



悔いの残る前進

早稲田フォーミュラプロジェクト

Waseda Formula Project
<http://waseda-fp.tumblr.com/>



Presentation プレゼンテーション

マシン名: **WFP2014**

2014年度車輛(WFP2014)のコンセプトは「基本性能の向上」と「ドライバビリティの向上」としました。車輛の基本性能である「走る、曲がる、止まる」に関わる加速、旋回、制動性能の向上を図りつつ、走行中のドライバーにストレスを与えずスムーズに操作ができるようなドライバビリティをめざして車輛の設計・製作に取り組みました。

技術的には、昨年度に引き続き「4気筒600ccエンジン、13inchスリックタイヤ」というパッケージングを採用すると共に、チーム史上初となるフルエアロデバイスの装着によって基本性能の向上を図っています。2013年度車輛(WFP2013)では前後重量配分54:46とフロントが重く、制動力不足、トラクション不足などの悪影響が見られました。昨年の反省から、WFP2014では、ニュートラルステアの実現と加速力・制動力の向上を狙い、前後重量配分50:50を目標に、ホイールベースを1650mmから1680mmと延長しました。製作した車両を測定した結果、前後重量配分は49:51となりました。トレッドはオートクロス・エンデュランス審査でのスラロームの通過のしやすさを考慮し、前後共に1200mmとなっています。フルエアロデバイスの導入により必要ダウンフォースを獲得しつつも、スワンネックスターを用いてリヤウイングをローマウントにすることで、車両運動への悪影響を低減し、車両全体の運動性能の向上をめざしました。

Participation report 参戦レポート

チーム初の連続参戦となる今大会に向け、昨年のマシンから大幅な設計の変更を行い、事前のテストでは期待どおりの高いポテンシャルを感じさせるマシンに仕上がっていると、手応えを持って大会に乗り込みました。

大会当日の動的種目では、残念ながらスキッドパッド審査中に発生したクラッチ系のトラブルを修復することができず、出走時間切れ、オートクロス未出走となり、同時にエンデュランスの出場権を失い、あまりにもあっけない幕切れとなってしまいました。最終的には総合48位という悔しい結果に終わってしまいましたが、スキッドパッド審査では6番手タイのタイムを記録し、また、事前の富士合同試走会では初日トップタイム、総合2番手タイムを記録するなど、マシンの性能において大幅な向上を果たすことができたと考えています。

上位進出をめざすことで求めるレベルも上がり、設計、製作、静的書類作成、全ての面において厳しいこと、苦しいことが多かったですが、昨年は2カ年計画での参戦であり、今年は初めて1年間で企画、設計、製作、評価の一連の流れを全て行えたことで、チームとしても大きな成長ができた年だと感じています。まったく歯が立たなかった昨年から1年間でトップタイムを狙えるチームに成長できたことは自信を持って良いことだと考えています。

来年は、今年味わった悔しさをバネに、確実に走れるマシンを用意すると共に、静的審査についても今回学んだことを最大限に生かして、表彰台に乗れるようにチーム一丸となって努力していきます。

今回の総合結果・部門賞

●総合48位

Profile チーム紹介・今までの活動

昨年の第11回大会ではエンデュランス走を達成することができました。本格参戦3回目となる今大会は、昨年に引き続き、初の2年連続参戦となります。チーム史上初のフルエアロデバイスの投入などマシン設計を大幅に見直し、動的種目10位内、総合15位内を目標に活動してきました。

Team-member チームメンバー

佐々木 大亮 (CP)

小畑 正好 (FA)、石井 泉 (FA)、薄 功大、三橋 晃子、奥山 優、佐々木 大、菱沼 優花、日比野 毅、諸岡 裕文、今野 貴史、植田 拓利、春日 浩輝、上入 慶太、斉藤 哲史、末沢 麻里奈、東藤 愛、五十嵐 里紗、伊東 清太郎、井上 遼哉、鈴木 峻大、丸山 新世、鷲尾 拓哉

Sponsors スポンサーリスト

SUZUKI、アールエーシー、ウエストレーシングカーズ、ウエダ、エーモン工業、NTN、F.C.C.、エンパロ・ビジョン、オーテック・鈴鹿、加藤工作所、キノクニエンタープライズ、協永産業、協和工業、クラスフォーエンジニアリング、ジュニアモーターパーククイック羽生、スウェット.jp、住友電装、セントグラフィック、ソリッドワークスジャパン、ダウ化工、タマチ工業、日信工業、畑野自動車、深井製作所、ミネベア、UDトラックス、ユニホーム卸センター、ワークスベル、早稲田大学機友会