

S U P E R
FORMULA

STAGE

superformula.net/sf2

2018 Vol.06

INDEX

- 2018 出場ドライバー紹介 ②③
- 今大会の見どころ ②
- 松田次生が語るコースガイド ③
- PICK UP RACE QUEEN ④
- チーム探訪 ここがウチの自慢です! ④
- インフォメーション ④

Published JAPAN RACE PROMOTION, INC.
2-3-25 Kudan-minami Chiyoda-ku Tokyo

本紙への広告掲載のお問い合わせは —
株式会社 日本レースプロモーション
〒102-0074 東京都千代田区九段南2-3-25
☎03-3237-0131
https://superformula.net/sf2

JRP
Japan race promotion inc.

INTERVIEW NO.6

TCS NAKAJIMA RACING ドライバー

ナレイン カーティケヤン

Narain KARTHIKEYAN

インド南部、タミール・ナードゥ州第2の都市として、人口100万人以上が生活するコーヤンブットゥール市。“インドのモータースポーツの中心地”とも呼ばれ、年間300日以上は好天、1年を通じて平均最高気温が32℃を超えるこの高原都市で、1977年1月14日に2人兄弟の次男として生まれたのが、後にインド人初のF1フルタイムドライバーまで上り詰めたナレイン・カーティケヤンだ。父は綿花から糸を作って輸出することが仕事。かなり裕福というわけではなかったが、一般的なインドの家庭よりは資産のある一家だった。

父は仕事の傍ら趣味でラリーをやっていただけでなく、名誉職としてインドのASN（各国のモータースポーツ統括団体。日本ではJAF＝日本自動車連盟がそれにあたる）の会長も務めた。ナレインも子供の頃からクルマやバイク、モータースポーツに興味を持ち始めた。だがインドにはレーシングカートコースすらない時代。テレビでレースが中継されることもなく、ナレインにとってモータースポーツとはどちらかというとダートで走るものだった。実際、8歳の時、子供用のホンダのバイクを買ってもらい庭や畑を走り回っていた。

そのナレインがF1に興味を引かれたのは、13歳になった頃。従弟がドイツから1989年のF1総集編ビデオを持って帰ってきたのだ。それ以前も雑誌などでF1の情報を見たことはあったが、動く映像は初めて。これが心に焼きつき夢となった。ただどうやってそこまでステップアップすればいいのかわからなかった。そこで当時インドでは唯一の常設コースであるマドラス・サー

キットに足を運ぶ。年に一度だけ開催されていたF3のレースを見てサーキットレースを知るためだ。ほぼ時を同じくして、ナレインの叔父が面白いクルマを作り始めた。スズキの軽自動車のエンジンを積んだ小さなフォーミュラカー。1991年、ナレインが14歳の時にこのクルマに乗せてもらった。パワーはないがタイヤが細くすぐに挙動が乱れる。これでコントロール能力を身に付けた。そんな風にレースに惹かれていくナレインを見て父は言った。「本当にやりたいならヨーロッパのレーシングスクールに行きなさい」。

15歳のナレインは仏・マルセイユに渡り、ポール・リカルド・サーキットで開校していたウィンフィールド・レーシングスクールに入学。初めての海外、初めての1人暮らし。スクールには諸国から生徒が集まっていたが、インド人はもちろん1人だった。フランス語を喋れないナレインにとって難しい環境だったことは想像に難くない。そこでイギリスに活動の場を移す。だが、“モータースポーツの値段は世界共通で、とても高額”ということで、活動初期は入門フォーミュラでもなかなかフル参戦が叶わない。マールボロが若手

アジア人ドライバー発掘を目的に新しく立ち上がったフォーミュラ・アジアという選手権に出場するため一時はヨーロッパを離れたが、そのプログラムはたった1年で終了。行く手を遮られた。

ところが翌年、幸運にもビッグスポンサーに恵まれる。1997年からインドの大財閥タタ・グループのバックアップを受けることになり、英国に戻った。フォーミュラ・オベル・ロータスを経て、カーリン・モータースポーツから英国F3にステップアップ。2000年には佐藤琢磨のチームメイトとしてマカオF3 GPでポールポジションを獲得しファステストラップも記録、続くF3コリア・スーパープリを制した。これがきっかけとなり2001年に初来日。チーム インパルからフォーミュラ・ニッポンに参戦する。

