

SPクラスの重量規制やHRCトロフィーのJr/大人のクラス分けと同様に、インポートミニクラスでもマシンとライダーの合計重量が平均を大きく下回る場合を考慮した新ルールを設置する事となりました。以前よりインポートミニの規則にある、戦力バランスを取るための追加規則となりますので予めご了承下さい。前回のレースデータをもとに考案された追加規則の内容は以下の通りとなります。

表1).関東ロードミニ選手権2021第2戦 入賞者重量データ

※ps=馬力 ※PWR=パワーウェイトレシオ

クラス	ライダー	マシン	マシン重量	装備重量	合計重量	推定馬力	※PWR
EXP	S選手	YZF	114	76.1	190.1	14	13.6
EXP	O選手	YZF	112.6	74.3	186.9	14	13.4
EXP	M選手	GSX	118.2	75.7	193.9	14.5	13.4
EXP	K選手	YZF	112.8	63.8	176.6	14	12.6
EXP	I選手	GSX	113.9	73	186.9	14.5	12.9
EXP	F選手	GSX	115	81.3	196.3	14.5	13.5
MID	T選手	YZF	114.9	81.7	196.6	14	14.0
MID	I選手	GSX	114.6	70.9	185.5	14.5	12.8
MID	E選手	GSX	113.2	80.1	193.3	14.5	13.3
MID	Y選手	GSX	113.8	81.5	195.3	14.5	13.5
MID	K選手	YZF	114.6	79.7	194.3	14	13.9
MID	I選手	YZF	113.8	78.5	192.3	14	13.7
平均			114.3	76.4	190.7	14.3	13.4
以下ユースライダー							
EXP	K選手	GSX	119.2	39	158.2	14.5	10.9
MID	A選手	GSX	114	51.1	165.1	14.5	11.4

上記表1).の通り、成人入賞者の平均値と比較するとユースライダーのパワーウェイトレシオ(以下PWR)は数値が低く加速性能が良好である事がうかがえる。

その差を少し埋めるため、ユースライダーのPWRを成人入賞者の中で一番軽量だった数値にすると、A選手の場合… $165.1 \div 12.6 = 13.1\text{ps}$ ※となり、これを加味した出力制限をするとバランスが取れる計算となる。

実際の車両は何馬力なのか、A選手のマシンに3種類のマフラーを付けシャーシダイナモにて測定したところ、(・マフラーA=13.8ps ・マフラーB=14.2ps ・マフラーC=14.7ps) 実測出力の平均=14.2ps となり、全入賞車両の推定馬力の平均とおおむね変わらない数値となった。

これらの数値をもとに、ユースライダー(A選手)の出力をどれくらい調整すればバランスが取れるかを算出すると

実測出力 14.2ps	-	PWR加味出力 13.1ps	=	出力制限 1.1ps
----------------	---	-------------------	---	---------------

となり、約1馬力の出力制限が妥当な数値となった。

K選手の場合は  $158.2 \div 12.61 = 12.5\text{ps} \rightarrow 14.2\text{ps} - 12.5\text{ps} = 1.7\text{ps}$  となり、約1.5～2馬力程度の制限が妥当と算出された。

上記を踏まえ、合計重量の数値に応じ以下の出力制限をかけインポートミニクラスの戦力バランスを調整する。なお出力制限には、当サーキット開発の純正エアクリナー取付タイプの専用リストラクターを用いて行う。

表2). インポートミニ 合計重量に対するリストラクター(吸気制限)の仕様 ベータ版

合計重量	出力制限	リストラクター
149.0～155.9kg	-2.0ps	7～8穴仕様
156.0～162.9kg	-1.5ps	8～9穴仕様
163.0～169.9kg	-1.0ps	9～10穴仕様



リストラクター例

合計重量が上記表の範囲にかかる参加者は、サーキットより支給される適合リストラクターを正しく装着すること。またその場合のエアクリナーボックスは無加工の純正品とし、それに関連した改造・変更・取り外しなどは一切不可。

規則作成協力…

・シャーシダイナモ測定協力…モトアップ岩槻本店様/n-labo様 ・テストライダー…K選手・A選手 他 ・リストラクター作成…マスダエンジニア様