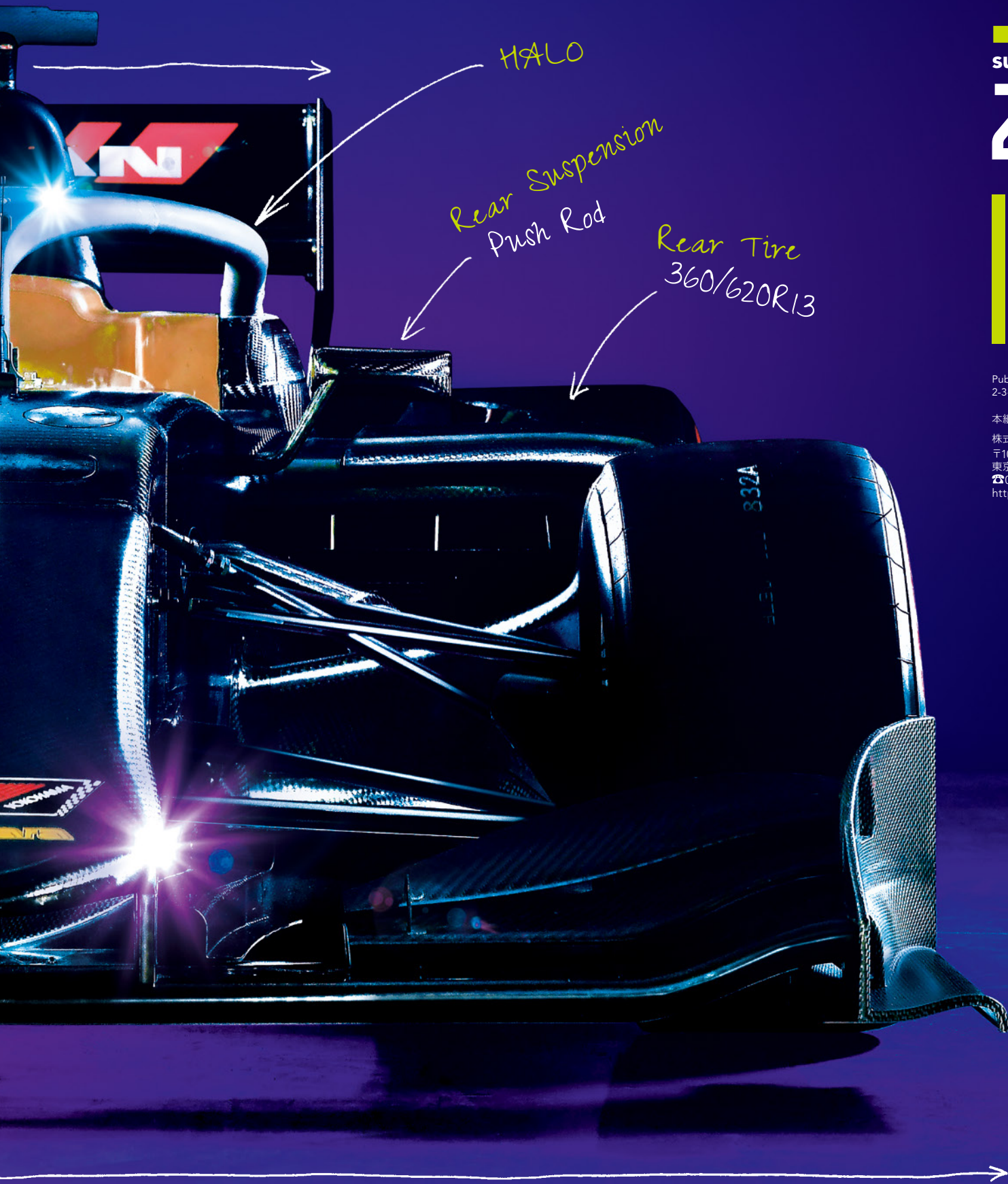


S U P E R
FORMULA

STAGE

superformula.net/sf2

2019 SPECIAL ISSUE

INDEX

2019 出場ドライバー紹介	②③
2019 開催スケジュール	③
新型SF19紹介	④⑤
インタビュー 山本尚貴	⑥
インフォメーション	⑦

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.