だが初めてのビッグフォーミュラ。F3時代、本格的なトレーニングをしたことがなかったナレインには体力的な負担が大き過ぎ、なかなか上位を争うことはできなかった。そしてF1を目指すため再びヨーロッパに戻り、ワールドシリーズ・バイ・ニッサン（F3000やフォーミュラ・ニッポンと同等クラスのカテゴリー）に3年間参戦。本

格的なトレーニングにも励み出した。

そして旧知のトレバナー・カーリンがF1のジョーダン・グランプリのスポーティングディレクターに就任したことをきっかけに、2005年、遂にインド人初のフルタイムF1ドライバーに昇格した。ただ、その後F1では思うような好成績を上げることは叶わなかった。一旦シリーズを離れた後、HRT F1チームで復帰したのも、初のF1インドGPを盛り上げるため。ナレイン自身は自分が愛するレースをハイレベルな場所で戦いたかった。

そして2014年から戻ってきたのが日本。今では41歳だが、2001年にレベルの高さを知ってから日本は常に戻りたい場所のひとつだった。「今でもこのスポーツを愛しているし、日本のレースは特別なんだ。今のトレンドでは若手が多くなっているけど、星野（一義）さんは48歳までフォーミュラカーに乗っていた。当時はQ（予選用）タイヤもあったし、パワステがなくてももっと体力的に大変だったと思う。だから年齢は関係ない。もちろん20代とは違うけど、ちゃんとトレーニングして準備していれば速さはそれほど失わないよ。それに僕にはまだ充分な情熱があるからね」。

協力: TCS NAKAJIMA RACING

Series Partner **HONDA TOYOTA**

Series Supporter

YOKOHAMA

Promotion Partner

HITACHI
Inspire the Next
日立オートモティブシステムズ

SONY
RX0

ASAHI BEER
SANGI-ICHI
人気酒造

Broadcasting Partner

BSフジ

J SPORTS

	2	No.	4	No.	6	No.	8	No.	10	No.	12	No.	14	No.	16	No.	18	No.	
1	No.	3	No.	5	No.	7	No.	9	No.	11	No.	13	No.	15	No.	17	No.	19	No.

16

山本尚貴
Naoki YAMAMOTO
1988年7月11日生／栃木県



TEAM MUGEN SF14

RANKING

2

POINTS

24



2013年のチャンピオン。ホンダ勢の中心的存在で、昨年こそ優勝もポールポジションもなかったが、今季は2勝し、タイトルを射程に捉えている。

<http://www.naoki-yamamoto.com>

REAL RACING

17

塚越広大
Koudai TSUKAKOSHI
1986年11月20日生／栃木県



REAL SF14

RANKING

16

POINTS

3



2012年にチャンピオンを争い、惜しくも2位に。翌13年から現チームに移り、今年で6年目のシーズン。チームに初優勝をもたらすことができるか。

<http://www.tsukakoshikoudai.net/>

carrozzeria Team KCMG

18

小林可夢偉
Kamui KOBAYASHI
1986年9月13日生／兵庫県



KCMG Elyse SF14

RANKING

15

POINTS

3



F1で活躍後、2015年にスーパーフォーミュラへ。昨年は第4戦のもてぎで優勝目前の2位を獲得と、今年こそ初優勝の期待がかかる。

<http://www.kamui-kobayashi.com/>

ITOCHU ENEX TEAM IMPUL

19

関口雄飛
Yuhi SEKIGUCHI
1987年12月29日生／東京都



ITOCHU ENEX TEAM IMPUL SF14

RANKING

5

POINTS

11



スーパーフォーミュラにデビューした2016年に2勝し、昨年も2勝と過去2年間では最多の勝利を誇る。タイトル争いに踏みとどまれるか正念場だ。

<https://twitter.com/yuhisekiguchi>

20

平川 亮
Ryo HIRAKAWA
1994年3月7日生／広島県



ITOCHU ENEX TEAM IMPUL SF14

RANKING

4

POINTS

14



2013年にスーパーフォーミュラにデビュー。今年3年ぶりに復帰。第2戦で初のポールポジションを獲得、第5戦もてぎでは2位表彰台と岡山での走りにも注目だ。

<https://twitter.com/ryohirakawa>

松田次生が語る 岡山国際サーキットガイド

挑みがいのあるコースだが攻めすぎると大きな代償が

岡山国際サーキットは、ツインリンクもてぎに近いストップ&ゴーサーキットというのが全体的な印象ですね。もてぎほど低速コーナーが多いわけではないですけど、ランオフエリアが狭いので1回のミスが大きなダメージにつながりかねない。ドライバーにとって攻めがいはありますが攻め過ぎると良くないかも知れません。

