



SUZUKA CIRCUIT

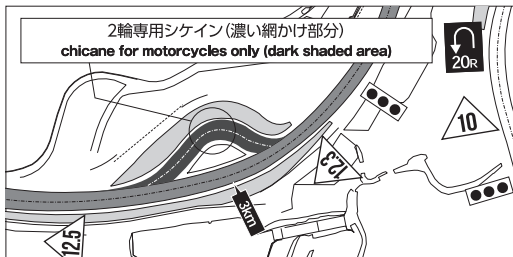
RACING COURSE

● イメージのため、形状・寸法など実際とは異なる場合があります。

October 2023 ©Honda Mobilityland Corporation All Rights Reserved.

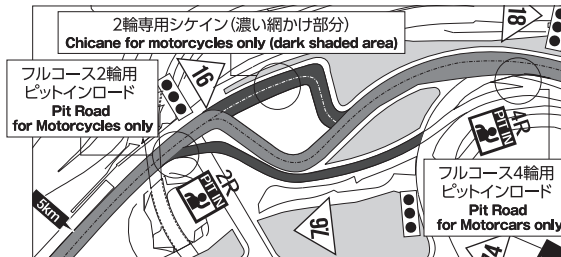
NISSINブレーキヘアピンから200R/シケイン

From NISSIN Brake Hairpin to 200R/Chicane

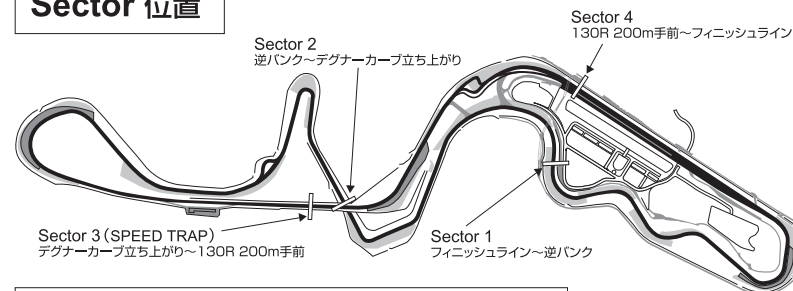


日立Astemoシケイン

Hitachi Astemo Chicane

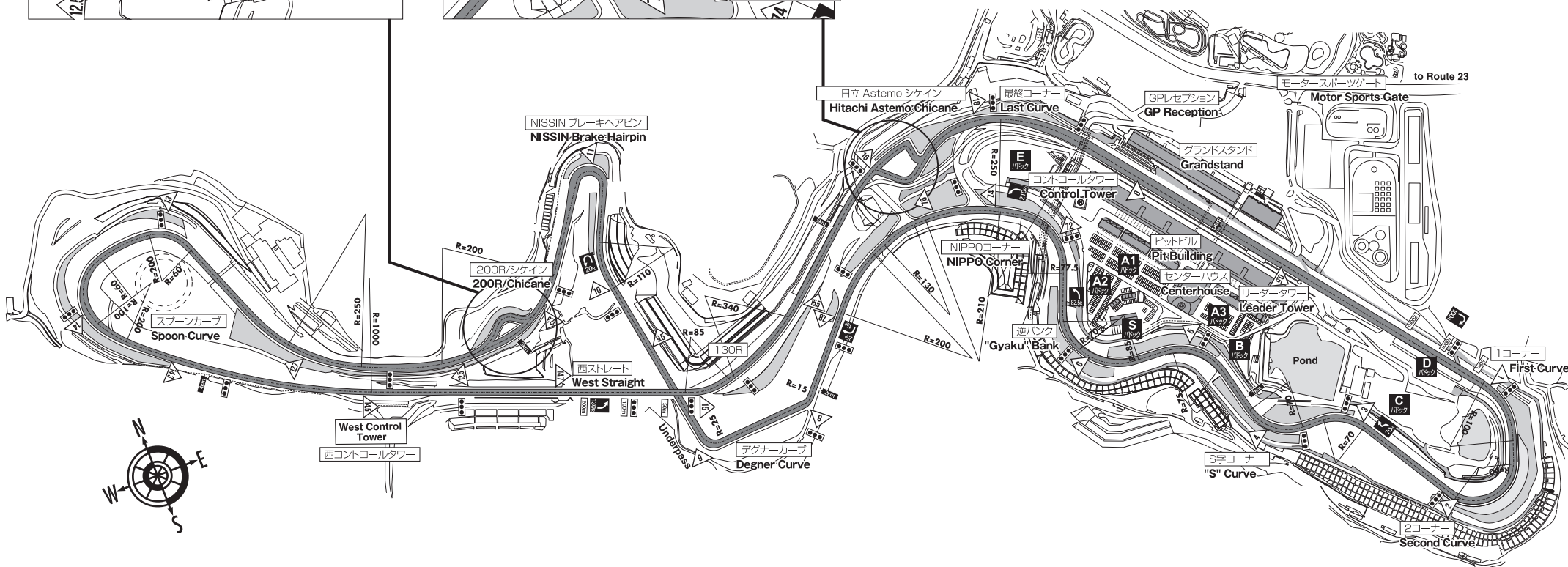


Sector 位置

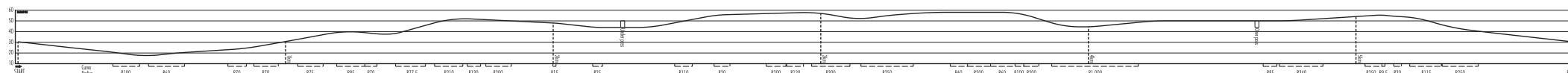


区間1 (Sector 1) 1,658m 区間2 (Sector 2) 936m
区間3 (Sector 3) 2,130m 区間4 (Sector 4) 1,084m

