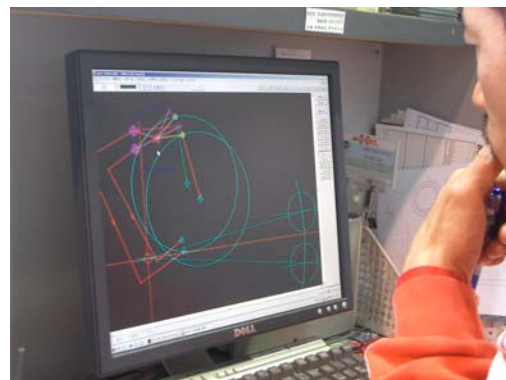


必然から生まれたリアサスリンク

唯

一のドゥカティで全日本スーパーバイク選手権、通称J S Bに参戦した年の2月。入荷したばかりの”1098R”は2ヵ月後の初戦「もてぎ」にむけてテストを行った。

データも何もなく、手探りのテストだった。そして最初に壁となった問題が、「リアサスがうまく動かず、リアの接地感が全くない。」というライダーの指摘であった。ドゥカティが出しているリアサスとリンクのキットを注文しようとしてもイタリア本国に在庫が無い。無いからといって何もしなければタイムを出すことはできない。そして初戦に間に合わせるため、急きょリアサスリンクの開発に着手した。



CADでリンクを設計する松田。リアサスリンク製作の原点である。



レース中に使用していた開発段階のリアサスリンク。穴位置が2種類設定されテストが行われた。

開発は車体を担当しているディライトメカニックの松田である。限られた少ない時間の中、リアサスが確実に作動するにはどのような位置関係が適切なのかを考えた。とりあえずリアサス、スイングアームなどの作動する範囲をもとに、図面を製作した。そして出来上がったものが初めての”オリジナルリアサスリンク”である。

実戦での手ごたえ

Rear Suspension Link Story

番目の戦い、ツインリンクもてぎ。テストも十分にできないまま迎えた初レース。2ヶ月前に入荷したばかりのマシンはリアサスリンクを含むほとんどがレーサーとして未熟な状態であった。スイングアームもノーマル、ホイールも17インチのまま。手探りで作製したリアサスリンクひとつで大きくタイムに影響する。緊張に包まれたメカニック達は祈りながら走るマシンを見守ることしかできない。

決勝タイム1' 54.47 32台中12位でゴール。



J S Bを中盤の順位で走れた。有名チーム、名門チームがひしめく中でこの順位を勝ち取ったのは十分な結果である。我々はレースチームではない。ドゥカティストアなのだ。そしてメカニックもレースを専門にしているのではなく、ドゥカティ鈴鹿、ドゥカティ東名名古屋でお客様の車輛を整備しているメカニックがJ S Bで12位という順位を獲得したのだ。

このレースで何かを掴んだ。ここからリアサスリンクは進化し始める。レースが進むにつれリアサスのサイズやセッティングが変わり、ロングスイングアームになり、16.5インチのホイールになった。それと同時にリアサスリンクは元のデータを基本に再計算され、そこに実戦という経験が加わって新しいリアサスリンクに進化していった。そしてシーズンが終了した頃には完全なオリジナルのリアサスリンクが仕上がっていた。



3種類のリンク。左から純正、開発途中の最初のリンク、1098RS用リンク。3種類とも形状、角度が全く異なっているのがわかる。右の1098RS用は純正のスイングアーム、リアサスには使用できないサイズだった。

