

POST F3000 を考える会

入会の御案内

1994年3月31日

POST F3000 を考える会

FORMULA-NIPPON

今日も鈴鹿は熱い。

ジリジリと照りつける太陽に汗がとめどもなくしたたり落ちる。

これは天気の子だけではないだろう。観客席を埋め尽くしたファンの熱気もこの熱さに輪をかける。

でも何と心地良い風景だろう。

思い起こせば3年前の1995年、人影まばらなメインスタンドの前を数台のF3000が漫然と走行を続けていた。ほとんどの車体には何のカラーリングも施されていなかった。

今はなつかしいキャンギャルもすでに見当たらない。

参加者だけがやたらシリアスにレースを戦っている姿がとても気恥ずかしく、いたたまれない気持ちになってしまう。

長い間サーキットで顔を合わせてきた連中にも、もう話しかける話題さえ見つからなかった。

終焉に向かう静かなセレモニーのようなレースが続いていた。

そんな頃、突如FORMULA-NIPPON ASSOCIATIONのF-N構想が発表されたのだ。

それは各サーキットやレース主催者、TV局やエンジンチューナー、レーシングカー・コンストラクター等多数の関係者の協力により設立され、それに参加するチームの加入を呼びかけていた。

当時、もうレースを続ける気力も失せていた私だったが、その充実した構成メンバーに興味を惹かれて発表会場に足を向けた。

ANAホテルの会場はとても華やかな雰囲気満ちていた。

このところ意気消沈していたレース仲間達も、訳のわからない期待に少し気分が高揚しているように見えた。

ひとしきり色々なメンバーの紹介が終わり、司会者が本題の説明はVTRで行う事を告げ場内が暗転すると同時に、CGを駆使した解かりやすい画面とナレーションが語りかけるようにその計画の全容を明らかにしていった。

内容はなすすべもなく絶望的な気分になり打ちひしがれていたレース関係者にとっては良い意味で衝撃的であった。

要するに1996年度より、現行のF3000レースに替えて、現行F3000用エンジンを使用するFIAによるフォーミュラ・リブレとして日本独自のF-N (FORMULA-NIPPON)をスタートさせるが、そのモノコックとギアボックスはワンメイクとし、アソシエーションにより供給される。

アソシエーションに加入するコンストラクターはそれに独自のボディやサスペンションを開発、組付けし、完成車としてユーザーチームに納入する。

これによりチームの平均的な年間予算は約〇〇〇万円にまで圧縮され、また、年間を通じて参加するチームにはアソシエーションから〇〇〇万円のフィードバックがなされるといふ事だ。つまりチームは毎年、最低〇〇〇万円のスポンサー収入が得られれば、日本のトップカテゴリーのフォーミュラレースを続ける事が可能な訳だ。

その時、ファンファーレの音と共に司会者が、やや興奮気味の声をはりあげながらここでF-Nのプロトタイプをお披露目する旨を告げた。

思わず小走りでステージにかけよったが、すでにそこは人垣の向こうで何も見えない。

それでも無理矢理もぐりこんで行くと、星野が顔を紅潮させながら「すごいよ、ひと回り大きくてカッコいいよ、俺も引退止めてもう1年やろうかな。」と話しかけてきた。

開発を担当した童夢の説明によると、F3000ではかなり無理を強いられていたフットスペース回りのレギュレーションを改善する事によって大巾に安全性が向上しているとの事、また多少重量増とはなっているが耐久性ははるかに向上し、モノコックは通常の使用では3年はもつとの事。性能面では、寸法、重量面でハンディが増えた分、空力面でのレギュレーションを緩和し、また、レース中のタイヤ交換を義務づける事によってソフト系が使えるようになり、結果的にラップタイムは速くなる方向との事であった。

マシンは丁度、F3000とF-1の中間的なサイズのように見えて迫力満点で大変魅力的だ。

また、その横に並べられた昔懐かしいGCカーを彷彿とさせるスポーツカーは、これも同じシャーシで製作されており、今後、鈴鹿サーキットがスタートさせるスポーツカーの耐久8時間レースに参加できるようになっており、1台のシャーシでのポティを交換する事により両方のカテゴリーに参加も可能という事だ。