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 人気酒造

Broadcasting
Partner

BSフジ

J SPORTS

2019 ENTRY LIST

全日本スーパーフォーミュラ選手権 エントリーリスト

DOCOMO TEAM DANDELION RACING

ドコモ・チーム・ダンディライアン・レーシング

HONDA

TEAM ▶

昨シーズンは野尻智紀&松下信治という幼馴染コンビで度々速さを見せていたが、今季はラインナップを一新。昨年2度目のドライバースタイルを獲得した山本尚貴とシリーズ2年目となる福住仁嶺という体制。ドライバースでは2004年、チームでは2012年以来となる久々のチャンピオン獲得なるか。

山本尚貴

Naoki YAMAMOTO
1988年7月11日生 / 栃木県



昨年最終戦で劇的な逆転劇で見事チャンピオンを獲得、2013年以来2度目の栄冠に輝いた。8年間在籍したTEAM MUGENを離れ、新天地でもその実力が期待される。

● <http://www.naoki-yamamoto.com>

福住仁嶺

Nirei FUKUZUMI
1997年1月24日生 / 徳島県



スーパーフォーミュラには昨シーズンデビューしたが、F1直下のF2とのかけもちだったため、フル参戦は今季が初めて。山本とともにチームを移籍した。

● https://twitter.com/nirei_fukuzumi

KONDO RACING

コンドー レーシング

TOYOTA

TEAM ▶

昨年、設立19年目にして初のチームタイトルを獲得した。今季はデビューから3年目を迎える上り調子の山下健太が残留。チームメイトとして2016年にドライバースタイルを獲得した国本雄資が加入した。昨年の勢いを保ったまま、今季はドライバースタイルも狙う意気込みだ。

山下健太

Kenta YAMASHITA
1995年8月3日生 / 千葉県



2016年に全日本F3王者となり、翌2017年スーパーフォーミュラに進級。その年の第4戦もてぎでは初のポールポジションを獲得。昨年は第7戦で3表彰台に立っている。

● <http://kentayamashita.jp>

国本雄資

Yuji KUNIMOTO
1990年9月12日生 / 神奈川県



2016年に初優勝を含む2勝を挙げて王座に就いた現役では最年少のチャンピオン。8年間在籍したセルモインギングを離れ、今季コンドーレーシングに移籍した。

● <http://yujikunimoto.com>

TEAM LEMANS

チーム・ルマン

TOYOTA

TEAM ▶

長年トップフォーミュラを戦ってきた伝統あるチームは今季チーム体制を強化。山本尚貴とのコンビで2度のタイトルを経験した阿部和也エンジニアを迎えた。長年エースを務める大嶋和也と、チームメイトにはロシアの若手有望ドライバー、アーテム・マルケロフのコンビで名門復活を狙う。

アーテム・マルケロフ

Artem MARKELOV
1994年9月10日生 / ロシア



レーシングカートから、フォーミュラレースに進み、ドイツF3やGP2、F2で戦ってきた。F2では一昨年シリーズ2位。昨年は、ルノーF1のテストドライバーを務めた。

● <http://amarkelov.com>

大嶋和也

Kazuya OSHIMA
1987年4月30日生 / 群馬県



2011~12年にTEAM LEMANSに在籍し、2017年より再びチームに加入。名門復活に向けてチームを牽引する。昨年は5位が最上位。さらなる躍進が期待される。

● https://twitter.com/oshima_kazuya

TEAM MUGEN

チーム・ムゲン

HONDA

TEAM ▶

昨年まで8年間、山本尚貴をエースとして擁し、ホンダの中心的存在として活躍してきた。今季は速さに定評がある野尻智紀が加入し、心機一転のシーズンを迎える。チームメイトはレッドブル・ジュニアチームのダニエル・ティクトゥム。ティクトゥムは初のフル参戦となる。新たなコンビで旋風を起こすか。

ダニエル・ティクトゥム

Daniel TICKTUM
1999年6月8日 / イギリス



昨年はヨーロッパF3選手権に参戦し、ランキング2位を獲得。またスーパーフォーミュラではTEAM MUGENからスポット参戦という形で2戦に出場した。

● <https://danticktum.com>

野尻智紀

Tomoki NOJIRI
1989年9月15日生 / 茨城県



デビューした2014年に初優勝し、一躍注目の存在に。2015年から毎年ポールポジションを獲得と速さも折り紙つき。5年間在籍したチームから今季移籍。さらなる飛躍なるか。

