

Engineer's Voice 2014

RD. 2 富士スピードウェイ



Enginner' s Voice Rd.2富士スピードウェイ編 (2014年5月16-18日)

◆36号車 アンドレ・ロツテラー選手担当 東條力エンジニア◆

レース1：4位、レース2：1位

—好調な理由はドライバーがいいから。上位は皆、チャンピオン経験者—

決勝レースはよかったけれど、問題は、土曜日の予選のQ1だね。Q1がまとまっていればポールポジションか2番。Q3の時と同じセットアップでQ1を行けていれば最初からポール。そうでなくてもドライバーがちゃんとまとめてくれていればポールはとれていと思うけど。

レース1は、前にいたロイックのペースに捉まっちゃったね。あれ以上は抜けない。レース2ではJPがアンドレの後ろで近づけなかったでしょ、あれと同じこと。タイムが全然違うクルマ同士なら、まだ抜けるだろうけれど、似たようなタイムのクルマでは、富士ではあれ以上近づいたり、オーバテイクをするというのは無理。ハイダウンフォースサーキットだったらもうちょっとましだろうけど。レース2は先頭に出たのだから、タイヤを温存して後ろのペースに合わせていけばよかった。

富士のようなローダウンフォースのコースよりも鈴鹿のようなハイダウンフォースコースの方が、速さを見せられていると思う。



東條力エンジニア

次戦、さらに暑くなるって言っても10℃くらいでしょ？冬のテストの7℃から今日の23℃とは違うよね。上位にくるメンバーは今回と大きく変わらないと思うけど、あとはホンダさんのエンジンがどうなるのか。それ次第で、山本や野尻来るだろうし、小暮も来るだろうし。あとは雄資がもうちょっとだね。

トムスが好調な理由？ドライバーがいいんじゃないの？だって、チャンピオンだもん。（レース2の結果見ながら）上から全部チャンピオン経験者でしょ？下にはチャンピオンいないでしょ？やっぱりチャンピオン獲る人はなんだかんだで上に来ている。フォーミュラのレースというのは本来そういうもの。ワンメイクだし、ドライバーの差ぐらいしかないよ。

◆8号車 ロイック・デュバル担当 山田健二エンジニア◆

レース1：3位、レース2：4位

ーちょっとずつトムスとインパルに負けている感じー

今週は、ちょっとまいちだったね。レース2ではスタートをミスしてしまったのと、ピットイン後のアウトラップで飛び出しちゃって、半分コースアウトしていたみたい。アウトラップを1分25秒台で行けていれば、もう少し前に出て、一貴と同じペースで行けていたと思う。トップの2台は速かったね。ここ（トムスとインパル）と比べるとうちはちょっと足りない感じ、コンマ2秒ずつくらい負けているのかな。

週末通して、ダウンフォースをつけるとトップスピードが出ないという症状に悩まされていた。7号車の方で、ダウンフォースを少し削ってトップスピードを活かすと、反対にダウンフォース不足になったり。ペースも上がらず戦略もうまくいかずだった。

レース1からレース2の間にセットアップも変えたのだけれど、それがよかったのか、定かでない。

多少、後半にアンダーステアの症状もあるんだけど、とにかくスピードが足りない。ちょっとずつ他に負けているね。次のレースまで2か月あるから、データも精査しておいて。チャンピオンシップはリードしているので、気持ちを入れ替えてやっていきたい。昨年末からSFもGTもほとんど休みなく忙しかったけれど、6月頭のGTオートポリス大会が終われば、ようやくひと段落できるかな。

◆1号車 山本尚貴選手担当 阿部和也エンジニア◆

レース1：リタイヤ、レース2：5位

一開幕戦までは後手後手だったが、やっとダラーラがわかってきた感じー

本来ならば開幕までにクルマを作っておかなければいけなかったのですが、合同テストが1回潰れてしまったり、トラブルで走れなかったセッションもあって、それが響いてしまい、クルマが作れていませんでした。開幕戦も、持ち込みセットすらできていない状態で、レース本番だけでも、テストのようにやらせてもらったりと後手後手でした。でも、それをチームにも理解してくれたので、鈴鹿ではいいデータが取れて、ここに向けてまとめたら、予選もそれなりに走ってくれました。レース1はちょっと問題があったけれども、レース2に向けて補正したら、ペースもよかったです。データも取れてきて、やっとダラーラがわかってきたかなという感じがします。



阿部和也エンジニア

(鈴鹿から一番クルマが進化したようなチームに見えるが?) たぶんそうだと思います。鈴鹿でいいデータが取れて、いい評価もできた。次の富士ではいいところから行けると思います。

(今日のリザルトは今できる中での限界でしたか?) レース2のリザルトは立派だと思いますけどね。尚貴もよく頑張ったし。でも限界ではないですね、はい。新車で2戦目のクルマでそれで「限界」を言ったら終わりですからね。

尚貴とは、クルマのフィーリングの表現の仕方とかがお互いに似ていたりして、そういうところが合うんでしょうね、クルマがすごく作りやすいです。正直、ダラーラを速く走らせるのに、もう少し時間がかかるかなと思っていて、シーズンの中盤から戦えればな、と思っていたところもあったのだけれど、尚貴のコメントが良かったり、頑張りもあって、思っていたよりも早い段階でクルマを作れていると思います。