その時、司会者に促され、無限の本田社長が壇上に上がった。

仲間内の気楽さか、さっそく「さあ私を中心にまあく集まってください。エンジンの話をするから円陣を作ってね、なんちゃって」と相変わらず聞くのも恥しい駄じゃれを連発している。ところでエンジンは基本的にはF3000のままだがリミッターは10000回転となった。パワーアップはしたいが、直接コストアップにつながりF-Nの主旨からも不適當なのでこれが限界らしい。

それでも、オーバーホール回数の制限等により大巾なコストダウンを実現している。

会場ではひとしぎりのセレモニーが終わり歓談の時間となっていたが、誰一人帰るものはいない。

そこここで集団が出来上がり、熱心に話し込んでいる。

俺はさっそく服部に声をかけた。もうすっかりこのアソシエーションに加入するつもりになっているので、とりあえずドライバーの確保が先決だ。

どのコンストラクターのシャーシにするかも重要だ。

タイヤメーカーは、現在の3社が引き続き参加を表明しているので問題はない。

メンテナンスにもコストダウンの配慮がなされており、通常のカレーメンテナンスは2名で充分となっているようだ。

それでも、レース時だけは最低でも4名は必要となるので、それだけにこのメカニックの人選は重要だ。

来年の準備を何もしていなかった俺は、発表会の翌日から関係者の間をあわただしく飛び回った。

その後のマスコミの報道やテレビ番組での盛り上げによって、あれ程モータースポーツに無関心だった広告代理店も徐々に興味を示すようになっていた。

相次ぐ新チームの発表にあおられるようにいくつかのスポンサーからも打診があった。

結局、俺のチームは1995年12月にレース参戦を発表、1996年3月F-N第1戦 鈴鹿からデビューの運びとなったのだ。

そして現在、この真夏の鈴鹿には41台のF-Nマシンが集結し、26台がF-Nグランプリに、その他の選手はF-Nマイナーレースに出場しグランプリ参加へのチャンスをうかがってる。

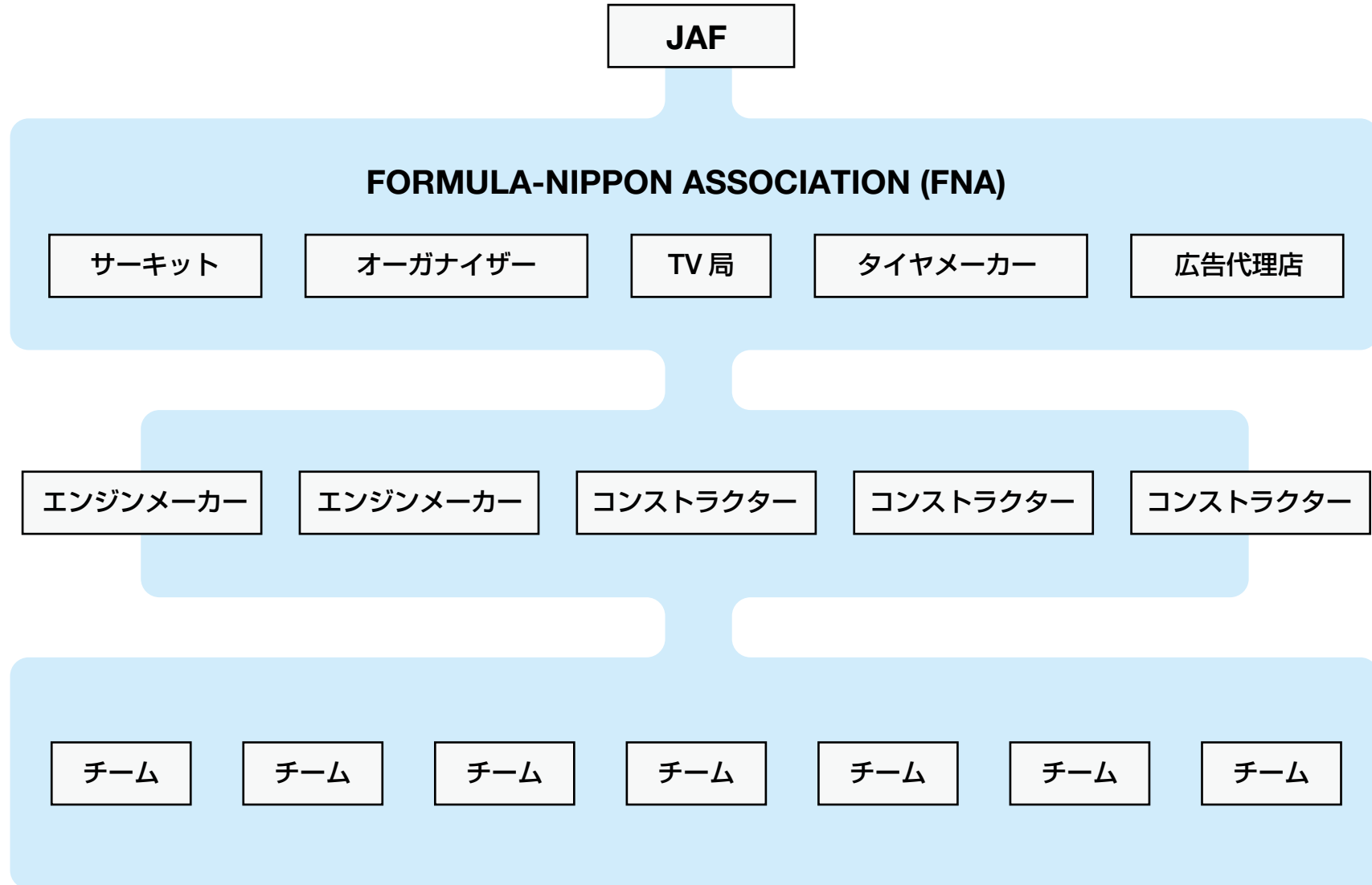
今やサーキットは若者にとってはカーニバルの広場であり、レースは各種イベントにサポートされたお祭りのシンボルにしか過ぎないかも知れない。

