

●ウイングレットによる加速時のウイリー抑制とブレーキング時の安定感向上

RR-Rには、サーキットでの速度域において効果的にダウンフォースを発生させるウイングレットを採用。前面投影面積の拡大を抑え、かつ突起物とならない形態として、また、コーナリングエントリー時などのYaw特性とRoll特性の両立を図るため、前後方向が短く上下が長い左右ダクトの内側に、ウイングをそれぞれ縦一列で3枚ずつ配置しました。

各ウイング端部とアウターパネル内壁を離間させる構成^{※1}とし、ウイング上面から下面への気流を発生させてウイング下面における気流剥離を抑制。これにより走行時のさまざまな車体姿勢において最大限のダウンフォースを発生させます。

また、車体旋回(Yaw発生)時にウイングの上反角と後退角がそれぞれ左右反対側に発生させるダウンフォースの大きさに対し、両者のバランスがとれるウイング角度を設定することで、旋回時の挙動を安定感あるものとしています。さらに、各ウイングの後端をボディーパネル側に延長した形状とし、これによりウイング上下の流速を変えることで、ウイング上下を通過した空気が再合流することで起こる車体側面への空気貼り付きを抑え、Yaw、Rollモーメント低減を図りました。

以上の構成によりRR-Rのウイングレットは、3年連続MotoGP 3冠^{※2}を達成した2017～2019年RC213V同等のダウンフォースを、より少ない翼面積で発生させる高い効率を獲得しました。これにより加速時のウイリー抑制やブレーキング、コーナーエントリー時など減速時の車体姿勢の安定化に大きく寄与しています。

※1. 特許出願中:ウイング端部とアウターパネル内壁を離間させた構成。

※2. ライダータイトル、チームタイトル、コンストラクターズタイトル。

■ウイングレット構成 (CGイメージ)



■ウイングレットエアフロー (CGイメージ)

