

RACING *formula* NEWS

Engineer's Voice 2014 RD.1 鈴鹿サーキット



新型シャーシSF14導入元年。大雪でシェイクダウンが中止になろうとも、トラブルで走行時間が減ろうとも、予定していたテストメニューがこなせなくとも、開幕の火蓋は切られた。あとはわずかなデータを基に、最高のリザルトを残すのみ。そして、残るのは数字という結果のみ。だが、数字だけでは見えない舞台裏にも興味は募る。その舞台裏を、クルマの、チームの真価を、エンジニアの言葉を拾い集め、探るとする。

◆8号車 ロイック・デュバル担当 山田健二エンジニア◆

決勝一優勝

ー予選はドライバーに任せて、決勝も強いル・マンを目指すー

金、土通して予選のアタックラップが他よりも1周分ずれていた理由（他車はアウトラップ3周目でアタックのところ、デュバルはQ2, Q3共に4周目だった）は、単にドライバーが3周目のアタックが上手いかず4周目に再度アタックしたというのが理由。Q3のセクター1で彼はタイヤが暖まっていないと判断してアタックを辞めたのだけれど、再度アタックしてもタイヤは使っちゃっているから、もう1周走ってもコンマ3,4秒はタイムが落ちちゃう。チームとしてもアウトラップ3周目でアタックするようにタイヤの内圧も合わせていた。今回はガソリンも4周分入れていたからいいけれど、そうでなかったらガス欠の可能性もあった。結果的に優勝したし、予選も2列目グリッドだったからよかったけど。

（デュバルが記者会見で日曜日はクルマのセットを変えたといっていたが？）ちょっと欲をかいでジオメトリを変えていたのを、一部、テストの時のものに戻した。変更前のものも、それはそれで悪くないと思うのだけれど。

レース用のロングランテストは合同テストのうちにやるつもりだったのだが、シェイクダウンからトラブルも続いて、富士も雨になってしまって、少し後手後手になっている部分もある。トラブルは、クラッチや電気系統、いろいろ・・・トラブル自体はトヨタがリカバリーしてくれて解

決したけれど、8号車は相当トラブルが多かったね。

昨年のチームル・マンは、1発は速いけれどレースは弱かった。トムスにレースペースで散々負けていたので、今年もうまくまとめていきたい。その分、予選でのタイヤの発熱とか問題が出てくるけれど、そこはドライバーが速いので任せていきたい。

次戦の富士はテストも順調だったので自信はあるけれど、今年は他も速い。ダラーラはクルマ自体がいいのでセットをそこそこ合わせられればタイムは出る。頭一つ抜け出すのは大変なのだけれど、今日の結果を踏まえた新たなセットも考えてある、トムスに負けないように頑張る。

◆36号車アンドレ・ロツテラー担当 東條力エンジニア◆

決勝—5位

—トップを走るも第2スティントの失速の理由は・・・—

なんか間違えちゃったみたいつけるタイヤを。フロントタイヤの左右を間違えちゃったみたい。そうじゃないとあんなにタイムが落ちるはずがない。タイヤはまだ見ていない。

タイヤ、見てきていいよ。

(車検後ピットに戻ってきた36号車の右フロントタイヤに書かれた“L”の文字を確認し、取材を終えました)

◆37号車 中嶋一貴担当 小枝正樹エンジニア◆

決勝ー6位

ーピットインはタイミングが悪かったー

クルマは金曜日から大きくは触っていない。持ち込みセットから、コンディションに合わせて変更したり、ちょっとだけ追い求めてみたり、といったところで落ち着いている。一貴もそうだけれど、自分もクルマを大きく触りたいほうではないので。ロッテラーのクルマとの違いも大きく違いはないが、軽くは違う。一発の速さは向こうのほうがあるが、それはちょっとした差。今回はこっちのほうがストレートの伸びが足りなかったかな。

決勝ではSC直後にピットインしなかった、というかできなかった。タイミングが悪かったとしか言いようがないのだけれど、自分が躊躇してしまったという部分もある。どっちにしても、SCのサインを見た時には、クルマはピットレーン入口を過ぎていた。ほんの一瞬の差だった。

(運が悪かったのか、判断が遅かったのか?) どっちもだと思う。結果的には、次の周にでもすぐにピットインさせなければよかったのかもしれない。ただ、集団がいたのでピットインを延ばした。レースペースは普通だと思うが、その集団には追いつけると思うし、追い抜けるペースがあるので全然悪くはないと思う。

