

Engineer's Voice 2014

RD.4

ツインリンクもてぎ



©RACING NEWS formula

2位

38号車 石浦宏明担当

村田卓児エンジニア

富士のテストでは結構いろんなことを試して、いいデータもたくさん取れました。

今回は、その富士のテストでの結果を受けてまとめたものからクルマづくりをスタートしました。それに加えて、もうワンステップ準備していたものもあったので、それもダメもとで金曜日に試してみたりして、

それもそこそこ良い結果で、クルマはどんどんよくなってきていると思います。

(金曜日の走行から予選にかけて、アタックラップが計測2周目だったり3周目だったり、セッションごとに違っていましたが?)

その辺はドライバーの判断に任せています。ただ、あれだけの台数がいっぺんにニュータイヤを履いて走り出すと、路面というのは一気に変化していくのですが、今回は、その変化に対してクルマの方を詰めきることができませんでした。

今回のもてぎ仕様のブレーキについては、金曜日の走行の時に確認程度に使って、いい状態のまま温存していたのですが、決勝前の8分間の走行で使ったときに、フィーリングがおかしく、急きょグリッド上で交換しました。もてぎ仕様のブレーキではなく、鈴鹿や富士で使っていた通常のブレーキです。

やはり冷却面ではもてぎ仕様のものの方が優れているので使いたかったのですが。

(決勝はJPの速さが目立ちましたが?)

あのペースで走らせているクルマがいるのだから、あのペースと同じ速さを出さなければダメですよ。

もうちょいかな・・・まだまだですかね。

(でも、優勝も見えてきましたね?)

もう一歩ですね。

---

4位

ロイック・デュバル担当

山田健二エンジニア

予選ではカルダレッリに引っかかっちゃって、レースはスタートで遅れてしまって一貴に引っかかってしまいました。フューエルウィンドウが開いてから、早目にピットに入れて、フル満タンの状態で走らせたのですが、満タンのタイムと考えると十分、速さはあったと思います。

今回のもてぎ仕様のブレーキというのは、フロントのラージダクトは無償で提供されて、リアのダクトなどは有償オプションだったのだけれども、チームによっては通常のブレーキに戻したりしたところもあったみたいだけどね。

ちなみに、前半戦に使っていたブレーキディスクはステップ1と呼ばれるもので、ステップ2・3と、もてぎ向けに開発されて、完成したものがステップ4。ステップ4は富士のテストの時に、うちがメンテナンスを担当したトヨタの開発車で大嶋選手がドライブしただけだね。もしかしたら、カルダレッリはその前の開発テストを担当した時にステップ3と4もテストしたのかな。

安全に関わる問題はクリアしているものだけでも、それでもスリップに付くと熱が上がるわけで、ずっとスリップに入らないようには気を付けながらでしたね。

APはスイフトシャーシの時も、わりと得意としているサーキットなのだけれど、ダラーラで走らせてみてどうなるかは、やはり走らせてみないと分からないですね。でも、得意な方には間違いないので、楽しみでもあります。

---

9位

40号車 野尻智紀担当

田中耕太郎エンジニア

(週末通して、お見かけするたびにご機嫌な様子でしたが)

後半ラウンドもぼこぼこにヤラれるんだろうなと思ってもてぎに来たのだけれど、いざ走り出してみると

、「おっ、戦えるじゃん」って率直にうれしかったね。今週、楽しんだもん。

富士のテストでも、いろんなテストができてすごく良かったですよ、それが効いてるね。最初の富士のテストは冬で寒いし、ドライバーもステップアップして間もなく、レースどころかロングランもやっていない、何もわからない状態だったけれど、3レース終えて、野尻も乗りなれてきて、経験積んでいろんな評価もできるようになった。そんな状態でテストができたのはだいぶ大きいです。

(ホンダエンジンはトヨタエンジンと比べてどの位置まで戻れたのでしょうか?)

だいぶ良くなったんじゃないのかな? イーブン・・・どうかな、そこまではまだわからない。クルマが負けてるのかドライバーなのか、エンジンなのか、その見極めは1戦ではまだできないかな。戦える位置には戻ってきたとは思うけど。

でも、決勝で勝つのはまだまだ難しいね。だって、JPやロイック(デュバル)の速さを十分知っているから。今の野尻にそんなメンバーを破って来いっていても、それはまだまだ壁は大きいと思うよ。

(ブレーキはこのままドライコンディションで終了しても問題はなさそうでしたか?)

そうだね。でも、このブレーキで10周、20周と長い距離は走ったことがなかったから、わからない分怖かったんだけど、問題はなかったね。