チャンピオンエンジニアとしてのプレッシャーはありますね。ゼッケン1番でふざけた戦いはで



きないので。周りは速くて当然という目で見えるわけですから。シリーズチャンピオンを獲るためにやっているんで、とにかく早くこのクルマで勝ちたいですね。

◆7号車 平川亮担当 中村成人エンジニア◆

レース1：リタイヤ、レース2：8位

ーテストの時とも鈴鹿の時ともクルマのフィーリングが違っていたー

金曜日の走行は、ニュータイヤでアタックしたのですが、他にニューでアタックしたところが少なかったんで、上位に名前が並んだようです。クルマのフィーリングは鈴鹿の開幕戦の時とも富士の合同テストの時とも違う感じです。気温がちょっと暖かくなって、フィーリングも変わってしまったのかもしれませんが。週末を通してずっと直らない部分もあって、原因もわからないままでした。

日曜日最初8分間走行ではそんなに悪くないのかなという雰囲気だったのですが、レース1ではクラッシュに巻き込まれリタイヤとなりました。レース2に向けて、レース1でのフィードバックからクルマを少し変えたのですが、それは、まあできあがったかなという手ごたえはあります。

あまりいい流れで終えてはいませんが、今回、予選が過去最高位だったことと、レース2でなんとかポイントをとれたことを前向きにとらえて、次戦に備えていきたいですね。気温もさらに上がりますし、レースのスタイルも（1レース制）違う、ブレーキもきつくなるでしょうし、ちゃんと見直して、できることはやっていきたいですね。

◆40号車 野尻智紀担当 田中耕太郎エンジニア◆

レース1：リタイヤ、レース2：15位

ーレース2の給油は、富士に来る前から決めていたー

クルマはトラブルまみれ、金曜日なんかはまともにタイムアタックもできなくてビリだった。クルマを出しても、無線から「なんかおかしいっす」って泣きそうな声が聞こえたりしてね。でも、とりあえずやれることはやろうって。でも、トラブルがなくても速さはこんなものかな。まあまあ良かったと思っている。

レース2での給油は、富士に来る前から決めていた。エンジンストールするまでは狙い通りだったね。ストールがなければカーティケヤンの後ろあたりにでられたんじゃないのかな？（国本）雄資のうしろかな？雄資の前に出ていけば、平川君の前には確実に行けていたと思うよ。ファーストスティントで1号車につかえてしまい抜けなかったのが敗因。抜いていけばタイム的にも貯金が出て、ホンダのトップになっていたね。ここを超えるにはドライバーに経験を積んでもらわなければだけど、この上位メンバーと戦えているというのはいい勉強だよ。順位では1号車に負けたけれど、ベストラップは、1号車が1分26秒676で、野尻さんは1分26秒634、勝っているね。

◆32号車 小暮卓史担当 田坂泰啓エンジニア◆

レース1：リタイヤ、レース2：未出走

ートラブルの連続で富士は何もできなかったー

苦戦しているどころか、まともに走れていない状態です。金曜日は大祐（のエンジン）が燃えたでしょ？小暮は土曜日燃えた。連続周回できず、タイヤが暖まる前にトラブルが出てしまう。そ

の繰り返しで、富士は何もできなかった。セッティングを変えて、確認で出て行っても、何かが壊れている、そんな繰り返しで、セットアップは全然進んでいません。

走れていないのでタイムもなにもないんですよ。どうしてうちばかりエンジンが燃えてしまうのか、逆にこっちが知りたいくらいです。現時点でのマシンの完成具合？・・・8%・・・暮れには10%って消費税かよって話ですが、そんな冗談言いたくなるくらい、ほんとに進んでいません。

開幕戦の鈴鹿に関して言えば、予選はちょっと勘違いをしたセットで走っていたことも事実です。ただ、そのなかでも、こうかな？と見えているものを、今回確認するはずだったのに、それができていない。

セットアップに関しては、次までに解決できればいいのかな、というかんじですが、エンジンについてはしばらくかかるでしょうね。

「(エンジン) いつやるの？今じゃないでしょ、半年前でしょ？」って、これ温めておいたネタだから書いておいてね。だって、1年前のシェイクダウンの時からテストを見てきたけれども、そのときから同じトラブルをまだひきずっているんだから。でも、本来ならば開幕前に・・・半年前にはもう直っているものでしょ？って、文句も言いたいけれど、寂しい部分もあるよね。エンジンってホンダのお家芸だったはずでしょう？

ここまでこんなにいろんなトラブルが出る中でクルマを作っていくのは、大変ですし、正直、イライラします。まともに走れていないんだから、セッティングのしようもない。エンジンも燃えて、作業量も増える。でも、そういうシチュエーションも含めて、大きな目で見ると、こんなにハマった年も珍しいぞと、意外に楽しんだりもしています。どうにかしなくてはいけないというプレッシャーも大きいし、ストレスも溜まるけれど、イライラしている自分も含めて、楽しんでます。だから、レースって面白いんですよ。

ただ、そんな悠長なことも、いいわけも言ってる場合じゃないので、シャーシの方でできることはやらなければいけない。ヒントになる部分はいくつか見えてきたし、今回、小暮がコースサイドに行って、他のチームの走りを見てきて、いろんな発見があったみたい。他の速いチームの走りを手本にしてもそのままうちで活かされるかは別なのだけれども、セットアップのパターンもいくつかできる。次へ向けてデータも揃えなおしてやっていきたい。

今の状態で腐る人なんてこの業界にはいませんよ、腐るぐらいだったらとっくに仕事変えていますからね。そのかわり、一年中、悩んだ顔していますけどね（苦笑）