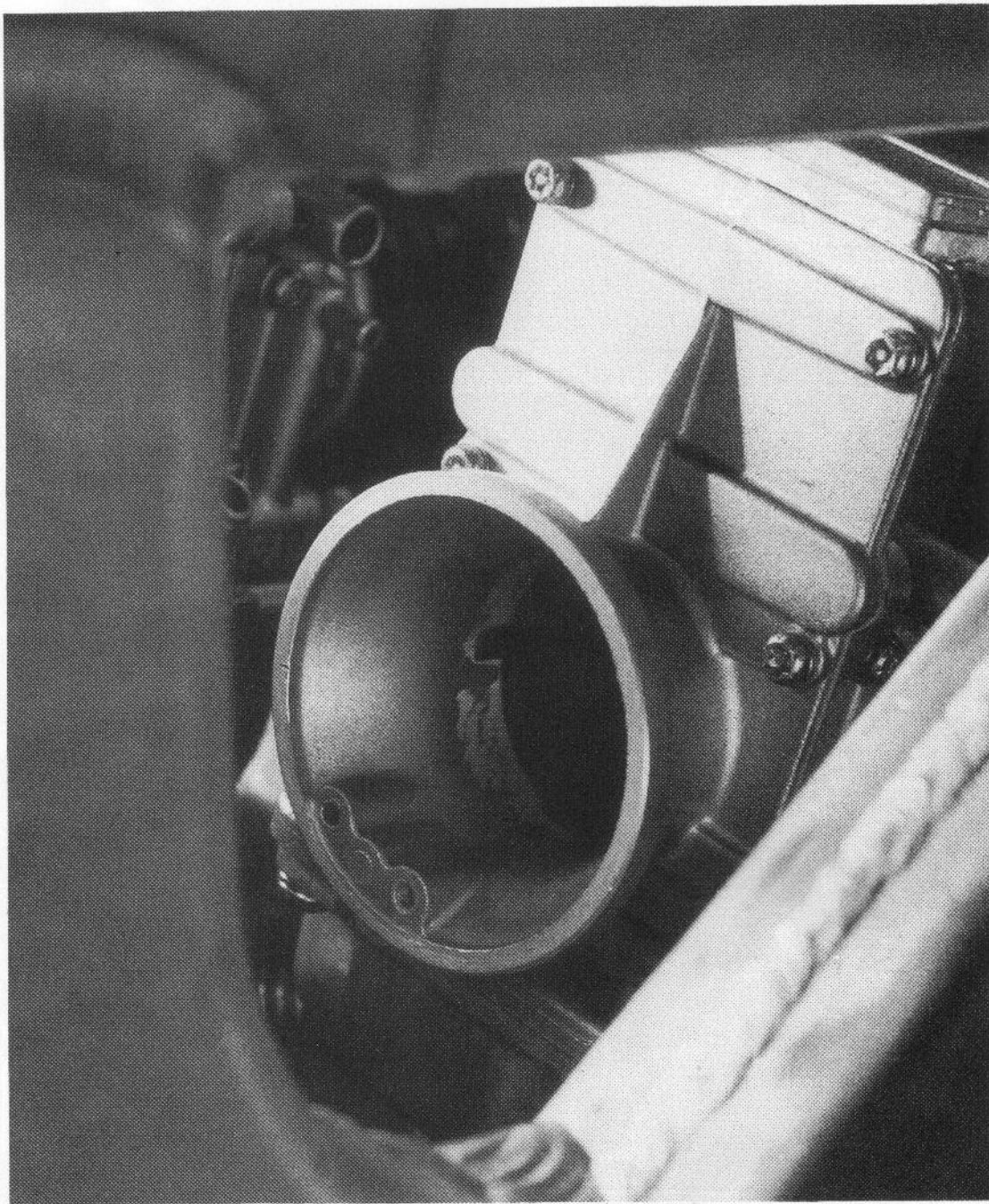
例えば、コース全体にほぼギアレシオを合わせたものの、どうしてもひとつだけレシオが合わないコーナーがあったでしょう。この場合、そのコーナーでもベストのものを追求しようと考えたと、かえって他のコーナーを犠牲にしかねない。このような場合は、ひとつだけ合わないそのコーナーが、もし妥協できるものであれば、そのコーナーは捨てて考えた方が、結果としてトータルには最適なセッティングが得やすい。

これは足まわり等でも同じで、例えばモトクロスなどで1カ所だけフルボトムしてしまうような箇所がある場合、そこでボトムしないようにセッティングすると、他ではほとんどサスペンションが動かない、という場合もある。

ロードレースの場合は、このモトクロスの例ほど極端ではないにしろ基本的には同じことが言えるわけで、こうした場合、ボトムする箇所が妥協できる程度のものであれば、その箇所はあっさり捨ててかかるということだ。これも、セッティングにおけるひとつの方向と言える。

## セッティングの方向性

すべてにベストを求めるのではなく、“妥協”できる場所を探す。  
それが、結果としてセッティングに方向性を与えてくれる。



## F3、SPフォーミュラにおける セッティングの方向性およびならし運転

F3マシン、SPフォーミュラマシンの場合も、セッティングに対する基本的な考え方は、市販レーサーの場合と変りはない。

しかしながら、市販レーサーと一般市販ロードモデルは、もともとマシンコンセプトが異なりマシンの性格も異なるため、それに合わせたセッティングが求められる。

例えば、サスペンションのセッティングひとつを取ってみても、TZ250で見られるセッティングをそのまま流用し、リヤサスペンションを同じように硬くしても無意味だ。

SPフォーミュラ部門であれば、まずタイヤのグリップ力に違いがあ

り、またエンジン出力もTZ250に比べて少ない。最近では高剛性フレームが一般市販ロードモデルに採用されるようになったが、それもTZ250と較べると柔らかいフレームといえる。

つまりサスペンションひとつをTZ250と同じにしても、マシンとしてのバランスは取れないし、当然そのマシンの特長を引き出すことはできない。

F3用キットパーツの中にサスペンションが用意されているものもあるが、これも出力アップしたエンジン、グリップの良いスリックタイヤ、そしてサーキットの路面などとのトータルなバランスを考えて、より良

いトラクションを得る方向で用意されたものだ。

したがってセッティングでまず求められるのは、F3マシン、SPフォーミュラマシン、市販ロードレーサーの区別なく、そのマシンの性格と特徴をつかむことで、その上でそのマシンのレベルに合わせてより有効にマシン性能を生かす基準をつくっていくことだ。

とくにF3マシンの場合は一般市販ロードモデルに大きな手を加えるわけだから、トータルバランスが大切だ。具体的にはキットパーツマニュアルにある指定に従い、本来得られるエンジン性能をハッキリ出してやり各

部の変更をおこなう。

最後に慣らし運転に関して。慣らし運転とは、新しいパーツを組み込んだ時に新しいパーツをマシンの一部として馴ませてやるために行なうもの。とくに回転部や運動部の馴みは大切である。

よく、慣らし運転は、ゆっくり走ることとされている場合が多いが、実際は多少なりとも負荷をかけてやらなければ当りは取れず、それなりに回転を上げてやらなければならない。また、慣らし運転は、エンジン以外に、ブレーキパッド、サスペンション、タイヤなどもその対象となることを忘れずにおきたい。





# エンジン・ギヤレシ

## ■セッティングは“レシオ選定”からはじまる

マシンをベストコンディションに導く手段——それがセッティングだ。したがってマシンを煮詰める段階で、マシン性能が変化しては、セッティングの良否は判断できない。またタイムにバラつきがあったり、自分のベストタイムに近いタイムで安定して走るまでに至らない場合は、セッティングによる特性変化はわか

っても判断基準がもてず、良否を判断するのは困難といえる。

つまり、セッティングを行なうには、エンジン性能が十分に引き出されていることと、ライダーがある程度そのマシンに慣れていることが前提となる。

さてセッティングの順序としては、まずギヤレシオから行なう。足まわりがエンジン性能を引き出し、有効なトラクションをかけられる状態であることが望まれるからだ。

基本的なことだが、このギヤレシオの

# Racer 2

選択は、スプロケット（2次減速比）とミッションによって行なう。

スプロケットの選定は、パワーを有効に使い切るため、ストレートで入る最終ギヤ（コースによって異なる）を、ストレートの最後で吹き切るように合わせることを基本とするが、総合的にはタイムの上がるレシオで決める。また、雨の場合はリヤスプロケットの歯数を1枚プラスしてやる。

一方、ミッションは、基本的には各ギヤ比がクロスしてレシオの比率が近い方が、パワーバンドを外すことなくパワーを生かすことができる。しかしながら、実際にはシフトアップポイントでマシンが寝ているなどの不具合に直面する場合もあり、ミッションは、シフトのポイントに合わせ、立ち上がりの加速を有効に引き出す方向が望ましい。

ギヤレシオの決定は、国内の場合コースが限定されているため、マシンによってだいたい決まってしまう。だがライダーによっては、パワーバンドの使い方や、何回転まで引っ張るかななどの個人差があるので、レシオに関するデータを入力した場合でも限定するべきではない。あくまでも参考とし、自分に合ったレシオを選択するようにしたい。

エンジン関係のセッティングの中には、その他、エンジンオイルの種類、ガ

ソリンの種類、圧縮比、スパークプラグの種類、点火時期、そしてキャブレターなどが項目としてあげられるが、これらのセッティングは一度に出来るものではない。また、点火時期、圧縮比、吸排気のタイミングなども密接な関係がある。

これらの中でキャブレターセッティングを除く各項目は、まず「セッティングマニュアル」の指定に沿った方が良い。また、F3でキットパーツを組む際に特別な指定がある場合も、それに従って所定の性能を引き出すようにする。

