

予算枠撤廃!?
“レーシングHONDA”は帰ってきたのか?

ボルト1本からの、レース魂。

FR基準の共通モノコックをミッドシップに転用し、市販ベースとのイメージ協調を求めて独自のハイブリッドシステム搭載を断行するなど、これまで3年間のホンダは自ら苦難の道を選択してきた。しかし17年規定により生まれ変わったNSX-GTは、より本質を求めた「レーシングカー」としての道を歩み始めた。

Text: SUPER GT file

Photo: 奥隅圭之 (Keishi Okuzumi) / 上尾雅英 (Masahide Kamio) / 石橋道尚 (Michinao Ishibashi) / McLaren



セオリーに反する道

車名から、コンセプトが取れ、正真正銘ホンダのロードカーベースのモデルとして、久しぶりにGT500を戦うことになったNSX・GT。だが、その船出は近年のホンダ・レーシングを象徴するような、艱難辛苦（かんなんしんく）に満ち溢れた内容だった。

開幕戦・岡山で7年ぶりのポールポジションを獲得となった8号車ARTAN SXだったが、その内実は予選Q2セッションで陣営の16号車がトラブルで止まったことにより、ライバルたちのラストアタックの機会を、赤旗終了で根こぞぎ奪ったから……との側面も。

事実、セクター1を最速タイムで通過したレクサスLC500は、土曜走り始めから誰もがデビュー戦ポールポジションを疑わない速さを見せていた。

そして決勝の日曜。ウォームアップ走行を経て、パレードラップ、そして決勝スタート直後から、全5台のNSX・GTが次々とトラブルでストップするという悪夢のような光景が、岡山国際サーキットに詰めかけた満員の観客の眼前で繰り返された。そのあまりの惨状に、熱心なホンダファンからさえも「まともに走っているのはマーシャルカー（のNSX）だけ」という、悲痛な叫びまでが聞こえてきた。

思えば、DTMドイツ・ツーリングカー選手権との共通規定を採択した2014年シーズンから、ホンダの苦難の道のはじめは始まっていた。語り尽くされたテーマではあるものの、FRを基本として採択・設計された共通モノコックを、ベトナムモデルとのイメージオーバーラップを

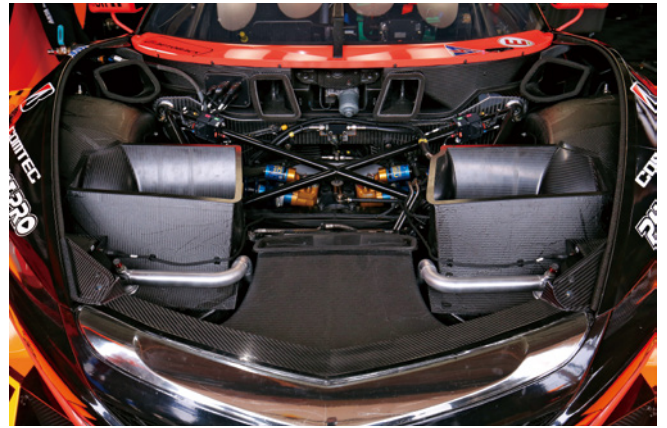
Just move on.

これぞ醍醐味!? 劇場型シーズン最終章

復権のGT-R、光明のNSX



補機類をフロントに回して重量配分を改善することもできず、冷却に要するエアフローとリヤヘビーの弱点を抱え込む状況が続く。



NSX-GT勢のターニングポイントとなった第3戦のオートポリス。山本尚貴の100号車が1分33秒740の驚異的タイムを記録。

理由にミッドシップ化するという独自の道を選択。

そこにハイブリッドという独自機構を組み込むことで、システムを構成するモーターやバッテリーという、言ってみれば「さらなる重し」を自ら背負い込むことにもなり、モータースポーツの常識に照らしても、レースカーとしてはセオリーに反する道へと突き進んだ。

その判断にはある種、ホンダがこれまでの歴史で築き上げてきたレースに対する自信とノウハウが、今回ばかりは「負の遺産」として、鉄の掟に対する当然の判断を誤らせる結果につながった、という可能性はなかっただろうか。

