
Alirex-RT

全日本 F3 選手権第 3 戦・第 4 戦

天候：晴れ 路面：ドライ・41℃ 気温：24℃

RACEREPORT

・今季第 3 戦・4 戦となる菅生レースはドライコンディションでのスタートとなりました。路面天候共に問題無く進行し、観客多数で選手の気合いが高まる中始まります。

・第 1 戦・2 戦を前回鈴鹿サーキットで経験した根本選手は、予選・決勝共に様々な車両のセットアップを繰り返し、エンジニアが膨大なデータを収集していた事もあり、改善点や変更点等を見つめ直し、若干詰め切れなかった部分を残しながら駆り出す事となりました。

ですが走り出しから好調で秒単位でのタイムアップを記録し、確実に 1 歩成長した姿が見受けられました。前戦の鈴鹿から努力を積み重ねた結果が出たのではないのでしょうか。

・予選に向けあまり試さなかった攻めのセットアップに変更しましたが、上手く歯車が合わずに苦戦を強いられます。途中のピットインで最大限のセットアップを変更したところ、根本選手の持つ自己ベストタイムを大きく上回り更新する結果が出ました。今戦の予選に関しては、とても大きなステップアップにつながったかと感じます。

・予選の時に懸念事項が出ていた問題が重要なポイント課題となり、色々な面から解決にトライするものの解消には至らなかったと根本選手は言います。

レース前半では前方選手にプレッシャーをかけ続けたものの、後半になるにつれてペースダウンし順位上げには至りませんでした。

・次戦、富士までに様々な問題・改善点をクリアし、表彰台に上がるようチーム全員で努力致しますので、皆様応援宜しくお願い致します。



RACEREPORT

<根本選手コメント>

【日本語】

開幕戦の鈴鹿戦は初めての F3 レースということで、ドライビング及びマシンセッティングの方向性を中々見出せずにいましたが、今回の菅生戦までの間にチームが膨大なデータの解析をこなして下さったこともあり、ある程度自分達が求めるセットアップの方向性を決めた上で週末を迎えることができました。

前回の鈴鹿のデータを元にセットアップを進めていくのですが、まだまだ細かなデータが足りず、合計 5 時間の練習走行では 4 周程度走りセット変更、再び 4 周走りセット変更といったデータ収集に努めました。エンジニアとの綿密なコミュニケーションにより徐々にタイムアップしていきましたが、限られた時間内に自分達の求めるレベルまでセットアップを煮詰めることはできませんでした。それでも走り出しからは秒単位でのタイムアップを実現しており、正しい方向で着実に前進出来て居たことはとてもポジティブな要素だったと思います。

予選に向けては今まであまり試せていなかった、攻めたセットアップ変更を実施。これが方向性は合っていたものの、変更量を超えてしまい思っていた車の動きにはならず苦戦を強いられました。全日本 F3 選手権は 30 分間の予選中に一度ピットインし、タイヤ交換をした上で再度アタックをするというルールになっており、この際に最大限セットアップを修正しました。これが功を奏し、アタックラップ 1 周目から自己ベストを大きく上回るセクタータイムを記録。あと少しでベストラップ更新というところで、他車のクラッシュにより赤旗中断、そのまま予選終了となりました。途中までのタイムですが、0.5 秒以上自己ベストよりも速いタイムを記録しており、レースに向けて非常に良いセッションとなりました。

レースでは、予選でも若干懸念事項として残った「コーナリング中のアンダーステアに対してどう適応していくか？」がポイントとなりました。セットアップ・ドライビングの両側面から解決しようと様々なトライをしたものの、抜本的な解決までには至りませんでした。予選セッションやレース中のベストタイムは他車と変わらず、むしろ状態の良いレース前半では前方の車両にプレッシャーを与えられるほどペース良く走行することができる程でした。ただ中盤～後半にかけてペースが落ちてしまい、勝負することができなかったのが現状です。とはいえ、ある程度原因は分かっていますので、次戦の富士に向けて今一度チームと共に解決できるよう頑張ります。

週末を通して、どんどんドライビング・セットアップを向上させていくことができている、またレース 2 では 7 番手という今年最上位を獲得することができてとても嬉しかったです。ポイントまであと 1 つ、ポディウムまであと 4 ポジションあるので、次戦の富士では表彰台争いに絡めるよう、チーム一丸となって頑張ります。

【English】

Team brought well thought-up setup for SUGO, but we still needs to work hard in every free practice.

We tested two types of rear suspension geometry and tried to fit on it... we did 4laps testing as much as we can during free practice to build up the car as fast as we can.

In QF1 we choose a little bit aggressive setup but it didn't work well so we decided not to use it for QF2 and also changed aero at the same time and that's worked well but as you know we didn't have enough time for second attack lap... for sure it will be around 1'14.3 so the car was fine.

Race1 we tried to make the car a little bit more to the oversteer but it wasn't enough, so for race2 we decided to use more aggressive setup.

Race2, in the beginning of the race, the car was flying. I could do what I want, but after that we lost confidence on rear tires step by step and also tractions.

However, we already know how to fix so it would be all fine I think.

Anyway our team did a great job to beat all B-MAX cars and got P7.
We know that we can be better so I'm looking forward for Fuji's race.

Thanks for all support.

<中村監督コメント>

昨年のデータから様々なシミュレーションを繰り返し替えて、菅生に入りました。

フリー走行から色々なテストをして予選に挑みました。ウォームアップが終わり、アタックラップでまさかのレッドフラッグでした。コンマ 6 秒程刻んできたので、良いポジションは獲得できると思っていたのでバットラックでした。

しかし、セカンドタイムは刻んであったので Rd.4 はポイント獲得に向け好条件でした。

Rd.3 は我慢のレース。また、Rd.4 はレースの中で課題が見つかり、とても前向きになれる結果でした。

次戦は富士になります。チーム一丸となりポイント獲得致しますので、応援宜しくお願い致します。