さてキャブレター。これは、指定のデータにもとづいてセッティングされたエンジンの性能を十分に引き出すための最終的手段として考える。

セッティング項目としては、低速に寄与するエアスクリー、パイロットジェットにはじまり、ジェットニードル、ニードルジェット、メインジェットなどがあげられるが、セッティングで求めるべきはパワーバンドでの出力向上である。したがってメインジェットからセッティングを行ない、これを基準とする。

ちなみにTZ250の場合は、新車時にやや濃い目のメインジェットが装着されている。また、冬場の慣らし用セッティング（慣らしではバーシャルを多用するので）により、ジェットニードルも一段濃くなっている。

## ■プラグチョップは必須項目

セッティングの良否の見きわめ方は、走行フィーリングの体感とピストンヘッドの焼けを見て判断する。また、セッティングの良否をプラグで判断しているケースを見かけるが、プラグは大きな変化こそ見分けられるものの微妙な変化は出ない。大きな変更であれば、確かに多少の目安にはなるが、最終的にメインジェットを10番絞るかどうかなどを判別する場合の基準にはならない。その基準となるのはピストンヘッドである。

この際、必ずプラグチョップを行ない、使用回転域での正確な焼けを見ることがポイントだ。（プラグチョップとは、中・高速でエンジンが最高出力回転域に達した際、■スロットルの全開■キルスイッチ操作によるエンジンオフ■クラッチを切る——これら3つの作業を同時に行なうことをさす）

焼けの状態だが、一般にはガスが濃すぎる場合カーボンがピストンヘッドに付着し、薄い場合は白っぽく変色するが、使用するガソリンの種類やオイルの違いで相当な変化があるのが現状。また薄い場合はピストンヘッドがザラ付いたり、テトネーション（異常燃焼により素材のアルミが溶けて一部蒸発してしまったような状態になること）が出たりする。

ご存知のように適正な焼けは、ピストン中央部が淡いきつね色となり、そのまわりがきつね色で、掃気レポート付近は地肌を残しているものが良い。

このような良好な状態を導き出す場合、最後のギリギリの判断は確かに難しい。とくに焼き付きを気にしていると、それ以上絞ってよいものかどうかの判断がしづらいのも事実だ。

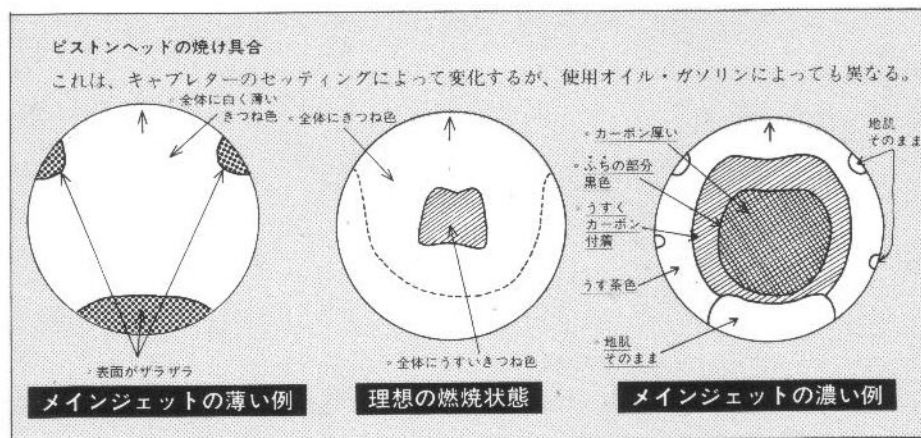
メインジェットでの絞り込みが終った後はニードルジェットを変更し、メインジェットを補う形を取る。メインジェットとニードルジェットは、よく混合されがちだが注意しておきたい。

とくにリードバルブのTZ250では、メインジェットで高速域に合わせると、10,000rpmあたりの中速域で（薄いために）トルクの谷が出来る。この場合、メインジェットを濃くして中速域でのトルクを稼ぐ場合があるが、この場合は高速域が濃くなってしまうのでメインジェットは高速域に合わせて絞り、中速域でのトルクはニードルジェットで補うようにする。

# オのセッティング術

自分に合わせてレシオを選定する。

キャブレター調整では、各アイテムの本来の役割分担をふまえておく。







サスペンション

**Racer 2**

## ■サスペンションは、 パワーを有効に生かす “補助装置”と考えてもよい

ロードレーサーのサスペンションは、一般にフロントが柔らかく、リヤはハードで硬いセッティングとなっている。これは、コーナー進入の際に前に荷重をかけフロントタイヤをしっかりグリップさせ、しかもコーナーの立ちあがりでもリヤにかかるトラクションを逃がさないとする現在のレーシングマシン作りのコンセプトを具現化したものである。

それは同時に、フロントからは路面からの挙動をより敏感に感じとりたい、リヤにはトラクションを有効にかけて路面にエンジンパワーをより多く伝えたい、というライダーの要求を具体化したものとも言える。

TZ250では、この要求が具現化されベストの状態で出荷されており、慣らし後にサスペンションのメンテナンス（オイル交換を含む）を怠らなければ、ほとんど変更を加えなくても十分な性能を発揮する。

一般的に、スタンダード状態では劣り、セッティングやチューニングによりマシン性能が向上するよう思われているが、それはあくまでも先入観である。あくまでもスタンダード状態を基準とし、ライダーの体重差などで微調整を行うこと

で、さらにベストな状態を引き出すことができる。

とはいえ極端な話、サスペンション調整がまったくなくともジュニア昇格は可能で、むしろスタンダードのサスペンションを十分に機能させて走るテクニックを磨くべきである。

その上でサスペンションの可動状況を知るために、フロントフォークにタイラップを巻き、サスペンションをどれだけ使い切れているかを把握し、微調整を行なうようにする。

いずれにせよロードレーサーのサスペンションは、従来から言われている衝撃吸収装置ではなく、エンジンパワーを有効に生かすための補助装置的なニュアンスで解釈した方がわかりやすい。

つまり、サスペンションのセッティングにおいて、衝撃吸収機能とトラクションを有効にかけられる機能の両方を両立させようとすると混乱を招く恐れがある。トラクションが有効にかかる状態であれば、ある程度の衝撃吸収力が結果として確保できるセッティングとなっているので、多少問題が残る場合でもあまり神経質にはならない方がよい。

例えば、サーキットでは、ほとんど路面に凸凹がないが、場所によっては大きな段差があったり荒れている場所もある。この場合、問題となるのがその1カ所だけであれば、そのために全体のバラ

ンスを崩すわけにはいかない。そこで我慢してもタイムに影響が出ない程度のものであれば、全体のバランスを生かす方法を取った方が有利だ。

## ■チャタリング対策

その他セッティングの中には、チャタリング（フロントが小刻みに跳ね、結果としてアンダーが出る現象。リヤが跳る場合は一般的にホッピングという）などへの対応も含まれる。

チャタリングは、ライダーの走行フィーリングからすると、フロントフォークが硬いために起こるように感じられ、フロントを柔らかくすることを考えることが多い。また最近では、タイヤの銘柄による影響も無視できない。

しかし、実際チャタリングは、サスペンションではなくフロントタイヤにかかる荷重が中途半端な状態の時に、タイヤ自身が妙な挙動を示しながら跳るもので、フロントに荷重がかかるようサスペンションを硬くする方向でセッティングした方が問題を解消しやすい。

また一歩すすんで考えるなら、原因はタイヤにかかる荷重であってサスペンションではないので、その原因を元から断つようにするという考えでタイヤの空気圧を変えたり、フロントに荷重のかかるようなライディングフォームをとれるポジションのセッティングを試みても良い。

いずれにせよサスペンションセッティングでは細かい点に気を取られていると、その判断を誤ったり、また全体のバランスを崩してしまうことが多いので注意したい。その意味からも、スタンダードのマシンの性格を理解し、サスペンションの動きを体感することを意識したい。

また、一度サスペンションを大きく変更することは、その性格の違いを把握する上で、よいデータとなる。もちろんこの場合は必ず標準値に印を付け、すぐに元に戻せるようにしておこう。