真似できないもの

無

駄ではなかったと実感したのは完成してからだった。開発中は何度も何度も計算、設計

し、図面上では問題ないはずが、サーキット

ではいい結果が出ないこともあった。やはり計算だけでは

測ることのできない大きな何かがある。1mm、いや

0.1mm 寸法がずれるだけでも結果に影響する。全日本クラス

の中で速い *DUCATI* に仕上げるためには、その 0.1mm

の為にテストが必要なのだ。



弊社メカニック伊藤。シーズン中はエンジンを担当し、全てのエンジンを一人でチューニングし、組み上げた。

テストは最高の場で行って初めて、良くも悪くも確実な結果を得ることができる。すなわち国内最高峰の J S B クラスはこれ以上無いテストができる最高の場所だ。そこで何度も何度も走った。J S B では 1 2 位、1 3 位あたりを走ることができた。そして鈴鹿 8 耐も走り、決勝はリタイヤしてしまったが、予選は 8 1 台中 1 3 位という好成績を残すことができた。本当に結果が出るのだろうかと半信半疑になりながら参戦、開発を繰り返し、遂に完成したリアサスリンクは誰にも真似できない実戦結果とデータと努力が詰まったものに仕上がった。やはりサーキットやレースは努力が結果として鮮明に表れる場所であるために、シーズン後にはメカニック達は確実に成長していた。彼らの功績が「唯一無二」のものを作り上げたのだ。



製品化へ

——▲ 人は考えていた。二人とは弊社社長片岡と

——▲ メカニック松田である。「このレースで得

たものをお客様のバイクにフィードバックできないだ

ろうか。」そこからリアサスリンクキットの製品化が始

まった。レースで形になったリンクは、ホイールサイズ

やスイングアーム、リアサスなどが異なるため、そのま

ま市販車にはフィードバックできない。市販車につける



このリンクはJSBに使用したものの。ショートリアサス、ロングスイングアームなどに合わせた専用品であるために、市販車には装着ができない。

為にはそれに合う条件のものが必要となるが、一番近いものはJSB初戦からしばらく使用したものが

一番近い形状となる。ノーマルリアサスサイズ及びノーマルスイングアーム用での設計が必要な市販製

品は、初戦のツインリンクもてぎで使用したものを基本として開発を進めた。

求める形はサーキットでは勿論、一般公道でも誰もが効果を体感することができるリアサスリンク。

そしてJSBのレースが全て終了した2008年11月、レースで得たデータから作った初めての市販

製品「リアサスリンク セミレーシングタイプ」が完成した。



レースという環境は様々なパーツが生み出される。特に性能に特化したパーツばかりなので市販車にフィードバックできれば機能向上に直結するパーツばかりである。



レースから生まれた部品はリアサスリンクだけではない。この特殊鋼熱処理加工ピボットシャフトもそうである。純正のピボットシャフトではパワーに耐え切れず曲がってしまう。それを対策するための強化型ピボットシャフトである。これをつけることにより剛性が高くなり、ライダーはリア周りの感覚が掴みやすくなる。

製品の性能と感覚

Rear Suspension Link Story

感動していただける製品作りを私たちは心がけています。誰もがその違いがわかるようなリアサスリンクの基本的な機能は、「リアサスペンションの性能を最大限使う」というものです。

すでに装着されている方はお分かりだと思いますが、弊社のリアサスリンクを装着すれば、リアサスが変わったと思うほどにサスが動くようになる。装着してから初めて跨ると1Gでサスが良く動くのが体感できる。弊社のリアサスリンクを初期設定の状態を組み付けるとシート高はノーマルに比べ1cmほ



テスト走行中の森脇尚護選手。ライダーとメカニックが一体になって開発が進む。

ど高くなる。だが跨ると、ノーマルよりも足つきが良くなる。まさにサスが良く動いている証拠。乗ってみたらその違いはすぐに体で感じることができる。コーナーリングに入った瞬間、しっかりリアサスが動き、リアタイヤが確実に路面を捉えるのがわかる。ノーマ

ルのように接地感がなく、リアタイヤが滑り出しそうな嫌な感覚は全く感じられない。タイヤが路面を捉える感覚が下半身で感じることができるので、アクセルも安心して開ける事ができる。その結果、コーナーリング中にアクセルを開けるタイミングが速くなり、コーナーの脱出スピードが速くなるのである。そしてタイムアップに繋がっていく。まさにJ S Bレベルのチューニングである。

このようにして、「レースの技術をサーキットからお客様へ」提供させていただくことが我々のモットーなのです。リアサスリンクのみならず、カウリングに使用した新素材「ハードカーボン」もそのひとつなのです。これからも皆様に「機能の向上を体感できる」パーツを主として開発・生産していきますので、これからもデライトグループを宜しくお願いいたします。

2009/1

