

# 第3期 Honda F1 活動終了にあたり

Concluding Remarks for Honda's Third-Era Formula One Activities



鈴木 克彦\*

Katsuhiko SUZUKI

F1プロジェクトメンバーの皆さん、本当にお疲れ様でした。また応援していただいた社内外の皆さん、力足りず感動を十分味わっていただくことが出来ず終了となってしまいましたことをお詫び申し上げます。申し訳ありませんでした！

今回、私が F1 に携わる事となったのは、2007 年 8 月 31 日に掛かってきた池野研究所副社長からの電話がその始まりでした。「9 月 1 日から MS ブロック(モータースポーツ開発部門)の執行役員をやってくれ！」と池野さん。「9 月 1 日って明日ですけど・・・」と言いながら、これに似たことが以前にもあったなあと思い出しました。

あれは、まだ私が研究員のころだったと思うが、海外出張を明日に控えた前日の午後のこと。マネージャーから、「明日の海外出張は中止！明日から〇〇の特別対応メンバーをやってもらおう！」との電話。そのときは、「えっ？ええっ！！」ただ漠然と、「そんなこと出来るの？」と驚いたものだった。このへんが Honda らしいといえば Honda らしい。

2007年当時私は、量産エンジン開発室課の室長で、ちょっとシビアな量産立ち上がりに関係する大きな課題を抱えているところであり、2008 年の 3 月まではわがままを言って、量産エンジン開発室課の執行役員と MS ブロックの執行役員の二足のわらじを履かせてもらいました。結果論ですが MS ブロックに集中していた方が良かったかもしれません。今思うとそれほど MS ブロックはハードルが高いマネジメントと技術を要求されていたと思います。

MSブロックを担当するに当たり、最大の問題点はコミュニケーションだと気づきました。

- ・ Honda F1 Racing Team(HRF1)と、本田技術研究所四輪 R&D センター栃木(HGT)および Honda Racing Development(HRD)のコミュニケーション
- ・ 本田技研工業本社(HM)と HGT のコミュニケーション
- ・ HGT内のエンジン、車体、ギヤボックス、組立、オペレーション部門間のコミュニケーション

この様なコミュニケーションを円滑に行わなければ物事が決まっていけないし、決まってもコンセンサスが取れたものでなければ良い結果は期待できないのです。

そこで、まず HRF1 のチーム代表である Ross Brawn さ

んとは十分に話をし、日本と UK の開発責任者として、それぞれの部署の役割責任を明確にしてゆきました。結果として、2009 年車両に掛ける思いと技術の集結は予定通り進み、後を引き継いだ Brawn GP の活躍につながっていると考えています。

また、適用されることなく終わってしまった KERS も世界一の技術を作り上げられたと思います。超小型 60 kW モーター、超高速処理能力を有した PDU、ラミネート式 Li-ion2 次電池、これらの技術は、今後何らかの形で必ず開発者達の役に立つものと私は信じています。

次に HM とのコミュニケーションですが、HRD の阿部社長、本社の村松モータースポーツ部長とともに、レースシーズン中 3 回の HM、HRF1、HRD、HGT の会議を含め、課題認識の共有と、ハード面、ソフト面から何をやるべきかを事ある毎に議論してきました。

HGT 内の課題である、MS ブロック内でのコミュニケーションですが、エンジンにホモロゲーション制度による極端な開発規制がかかっている現在、技術の戦いは車両運動性能の総合的な向上に移ってきていると私は感じました。しかし HGT の優秀な車体部門の人材はその力を十二分に発揮するための主張をできていない状況でした。その状況を好転させられたきっかけは、やはり Ross Brawn さんのニュートラルな考えだったと思います。一例ですが 2009 年車両のリアディフューザーは HRF1 と HGT の開発コンペにより HGT 案が採用されました。その他に駐在者の増強もおこなわれ、次期車両のコンセプトミーティングにも積極的に参加してゆくようになりました。そこから育んだ知識は何物にも代え難く HGT の若い人たちの中にあることでしょう。

車体部門だけではなくエンジン部門も開発特別体制をとり、国際自動車連盟(FIA)からホモロゲーションの一部解除を許された 2009 年シーズン用エンジンとして、3 ヶ月という超短期間でピーク出力重視型からラップタイムシミュレーションに則った中高速トルク重視型に改良する開発を進めました。一号機エンジンはテストベンチで回り、ほぼ思い描いた性能をたたき出していました。私は、今回のエンジ

\* 四輪 R&D センター

ン開発に当たり全体最適な考え方(ラップタイムシミュレーション)を取り入れた発想からエンジンを設計できたことが、MSブロックのコミュニケーションの融合と設計者の進化につながっていると思います。また、エンジン屋としてのプライドと潜在能力にも改めて感心させられました。開発がスタートしてから一号機が回るまでに2ヶ月はかからなかったのではないのでしょうか。

ギヤボックスはシームレスシフトの機構開発以来、常にF1の最先端技術をリードしてきました。2010年採用予定だった軽量コンパクトなシャフト内蔵型新シフト機構iMAXは究極的なメカだと思います。あの様にありたい姿を極める発想を量産でも是非展開してください。

組立、資材、オペレーションは「縁の下の力持ち」として良くやってくれました。私の両手となってもらったと思っています。また「勝つために!」という合い言葉のもと、本音で話が出来たのではないかと思いますし、それぞれの役割を十分理解し、物流システムの円滑化を狙った専用システム開発プロジェクト等HRF1との協力体制も整って来つつありました。

こういった皆さんの努力で私は楽しい1年半を過ごす事が出来ました。本当にありがとう御座いました。最後に、今後状況が好転した後、ホンダはF1復帰を果たすことでしょう。

やはりF1はレースの中では最高峰であり、技術力、あらゆる領域のスピード、マネジメント力がすべて揃わなければ勝利することを許されない最高の道場ですから。