

1冊で2度おいしい一挙16ページ増! 特別付録:世界初公開、童夢F1精密透視図。

FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP ROUND 4 EUROPEAN GRAND PRIX & ROUND 5 SAN MARINO GRAND PRIX

1996年5月23日発行 第5巻7号 通巻91号



F1速報誌 [アズ・エフ]

10 MARCH AUSTRALIA/31 MARCH BRAZIL/7 APRIL ARGENTINE/28 APRIL EUROPE/5 MAY SAN MARINO/

ヨーロッパGP&

19 MAY MONACO/2 JUNE SPAIN/16 JUNE CANADA/30 JUNE FRANCE/14 JULY GREAT BRITAIN/28 JULY GERMANY/

サンマリノGP合併号

11 AUGUST HUNGARY/25 AUGUST BELGIUM/8 SEPTEMBER ITALY/22 SEPTEMBER PORTUGAL/13 OCTOBER JAPAN

23 MAY 1996 500YEN



跳ね馬を手なずける男。

特集① [フェラーリを目覚めさせるか、シューマツハ!?!]

- シューマツハ激白! 秘めた自信とフェラーリ復活への勝算。●フェラーリ首脳陣、シューマツハを語る。
- ヨーロッパラウンド開幕直前テストレポート。●尊敬に値するライバル? チームメイト、アーバインの独白。

特集② [童夢F1シェイクダウン詳報・メカニズム特別公開!]

[特別付録] 童夢F105精密透視図

赤井邦彦バトルトーク: ミカ・サロ ●連載大人気コラム: 片山右京 / ミカ・ハッキネン / ジャン・アレジ / 中嶋悟
関係者の皆さん、ごめんなさい。「齋藤利也のレースはあとまわし」

3月17日未明に完成した童夢F105・無限ホンダの1号車は、オーソドックスなシャシーに先端の空力デザインを組み合わせたという設計コンセプトに基づいてデザインされている。

初めて製作するF1グランプリカーであり、本格参戦に向けて様々な実験を行なうためのテストベッドであるという性格を考えれば、こうした方針は、きわめて着実で妥当だった。というのも、1号車から全面的に画期的なデザインを施した場合、成功しようが失敗しようが、その原因が何なのかを分析することが困難になり、次回作へ向けてノウハウを積み重ねることができないからだ。その点、童夢F105は本来の目的を踏まえ、基本的なコンポーネントはF1グランプリカーのスタンダード、あるいは少々保守的にすぎると思われるレベルにまとめてある。

たとえばモノコックタブは上下2分割のカーボンコンポジット構造で、その工作だけを見ると特別に目新しい点はない。チーフデザイナーの奥

明栄氏は当初、「これまで作ってきたF3000の延長上に設計する」とすら言っていたほどだ。

しかし、実際にはさすがにF1グランプリカーとなると、F3000の延長上にまとめあげることができなかった。基本は押さえながらも各部分はF1の標準レベルに追いつくための工夫が盛り込まれている。

たとえば、消火器のボトルをはじめとする各付属部品を形状から見直すことによりレイアウトから無駄を徹底的に省かれている。こうした工夫をしなれば、F105は現在の形にはならなかった」と奥氏は言う。この結果、

DOME・F105 メカニズム解説。

ついに完成した童夢F105。童夢が全日本F3000に挑戦して10年で登り詰めたチャンピオンまでの道、そして次のステップに選んだのがF1だった。林みよる氏がレーシングカーを作り始めて30年あまりで、到達した夢の頂点。待ちにまつた国産F1マシンの登場である。

TEXT: 大串 信 (Makoto Oogushi) PHOTO: 三浦哲也 (Tetsuya Miura)

モノコック前部は、車両レギュレーションで決められたモノコック前部の最低断面積規定ギリギリまで細く絞り込まれている。これは、もちろん空力性能を追求するためだ。

こうした工夫に比べると、サスペンションは、一見、かなり地味に見える。今年流行したトリプル・ダンパーも設けられず、前後とも何の変哲もないブッシュロッド式ダブルウィッシュボーンとなっている。これはもちろん、冒頭述べたように基本的な走行性能を確認するためのデザインで、テストの状況によっては何らかの新しい機構を組み込むことができるような幅をもたせ

た設計になっているという。

全体を眺めると、非常に小さなラジエーターの空気取り入れ口が目につく。細く絞り込まれたモノコック前部とノーズコーンと関連して、この部分を小さくまとめることはマシン全体の空力性能を大きく引き上げるポイントになるが、その一方で開口部を小さくすると冷却能力に問題が出がちだ。童夢の技術陣は、綿密な空力実験を通してサイドポッド内の空気の流れを念入りに最適化し、その結果、このデザインをF105に組み入れたという。

このように、F105の空力デザインは、オーソドックスなシャシーに比べて、敢えていうならば冒険的だ。最先端の技術を導入して戦うF1グランプリで、守りに入ってはライバルに伍して戦うことはできない。童夢はきちんとバランスをとったうえで、攻める部分では他に先駆けて攻撃をかける構えを