このようにセッティングは、一度に出来るものではなく、またマシンへの理解と体感的経験が少ない場合、それを理解し調整するには多くの時間を必要とする。

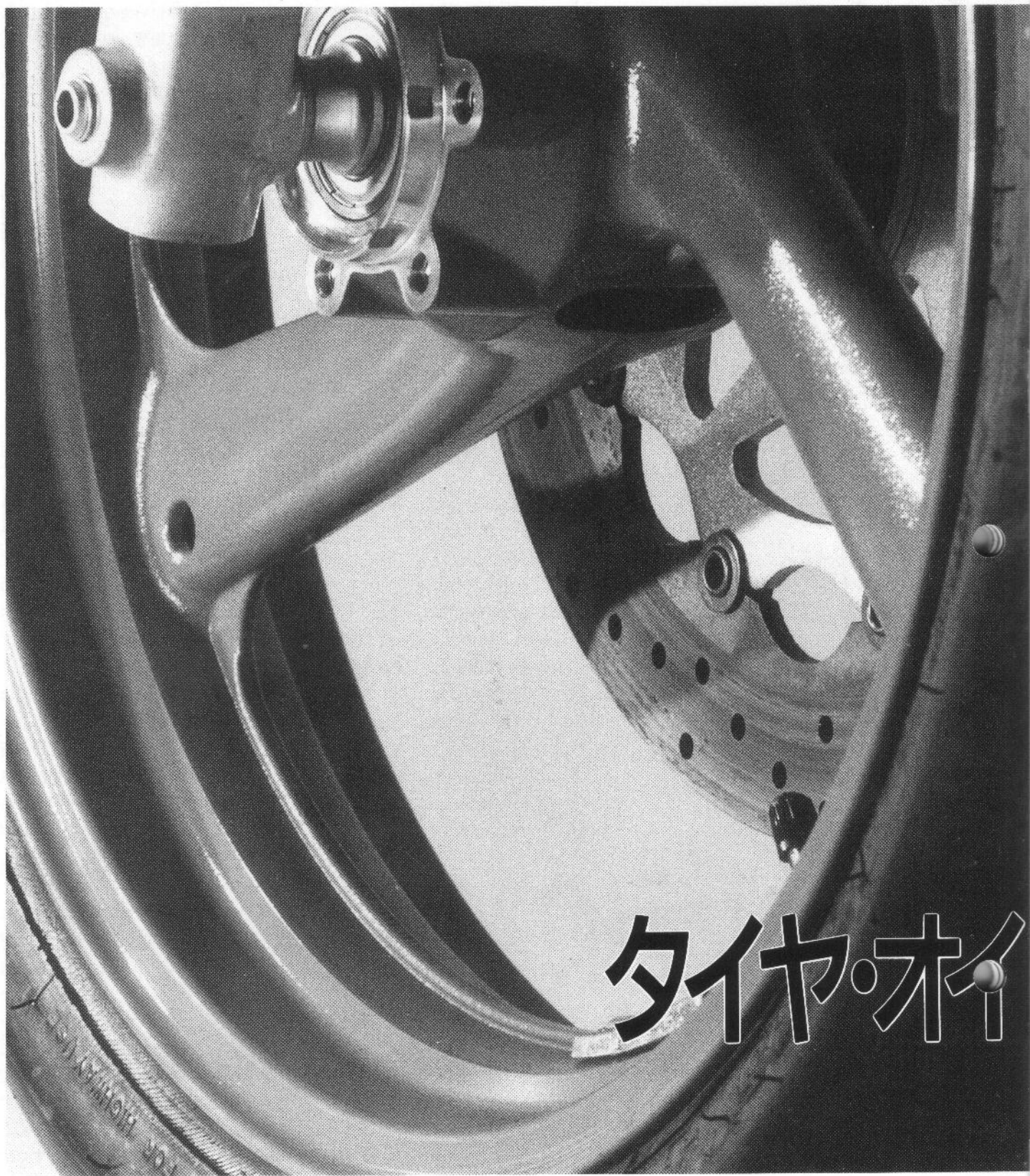
その意味で、セッティングノウハウをもつ有名クラブや先輩のアドバイスに耳を傾けることを勧めるが、やはり最終的にはセッティングは自分自身のもの。セッティングデータは常に記録し、自分のノウハウとできるような資料を作ることがベストセッティングを得る近道だ。

# ンのセッティング術

極端だが、サスペンションの調整はしなくても、ジュニア昇格は出来る。

セッティングでは、サスペンション本来の機能を欠如させないことが目的となる。





タイヤ・オイ

**Racer 2**

## ■滑らないタイヤが、ベストとは限らない

タイヤが滑る！ この場合、はたしてタイヤが悪いのだろうか。確かにこのケースで考えられる要因としては、タイヤの特性、性能劣化があるが、その他にもライダーがタイヤに負担をかけすぎた場合やマシンとタイヤのマッチングが良くなかった場合、などがあげられる。

実際には、コースレコード付近のタイムで走っていた場合を除けば、まずライダーがタイヤに負担をかけすぎた場合がほとんどで、寝かしすぎ、寝かしたままアクセルをあげすぎた場合など、ライダーに起因する場合が多い。

レーシングスリックタイヤやプロダクションレース用に開発されたタイヤは、ハイグリップタイヤではあるが、絶対に滑らないタイヤではない。タイヤは最終的に限度を越えればどのタイヤも滑るのが“定石”だ。

そんな場合、もっとグリップの高いタイヤが欲しいと思うのが人情だが、タイヤにはグリップ力以外にも求められる性能があることを忘れてはならない。つまりライダーにとっては、この性能や特性を引き出して走ることが求められるのだ。

また、タイヤの性能・特性はエンジンの出力特性や、車体・サスペンションとのマッチングによって有効に引き出されるものであり、マシンとの相性が良いタイヤ……が一番無難な選択法といえる。

ちなみに87年型TZ250のリヤタイヤは、350/560-18を標準装備としているが、実はこのモデルの開発段階では350/575-18とワンサイズ太いタイプのタイヤでテストを行った。しかし、実際にはフロントタイヤとのバランスを考慮して、この新開発のタイヤを採用したのだ。

では、その他のタイヤはどうだろうか。タイヤ性能は主に、グリップ力（グリップ限度、グリップの性質）、直進性、タイヤのプロファイルからなる運動性（寝かし込みの軽快性）、耐久性、まだダンピング安定性（ショックの吸収性）などがあげられ、これらはメーカーによってその特性は異なり、形状も違えば個性も異なる。

マシンにとってはマッチングしないものもあるが、指定タイヤ以外にも良好なマッチングを示すものもある。いずれにせよ、タイヤの選択は、コンパウンドをも含めて広い視野から考えたい。

一方、タイヤの耐久性については、国際A級ライダーの間でも、かなり評価が異なる。1時間しか使えないというライダーもいれば、'86年の富士インターナショナル・スーパースプリントレースでの本間利彦選手のように、先輩から譲り受けたタイヤを装着して優勝することもある。一般的には、早く交換するにこしたことはないが、決して無理をして早く交換（程度問題）しなければならないものでもなく、資金面で限られているプライベートライダーであれば、予選→決勝→次のレースの練習走行という形の1レー

ス1サイクルのローテーションで交換するのが無難なところだ。

## ■オイルにはさまざまな役割がある

エンジンオイルは、2サイクルの場合も4サイクルの場合も、それぞれメーカーによって特徴が異なり、ひとりでオイルの良否を問うことはできない。

4サイクル用エンジンオイルに要求される機能は、潤滑作用、冷却作用、密封作用、清浄作用、防錆作用、耐摩耗作用などがあり、加えてフリクションの少ない特性などだ。（4輪用のフリクション低減オイルは、湿式クラッチの場合クラッチが滑りやすくなるので除いて考える）

また、2サイクル用オイルでは、潤滑作用、密封作用のほか、耐焼付き性が求められる。さらに2サイクルでは、オイルを燃やしてしまうことから、燃焼室の沈積物を防いだり、排気孔閉塞をおさえたり、スパークプラグの失火を防ぐことなどを含めて、着火時によく燃えてくれることも要求される。

これらのオイルの性能は、石油を蒸留したオイルの油性分（鉱油）にすべてが求められるものではなく、一般的には添加剤を加えて要求を満たしている。

また最近では、石油の分子構造を操作した化学合成油も使われるようになり、また分子構造の操作でより多くの添加剤も開発され、オイル機能は高まっている。

各メーカーのオイル間に多少特徴の差異があるのは、メーカーのオイルに対するコンセプトの異なりによる。具体的にはひとつの添加剤自体がひとつの作用に有効でも、他の作用に対しては弊害となるような副作用的性質が表われることがあり、それがどうバランスさせられているかが違うからである。

その特徴が異なり、成分が異なるといわれても、実際にはオイル銘柄が多だけに、選ぶのに困ってしまうのが本音の部分かもしれない。オイルの選択にあたっては、現在国内のレースで使われているオイルはかなりその銘柄が絞込まれているので、それらに沿って使ってみて、おおむね問題はない。また、自分の基準で選択したり、その良否を判断するときは、さきにあげたオイルに求められる各役割ごとについて、マシンの状態を確保し、データをつくった上で判断したい。

# ルの選択を考える

タイヤには、グリップ力以外にさまざまな役割がある。

オイルの機能も、単純な潤滑作用だけではない。

いずれも、それぞれの役割ごとのデータをとらなければ、  
選択基準は生まれない。



河崎裕之の

# ライダー学

これからお話しする10の項目は、  
私のロードレースの長い経験によって得たことを  
凝縮したものである。



結果やポイント獲得はレースにとって大切なことだが、10の項目を通して私が言いたいことは、レースに真正面からぶつかって行けば、そのひとつの評価として結果やポイントがついてくるのだということ。

目先のことも、レーシングライダーとしてやるべきことはたくさんある。ノービスを始めて少しばかり時間が経った人、あるいはジュニアクラスの選手に、私の極めてオーソドックスかもしれないが、時とともに煮詰めてきたレーシング・エッセンスを少しでも吸収していただければと思い、私なりのライダー学をここにお話ししよう。

走ることは考えること。そして結果として何かを生み出すことだと思う。広い意味において私のライダー学を役立てていただきたい。

# Rider1



## その1

# とにかく走れ

まず私がいいたいことは、とにかくモーターサイクルに乗って走れ、ということである。ロードレースの人気の高まっているため、どこのサーキットに行ってもなかなか走行できないのが現状だが、何もサーキット走行だけが練習ではない、と私は思う。

どんなモーターサイクルでもいいから、ひたすら走ることで、バランス感覚を磨きたい。以前、ケニーの家に行った時のことだが、彼の庭にあるフラット・トラックを舞台にして数人でレースをやり、チームメイトの1人が私の直前で転倒。あわててブレーキをかけたが結局バランスを崩して私も転倒。

そんなシーンが今度はケニーにやってきた。目の前に転倒したライダーとマシンに彼はぶつかりながらも、結局バランスを保ち続けて転倒せず再び走り出してしまったのだ。内心私はひそかに彼の転倒を期待していたのに。

ケニーにそのことを後で聞いたら、「何てことはないさ。いつもモーターサイクルに乗っていればバランス感覚は養われるもの

さ。ロードレースでもこれは同じだよ」。こともなげに彼はそう言ったのだった。

たいした練習時間しか持てないプライベートライダーたちにとって、走行時間の確保はたしかに大切だが、ちょっと別の方向に目を向ければ、ケニーのバランス感覚はどんどん身に付けられるのではないと思う。

