



2010年10月29日  
FUJI SPRINT CUP 実行委員会

# JAF Grand Prix SUPER GT & Formula NIPPON FUJI SPRINT CUP 2010

— インフォメーション VOL. 10 —

## シリーズ戦では見られない各レースの見どころについて

富士スピードウェイで、11月12日(金/予選)、13日(土/決勝①)、14日(日/決勝②)に開催する“JAF Grand Prix SUPER GT & Formula NIPPON FUJI SPRINT CUP 2010”では、レース史上初となる予選・決勝方式を採用することもあり、シリーズ戦では見られないレース展開をお楽しみいただけます。

### ■ SUPER GT

グランドツーリングカーレース国内最高峰のスーパーGTは、シリーズ戦では馬力の異なるGT500クラス(13台)とGT300クラス(約25台)の計約38台が混走するため、常にオーバーテイクシーンが見られるのが特徴です。

また、1台の車両に2人のドライバーがタイヤ交換や給油といったピット作業の際に交替したり、ウェイトハンディやタイヤ選択なども大きく影響するため、まさにチームの総合的な戦略が勝利を左右します。

ただし、レース史上初となる本大会ではシリーズ戦とは全く異なる予選・決勝方式を採用しました。



#### 1. クラス別に個々のドライバーが真剣勝負

GT500クラスとGT300クラス別々に争う本大会は、ウェイトハンディがない同クラスの車両だけで競い合い、かつドライバー交替をせず個々のドライバーが己の威信をかけて挑むため、シリーズ戦にはないガチンコ勝負が期待できます。

予選は2人のドライバーがいつの決勝に参戦するかを予め登録し、各20分のタイムアタックをして各日の決勝グリッドを決めるので、全ドライバーが予選に望むことになり、その実力が試される緊張の一瞬となるでしょう。

#### 2. スタンディングスタートの採用による波乱の幕開けか

シリーズ戦でのローリングスタートではなく、フォーミュラ・ニッポン同様、グリッドに停止した状態から一斉にスタートするスタンディングスタートを採用します。ドライバーの反射神経や操作技術が問われますが、レース史上初の試みでもあるため、スタートから波乱の幕開けが予想されます。

しかも、数百kmで争うシリーズ戦とは違い、タイヤ交換や給油作業もない100kmの超スプリントレースのため、タイヤの磨耗や燃料補給を気にせず、ドライバーはスタート直後からゴールまで熾烈なバトルを展開することでしょう。

#### 3. 1.5kmのホームストレートで各車両のスピードバトルも激化

加えて、世界最長級を誇る富士スピードウェイのホームストレートでは、両クラス合わせて計17車種36台に及ぶ車両が、ウェイトハンディもないため、クラス別に最高速のポテンシャルを発揮し合うことも考えられます。最高速で競い合いながらの迫力のスリップストリーム合戦により、3~4台の車両がコース横一線になるスリリングなスリーワイドやフォーワイドのバトルをお楽しみいただけるかもしれません。

## ■ Formula NIPPON

フォーミュラカーレース国内最高峰のフォーミュラ・ニッポン。本大会は、スーパーGTとの同日開催でもあり、グランドツーリングカーとフォーミュラカーのレースの違いを実感できる絶好の機会と言えます。

市販車をベースにしたGTカーとは異なり、レース専用開発されたフォーミュラニッポン車両の車重はわずか600kg、最高出力600hp以上、最高回転数10,700rpm（オーバーテイクシステム作動時）という「超軽量&ハイパワー」で、ストレートでの最高速や圧倒的なコーナリングスピードが魅力です。

富士スピードウェイのシリーズ戦（予選）では、ホームストレートエンドで時速320km/hを記録したこともありました。

3. 4リッターV型8気筒エンジンが奏でる迫力のサウンドもフォーミュラ・ニッポンならではの。



### 1. 初めての予選方式

見どころのひとつは、本大会で特別に設定した予選方式に伴う各チームの車両セッティングの違いです。スターティンググリッドの決定方式は、決勝①（13日）がストレートエンドでの「最高速」、決勝②（14日）が同周回の「ラップタイム」となるため、「最高速」を狙うのか、「ラップタイム」で勝負に挑むのかの戦略の違いが出ることになり、わずか1周に様々なドラマが秘められています。

その違いが一目で分かるのがPOTENZAのロゴが入ったリアウイングのフラップ角度です。シリーズ戦より角度が寝ている状態であれば「最高速狙い」と予測できますし、そうでなければ「ラップタイム重視」であることが分かります。富士スピードウェイ第3戦（7月）の写真と見比べて、各チームの戦略を見極めるのも楽しみの一つです。

### 2. 記録更新の瞬間

11月の気候は車両性能を最大限に発揮させるコンディションであるともいえ、シリーズ戦で時速310km/h程度の最高速度がどこまで記録として伸びるのかも楽しみです。

（注）予選ではオーバーテイクシステムは使用できません。

### 3. 全開バトル必至の決勝レース

決勝レースもシリーズ戦にはない壮絶なバトルが予想されます。100kmという超スプリントレースであるため、各チームともギリギリの燃料で車重を軽くすることになります。