それは、2013年以来ワークス体制で参戦を続けながら、車体開発をインハウスで行なわず、イタリアのJASモータースポーツとのジョイントという体制に頼り、未だドライバースタイルを獲得できていないWTC世界ツーリングカー選手権での現状や、3年間の挑戦を経て最終的にマクラーレンへの供給・共同体制が崩壊したF1での状況を鑑みても、ホンダファンのみならず、日本のモータースポーツファンとして「なぜなんだ……」という忤怩たる思いは禁じえない。

しかし、事態は第3戦オートポリスで一筋の光明を見せる。トラブル車両の発生や天候などの外乱なく、直球勝負となった予選で100号車がコンマ6秒という大差でポールポジションを獲得して見せたのだ。

これにはもちろん、その直前となる5月11日付でGTAから発表された参加条件により、NSX・GTの最低重量が1

049kgから1034kgへと軽減されたことが影響しているのは間違いない。14年の現行規定発足当時から課せられてきた、いわゆる「ミッドシップハンデ」の軽減措置で、これまで積んでいた29kgの重しから14kgへの軽量化が、NSX・GTに息を吹き替えすきっかけを与えた……と誰もがそうした印象を受けた。

ならでのエンジン開発

ただ実際には、今季から新体制となったホンダ・レーシングの開発体制がようやく機能し始めた、という側面も見逃すことができない。開幕前に締め切られた17年の空力ホモロゲーションに加え、第2戦富士を前に刷新された数々のサスペンション新規パーツやそれに伴うセットアップの効果が現れ始めた。その立役者となったのは、今季からスーパードライバーに加えて、スーパードライバーのプロジェクタも率いることになった、ホンダの佐伯昌浩ラージ・プロジェクト・リーダー(LPL)の存在だ。

「私が急遽着任した昨年末の12月には、すでに新車作りは始まっていたんですが、自分が気になるところは別案で大量に部品を作りました。ホモロゲ部分以外です」

車体のほぼすべての主要パーツが登録部品で構成され、開発領域がなじがらぬの現行GT500だが「規定の範囲内でも、やれることはまだある」との号令のもと、車体の重量配分改善につながる細部が見直され、ブラケットやセンサー類は徹底して低く、応力の掛からない部位のボルトは徹底して細く、短く、ネジ頭が飛び出すなどの「無駄な重り」を嫌い適切なサイズに。アーム類なども設計

部門と「ここにリブはいらない」などのやりとりを交わしつつ、取り払えるものはすべて取り払うという、ある意味で「レーシングカー作り」の基本に立ち返った作業が行なわれた。

「冷やし物がラジエーター以外全部後ろにある。これはFRベースの規定だから、トランスミッションの上にエアコンのコンデンサーが載っていて動かせなかったり、ある意味で仕方のない部分。12ボルトの鉛バッテリーすらモノコック後部と決まっている。レースカーとしては車体の内部に空気を通すのは嫌なんですけど、せざるをえない。それでもできることはあるから、直せる部分は「全部、作り直せ」ということです」

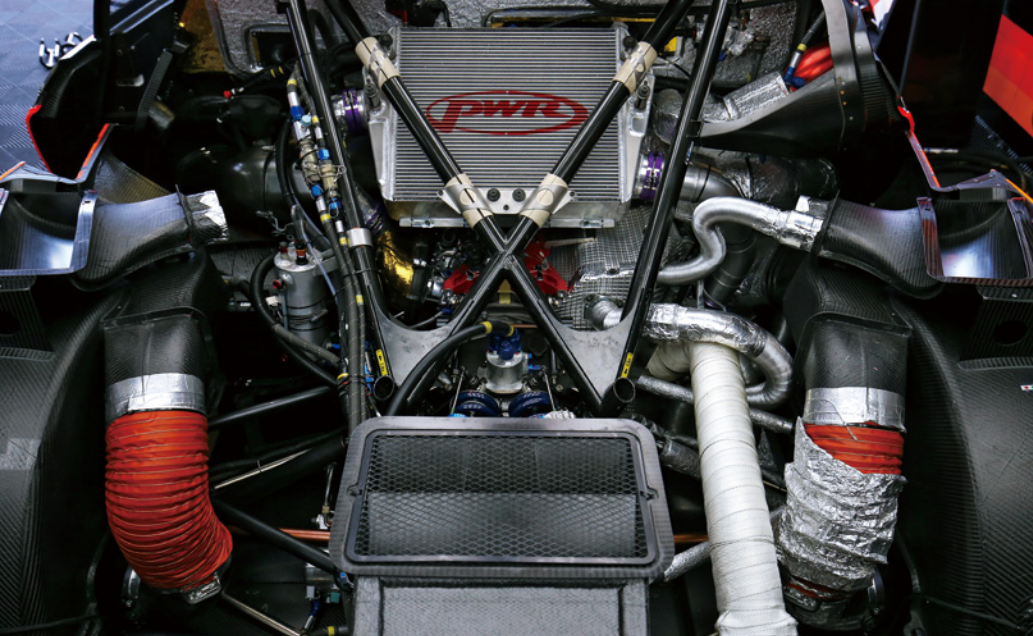
そのプロジェクトリーダーの号令に対し、車体開発を担当する往西友宏エンジニアも「忙しくなりはしたが、本当にありがたかった」と言う。