そんな意味で、普段はモーターサイクルにまったく乗らず、レースの時だけ乗る、というのはあまりかんばしくないといえよう。

もちろん、ただ走れというのではなく、走りの基本についてじっくりと考えつつ走るのが、やはり近道でもある。どんなモーターサイクルであれ、走る、曲がる、止まる、に求められる要素は同じ。細かなことでも徹底して追求すれば、それは何らかの形でレースに役立つはず。われわれはまず、レーシングライダーである前に、普通のライダーであること。これがまず私が主張したいことである。



## その2

ロードレースの選手に限らず、モータースポーツがスポーツである以上、体力トレーニングは絶対といっていいほど必要である。たとえば平選手はウェイト・トレーニングをきっちりとやっている1人だ。しかし、それはそれで結構だが、平選手がやるから自分もやる、という人が少なくない、ということだ。人の真似をするだけではなく、自分にもっともやりやすいものをきちんと続けることこそ、重要なポイントなのである。

ところで私がオススメしたいのは、モトクロスだ。ロードレーサーとモトクロッサーとでは作られ方はまったく異なるが、モーターサイクルに変わりはない。ブレーキにクラッチ、スロットルなどすべての操作をバランス感覚を養いながら出来、しかも体力がつく、という点でモトクロスが良いというわけである。モトクロスなら練習時間もたっぷり取ることができる、という点でも都合がいい。

モトクロスをする上で注意したい点も少なからずある。第1の

# モトクロス

目的はロードレースなのだから、ケガをしないようにやるということ。速さを求め始めたら、また別の意味でリスクが大きくなるし、まず体力作りが第1であること。もちろん、ブロック1で述べた、まず走れ/という意味でもモトクロスはおすすめである。

次に注意したい点は、モトクロスでもロードに活かせるヒントを探せということだ。たとえば私が興味をそそられたのは、アクセレーションだ。自分が思った方向に行きたい時に思うようにマシンが向きを変えてくれないときがある。そこで何回かのトライのうちに気が付いたのは、スロットルの開け方ひとつでマシンの向きは自由に変えられること、だった。リヤタイヤが滑り出して、そのために向きが変わるのは大きく違って、そんな事実がモトクロスにはある。そしてロードにもこれはいえることなのだ。

柔らかい身体とねばりのある体力づくり、さらにロードレースを考えるきっかけ作りにもなるモトクロス。それが私のおすすめだ。

## その3

さて、モトクロスの効用について理解いただけたなら、次にロードレースのライディングについてもう一度立ち返って考察を重ねてみたい。

先ほど私はロードレーサーでも、モトクロッサーでも作られ方は異なっているが、基本は同じだと述べた。たしかに物理的な意味ではそうなのだが、コントロールするライダーから見るとやはり、当然のように異なる。

ロードレーサーは、かなりの前傾姿勢を強いられるという点で、モトクロッサーのようにシートにデーンと座わる瞬間や中腰の時というのではない。常に前傾姿勢によって両腕にはしっかりと上半身の体重がかかってしまう。しかし、これを良しとしてはならない、ということを確認しておいていただきたい。

ロードレースでは、上半身の体重は左腕で支える。両腕で支えていたのでは、スロットルワークの微妙な操作に集中することができない。マシン・コントロールの重要部分の大半はスロット

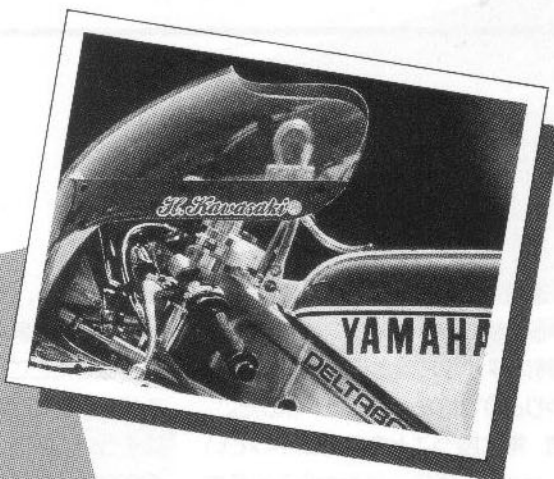
# 左腕

ル・ワークにこそあるといってよいだろう。つまり、右手に集中できてこそ、ロードレース、なのである。

モトクロスでの体力増強は、かくして左腕で上半身を支えるために大きく役立つことになる。ある程度のモトクロスでの上達はヒザやウデの筋肉だけでなく、背筋力向上に役立つことを知ることになる。かなりの前傾を続けなければならないレーシングライダーにとってこの背筋力向上が、すごく大きな意味を持つことになるわけだ。

ロードレースは思いのほか体力を使う。サーキットでのとてつもない速度では軽量であるはずのマシンが普通のモーターサイクルの何倍も重く感じるようになる。そんなときに体力が唯一の武器となる。精神的に安定した状況を生み出すための手段が、左腕増強であり、左腕を活かす体全体の増強なのである。

ロードレースが完全なるスポーツであることを、こんな意味からもとらえておきたい。



## その4

# プレッシャー

体力づくりのことをモトクロスや左腕について述べてきたが、もうひとつ、体に関することを触れておきたい。

それは、体力に裏打ちされたことは、走り、とくに限界走行時の大きな精神的支えとなることを認識しておくべきだろう。レースというきわめて苛酷な状況下では、思いのほか体を消耗する。体のどこかに弱点があれば、その部分から、徐々に体力を失ってゆくことになる。つまり、ライダーは自分自身の体に弱点を持っていたらならないのである。

体の弱点が、体力消耗の大きなきっかけとなり、それが精神集中の妨げとなってしまふ。この論理はごく当たり前のことなので、つい軽考えがちとなるが、ライダーが体を考える上で、まず体力増強のスタートをここから始めるべきなのである。

さて、体づくりと走行練習をたっぷりとして、レースに挑もうという段階になると、やはりプレッシャーが重くのしかかってくる。

ライダーにとって、それはもっともいやな時なのだが、レースに

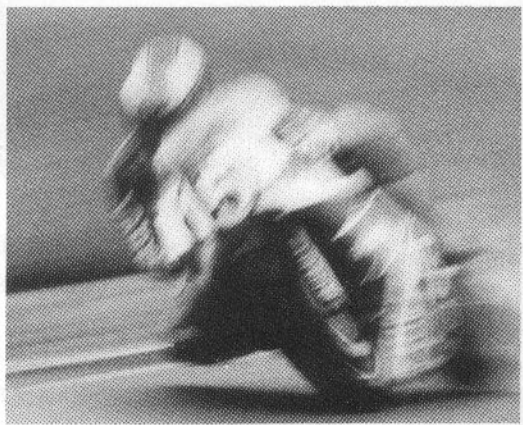
とってプレッシャーはなくてはならないものなのである。

そう、それまで培ってきた体力とライディングテクニックをプレッシャーという、引き金で一気に爆発させるため、である。

ほどほどの緊張感とは、むしろライダーに良い結果をもたらす。それは集中力という言葉としておきかえられる、ともいえようが、いずれにしても最終的にはプレッシャーをレースで、どう跳ねのけるかで勝負は決まる。

私にしても、何年ものレース経験を積み上げてきていながらスタート直前になると「大きな地震がこないだろうか、そしてコースが地割れしてくれないだろうか」なんてことを思っ、つい逃げ出してしまうこともある。

しかし、それはプレッシャーに負ける一歩前なのだ。体力に裏打ちされ、十分な練習と準備さえ積めば「プレッシャー」という悪魔はすぐに追い払えるものなのである。



# Rider 1



## その5

プレッシャーという言葉から連想するのはやはり、ライバルのことである。ライバルにどうやって勝つか、いや、ライバルさえいなければ……なんて考えも時に浮かぶことさえある。いずれにしてもレースはそんな心のやりとりで始まってしまうものだ。

レース前、そしてレースの間、常に勝つことのみに集中していなければ、到底勝利にはありつけない。闘争心はだからこそ湧きあがってくるものなのだ。

しかし、この闘争心は安易にとらえてはならない。勝ち負けのためだけに燃やすのではレースという苛酷でリスクの多い世界で、得るものがあまりにも少ないためだ。

闘争心はライバルに対して燃やすだけでなく、自分に対しても燃やさなければならない。レースだけでなく、レースまでのマシンの整備、体力増強、走行練習などすべての自分に対して、果してそこまで良いのか、そこで妥協をして良いのか、もっと良い方法はないのか、すべてその次元にとどまらずにもっと上を目

# 闘争

指してしまう、そんな闘争心がなければならない。

つまり、闘争心とは自分を高めることを意味する。ライバルを打ち破ったところで、それはそこまでの話であり、上には上がいることを忘れてはならない。特にノービスクラスやジュニアクラスはそういえよう。勝ち負けというこだわりも大切ではあるが、あくまでもノービスやジュニア時代は経験を積む時だという認識が大切である。

およそ勝ち負けにこだわり続けると、ライダーとしてそのレベルで終わってしまう。A級のトップのライダーが「ライバルは自分だ」という証言をよく聞く。納得ができる走りかできて、その上で勝つことが何よりも大切なのだ、ということを彼らの多くは証言しているといえよう。

真正面から自分自身の可能性にぶつかって行くことこそ、真の闘争ではあるまいか。

## その6

偉大なる芸術は模倣に始まり、そして模倣を超えるところから生まれる。少々大袈裟かもしれないが、私はロードレースにおいても同じことがいえると思っている。

トップライダーたちの走りをご細かく分析し、優れた点は率直に自分の体に吸収してしまう。必要のないことは、もちろんコピーなどしない。人の走りをまず盗むことからスタートしていいのではないのか。そのためにはまずターゲットを決める必要がある。実戦および練習時に前を走る、自分よりも上級のライダーをまず追いかけてみよう。走行ライン、ブレーキの使い方、スロットルワーク、シフトタイミング、そしてライディングフォーム。分析すれば、それは星の数ほどある。