それでもこの人の波の中、大きな歓声を浴びながら疾走するマシンを見ているのは大変心地良いものだ。

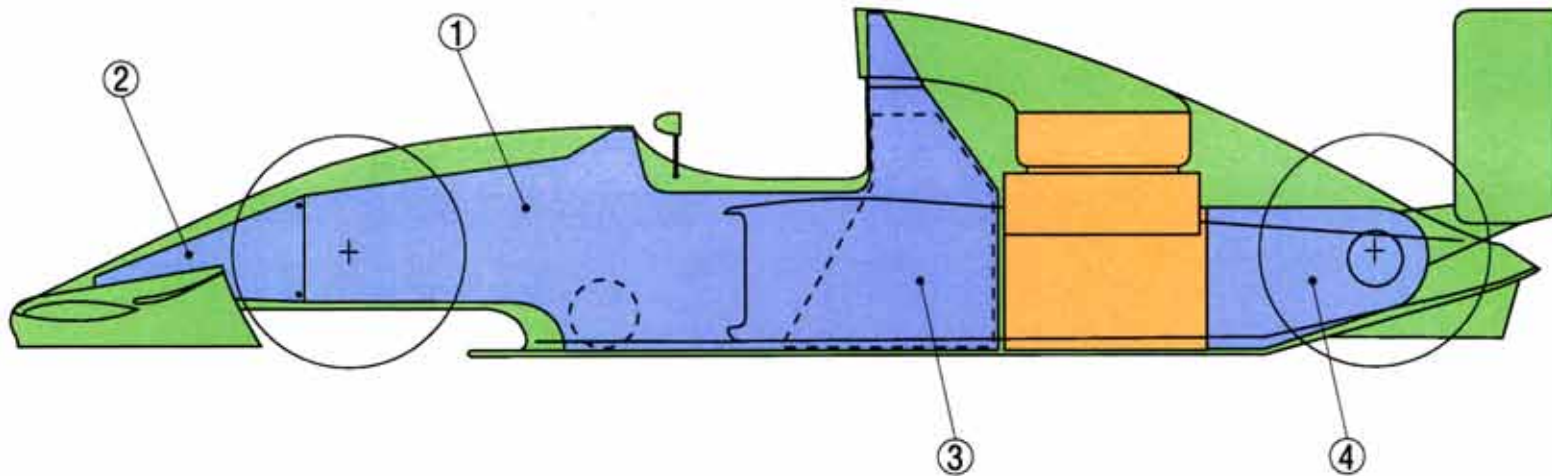
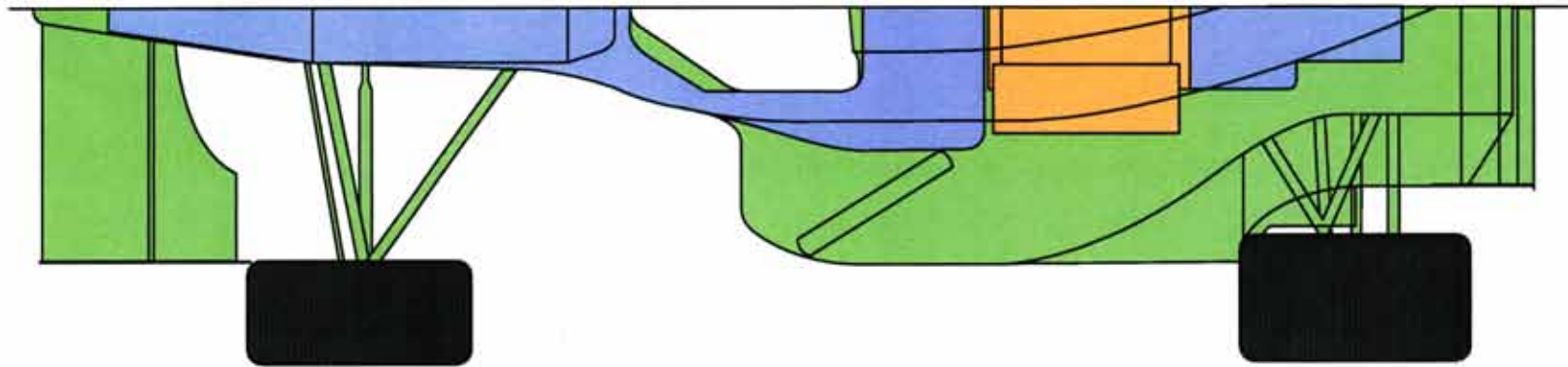
もうじきチェッカー、次のレースが待ち遠しいぜ。