「当たりもハズレも含めて、良かれと思うものをドンと二気に作って、3月のホモロゲ前は作るのも忙しいし、搭載して評価するのも忙しかった。でも、やりたいたいと言えば「アイデアがあるならすぐに形にして評価しろよ」と言ってもらえるので」

そのミッドシップマシンゆえの弱点はエンジン開発でも直面することになるが、もともとホンダF1参戦第2期の当時からエンジン開発一筋で歩んできた佐伯氏は、ここでも直噴4気筒ターボのNRE開発で、ここ数年のトレンドとなっていた「可能な限り空気を押しこむ」というポイントだけではない、新たな開発の方向性を見出していた。

「フォーミュラでも言っていました、こ

取り払えるものは すべて取り払うという ある意味で レーシングカー作り の基本に立ち返った 作業が行なわれた



無駄な重量の排除、センサー類やハーネスの取り回しにまで及ぶ徹底した低重心化。常道である“チリツモ”の追求がなされた。

こがゴールと想ってもそこから先がすぐある。(初期開発の)10年の段階からそう。イメージがわからない。いけてもここ、というのからさらに先がある。『これは大変なことになったな』と(笑)。今はタービンもインタークーラーもサイズが決まっている。だから減多やたらに空気を押し込んでも、今度は密度が上がって吸気温が高まりますから、ノッキングの問題なども出てくる。今の状態でも完全燃焼に近づいていくし、冷却損失とか、その辺でまだまだ(性能は)取れる。短時間でよく混ぜて完全に燃やされる。そこに集中しているんです」

17年シーズンに入り、3メーカーともに聞かなくなったのが「排気熱によるトラブル」、いわゆる熱害の問題。これは完全燃焼に近づき、燃焼効率が高まってきていることで、それにつれ排気温度が下がってきていることを意味しているのでは?と佐伯氏は言う。

また、吸気を冷やすためのインタークーラーがフロントで冷やせるFR勢と異なり、リアのエンジンベイ内に配置せざるをえないNSX・GTの場合、吸気の充填だけを追いかければ、必然的に冷却性能を上げる対策を迫られることにもつながり、規定で決められたサイズしか使えない現実を考えれば得策とは言えない。そこで過給圧を高めずとも出力を上げる方法として、燃焼効率はもちろんエンジン全体での損失を削減するという、ある意味で愚直なコンセプトを推し進めた。「同じ馬力を出すのに、A社の過給圧は3barだったとします。B社は2.5barだったとします。そういうことが可能なんです。入っている空気量は一緒で、

過給圧というのはコンプレッサーから出たところの圧ですから。その他に、インタークーラーの圧損であったり、スロットル周り、ポート周りの圧力損失。カムの開角による損失。その辺を突き詰める、圧損を減らせば冷却端の温度も下げられるし、インタークーラー前の温度も下がる。すると、そんなにインタークーラーの冷却ばかりを考えなくても良くなる。それで同じパワーが出せるので」

まさにミッドシップの弱点を逆手に取った、ならではの発想だが、そうしたアイデアはドライバビリティの面にも及び、エンジン側の制御で車体挙動の悪癖を解消する方法にもトライ。そうして走り始めた17年型NSX・GTは、昨年モデルとは異なり「チーム間でのセッティング差が収束してきた」と、往西エンジニアは言う。