※区間3、4は4輪コースの距離です。



ELEVATION





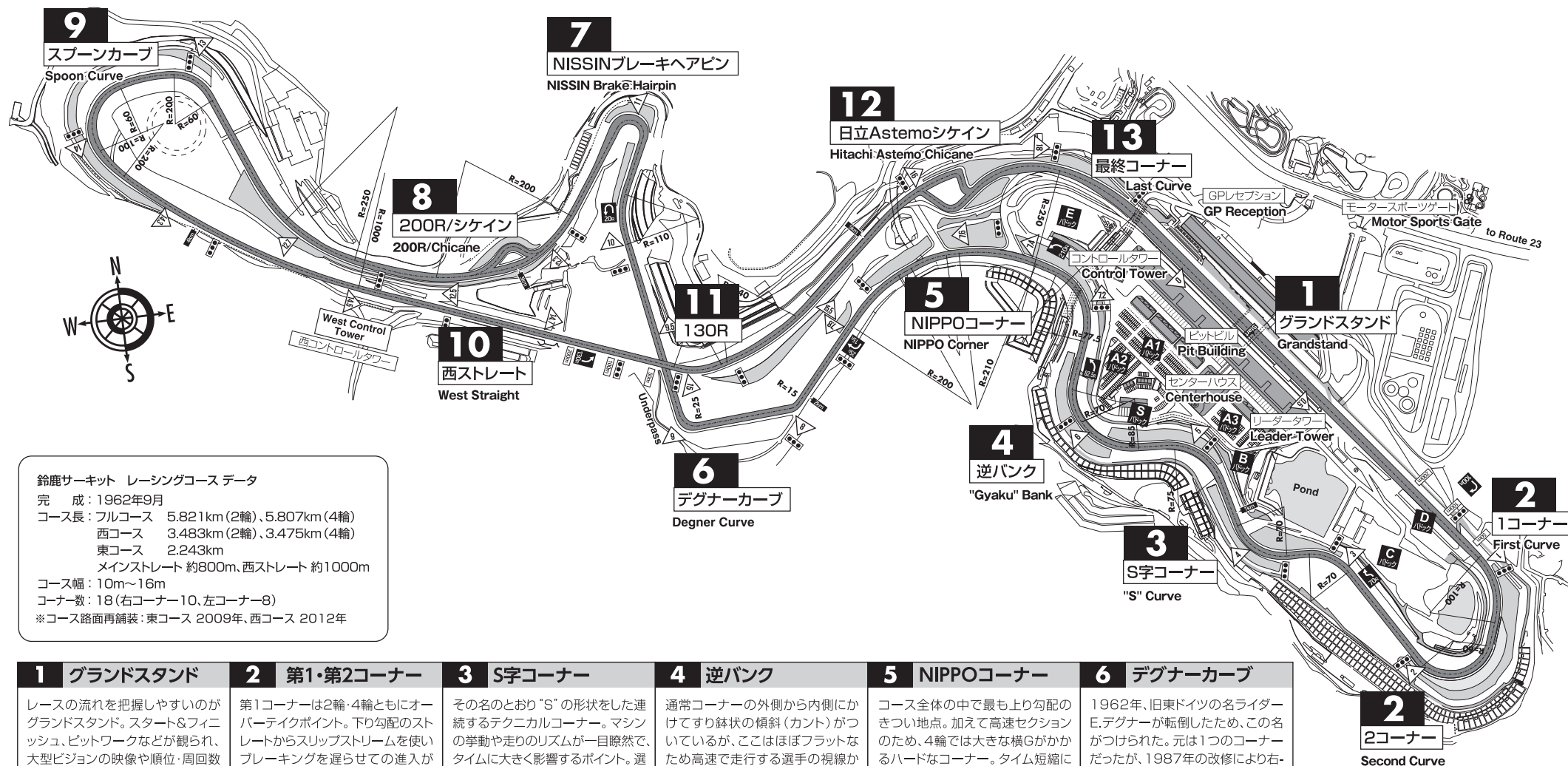
SUZUKA CIRCUIT

RACING COURSE

●イメージのため、形状・寸法など実際とは異なる場合があります。 October 2023 ©Honda Mobilityland Corporation All Rights Reserved.

鈴鹿サーキット コースガイド

COURSE GUIDE



鈴鹿サーキット レーシングコース データ

完成：1962年9月

コース長：フルコース 5.821km(2輪)、5.807km(4輪)

西コース 3.483km(2輪)、3.475km(4輪)

東コース 2.243km

メインストレート 約800m、西ストレート 約1000m

コース幅：10m～16m

コーナー数：18(右コーナー10、左コーナー8)

※コース路面再舗装：東コース 2009年、西コース 2012年

1 グランドスタンド レースの流れを把握しやすいのがグランドスタンド。スタート&フィニッシュ、ピットワークなどが観られ、大型ビジョンの映像や順位・周回数を表示するリーダータワーで、レースの情報が集約される。	2 第1・第2コーナー 第1コーナーは2輪・4輪ともにオーバーテイクポイント。下り勾配のストレートからスリップストリームを使い、ブレーキングを遅らせての進入が見もの。スタート直後の大迫力も味わえる。	3 S字コーナー その名のとおり“S”の形状をした連続するテクニカルコーナー。マシンの挙動や走りのリズムが一目瞭然で、タイムに大きく影響するポイント。選手のテクニックに加えてマシンセッティングをチェックするには最適。	4 逆バンク 通常コーナーの外側から内側にかけてすり鉢状の傾斜(カント)がついているが、ここはほぼフラットなため高速で走行する選手の視線からは逆に傾斜しているような錯覚に陥る。	5 NIPPOコーナー コース全体の中で最も上り勾配のきつい地点。加えて高速セクションのため、4輪では大きな横Gがかかるハードなコーナー。