● https://twitter.com/tomoki_nojiri

REAL RACING

リアル レーシング

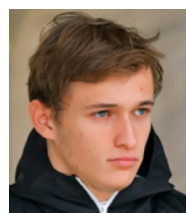
HONDA

TEAM ▶

今季は2014年以来となる外国人ドライバーを擁してシリーズを戦うことになる。同チームのシートを射止めたのは、フランスの新鋭、トリストラン・シャルパンティエ。1台体制、しかもルーキードライバーという条件だが、今季は新車が投入されるタイミングということで、活躍が期待される。

トリストラン・シャルパンティエ

Tristan CHARPENTIER
2000年8月12日生 / フランス



昨年まで2年間、イギリスF3に参戦し、2018年のランキングは12位。昨年12月のルーキーテストで、初めてスーパーフォーミュラを経験した。

● <https://twitter.com/tristancharp>

carrozzeria Team KCMG

カロッツェリア チーム ケーシーエムジー

TOYOTA

TEAM ▶

今季も1台体制での参戦。ドライバーは、引き続き小林可梦偉が務める。小林はこの所、WEC（世界耐久選手権）やデイトナ24時間レースで勝ち星続き。流れに乗っている。一昨年も昨年も、あと一歩で優勝という惜しい場面があったが、まだ届いていない。2010年の参戦以来、待望のチーム初優勝が期待される。

小林可梦偉

Kamui KOBAYASHI
1986年9月13日生 / 兵庫県



F1で活躍後、2015年にスーパーフォーミュラへ。優勝目前まで行きながらまだ勝利はないが、今年こそ実現するか。2016年からは世界耐久選手権（WEC）でも活躍している。

● <http://www.kamui-kobayashi.com/>

ITOCHU ENEX TEAM IMPUL

イトウチュウエネクス チーム インバル

TOYOTA

TEAM ▶

TEAM IMPULは昨年と同じ体制を堅持。関口雄飛、平川亮の2人を擁して戦う。昨年はシリーズに復帰した平川が光る速さを見せただけでなく、関口もガッツある走りを随所で展開。ともに終盤までタイトル争いにも絡んだが、残念ながら届かず。今季こそその思いは、どのチームよりも強いはずだ。

関口雄飛

Yuhi SEKIGUCHI
1987年12月29日生 / 東京都



スーパーフォーミュラにデビューした2016年に2勝し、翌年にも2勝、昨年も1勝を上げる活躍ながらまだタイトルはない。今年こそチャンピオン獲得なるか。

● <https://twitter.com/yuhisekiguchi>

平川 亮

Ryo HIRAKAWA
1994年3月7日生 / 広島県



2013年に19歳でスーパーフォーミュラにデビュー。昨年2015年以来3年ぶりに復帰し、第2戦で初のポールポジション、2度の表彰台獲得と光る走りを見た。

● <https://twitter.com/ryohirakawa>



: Twitter



: Facebook



: Instagram



は今季スーパーフォーミュラ初参戦

VANTELIN TEAM TOM'S

バンテリン チーム トムス

TEAM ▶

過去、ドライバーズ&チームタイトルを幾度も獲得してきたものの、昨年は苦戦を強いられ2016年以後の未勝利に終わった。今季はチーム9年目となる中嶋一貴のチームメイトに、昨年ランキング2位となったニック・キャシディを迎える。実力派2人を揃え、今季はタイトル返り咲きを狙う。

36

中嶋一貴

Kazuki NAKAJIMA
1985年1月11日生/愛知県

2018 RANKING
6

2012、14年のチャンピオン。父は元F1ドライバーでナカジマ・レーシングの中嶋悟監督。自身もかつてF1で活躍した。昨年のル・マン24時間レースでは優勝を遂げている。

● <http://www.kazuki-nakajima.com/>

37

ニック・キャシディ

Nick CASSIDY
1994年8月19日生/ニュージーランド

2018 RANKING
2

2017年にスーパーフォーミュラにデビュー、昨年は初優勝し、最終戦までタイトルを争った。今季、コンドレーシングより移籍し、新チームで再び王座獲得を目指す。

● https://twitter.com/nickcassidy_

JMS P.MU/CERUMO・INGING

ジェームス ピーエムユーセルモインギング

TEAM ▶

今シーズンはベテランのエース・石浦宏明のチームメイトとして、トヨタ期待のルーキーである坪井翔を迎え入れた。チームは2017年まで3年連続ドライバーズタイトルを獲得。だが、昨年はそれが途切れてしまっただけに、今年どうしてもカーナンバー1を取り戻したいところだ。