注)何しろ、バブル絶頂期の残像の色濃い時代の話ですから、予算やレース状況などに現状に即さない部分も多く、一部、数字を伏せてあります

このようなイメージのアソシエーションです



F-NマシンはFNAの協力体制により作られます



-  アソシエーションが供給する部品
-  エンジンメーカーが供給する部品
-  コンストラクターが開発・販売する部品
-  タイヤメーカーが供給する部品

少しF-1に近づきます

主要車体寸法及び仕様の比較

	<i>F3000 (~ '95)</i>	<i>F-N</i>	<i>F-1 ('95 ~)</i>
ホイールベース	2740 ~ 2850	2800 前後	2850 ~ 2950
全幅 (MAX.)	2000	2000	2000
ボデー全高 (MAX.)	900	1000	1000
フロントウイング幅 (MAX.)	1500	1400	1400
サイドポッド部幅 (MAX.)	1300	1500	1400
リアウイング幅 (MAX.)	900	1000	1000
フロントオーバーハング幅 (MAX.)	1200	1000	900
リアオーバーハング幅 (MAX.)	600	500	500
タイヤサイズ (MAX.)	巾16"×径24.5"	巾15"×径26"	巾15"×径26"
フロア面形状	フラットボトム	ステップ(25mm)フロア	ステップ(50mm)フロア
フューエルタンク容量	約130ℓ	140ℓ	200ℓ以上
重量 (MIN.)	550kg (車体のみ)	620kg (ドライバー込)	575kg (ドライバー込)

解説) ホイールベースは現行F3000と同じ位のものとなるが、ボデーの高さ、幅やオーバーハングはF-1と同じかそれ以上の大きさに設定してある。これによりコンストラクターの独自のアイデアを発揮しやすくしている。F-1より広いサイドポッド規定を利用して新たな空力デバイスを考案するもよし、逆にF-1より小さい冷却容量を生かした巾の狭いサイドポッドも可能である。

フロア面形状はF-1('95~)タイプのステップフロア規定を採用するが、段差をF-1の半分とし、またリアウイングはF-1と同サイズとし、結果的に現行F3000以上のダウンフォースを得、かつその変化も滑らかで、ドライビングやセッティングが容易となるように工夫されている。

アソシエーションから供給する部品と特徴

① モノコック

フルカーボンファイバー / アルミハニカム製のモノコックは現行のF-1やF3000よりもスキン厚を増す事で強度・剛性に優れたものとする。又、耐久性にも重点を置いた接着・組立方式を取り、十分に3シーズン以上を通して使用できる性能を有する。