もし、そのターゲットを簡単に抜けそうになったとしても、抜いてはならない。少なくとも練習走行ではそうしたほうがいい。ターゲットを抜くと参考にすべきことが見えなくなるからだ。自分よりもランクが上のライダーというのは、やはり見習うべき点が

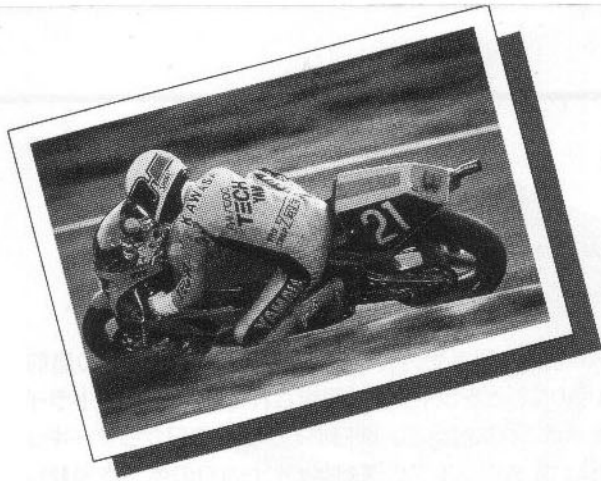
# 盗め

少なくないということである。

また、同クラスのライバルの走りもしっかりと盗まなければならない。相手の弱点をせこく見つけ出そうという意味ではなく、時として自分と同じ走りであったり、反面教師であったり、と無駄や無理な走りが、しっかりと見えてくるためである。

そして、マシンのセッティングについても同じことがいえよう。どのようにやれば良いのかを、しっかりと上級ライダーたちから盗むことだ。自分の経験を積み上げて上達できるほど、レースの世界はのんびりとしていない。人から盗んだものは、即その場で自分のものとして吸収し、それ以上のデータを追い求めることが大切なのである。

人の走りやマシンのセッティングについて細部にわたるノウハウの吸収も大切だが、目標とする選手の生き方、考え方も時に参考にしてみるといいだろう。



## その7

人の走りやマシン・セッティングのノウハウを盗み出すことの重要性はわかってもらえたと思うが、それだけでは実は完璧ではない。

あらゆることをコピーし、それを越える走りをするためには、なぜそうしたのか、という問いかけを忘れてはならない。人のマネをするだけではその人を越えることができないばかりか、考えもなしにマネすることが時として危険ですらあるのだ。

いちばん最初に述べた「とにかく走れ」ということは、体をモーターサイクルになじませることを意味し、さらに走りの本質を普通のモーターサイクルからでも感じとれ、ということであった。

ライディングで感じとることは、とりもなおさず情報の整理なのである。どの部分がどう作動し、結果としてライダーにはどんなメリットやデメリットをもたらしたか、という一連の思考をうながすものでなければならない。走って感じることを、論理的にう

# 疑問

まく組み立てることによって、そのマシンに対する走りのイメージはしっかりと湧き上がってくるのである。

常に疑問を投げかけるライダーは、結局は実際に走ったことと同じようなトレーニングをイメージの中で完了したことになる。ただ単に走りのイメージを追うのではなく、走りのメカニズムを自分のマシンと照らし合せつつ、そして疑問をいだきつつ組み上げて行くと、もっとも効率の良いトレーニングをしたことになる。

与えられたデータやノウハウを、そのまま信じ込むことだけは避けたい。データやノウハウはあくまでも結果であり、そのプロセスを自分で検証しなければ、けっして自分のものになり得ないのである。

ロードレースは勇気と知力が必要だが、常に疑問を投げかけるライダーは、みずから無意識のうちに勇気も知力も身に付けてくるものだとは私は考える。



**Rider 1**



## その8

マシンの整備、選手受付、車検そして予選と、レースの直前までかなりの忙しさをライダーは要求される。プライベートライダーの大半はこれに加えて、前日あるいは前々日からサーキットに乗り込むためにクルマの運転などでかなりの体力を消耗してしまう。

こういった環境の変化に加えて、レース直前ではプレッシャーがかかったりして、ライダーは何かにつけて眠れなくなるものだ。そして十分な睡眠をとれないまま、予戦や決勝を迎えることになる。

もちろん睡眠不足はライダーにとって大敵だ。精神集中の大きな妨げとなり、時に大転倒というリスクまで背負うことになる。マシンの整備にしても十分な注意を払うことができないかもしれない。

ではどうやって十分な睡眠をとるか。もちろんできるだけ早く寝るように、きちんとしたスケジュール立てを行なうようにすることが先決だが、寝る場所の確保も忘れてはならない。よくトラ

# 睡眠

ンスポーターの中で寝るライダーがいるが、それは極力避けるようにしたい。時間をたっぷりとした睡眠でも、以外に熟睡になってない場合が多いためである。

止むを得ずクルマの中で寝る場合は、ゆったりと体を休められるように、きちんとフンを用意した方がいい。もちろん体もきっちりと伸ばせるスペースが欲しい。

レースには最善を尽くすために出るわけだから、可能な限りホテルなどきちんとした宿を取るように時間調整とお金の用意をしたいものだ。ベストを尽くすような努力こそ、レースの本質なのだと思う。

また、睡眠を十分とる上で考えに入れておきたいことは、起床して3時間以上経たないと脳は正常に働かないという事実だ。

あくまでも自然の摂理にしたがったスケジュール立てをすると。もっとも簡単なことで軽くとらえがちだが、誰もがもっとも心すべきことからであることを認識しておきたい。

## その9

睡眠については、とにかく寝不足はよくないという、ごく当たり前のことであったが、もっと広く考えると、人間は体にとって良くないことはやるべきではない、という結果を導き出せる。

たとえば食べるものだ。プライベートライダーは、パーツ代やレースのエントリー代などでかなりの経済的負担を強いられるのだが、やはり睡眠時間確保の工夫と同じように、食事についても低い予算で栄養のあるものをなんとかひねり出すべきだ。

特に気をつけたいのはインスタント食品だ。ごくたまに食べるのなら問題ないが、お金の節約のためにインスタント食品ばかり食べているのは体のバランスをいつか崩してしまう。五体がしっかりとしてこそ、のレースなのだから、その基盤ともなるべき体を粗末にしてはなににもならない。食べることによる健康管理もライダーにとっては、レーシング・テクニックのひとつなのである。

それから飲むもの。私はチームメイトに糖分の入った炭酸飲

# 飲食

料水を飲ませない。咽が渴いたなら牛乳を飲めといている。私なりの考えだが、アメリカ人はコーラをよく飲むが、そもそもアメリカの土壌にはカルシウムがたっぷりと含まれており、対する日本はその逆だという。だからアメリカ人は少々コーラを飲んでも大丈夫だが、日本人の場合はカルシウムをどんどん吸収するように、食べもの、飲みものにおいても配慮が必要だ。

飲むもの、食べるもの、そして睡眠。この3つがきっちりと考えられてこそ、健康的な生活ができ、レースにもきちんと挑むことができるのである。

しかし、ここで気をつけたいことは、レースのためにこの3つをきちんとフォローするのはいいが、逆に美食にこだわってもいけない。ハングリーなスピリッツを維持するためにも、そして健康のためにも何でも元気に食べることがいちばん、なのである。



## その10

# スランプ対策

レース経験の短い長いに関係なく、ライダーには必ずといっていいほどスランプに出くわしてしまう。そんな時にどうやって脱出するか、となるわけだがこれは私でも正直いってお手上げである。

しかし、私はスランプに対してけっして顔をそむけないようにしている。真正面からぶつかって、徹底的に原因を究明しようとする。逃避しても絶対にスランプから逃れることはできないからだ。

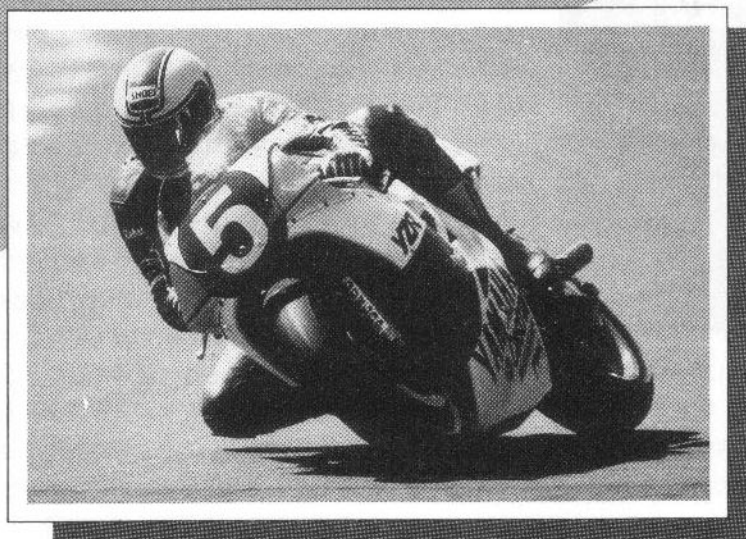
スランプを具体的な現象でいうと、ラップタイムそのものといっている。リズムをつかめなかったり、走りに集中できなかったり、という次元なら何とかスランプをクリアできそうなのだが、体の調子が良くて気分もノッている、という時にタイムがいつこうに出ないことがある。そんな時のスランプは確かにつらい。こうなったら、ただひたすら走り込むしかないのかもしれない。

そして、ただひとつヒントになることはスランプにはある程度

の思いきりが必要だということ。今までにない走りをトライしてみたり、えいっ、ままよっとばかりにコーナーに突っ込んでみたりすると、意外とスランプ脱出の糸口が見つかったりするものだ。ただし、これはある程度の思いきりであって、無謀な走りという意味ではない。