タイム短縮には重要なポイントだ。マシンが高速で駆け上がるさまは迫力満点。	6 デグナーカーブ 1962年、旧東ドイツの名ライダーE.デグナーが転倒したため、この名がつけられた。元は1つのコーナーだったが、1987年の改修により右と連続する2つのコーナーになった。テクニックが要求されるポイント。
7 NISSINブレーキヘアピン 髪をとめるヘアピンに似た形状から呼ばれる。デグナーカーブを抜け、加速したマシンが急減速するタイトな低速コーナー。ブレーキングの攻防が多く繰り広げられる。撮影にも人気のポイント。	8 200R/シケイン NISSINブレーキヘアピンを抜けたマシンが一気に加速していく高速コーナー。先の250Rと合わせてスプーンカーブに向かってシフトアップしていく豪快な走りが観られる。2輪専用のシケインは2004年に新設された。	9 スプーンカーブ ティースプーンのような形をしていることから命名された。60Rから200Rまで5つのコーナーからなるテクニカルな複合コーナーで、その脱出スピードが続く西ストレートでの最高速を左右する重要なポイント。	10 西ストレート 約1kmにおよぶコースの中で最長の直線は最高速度がマークされるポイント。現在までの最速は、F1ドライバー キミ・ライコネンがマークした328.6km/h。130Rに向けての迫力の高速バトルが堪能できる。	11 130R 西ストレートからわずかの減速で進入する130Rは、世界的にも有名な超高速コーナー。2003年の改修で85Rと340Rが繋がった複合コーナーとなったが、数々の伝説を生んだ名称はそのまま。	12 日立Astemoシケイン 右へ左と低速コーナーが連続するシケイン。オーバーテイクポイントのひとつで、数多くのドラマを生んだ。2輪と4輪ではコースが異なり、2輪は4輪よりさらに65m先が進入ポイントとなる。
13 最終コーナー～メインストレート 最終コーナーは長い下りの右コーナー。この立ち上がり、続く約800mのメインストレートのスピードの乗りを左右する。2009年コントロールラインは、最終コーナー側に約88.4m移動された。					



2
2コーナー
Second Curve