外形形状は、各コンストラクターが独自のボデーを架装し易い様に配慮されており、サスペンションピックアップもジオメトリの設定に自由度が与えられた構造となっている。

② ノーズコーン

クラッシュ時の衝撃吸収を受け持つインナーノーズコーンは、コンストラクターのボデーコンセプトの巾を広げる為に、2種類が用意される。どちらも現行F-1レベルの衝撃吸収性能を有し、ウイング固定用ボスを設けるなど各コンストラクターが追加処理しやすくなっている。

③ フューエルセル

容量140リットルのラバー製フューエルセルには、コレクタシステムも付属している。

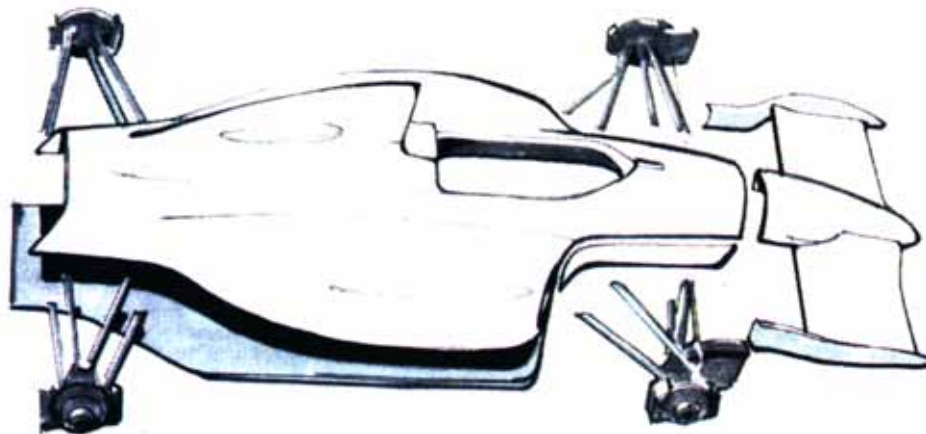
④ ギアボックス

ヒューラント製TPTインターナルを使用した前進6速、後退1速、シーケンシャルシフト式縦置ギアボックス。ギアレシオは、1シーズン使用可能。マグネシウムキャスト製インテグレートオイルタンク式ケーシングは、モノコック同様サスペンションジオメトリ設定に自由度が与えられる。