国本との接触については、一貴はイン側にいて、こっちから近づいたわけでもない。向こうがかぶせてきて当たったという話らしい。

(昨年までは1発の速さが課題だったが) 予選の速さはできてきたのかな・・・まだ始まったばかりだからわからないけれど、速さはあるてみていいと思う。富士は速いですよ、大丈夫じゃないですか。

◆11号車ヴィタントニオ・リウッツィ担当 大神慎也エンジニア◆

決勝8位

ークルマはまだまだ、かなりドライバーに助けられているー

今年は、昨年コンビ組んでいた塚越広大選手からチェンジし、リウッツィ選手の担当になりま

した。ガイジンドライバーと組むのは初めてです。今日のレースはもちろん、鈴鹿のシェイクダウンの走り出しや、富士テストでのウェット走行など見ていても、やはり元F1ドライバーなんだと、すごく技術の高さを感じます。感覚的にもクルマのことを上手く伝えてくれるし、セットを変えた時も、それに対してラップタイムもしっかり上げてしてくれる素晴らしいドライバーです。ガイジンドライバーってもっとわがままなのかなと勝手に想像していたのですが、感覚は日本人ドライバーとそんなに変わらないです。すごくジェントルマンだし、すごく真面目。一緒にクルマを作っていくのがやりやすいです。僕自身、英語は全然ダメダメで、一番の問題はそこかなと。徐々に慣れてきてはいるけれど、レースの用語などを伝えるのにどうやったらよいのだろう？と考えすぎちゃいます。

クルマのほうは、シェイクダウンして間もない時期で、まだ全部の方向性を探れてはおらず、徐々に良くしていつている状況。テストではエンジン回りのトラブルもあり、走行時間は稼げていません。クルマのセットアップはうまく進んでおらず、決して順調とはいえない中、ドライバーのスキルが高いので、たまたま結果がついてきているだけです。

開幕戦もセットアップに苦労して、いろいろトライはしてみたけれどイマイチな状態。レースセットもほぼぶっつけ本場に近い状況で出たのだが、ペースがよくて前のクルマに抑えられていたので早めにピットインしたところ、直後にセーフティカーが入って、運よく前に出ることができました。

◆41号車 野尻智紀担当 田中耕太郎エンジニア◆

決勝9位

—ホンダ勢の中では最速のクルマだという自信がある—

ドライバーの印象？びっくりするくらい冷静で上手ですね。ちゃんと走ってくれるし、わからないことはわからないと言ってくれるし、わかったことはちゃんとわかったと教えてくれる。コメント能力や的確さとしてはまだ言葉足らずな部分があるのだけれど、今は走りに一生懸命でわかりきらない状況なのかな。経験の差でしょうね。

開幕戦の予選Q3はニュータイヤを温存したのではなく、売り切れ。Q1でニュー2発入れてるからね、Q1突破大作戦なんだよ。朝に1発、Q1に2発、そして、Q2で1発の4セットで終了。Q3に出たっ

て8番手なのは決まってる。もういっぱいいっぱいなんだから（苦笑）。でも、残ったのはうれしかったね、やって良かったなと思ったよ。決勝のはじめは、1号車（山本）と7号車（平川）と競争していたのだけれど、2台ともピットに入って前が開いたから、プッシュして1号車と7号車の2台の前に出るぞと思っていたら、カーティケアンがコース上に止まってSCが入り、うちもピットに入れるしかなかった。

ピットイン後も山本につかえちゃって、“ナオキ学校”になってぐちゃぐちゃしている間に、リウツィさんにやられちゃったね。途中、ドライバーに「前を見なくていい後ろをみて走れ」って言おうと思ったんだけどね。クルマはうちの方が速いから、前と間隔だけ開けて後ろだけ気にしていたら抜かれっこないんだけどね。でも、ああいう混戦になると元F1ドライバーはやっぱり上手いよね、やられました。

クルマ自体は速いと思う。燃料満タンにしてもちゃんと走ったのでよかったです。ホンダ勢の中ではクルマは最速だと思っています。“田中耕太郎が作るクルマはやっぱり速い”そういわれるのはありがたいし、私はそれを目指しています。それで稼いでいるんだから、そうならないといけないね。

text by 牧野陽子

[RACING NEWS formula2014](#)