ケガをした時もスランプに陥りやすい。ケガによる恐怖心によって体が硬くなって思うように走れない状態だ。まず大切なのはケガを十分に治療することが第一。きちんと治ってない状態で走るとどこかに無理がかかり、必ずといっていいほどバランス感覚に支障をきたす。そして再びケガをしてしまうのだ。

ケガをしたら、ひたすらケガの完治に全力を注ぐべきだろう。そうすればケガも早く治るし、気分も充実する。そして充実した状態で走り出せば、スランプという落とし穴に落ちずに済むのである。先を急がず、気をたっぷりと込めて日々着実にやるのが大切である。



**Rider 1**



# レースでの実践

レースで好成績を収めること——もちろんライダーにとってこれは大きなテーマだ。しかし単純な練習の積み重ねで、必然的にそれが生まれてくるとは限らない。

マシンの挙動、ライダーの操作、コースの状況……それをトータルに把握することが前提であり、ひとつの練習の中でそれぞれテーマを絞ったトレーニングが不可欠である。そんなトレーニングを有効に生かすために、以下参考になるとと思われる客観的事実を紹介しよう。飛躍するためのヒントは、さまざまところにある。



TBCビッグロケットレースや8時間耐久レースにケニー・サバーツが出場したとき、日本人ファンは、その走りに魅了させられるに違いない。

しかし、その時ケニーが見せた走りは意外にも地味で、まったく派手さを感じさせないものであった。そう、どこでどう速いのかまったくわからない——巧みでスムーズなコーナリング。それがケニーのコーナリングである。

そのケニーが、かつてロードレースのライディングにとって「ダートトラックレースの体験が役立っている」と言ったことがある。ダートトラックは、ドリフトが派手なため、人々はドリフト走行に目を向けてしまったが、その真意は実はまったく逆のところにある。

つまり、ダートコースはロードレース用のコースの路面とは異なり、非常に滑りやすい。それだけ転倒する可能性も高く、そのダートコースで速く走るためには、危い箇所は出来るだけ短くし、安全マージンのある中で走る必要が迫られていたわけだ。

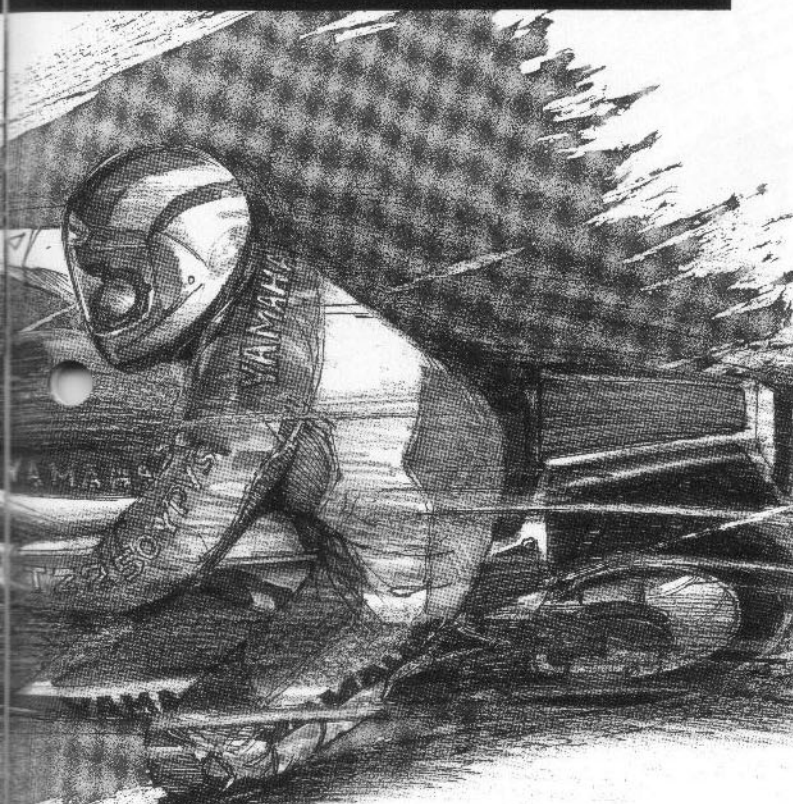
とくにマシンはバンクしている時は滑って転倒する可能性が高く、バンクの時間を短くした方が有利である。ダートトラックの走法は、コーナーの奥まで進入し、そこで一気にマシンの方向を出口に向ける。そしてマシンを起こしてから加速する。バンク中の加速はもっとも滑りやすく危険であるからだ。

逆に言えば、ダートでのドリフトは、マシンの方向を一度に変

## 早くマシンの向きを変える

普遍的なコーナリングのテーマ。それはダートトラックでのドリフト走行にヒントがある。

# Rider2



えてしまうために、グリップしない路面を利用してリヤを滑らせることを“利用”したにすぎないのである。

そこで、ケニーのロードレースでのライディングをもう一度振り返ってみると、誰よりも奥へ突っ込み、十分にスピードを落とした上で寝かし込みのタイミングを利用して一度にマシンの向きを変え、さらに他のライダーがバンク中で（まだスロットルを開けられないポイントで）すでにマシンを起こして加速に移っていることがわかる。

これは、ダートトラックに限らず、バンク時間を短くして早くマシンの向きを変えて立ちあがり加速につなげるというコーナリングの基本になるものである。

しかし、ここでダートトラックを奨励している訳ではない。実際日本ではそうしたコースもほとんどなく、ダートトラック用のマシンを作りあげるのにも費用と時間がかかる。ここで確認しておきたいのは、有効な立ちあがり加速につながる安全で簡単なコーナリングを実現するマシンコントロール術を身につけよう、ということだ。

もちろんこうしたマシンコントロールへのアプローチは、ある程度タイムが上がったから終り、というものではない。普遍的なコーナリングのテーマでもある。

## コーナーをリズムで走る

加速するにはマシンが起きていた方がよい。だが、その場でマシンを起こせばよい、などというものではない。

バンクの時間をため、立ち上がり加速につなげる。これはコーナリングの鉄則だ。

立ち上がりはなによりも、マシンを起こしスロットルを開けられる状態を早く作った方が速い。直線スピードは、スタートダッシュの速い方が速いからだ。コーナーの立ち上がりは、このスタートポイントにあたるのだ。

だが、立ち上がりのドリフトは効率を低下させるものであって、派手に見えても速くはなく、グリップするような走法を心掛けるべきではない。

世界最高峰といわれ、強大なパワーを持つ500ccレーサーは、マシンがほとんど起きてきた状態でもスロットルの開け方によっては、いとも簡単にドリフトを始める。その500ccクラスのライダーでさえ、そのパワーを有効に生かすために、タイヤをグリップさせる方向へライディングが変わってきている。

世界チャンピオン、E・ローソンのライディングもしかり、全日本を走っていた当時と世界グランプリを走る平忠彦もしかりだ。彼らはより効率の高いライディングを求めているわけである。

このグリップ走法を可能とするポイントは、もちろんマシンが起きているということだ。だがその意味は、その場で単純にマシンを起こすということではない。加速しようとするときには、すでにマシンが起きている状態となるように走ることが必要だ。

さて、その場合の大きなファクターとなるのがコーナリングのリズムだ。マシンを出口へ向け、マシンを起こして加速するには、コーナーに突っ込むブレーキング、走るライン、バンクのタイミング、スロットルの開け方など、コーナリングに関するすべての要素が関連している。したがって、この一連の動作すべてをバランスさせることによって初めてマシンが出口へ向く。言いかえるならば、立ち上がりは、最初のブレーキングからかわり、決まるといえる。

このリズムをつかんでいない場合は、コーナリングの途中でマシンが出口を向かないのに気づいてからマシンの方向を修正したりするが、その時はすでに遅い。コーナーのはじまりの部分からリズムを考え直さねばならない。

このリズムをつかむことが出来たとき、コーナーの真中を過ぎたらいつでもスロットルを開けられる、という状態がはじめて生まれてくるのである。



# マシン操作を 調和させる

ブレーキ操作もスロットル操作も、ほんの少しの使い方の差でマシン挙動に大きな差が出る。だが、その操作のコンビネーションが、実はコーナーでのリズムを生む。

コーナリングのリズムとは、確かにワン、ツー、スリー、といったように、ブレーキング、バンク、加速といった意味もあるが、ここでは、さらに、次の動作につなげるコントロールリズムも加えて考えたい。

ブレーキひとつとっても、一般的に止まるための道具のように思われているが、少なくともロードレーサーのブレーキは、そうではない。(Part 2で述べた通り)

ところで、ブレーキは強く掛ければ、掛けるほど、バイクを寝かしづらくなる性質を持っている。したがって、ブレーキは最初から強く握り締め、スピードを落とせばよいというものではなく、スピードコントロールした後にバンクにつながるような操作が必要だ。

したがって、ブレーキはいつも同じように掛けるのではなく、思いっきり掛ける場合もあれば、最初強く握り後から徐々に解放していく場合もある。時には、エンジンブレーキなどを応用してマシンにまかせた減速をする場合もあり、その使い分けによってマシンの挙動は大きく変わってしまう。

これはブレーキだけでなく、他の操作についても同じだ。バンクでは、一気にマシンを寝かす場合もあれば、ゆっくり寝かす場合もあり、またアクセル操作でもゆっくり戻すか、はやく戻すかによって違いが出てくる。

つまり、早く加速するために一気にバンクさせることが必要である中で、ではそのためにブレーキング操作はどうするか、スロットルの戻し方はどうか、さらにどこからコーナーへ進入するかなど一連のコントロールリズムが求められるのである。