「我々からチームに対して、クルマとして美味しくないところは狙わないようにアドバイスする、というスタンスです。なのでチーム間のセットの差異は去年より狭い幅になっています。結局はリザルトが出た時の全体のポジションで焦り具合が変わりますよね。ホンダで一番速いけど、それが全体で10番手、となるとみんな「これが正解じゃないんじゃないか?」と思っただけの試そうとする。でもホンダ最速のクルマがポールポジションとなると、最終的にそのセットに収斂されていきますよね」

トップチームの攻防戦

そのターニングポイントとなった第3戦オートポリスの予選Q2で、山本尚貴のドライブによりポールポジションを獲得

得した100号車は、同じNSX・GT内の2番手となった4番グリッドの16号車を1秒以上も引き離す圧巻のタイムを記録。そのマシンを手がけたのは、昨年まで道上龍率いるドラゴ・モデューロの15号車を担当していた伊与木仁エンジンだ。

「今年は外から見てもわかるのは、跳ねてないでしょう?でも序盤は、そのはずでやってたのにまだ跳ねが現実には出ていた。それが解消できたのがあのオートポリスだね」

もともと、車高やサスペンションジオメトリのスイートスポットをわずかにでも外せば、途端に乗りづらそうな挙動を見せる……と、ライバル陣営のドライバーたちからも評されていた昨季のNSXにあつて、唯一「スムーズに走っている」とされたのが15号車。ルーキーとして衝撃的デビューを飾った19歳の牧野任祐も、この15号車をドライブしてのりザルトだった。

その伊与木エンジニアをして、今季のマシンは「昨年とは全然違うクルマ」になつているのだという。

「もちろん去年の反省は活かしている。でもセッティングはまるで別モノ。具体的には、中のインナースリーブとかバンブラバーに極力頼らないで走らせよう、ということ。去年までのクルマはそれをバンバンに使っていた。ものすごく大雑把に言えば、今年のクルマはそういう方向です。もちろん100号車のデータは全チームにオープンにしています」

さらに山本が脱水症状に陥りながらも、毎ステイント鬼気迫るパフォーマンスでオーバーテイクショーを披露した第6戦

「もてぎの予選でレクサスと戦える状態にしたい そのためにはいくら使ってもいいから、と」

の鈴鹿1000kmでは、その方向性から再度セットを変更。事前の合同テストではこの鈴鹿のみパワーステアリングのトリアルで十分な距離が走り込めていなかったことも鑑みて「ドライバーからのリクエストもあり」大きくセットチェンジ。「足は動くか動かないかで言えば、動かない方向」となり、最終ステイントの本はまさに、その恩恵を存分に活用し、とくにリヤタイヤが垂れていく中でも最後の最後まで小回りの効くマシンを振り回し、レクサスの昨年度王者を撃墜することに成功した。

同じくその鈴鹿1000kmで、序盤から実質的にレースを支配していたのはホンダ陣営の17号車、リアル・レーシング。そのマシンを担当するのはスーパーフォーミュラのチャンピオンエンジニアであり、今年からトラックエンジニアに昇格した田坂泰啓エンジニアだ。

その田坂エンジニアが鉄則とする理想は「このクルマならどんな状況変化でも操縦性が変わらない」というマシンであり、その方向をNSX・GTの中に見出したのが、やはりオートポリスだったという。

「テストの中では外輪をいかに引っかけるか。それを求めた。とくにリヤがあるのは小暮（卓史）が求めるところ。でもギユッと食うと、抜けて滑ったときにロスが大きく、スライドからのリカバリーも時間がかかる。だから限界を少し下げても、その手前でマイルドに滑り出し始める方向性にしたんです」

もともとはホンダ推奨セットをベースにスタートし、タイヤの発熱を求めたピク追求型のセッティングを施して行っ

たが、そのマシンで挑んだオートポリスの予選では、小暮が大クラッシュ。「帰ってきた小暮に聞いたら『すごく曲がったので、そのままアクセル踏んでたらリヤがムズッて。3回か4回ぐらいカウンタ―当てたんだけど、最後は……』って（笑）。アクセル抜かないですよ」と、笑顔で振り返る田坂氏。なぜなら、そこまで踏める感触をドライバーに伝えるクルマになっていた証拠だからだ。その攻めた結果のスピンをもとに、バランスを修正。小暮にとっても、塚越広大にとっても、レースディスタンスで扱いや