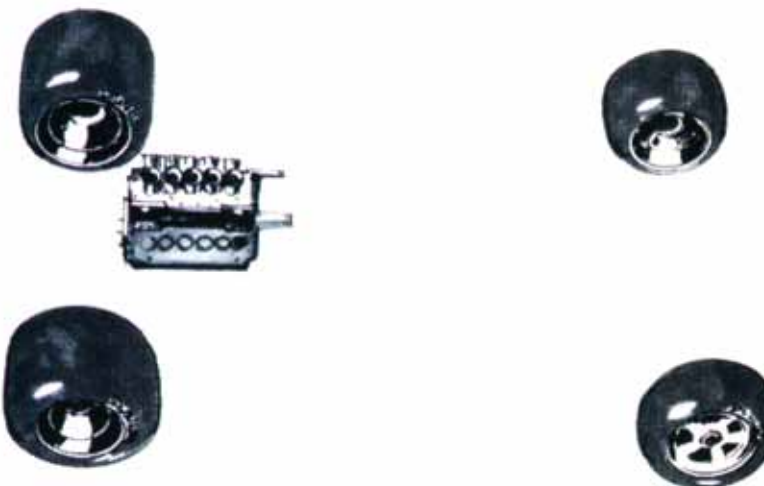
アソシエーションが供給する部品



各コンストラクターが開発・供給する部品



エンジン・タイヤメーカーが供給する部品

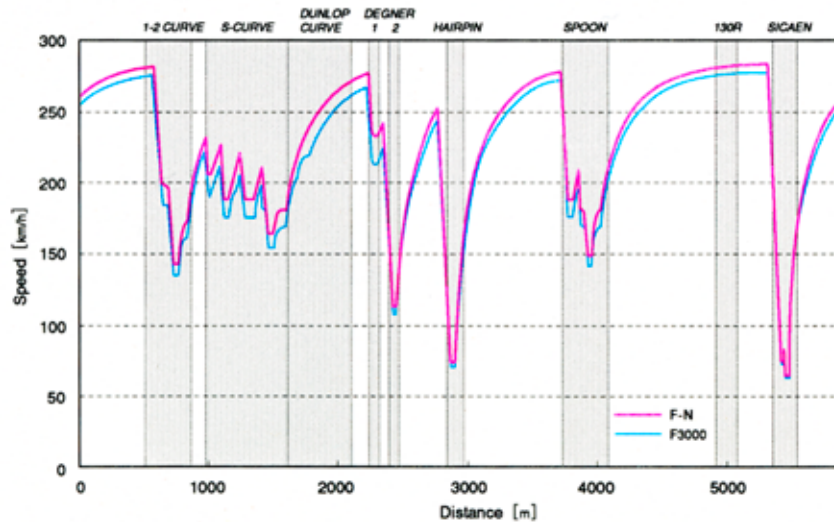


F3000マシンと性能を比較してみましょう

SPEC

	F-N	F3000
WEIGHT	650kg	650kg
CD	0.9	0.9
CL	2.4 ~ 2.7	2.2 ~ 2.6
μ	1.55	1.45
POWER	500ps	470ps