これらマシンコントロールの実際例をみてみよう。例えば、ほとんど全開で走り抜きたいコーナーでは、スロットルを戻さずにリヤブレーキのみでスピードコントロールする方法。コーナーの途中でマシンの方向が微妙に出口に対してはずれている場合などは、スロットルを開けるタイミングを少し遅らせ加速態勢を早くつくる手法。またコーナーへの進入時、ブレーキを離したエンブレ状態でなかなか方向が変わらない時は、パーシャルを掛けてやるか、微妙に加速することでマシンの向きを変えてやることも出来る。

こうした手法の応用は限りなく多いわけだが、このコーナーはこのように走った方がよいなどと特別限定できるものではない。ライダーによってその応用はそれぞれ異なり、またそれが自分の走りの表現となる。

ただ、ここで必要なのは、どんなライディングをするにせよ、マシンの特性を無視して行きたがっていないものを無理やり行かせるのではなく、マシンの性格を理解し、マシンが行きたがるようなコントロールを身に付けることだ。



## 身体の限界で 走るのではない

ただ「力」を入れて走ればタイムアップにつながるわけではない。マシンコントロールするための「身心」の余裕こそ、飛躍のためのキーワードだ。

もっと速く走りたい。思いきって行こう。まだまだ、ブレーキングを遅らせても突っ込めるはずだ。そう思って走り込んでいった時、ガムシヤラになって走っていることに気付いたことはないだろうか。限界で走ることが、体中の力の限界で走ってしまっている時だ。しかしながら、こんな走り方となっている時は、残念ながら、ライディングテクニックは向上しないものだ。

結果としてタイムが上がったかと言えば、上がっていない場合が多く、上がったとしてもほんのわずかで、自分が期待したほど、タイムは上がっていないはずだ。

今までより、相当ハードに走ったのだから結果として結び付くなら、もっとタイムアップしてもいいはず。しかしながらそれは期待できない。



## 錯覚から抜けだす

データーは正確につかむこと。だが意味のないデーターを入手するべからず。走行中うしろを見るだけでも、ライディングのロスになる。

ライダーは、スピード感に慣れ、サーキットをある程度走れるようになって、意外にスピード走行中の魔術に騙されていることが多い。正確なデーターをまず認識して、この魔術に騙されないようにしたい。

たとえば、筑波の3秒差と鈴鹿の3秒差では、後にいるライダーの存在が大きく違って感じるものだ。鈴鹿で3秒差と言えば、スピードが高いため、ストレートでは後方のライダーがはるか遠くに見え、気にかかる存在にはならないが、筑波では、すぐ後にライダーが見え、ヘアピンなどでは追いつかれてしまったような気分になり、あせりさえ感じてしまうことがある。しかしながら、よく考えてみれば、3秒差は3秒差であり、けっしてあせる状態ではないのだ。後のライダーにしてみれば3秒詰めることは大変なことであることを思えばわかるはずだ。

ピットサインを信じ、見た目の差ではなく、正確な物理的な差を認識して走れば、このような魔術にごまかされることはない。

また、後を走るライダーもまた、魔術にごまかされてはならない。ヘアピンなどでは、つい追い付いたような気持ちになり、一気に勝負を掛けたい衝動にかられるが、実際はやはり同じ3秒差であり、確実に自分の走り、じわじわとその距離を縮めることが要求される。一度に勝負を掛ず、ミスを犯さない正確な判断も同時に求められるのだ。

一方、前を走った場合、後は見ないことだ。最近、後を見ることが当たり前のように、多くのライダーが後を見るが、後を見ることはそれだけでライディングのロスになる。またすぐ後にライダーがいる場合は、集中力が分散して、ミスにつながりやすく、気の弱いライダーなら、プレッシャーに負けてしまう場合もある。そんな高等な掛け引きはこの際いらないだろう。むしろ、プレッシャーの中で正確な判断と、自分の走りができるような自分自身との戦いの駆け引きに勝つべきだろう。

レースは、他人との競走ではあるが、その心理は自分との戦いであり、レース中、冷静な判断をし、自分の走りを十分に引き出した者だけが前を走ることができる。まずそのためには、自分を知り、コースを知り、マシンを理解する経験を積むことだ。

なぜなら、ガムシヤラになって走ると力ばかり入ってしまうため、マシンをコントロールする余裕がなくなってしまうからだ。

ブレーキングを遅らせて、せっかく奥まで突っ込んでも、ブレーキングを間に合わせるために、ただ、力だけをこめたパニックブレーキになってしまう。これではブレーキコントロールの意味がないことになる。

少なくともライダーは前項で述べたマシンコントロールを無意識におこなっており、力を入れすぎるとそのコントロール能力を失ってしまう。

したがって、全力走行した割に、走りのロスが大きくなるというわけだ。これはコーナリングでの鉄則とは逆となるだけでなく、せっかく奥まで突っ込んだメリットも生かせない。リズムにのったコントロールこそが、最も重要なテーマなのだ。

このような走りが続けた場合、ならし運転と全開走行とタイムがいくらか変らなかつたりする場合もあり、これは、トライではなく、たんなる無茶にしかならないと覚えておこう。

また、このようにガムシヤラに走っている場合、応々にしてあるのが、タイムが上らないといってより一層力を入れてしまう場合だ。ライダーの中には、タイムばかり気にするライダーがいるが、タイムは適確にマシンコントロールし、より効率よく走った時に結果として現れるものであることを忘れてはならない。

# Rider2



# 荷重の 基本セオリー

コーナー進入はフロント荷重、脱出はリヤ荷重  
これがライディングのもうひとつの基本である。

さて、ここでダートトラックの話をもう少し付け加えておこう。  
ダートトラックは、路面が滑りやすいため、マシンの挙動がよく現れるといったが、このような路面でのライダーのコーナリングフォームには、おもしろい特徴を見ることができる。コーナーの進入時は、バランスを取るために、フロントのグリップが必要で、フロントタイヤが滑べないように、ライダーはできる限り前へ乗っている。そして加速に移ると、ライダーは腰を後へずらし、リヤタイヤのトラクションを逃さないようなフォームで立ち上がっていく。

このように、ライディングフォームもまた、マシンの性格を生かし、また補うためにあると見ることができる。何故ロードレースで、リーンインをするかといえば、マシンのバンク角を補うためであり、フォームには、それぞれ、理由のあるポイントがある。したがって形はロードレースフォームであってもポイントを知らなければライディングフォームのメリットは出てこない。

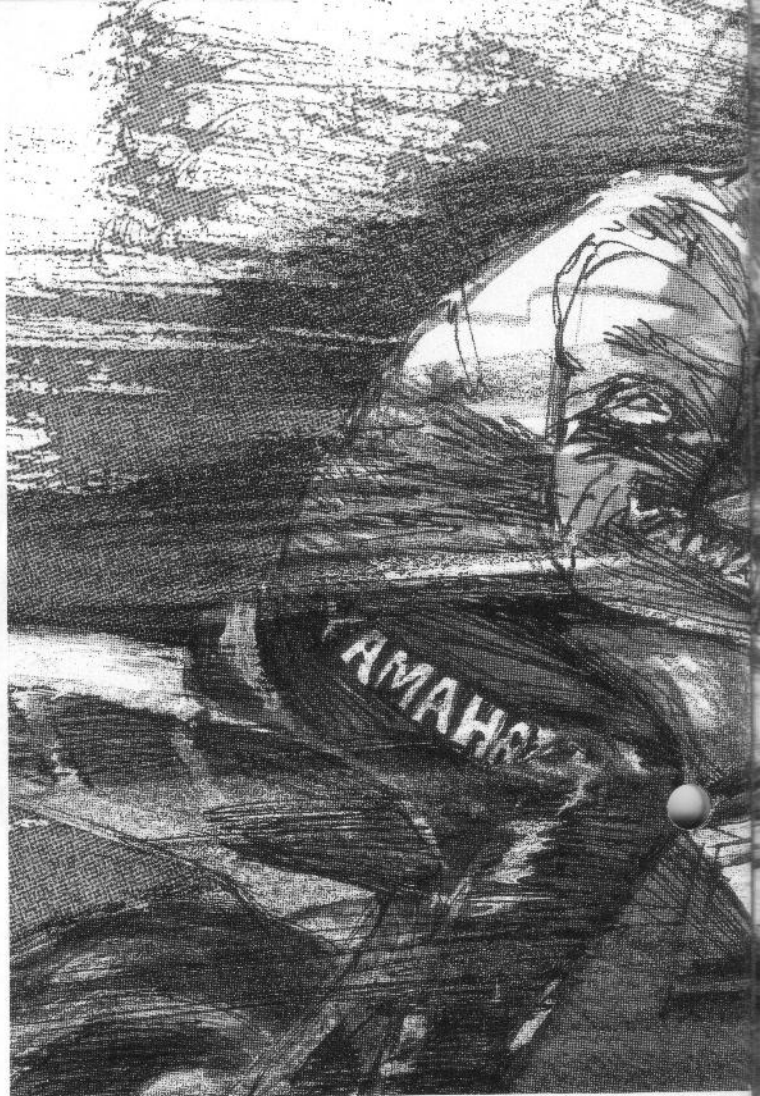
基本的にロードレースもダートトラックレースも、2輪車であることに変わりはなく、ロードレースも、コーナーの進入時はフロントに体重をかけ、加速する時は後に乗って荷重を与え、後輪出力を逃さない走り方が基本だ。また、ハンドルを引き付け、外へ逃げる力を押さえ込むために、外足に荷重をかけてやるのが、ライダーにできる出力の有効な生かし方だ。

そして、このようなライディングをするためには、前傾姿勢であるロードレーサーでもハンドルからは力を抜いておくことが好ましい。

ハンドルから力を抜くためには、腰と背筋で乗ることが一番早い方法だ。またその際のニーグリップも、上半身から力を抜くことに役立てられる。ニーグリップは最近のマシンが暴れなくなってきたため、忘れられてきているが、軽視することはできない。