また、シリーズ戦のポイントには影響しない、タイヤ磨耗を気にせずプッシュできる、ピット作戦も必要ない、といった要素がドライバーの士気を高め、さらに決勝ではオーバーテイクシステムも使用できることから、予選を上回るラップタイムを刻む可能性もあります。

真の国内最速ドライバーを決める決勝は、最初から最後まで目の離せないバトルになるでしょう。

フォーミュラ・ニッポン車両主要諸元

		FN09	
		開発・供給元	
シャシー	全長	4,775mm	スウィフト・エンジニアリング社
	ホイールベース	3,000mm	
	車両最大幅	2,000mm	
	フロントウイング幅	1,800mm	
	リアウイング幅	1,220mm	
	燃料タンク容量	115リットル	
	ギアボックス	リカルド社製6速 パドルシフト	
エンジン	ブレーキ	PFC社製6ピストン	トヨタ自動車株式会社 (TOYOTA RV8K) 本田技研工業株式会社 (HONDA HR10E)
	排気量	3,400cc	
	出力	600/hp + α	
	気筒数	V型8気筒	
	吸気	自然吸気	
	重量	120kg	
	回転数制限	10,700rpm *	
タイヤ	回転数制限方式	ECU	株式会社ブリヂストン
	フロントタイヤ	235/55R13	
	リアタイヤ	340/620 × 13	

\* エンジン回転数制限はオーバーテイクシステム発動時

## サポートレースの見どころ

### ■ Netz Cup Vitz Race 2010 Grand Final (参加予定台数 83 台)

ネットスカップヴィッツレースは、「気軽にレースを楽しんでもらおう」、「街中を走れる車でレースに参加しよう」をコンセプトに、2000年にスタートした日本初のJAF公認のナンバー付き車両によるワンメイクレースで、規定車両とJAF発行の国内A級ライセンスがあれば誰でも参加できます。



参加者の半数がモータースポーツ初心者で、家族やカップル、職場仲間などで参戦するチームも多く、最近では女性ドライバーも増えています。レース後は参加者同士での交流も盛んに行われ、初心者は上位者からアドバイスをもらいながらレベルアップを楽しんでいます。

全国各地のサーキットを舞台に地域別5シリーズが各3～4戦開催され、年間シリーズポイントにより各地区シリーズチャンピオンが決まりますが、本大会は各シリーズ上位者をシード選手として日本一を決定する特別戦となり、80名を超えるチームの参戦が予定されています。

### ■ 国土交通大臣杯 F4レース・コンストラクター日本一決定戦 (参加台数予定 25 台)

F4は、フォーミュラカー・レースの底辺を構成するFJ1600やSuper FJからのステップアップカテゴリーであり、今年は東日本と西日本の2シリーズ各6戦がJAF地方選手権として開催されました。

参戦車両はF3をベースとした本格的なシャシーに1850ccエンジンを搭載し、部品の指定やヨコハマ製タイヤによりイコールコンディションが保たれています。



上位カテゴリーのF3に対し、ラップタイムは9割、コストは3割と、「高性能のフォーミュラカー・レースを安い費用で」がコンセプトで、車両セッティングもF3同様にフリーであることから、ベテランドライバーにとってはノウハウの見せどころであり、若いドライバーには経験の蓄積に大変価値があるものになっています。

F4の参加層は近年ひろがりを見せ、ステップアップをめざす若いチャレンジャーと経験やテクニックに長けたベテランとが入り混じる好ヒートが見どころとなっています。

### ■ マイナーツーリングカーレース (参加台数予定 31 台)

マイナーツーリングは、富士スピードウェイでは1972年～1989年の間で開催されていたレースで、ニッサンチェリークーペやダットサンサニークーペ、トヨタスターレット、ホンダシビックなど20数台の車両がコースを20周するものでした。



70年代はニッサンチェリークーペを駆る長谷見昌弘、黒澤元治、星野一義、ダットサンサニークーペを駆る高橋健二、早乙女実、トヨタスターレットを駆る松本恵二、館信秀、和田孝夫といった選手が活躍しました。

80年代に入るとホンダシビックが参戦し、大場次雄や佐藤克明が優勝争いに加わるようになり、終盤には影山正彦がダットサンサニークーペで優勝を飾っています。

現在は、日本クラシックカー協会(JCCA)が主催するヒストリックカーイベントで「TSカップ」として継続されています。

モータリゼーションの全盛期に、比較的手の届きやすい小型車両で練り広げられたレースであり、往年のファンはリニューアルされた富士スピードウェイのコースを走る勇姿に懐かしさを感じることでしょう。

※レジェンドカップについては、参戦ドライバーと併せて別途発表いたします。

以上

### 【本プレスリリースに関するお問い合わせ】

GTアソシエーション(GTA)黒田 03-6426-2501 日本レースプロモーション(JRP)外間 03-3237-0131 富士スピードウェイ徳山 03-3556-8511