1コーナーのベストラインはほぼ決まっています。そこから2コーナーにあたるウィリアムズコーナーにかけてのアベレージスピードを上げていきたいので、1コーナーではいかに速くブレーキングをしてそこから加速できるか。路面の舗装が変わってから1コーナーは水はけも良くなりました。でも、2コーナーは特にイン側に川がでやすいので雨が降ったらラインは1本です。

2コーナーは逆バンク状況になっているので、どちらかというとも早めにクリッピングポイントにつきたい場所。アンダーステアが出やすい場所ですし、2コーナーと最終コーナー手前のマイクナイトコーナーは最もスピードが乗りやすい場所なので、そこにエアロのセットアップを合わせていけるといいですね。

モスSはドライであればコーナーではなくほぼ全開ですが、雨が降ると出口に水が溜まるので要注意。一番奥のアウトウッドは早くアクセルを踏みたいので、早めにクリップについてすぐにはらんでいきたいところ。以前は路面にギャップがありましたが、今では路面が変わったのでそういうラインが取れるようになりました。コーナー後半が上り坂のため、クルマのセットアップによってアンダーが出たり、トラクションがかけづらくてタイヤが減ってくると滑ったりします。そうなる

とヘアピンでのオーバーテイクも生まれますね。ヘアピンはバンク角がついているので、普通のラインだと早めにインに入ります。ただ意外とインを抑えて入るとタイヤがロックしやすくて、2台並んで入って行った時にアウト側のクルマを押し出してしまう可能性があります。だからアウト側からオーバーテイクを仕掛ける時はリスクを背負わないといけません。でもアウトからうまく車速

を上げていけると、次のコーナーでインを取って抜いていくことができます。その時装着しているタイヤが片やソフト、片やミディアムだと、そういうオーバーテイクシーンが出てくるでしょうね。その先のリボルバー、パイパーという2つのコーナーは、途中で路面のアンジュレーション（起伏）が変わり、平らではないので難しい場所。特にフォーミュラカーの場合は、サスペンションのストローク（伸縮）量が少ないので、クルマのバランスが崩れやすい場所です。ステアリングを切り過ぎると挙動が乱れやすいので、舵角を少なくして荷重をかけないのがいいですね。