すいマシンに仕上げた。『バランス的な話をする、小暮は『もつとりヤが欲しい』とは言います。小暮は前荷重で気合で走りたいタイプなんで。広大はそのへんはナリで、少し手前で落ち着かせて走るから『このクルマは突っ込むとオーバー。手前だとアンダー』って。コメントがふたりに違うけど、起きてる現象としては一緒なんです。それをこちらがイメージできてればいいだけの話で』

勢のなかにあつて、今季3度のポールポジション。そして先頭争いをするNSX・GTのなかにあつて、今季3度のポールポジション。そして第5戦富士では待望の17年モデル初優勝を記録したのが、100号車、17号車と同じブリヂストンを履く8号車だ。

冒頭でも触れた開幕戦でのポールはさ

ておき、第4戦SUGOでは2012年

以来のGT500ポールとなる小林崇志

以下、100号車、17号車と3台が上位

グリッドを独占。決勝では雨とセーフ

イカー絡みの荒れた展開のなか、後半

ステイントを任せられた小林がファステ

ストを獲得してもいる。

その小林は、一昨年にドライブした経

験のあるコンセプトGT時代の14年規定

モデルより「エンジンも車体も、一段と

マイルドで扱いやすくなっている」と、

この現行モデルを評する。

「一番はエンジンが扱いやすくなってる

な、というのを感じました。一昨年はタ

ーボラグが大きくて、（過給が）掛かる

といきなり蹴り出してしまうし、その下

だとツイてくるのにもすごく待たない

といけなかった。で、過給で裏切られる

とそのリカバリーにもすごく時間がかかる

それに比べると今はNAに近い感覚で乗

れるので、それだけでもセッティングが

変わってきます」

そしてこの8号車独特の個性として、

小林は「高速コーナーに強く、一発のタ

イムを出すのに秀でている」と分析する。

「逆に低速コーナーは苦手で、そこが両

立できればもつといクルマになる。元

から一発はあるし、そこは据え置き。あ

とはロングを伸ばせばレースは戦える」

との言葉どおり、SUGOからの流れを

引き継いだ第5戦富士で待望の勝利をマ



マクラーレンからトロロツソへ。 「ホンダF1、3年の複雑」 本当に見たかったものは……

F1第14戦シンガポールGPの週末、マクラーレンとホンダの今季限りの提携解消が正式に発表された。1980-90年代に圧倒的な強さを誇ったマクラーレン・ホンダ。その復活をめざし、2015年に始まった両者の関係だったが、優勝どころか表彰台にも上がれず、幕を閉じることになりそうだ。

マクラーレン・ホンダの復活に世界中のF1ファンが熱狂したが、それ以上に、当事者の彼らがお互いに対し“幻想”を抱いていたことが、今となってはよく見える。準備不足や開発の遅れも、「マクラーレンなら」「ホンダなら」すぐに乗り越えて30年前のように頂点に立てるはず。そんな風に誤解し合い、相手に頼り過ぎていたのではなかったか。

特にマクラーレン側の落胆と怒りは大きかった。「離別」会見でホンダが自ら認めていたように、「この3年間の低迷の責任の大部分はホンダ製パワーユニットが期待したパフォーマンスを発揮できなかった」ことにある。

それでも初年度、2年目まではマクラーレンも我慢していた。ホンダへの信頼はまだ完全に失ってしまわなかったし、何よりこの年まではトークン制という厳しい開発制限がかけられ、改良版の実戦投入が自由にできなかった。それでもホンダは戦闘力を着実に向上させ、パッケージとしての総合性能ではメルセデス、フェラーリ、レッドブルに次ぐレベルにあることは間違いなかった。

だからなおのこと、3年目の躓きをマクラーレンは許せなかった。すでに2月の開幕前テストでホンダの新型パワーユニットは前年並みのパワーもなければ、まともに走る信頼性もないことが露呈され、マクラーレンは開幕序盤の時点で他メーカーへの乗り換えを決断していた。