忘れてはいないのだ。

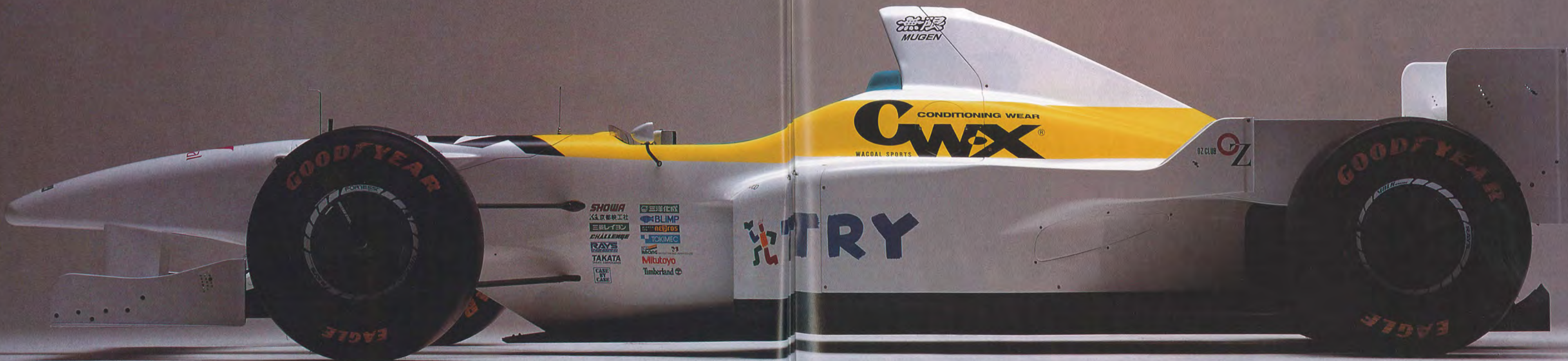
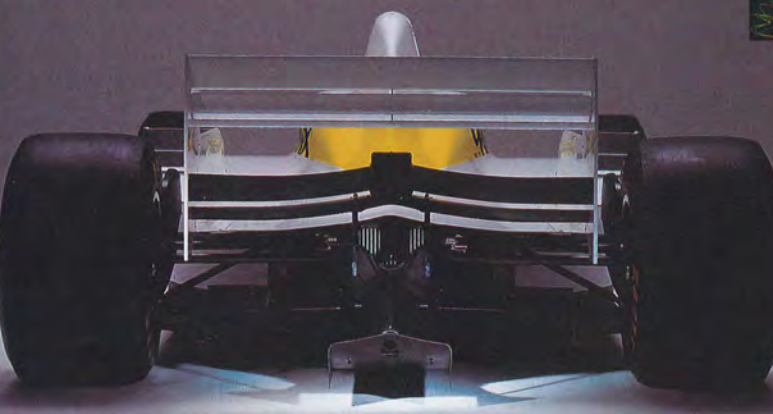
今後、F105はMINEサーキットをはじめ、国内で繰り返しテスト走行を行なう。熟成されていく。その最初の課題は、童夢が初めて手がけたセミオートマチック・トランスミッションの完成度を高めることにある。

F1グランプリの現場では、いまやセミATは当然の装備として理解されているが、童夢は独自の技術でこのシステムに挑戦しようとしている。案の定、シェイクダウンではこのセミATの動作不良が問題になった。

F1グランプリカーは、童夢が当初思っていたよりもレベルの高いレーシングカーであった。実際にF1グランプリカーを製作し、完成させた童夢は、そのことを身を持って思い知らされたようだ。童夢F1プロジェクトは、今ようやく長い道のりの第一歩を踏み出したばかりなのである。



オーソドックスなシャシーに冒険的な空力デザインを採用。





セミATに問題を抱えていたとはいえ、アピッチェラが快調な走行を見せる。



童夢F1プロジェクトに係わったスタッフが晴れの舞台に集合。

今後のテスト日程

(予定)

- 5月12日 MINEサーキット
(フォーミュラ・ニッポン第2戦でのデモ走行)
- 5月13~14日 MINEサーキット
- 5月26日 富士スピードウェイ
(フォーミュラ・ニッポン第3戦でのデモ走行)
- 6月10~21日 十勝サーキット (長期テスト)
- 6月23日 十勝サーキット
(フォーミュラ・ニッポン第4戦でのデモ走行)
- 7月中旬~8月 マニクール/シルバーストンにおいてタイムアタック



公開シェイクダウンの前に走行準備を進める童夢のスタッフ。

こうして、完全ではないものの、ようやくセミATの作動は満足すべき状態に達したのであった。

童夢は4月10日に再びF105をMINEサーキットへ持ち込んで走行テストを行なった。鈴鹿ではエンジンのリミッターをおよそ13000rpmに設定していたが、この回転数は本来ならば、そこから本来のパワーが発揮されるといふレベルである。しかし今回のMINEテストではもう少し回転数を上げて、本格的な走行を行った。これも、セミATがそれなりに連続走行に耐える状態にまで成熟さ

れたからできたことだ。

このテストでは、主にシフトチェンジのタイミングとエンジン回転数の関係の調整が行なわれた。すなわち、F105は、セミATを作動させるための対症療法の段階を通り抜け、実戦を想定したセッティングの段階へ突入したことになる。

童夢は、本格的なテストに向けてグッドイヤーヘタイヤの発注も終え、態勢を整えた。F105は今後、走行をこなすたびに鍛え上げられていくことだろう。純日本製F1グランプリカーは、いよいよ突進を開始したのである。

公開シェイクダウンの口開けを担当したのは松本恵二監督。



これが童夢の 日本技術。

純国産F1マシン完成を目指して、童夢は技術開発を続けているという。技術先進国といわれる日本だが、レーシングカーのハイテク部門ではヨーロッパの足元にも及ばないという。そんな中、童夢が作りあげた日本のF1テクノロジーをとくとご覧あれ。