続くレッドマンとホップス、通称ダブルヘアピンはクルマの出来具合によってラインが変わってきます。基本的に1つ目はアウト・イン・アウト

VANTELIN TEAM TOM'S

36

中嶋一貴
Kazuki NAKAJIMA
1985年1月11日生／愛知県



VANTELIN KOWA TOM'S SF14

RANKING

6

POINTS

11



2012、14年のチャンピオン。父はナカジマレーシングの中嶋悟監督で、親子共々F1で活躍した。今年のル・マン24時間レースでは優勝を果たした。

<http://www.kazuki-nakajima.com/>

37

ジェームス・ロシター
James ROSSITER
1983年8月25日生／イギリス



VANTELIN KOWA TOM'S SF14

RANKING

—

POINTS

0



2013にデビューした時と同じ強豪チームから、今季2年ぶりにスーパーフォーミュラに復帰。苦戦が続いているが、終盤戦で巻き返しなるか。

<http://twitter.com/rossiterracing>

B-Max Racing team

50

千代勝正
Katsumasa CHIYO
1986年12月9日生／東京都



B-Max Racing SF14

RANKING

—

POINTS

0



今年スーパーフォーミュラにデビュー。これまではGTレースで主に活躍し、ブランパン耐久シリーズでは日本人初のシリーズ王者に輝いている。

<http://www.chiyo-katsumasa.com/>

TCS NAKAJIMA RACING

64

ナレイン・カーティケヤン
Narain KARTHIKEYAN
1977年1月14日生／インド



TCS NAKAJIMA RACING SF14

RANKING

12

POINTS

4



2001年にフォーミュラ・ニッポンに参戦。その後F1で戦い、14年から再びスーパーフォーミュラに。今年41歳の現役最年長ドライバーである。

<https://twitter.com/narainracing>

65

伊沢拓也
Takuya IZAWA
1984年6月1日生／東京都



TCS NAKAJIMA RACING SF14

RANKING

13

POINTS

4



2012年にタイトル争いを演じ、ランキング3位。14年にはGP2に参戦した。15年から再びスーパーフォーミュラにフル参戦し、今年チームを移籍した。

<http://www.takuya-izawa.com/>

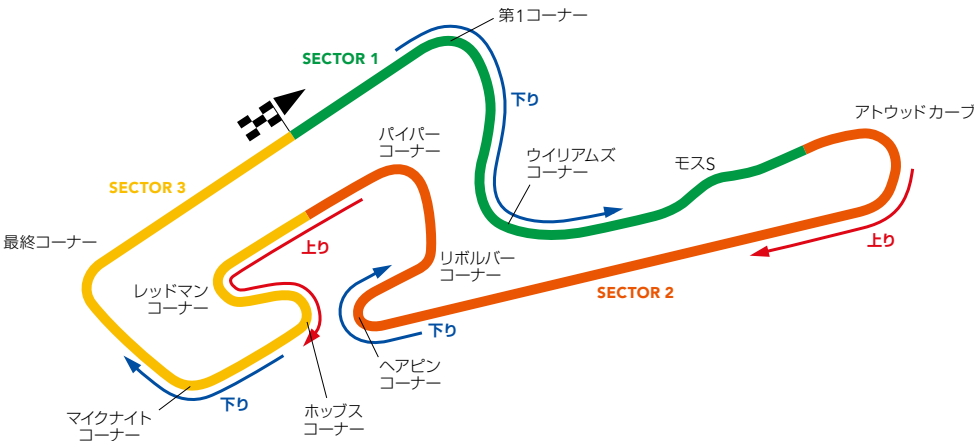
を上げていけると、次のコーナーでインを取って抜いていくことができます。その時装着しているタイヤが片やソフト、片やミディアムだと、そういうオーバーテイクシーンが出てくるでしょうね。

その先のリボルバー、パイパーという2つのコーナーは、途中で路面のアンジュレーション（起伏）が変わり、平らではないので難しい場所。特にフォーミュラカーの場合は、サスペンションのストローク（伸縮）量が少ないので、クルマのバランスが崩れやすい場所です。ステアリングを切り過ぎると挙動が乱れやすいので、舵角を少なくして荷重をかけないのがいいですね。

続くレッドマンとホップス、通称ダブルヘアピンはクルマの出来具合によってラインが変わってきます。基本的に1つ目はアウト・イン・アウト

で走りますが、余りそれをやり過ぎると2つ目に向けて厳しい。フロントの旋回性能がいいクルマならそういうラインの人もいますが、少し曲がり辛いクルマだと振って入っていったりします。1つ目の立ち上がりで曲がりやすいクルマかそうでないかが分かります。ここが決まっているかどうかはタイムにも影響しますし、うまくトラクションがかかるクルマが強いので要注目ですね。

一方、その先のマイクナイトと最終コーナーではアンダーステアを出さないクルマの方がタイムが出る。でもトラクションがいいクルマというのは基本的にはアンダーステアが強い。ですから最終区間の2つのコーナーに関しては、ダウンフォースバランスがうまく合わせられないとうまく曲がってくれないかもしれません。



過去2年の結果 (優勝者・PP)

2017 (Rd.2)	2016 (Rd.5)	2016 (Rd.2)
Race1 A. ロッテラー (VANTELIN KOWA TOM'S SF14)	Race1 S. バンドーン (DOCOMO DANDELION M415 SF14)	石浦宏明 (P.MU/CERUMO・INGING SF14)
Race2 関口雄飛 (ITOCHU ENEX TEAM IMPUL SF14)	Race2 関本雄資 (P.MU/CERUMO・INGING SF14)	石浦宏明 (P.MU/CERUMO・INGING SF14)
石浦宏明 (P.MU/CERUMO・INGING SF14)	中嶋一貴 (VANTELIN KOWA TOM'S SF14)	
	野尻智紀 (DOCOMO DANDELION M40Y SF14)	

COURSE DATA

全長: 3.703km
コースレコード: 1'12.429 石浦宏明 (P.MU/CERUMO・INGING SF14)
2015.5.23 (2015 SUPER FORMULA 第2戦)