また、視線と顔の位置は、マシンセンターやヘッドパイプの上あたりに置くのが一般的だ。これは、顔が車の真中からずれて移動するよりも常時、一点に置いておいた方が感覚が狂わずに、判断を誤まることが少ないという考え方に基づいたものだ。もちろん、その時視線は常時水平に保つことも、同じ発想からきている。

さらにその視線の方向（コーナー出口、またはマシンを加速させるべき方向）も、コーナリングの基本であることを確認しておこう。



## ブレーキは 早く離す

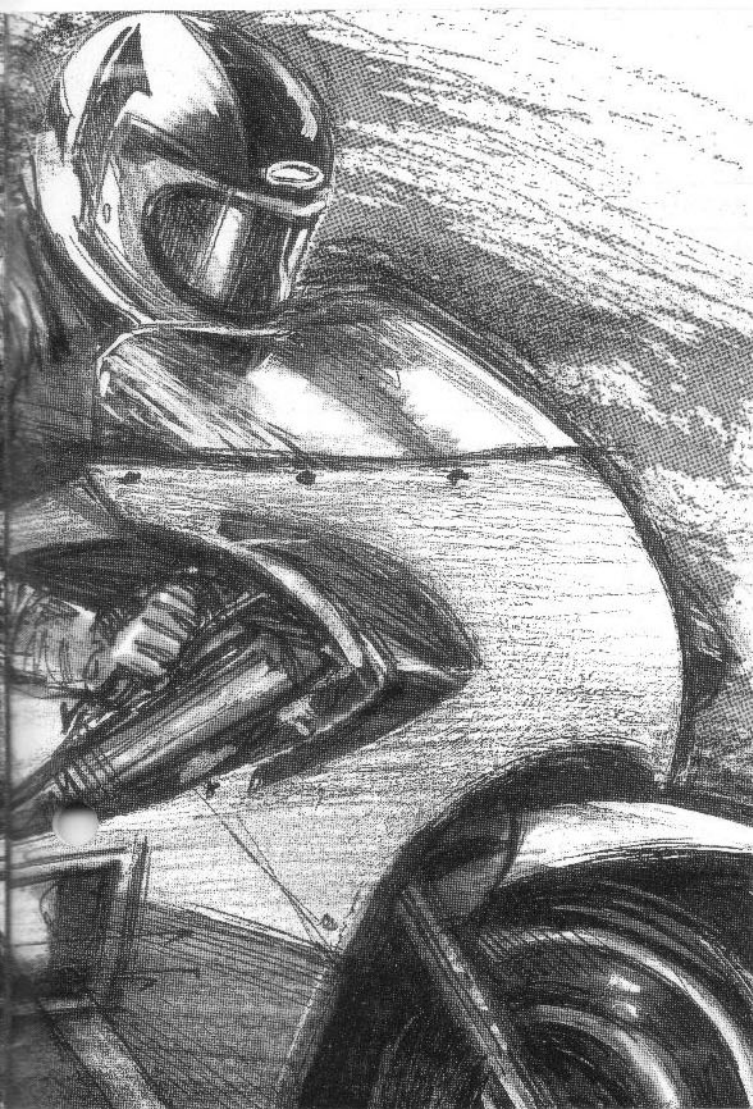
一度失速してしまったマシンを、再びもとのスピードに戻すことは危険である。逆に無理をするとバランスを崩してしまうことも……

転倒。それはモーターサイクルに乗る以上誰も防ぐことのできない宿命である。だがおかしなことに、必ずしも速いライダーに転倒が多いとは限らない。むしろ遅いライダーの方がよく転ぶ、と言えよう。

また転倒の多くは、マシンに急激な変化を与えたときにあり、それだけ無理をさせてしまった結果でもある。

したがって、速い、遅いにかかわらず、無理をさせないライダーに転倒は少なく、また無理の多いライダーは転びやすい。極端な話、高速道路でクルージングしている時に転ぶことはまずないということ覚えておきたい。変化が少なく、スムーズなライディングこそマシンコントロールの基本につながるのだ。

ところで、転倒の原因だが、無理をする場所によって、それぞれ異なる。たとえば、急激なアクセレーションによって、リヤタイヤがグリップを失った場合、ブレーキングによってタイヤがロ



## コースを理解する

同じRでも出口付近のコース幅が違えば、ライン、ブレーキングポイント、クリッピングポイント……などすべてのバランスが変わってくる。

走りを極めるには、コースの性格を理解することも大切だ。例えば鈴鹿のS字など連続するコーナーでは、ひとつひとつのコーナーを速く走っても意味がない。ひとつのコーナーの出口は次のコーナーへの入口であるから、最初のコーナーを最速で走ったとしても、次のコーナーではきつくなったりする。連続コーナーでは、その全体をリズムに乗せて走ることを心掛けたい。

また、SUGOのシケインなどは、登りでスピードをいかに乗せるかがポイントだ。しかし実際には、低速のコーナーから、広くほぼストレートに伸びる出口ではラインがいくらかでも考えられる。その中で、いかにタイヤを滑べらさずに登るかがテーマとなる。

コースによっては、一定速度で廻れる高速コーナーから、スピードを一杯に落してから加速するヘアピンまで、そして、出口が狭い複合コーナー、逆バンクなど次々々と性格の異なるコーナーが連なっているわけだ。このようなコーナーを走る場合は、その性格をはやく見破ることが大切。最初は同じRから始まるコーナーでも、出口が狭くなるコーナーと広くなるコーナーでは、コーナリング速度が違ってくるだけではなく、ブレーキングポイントも、ラインも、クリッピングポイントもスロットルを開けるタイミングもすべて異なってくる。

また、自分のラインに遅いライダーがいる時や、突っ込みで、ライダーをかわしてインから入った場合などは、通常のラインは使えない。つまり、最速のラインはあっても、それに限定されるものではなく、最終的には、どんなラインも自由に走れなくてはならない。

普段、ここはこうして走ると決めているライダーには難しいことのように思えるかもしれない。しかし、これは可能なことだ。マシンの特性を理解し、コースの性格を理解して、自由にマシンを扱うことが出来れば、新たな感触をつかむことができるだろう。

コースを速く走るようになりたければ、その感覚を体感でつかむこと。人に教えられたり、与えられたことで納得するのではなく、自分からすすんでレーサーに親しみ、その中で会得するようになりたい。

ックしてしまった場合などがある。また、フロント荷重が足りなくて、フロントが逃げってしまう場合、または寝かしすぎ、といったようなことが挙げられる。

また、遅いライダーが転ぶ例として、コーナリング速度が遅いために転ぶ場合がある。コーナリング時にスピードが低すぎると、加速の余地が多く残されているために急激なアクセレーションをしてしまう場合だ。急激なスピード変化も、マシンに無理を与える一因となるわけだ。

もちろん、コーナリングでは速く立ち上がるために、充分スピードは落さねばならないが、必要なコーナリング速度以下にスピードを落としてしまうことは失速というべきで、失速したマシンに再びスピードを乗せることはかえって危険だ。このようにまだスピードを乗せて走ることができない場合は、コーナーに思い切っただけ入ろうとしてもなかなかできない。そればかりか、無理に入れば、車体のバランスを崩してしまうこともある。

その打開策として、まずブレーキポイントを前と同じ場所のままとし、ブレーキを早めに解除するという方法をすすめたい。スピード変化の少ない安全で速い走法だ。

コーナリングの基本は、フルバンクの状態をできる限り短くとり、立ちあがりの加速につなげること。コーナリング中は、ギアシフトやブレーキングなど、マシンに与える変化を極力少なくして、マシンに無理をさせないスムーズな走りを心掛ける。高効率で安全なハイスピードランのポイントはここにある。

# Rider2



# DATA FILE

## 走行データ用紙

年 月 日		天 候		セ ッ テ ィ ン グ	メインジェット		パイロットジェット	
場 所		気 温	℃		ジェットニードル		エアスクリュ	
コ ー ス 状 況		湿 度	%					
ライダー		気 圧	mm Hg		ミッション1速		ミッション2速	
機 種		風 向			ミッション3速		ギヤレシオ	
フレームNo.		風 速	m/h					
担 当 者								

ラップ	タイム	ラップタイム		(メモ)
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				

# セッティングデータ表

年	月	日					
コ	ー	ス	名				
天	候	/	気	温			
機	種	/	フ	レ	ー	ム	No.

## エンジン

混合オイル / 混合比						
エンジンオイル / 粘度						
点火時期(B.T.D.C.)						
スパークプラグ						
バルブクリアランス	インテーク					
	エキゾースト					
シリンダサイズ						
ピストンサイズ						
使用 ミッション	1 速					
	2 速					
	3 速					
キャ ブ レ ー タ ー	メインジェット(M.J)					
	パワージェット(P.J)					
	ジェットニードル(J.N)					
	ニードルジェット(N.J)					
	パイロットジェット(P.J)					
	エアスクリュ(A.S)					
2次減速歯数・比						

## 車 体

F フ ォ ー ク	突出量					
	オイル粘度					
	オイル油面					
	スプリングイニシャル					
R ク ッ シ ョ ン	全長(取付長)					
	スプリングイニシャル					
	伸び側減衰力					
	圧側減衰力					
	ガス圧					
タイヤ銘柄/型式	フロント					
	リ    ヤ					
タイヤコンパウンド	フロント					
	リ    ヤ					
タイヤ空気圧	フロント					
	リ    ヤ					
リムサイズ	フロント					
	リ    ヤ					
燃料給油量						
ラップ(距離)数						
燃費						



# YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社

〒438 静岡県磐田市新貝2500

M/C本部第一事業部営業部普及課