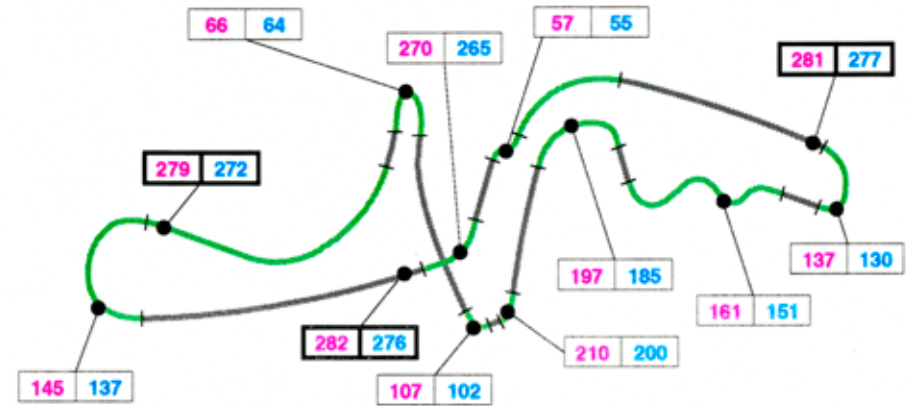
SPEED



LAP TIME

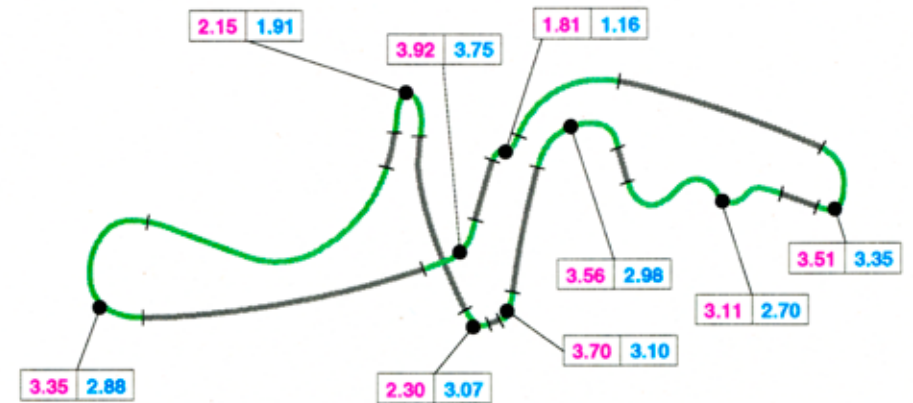
F-N	F3000
1'41"前後	1'45"前後

CORNERING SPEED



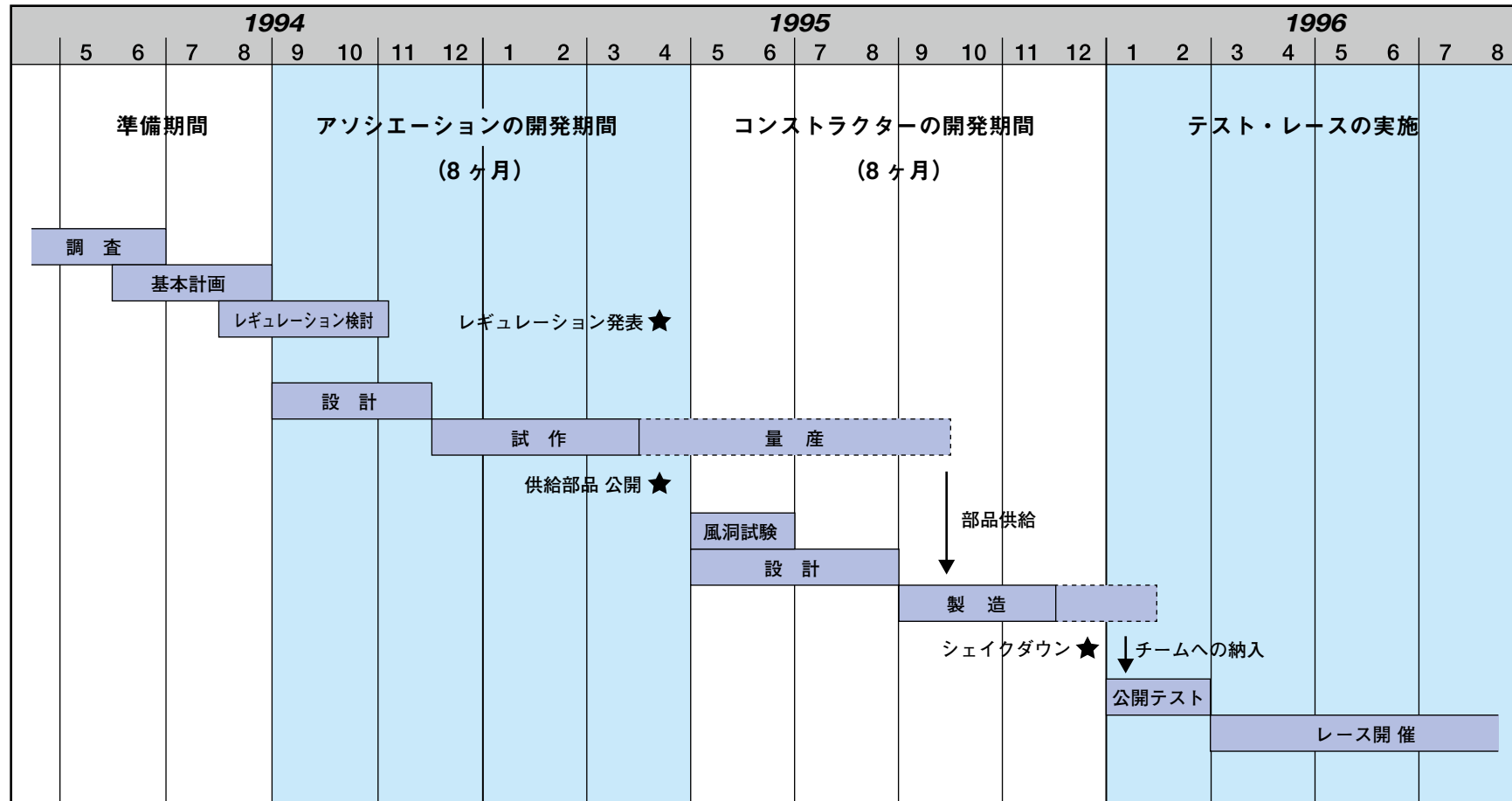
F-N F3000 区間最高速度
F-N F3000 コーナリング最低速度 (km/h)

LATERAL-G



F-N F3000 コーナリング最大G

スケジュール (案)



POST F3000を考える会に御参加ください

現在のメンバーは、無限の本田 博俊と童夢の林 みのるの2名だけです。

2人共、どちらかと言うと技術畑であり、サーキット、オーガナイザー側から見れば大変一方的な意見と見られるかも知れませんが、私達の共通認識として、今の形でのF3000レースが今後も継続してゆくというイメージは持っていません。

時の流れに身をまかせるつもりもありません。

とにかく時間がありません。

世間のさめた眼の視界からさえ消え去った時、もういくら私達があがいても取り返しがつかないでしょう。

一刻も早く、私達の結束と、明確なビジョンと日本のトップカテゴリーを守る強固な意志を世間にアピールしなければなりません。

どうか当会に御入会いただき、共に検討を重ね、出来る限り早期のFNA設立に向けて御協力いただきたいと願っております。

よろしく御検討をお願い致します。

株式会社 無限 本田 博敏	株式会社 童夢 林 みのる		

1994年3月31日現在