

Engineer's Voice 2014  
RD.5  
オートポリス



©RACING NEWS formula

優勝

36号車 アンドレ・ロッテラー担当

東條力エンジニア

決勝の燃料については、うちは中盤ぐらいに大丈夫だという判断をしたのだけれど、2位の雄資（国本）や3位のJPがどのくらい燃料余らせているかもしれないし、最後の10周くらいまではどうなるのかよくわからなかった。セイフティカーが入って燃料が楽になるかもしれないし、1台だけ燃料ものすごく余らせていてプッシュしてくるかもしれないし、相手のことはわからないからね。最後の2周、アンドレはペース上げていたね。かといって序盤は、アクセルをリフトすることはなく走っていたみたいだけど。

給油なしの燃費レースじゃなかったら決勝のペース、出だしは1分29秒台でしょ。29秒台から始まって、ピットに入ってタイヤ変えて28秒台後半スティントっていうのがベストじゃないの。

正直、サーキットに見に来てくれたお客さんに面白いと思ってもらえたのか全く分からない。

スタートだけでしょ、見どころは。あとは何もなし。いつものレースフォーマットでレースしていたら最初から全開のレースも見られるし、タイヤも垂れてきて、面白い展開もあったかもね。タイヤ交換だけでも義務付けにすればよかったのにね。

“国内最高峰”のレースをやっているっていうのに、給油口を替える手間だかお金だかを惜しんで、そのためにレースフォーマットを変えるというのはいりえない。お客さんに失礼だと思うよ。給油口の位置を替えるのは、たしかに手間はかかるよ、でも、エンジン卸す手間に比べたら楽勝。そんな手間を惜しむためにレースフォーマットを変える必要はないよ。みんなプロなんだからさ。

(アン Dreさんは前戦をお休みした分、挽回したでしょうか?)

もてぎを出ておけばよかったとか、開幕戦でタイヤを逆につけなければよかったとか、富士でスタートを普通に決められておけばよかったとか、雨が降らなければよかったとか・・・(苦笑)。それがなければ楽勝なはずなのにね。でも、ポイントも再びトップに近づいてきたので頑張りますよ。

---

6位

37号車 中嶋一貴担当

小枝正樹エンジニア

予選Q3、ドライバーも頑張ってくれたのですが最後の最後に平川に引っかかってしまいました。それ以外にもちょいちょいミスはあったのですが、コンマ2秒は損したと思います。そう考えるとアン Dreと同様のタイムは出ていたので、そう悪くないと考えています。

それよりも今年は決勝のペースの方がいまひとつで。昨年までは予選が良くなくても決勝で巻き返していたし、そうできるという自信もあったのですが、今年はペースが全然定まりません。

今回の決勝では、最初にエンジンがばらついたりというトラブルもあったのですが、それとは別にクルマのバランスが悪くアンダーが強すぎました。後半になるにしたがって、タイヤが垂れてきて、リアも垂れてクルマのバランスが取れたのですが、そこからペースを上げるほどの速さはなかったです。

燃費については、最初も途中も気にしていたのですが、途中から燃料は持ちそうだし、残り15周あたりでペースを上げていいよとは伝えたのですが、結果的には、ドライバーは最初から全開だったらしいです。燃料をセーブしながら走っているのかと思っていたら全開だった。ということはクルマが遅かったってことだから大問題ですよ（苦笑）

クルマのセットは、今回はアンドレのセットとちょっと違いますね。でも、セットアップを進めていくと最後は似たようなところに近づいているとは思いますが、そのちょっとの差が、この結果の差になっているのかな。でも、その見当はついています。2週間後、菅生で速くなっていたら、その見当が当たっていたってことになると思います。

課題は多いかもしれませんが、36の方は好調で勝ってるわけだから、37もそう悪くはないところにいると思っています。次こそはレース後、ドライバーを機嫌よく帰らせてあげたいですね。

---

15位

8号車 ロイック・デュバル担当

山田健二エンジニア

今週末、このチームは最後の最後に流れが悪くなってしまったね。決勝前の8分間の走行の時

に7号車の平川がスピンしてクルマがストップしてそこから流れが変わっちゃったね。もちろんスタッフの作業はおろそかになることはないけれど多少なりとも混乱はするものだから。

そして、8号車はスタートして1周目で3号車のジェームスにクラッシュされてリムが変形してしまって……。リムが変形してしまうとタイヤの形も変わって、グリップが全く無くなってしまう。ピットに入ることも考えたのだけれど、入っても隊列から離れてしまって単独で走るだけだからね。残念ながら、最初からレースは終わってた。

オートポリスでは金曜日の走行枠がなかったけれど、菅生では金曜1時間走れるし、ロイック自身も得意なサーキットだし楽しみだね。一発の速さはホンダさんの方に、分があるみたいだから要注意だけれど。今までだと無限の1台（山本尚貴）とダンデの1台（野尻）とだったけど、今回なんかは塚越まで来てるし、次も同じような状況になるんじゃないのかな？ちょっとこけちゃうと、JPですらQ2で落ちちゃうようにな現状だからね。

そんな同じ状況が続くんじゃないかな。ちょっとこけちゃうとJPでもQ2で落ちちゃうぐらいだからね。

今回のレース、みんな燃費セーブして走ってるだけだし、全然バトルもなかったし、お客さんもつまんなかっただろうね。雨が降れば……。って言われるけれど、雨が降ったって燃費はそんなに変わらないし、展開は大きく変わらない。

給油口を替えることも全然、難しくないよ。SUPER GTだって付け替えてきたんだから。普通に250キロレースをした方がいいと思うんだけどね。

タイヤも来年は新品は3セットでって話もあるけれど、それでは面白くないと思うよ。土曜日の午前中に新品タイヤを温存して、その中でセットを作って、予選を迎えて、今までQ1で落ちて人が上がれるかって言ったら上がれないよね、今あるチーム差が広がるだけで面白くないよ。

今やってることって時代の背景もあるけれどコストダウンでしょ？結果的に。3セットにしてお客さんが増えるかと思ったらそうではないわけで、そんなことばかり追っかけていたらいつか、スーパーフォーミュラっていうカテゴリー自体がなくなってしまうんじゃないか。

せっかくダラーラという立派なシャーシを購入して、日本のNREという新しいエンジンを搭載しているのにもっとお客さんが入るような売り込みの仕方をしないといけないと思う。

今回も燃費レースにした以上、こうなることは目に見えてたんだから。だったら1位から8位まで、リバースグリッドにすればいいの、そうすればバトルは出るから。リバースグリッドは決して恥ずかしい方式じゃない。ヨーロッパではGP2とかでもやってるわけだし。

あとは富士の時にも提案したんだけど、2レース制でやるときはトップ5台は1レース目で使ったタイヤを履いてレースをすとかね、もっと考えないと。

フォーミュラだから、ガチの勝負だから、とエンターテインメント性を抜きにすべきって理論もあるみたいだけど、それができるのはF1だけ。F1はクルマ時代に差があるから。ワンメイクのシャーシでは差はわずかだから単調なレースになってしまう。さすがにウェイト積むわけにいかないけど。なんか考えないとね。