「大きくエンジンコンセプトを変えた。そのこと自体は間違いではなかったんですが、信頼性が全くなかった。問題頻出、性能以前のレベルでした」と、長谷川祐介総責任者は言う。

それでもとにかくパワーを出さなければと、開発の手を緩めずに次々に新しいアイデアを投入する。しかし十分な信頼性確認をしている時間はない。当然、現場で壊れる。その悪循環が繰り返され、ようやく性能・信頼性のメドが経った時には、選手権で最下位ザウバーのすぐ上の位置がほぼ確定していた。

それにしても3年経ってもメルセデスやフェラーリはおろか、ルノーにも追い付けないのはなぜなのか。予算の掛け方、エンジニアの能力、開発速度、内製率、その

大部分でホンダが劣っているのはなぜか。

今季の新コンセプトが最初からうまく行っていたとしても、はたしてメルセデスに追い付けていたかどうか。そこに今のホンダの最大の問題がある。「最強のパワーユニット」を、

ホンダ独自のアイデアで生み出すという気概を、果たして彼らはどこまで持っているか。

今も忘れられないのは、2014年に視察に来た当時の開発責任者が言っていた、「人間の考えることは、どれも似たようなものですから」というひと言だ。「だからすぐに追い付ける」と思っていたのも間違いなら、ホンダならではのアイデアで勝負する気迫にも欠けていたと言わざるを得ない。

多くのファンが見たかったマクラーレン・ホンダ、とくにホンダに期待したかったのは、まさにその部分だったのではないだろうか。

Text: 柴田久仁夫 (Kunio Shibata)

も記憶に新しい野尻智紀は、小林同様にレースペースの改善が今後のテーマだという。

「一発があることと反比例で、とくに路面が悪い、μが低い、というようなときにフロントが他のクルマより来ない、つてのは充分考えられると思います。多分、僕がそういうクルマにしちゃってるんです。人より高い速度で飛び込んでいかないとタイムが出なかつたりするんで、そうするとクルマが動いてしまわないようにと、どんどんそういう方向になってきてる。今後はもう少し後ろがあった方が良く、もっとアンダーになった方がいいのかなと。自分としても問題はなくて、レース

ペースもその方が稼げるでしょうし。いつもライバル勢、ライバルメーカーにレースペースで負けてしまっているのはそのあたり。後半リヤが足りなくなってくるのと、リヤにエンジンがあるし、そういうところ

ろだと思おうので……」

第6戦鈴鹿1000kmの8号車は燃料リストラクターの影響を大きく受けた形となったが、序盤から実質的にレースを支配したのは17号車で、最速は1000号車。ウイナーの64号車との3台によるNSX・GT表彰台独占が現実になる可能性は大いにあった。

なんのために、走るのか

こうしてクルマ作りに携わり、勝負の最前線に立つチームのエンジニア、そしてドライバーのコメントは、昨年までの

14〜16年規定サイクルの時代となら変わらぬ。各々が自らの役割の中でベストを尽くそうと、最善の努力を続けている。しかし重要なポイントは、これがポールポジション争いであり優勝争いの渦中で放たれている……という事実だ。

残念ながら14〜16年規定でのホンダ・レーシングで実現できなかったのはまさにその部分であり、モータースポーツの鉄の掟に対する真摯な姿勢や空気が、その気概を感じ取ることが難しかった。だが、今はその気配がある。スーパーGTはどんなレースなのか。

そこで戦うための理由や意義を問う、と肩肘張って語らなくとも、その勝負を見守ってきたファンが一番、その本質を理解している。

「多分、期末に怒られちゃうんじゃないかな? というくらい、部品は作り出した(笑)。下手したら(最終戦でウエイトを)全部降ろした時に、もてぎで2秒落ちの可能性すらあった。マシンを見て、どうしても重心高が高そうな雰囲気があったので『レーシングカーとして何が大事なの?』というところから突き詰めた。ウエイトなしの状態でも、もてぎの予選でレクサスと戦える状態にしたい。そのためにはいくら使ってもいいから、と。徹底的にやれば勝負できるクルマにはなるはずですよ(佐伯LPL)」。その言葉には、我々が知る、ホンダ・イズムが帰ってきたような気がしてならない。