38

石浦宏明

Hiroaki ISHIURA
1981年4月23日生/東京都

2018 RANKING
3

2015、17年のチャンピオン。現役では最年長ながら実力はトップレベルにあり、昨年も最終戦までチャンピオンを争った。3度目の王座獲得を狙う。

● <https://ameblo.jp/ishiura/>

39

坪井 翔

Sho TSUBOI
1995年5月21日生/埼玉県



昨年、圧倒的な速さと強さで全日本F3王座を獲得。高校生の時にフォーミュラレースに参戦し、2016年にF3へと進んだ。今季はスーパーGT500クラスにも昇格。注目の存在だ。

● <http://xyz-one.jp/tsuboi/>

B-Max Racing with motopark

ビーマックス・レーシングウィズ モトパーク

TEAM ▶

全日本F3で台頭し2016年からスーパーフォーミュラへの参戦を開始。今季はドイツのモトパークとコラボレーションし、初めて2台体制を敷いて戦うことになった。同時に、ルーカス・アウアー、ハリソン・ニューウェイという話題の外国人ドライバー2人を起用。トップコンテンダーへの仲間入りを目指す。

50

ルーカス・アウアー

Lucas AUER
1994年9月11日生/オーストリア



ドイツ&ヨーロッパF3を経て、DTM(ドイツツウリングカー選手権)で活動。今季、レッドブルの後押しで参戦する。元F1ドライバー、ゲルハルト・ベルガーの甥に当たる。

● <https://twitter.com/lucasauer1>

51

ハリソン・ニューウェイ

Harrison NEWHEY
1998年7月25日生/イギリス



ジュニアフォーミュラ、F3を経て、昨年はスポーツカーレースに参戦。今季、日本のレースに初参戦を果たす。父はレーシングカーデザイナーのエイドリアン・ニューウェイ。

● <https://www.harrisonnewey.com>

TCS NAKAJIMA RACING

ティーシーエス・ナカジマ・レーシング

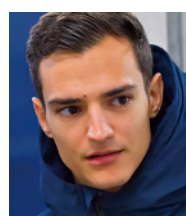
TEAM ▶

フォーミュラ・ニッポン時代には4度のタイトルを獲得した名門チーム。2010年以降勝利はないが、今季ドライバーラインナップを一新。アレックス・パロウ、牧野任祐のルーキー2人を揃えてフレッシュな船出となる。チームとしても昨年から上り調子で、今季はトップを目指す。

64

アレックス・パロウ

Alex PALOU
1997年4月1日生/スペイン



2017年に全日本F3で鮮烈デビューし、年末のスーパーフォーミュラルーキーテストでも速さを見せた。昨年はヨーロッパF3を戦ったが今季はスーパーフォーミュラに初参戦する。

● <https://www.alexpalou.com>

65

牧野任祐

Tadasuke MAKINO
1997年6月28日生/大阪府



カート時代に頭角を表し、10代後半からフォーミュラレースに参戦。2016年に全日本F3へ。ヨーロッパF3を経て昨年はFIA F2を戦い、日本人初のレース1優勝を果たした。

● <http://team-tadasuke.com/>

2019 SUPER FORMULA CALENDAR

Rd.1
4/20-21SUZUKA CIRCUIT
コース全長
5.807km

コースレコード: 1'35.907 / 中嶋一貴
VANTELIN KOWA TOM'S SF14・TOYOTA R14A
2017年4月22日(土)
2017年 全日本選手権 スーパーフォーミュラ 第1戦

所在地: 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992
U R L : www.suzukacircuit.jp

Rd.2
5/18-19AUTOPOLIS
コース全長
4.674km

コースレコード: 1'25.799 / 小林可夢偉
KCMG Elyse SF14・TOYOTA R14A
2018年5月12日(土)
2018年 全日本選手権 スーパーフォーミュラ 第2戦

所在地: 〒877-0312 大分県日田市上津江町上野田1112-8
U R L : www.autopolis.jp

Rd.3
6/22-23SPORTSLAND
SUGO
コース全長
3.704km

コースレコード: 1'04.694 / 野尻智紀
DOCOMO DANDELION MSS SF14・Honda HR-417E
2018年5月26日(土)
2018年 全日本選手権 スーパーフォーミュラ 第3戦

所在地: 〒989-1301 宮城県柴田郡村田町菅生6-1
U R L : www.sportsland-sugo.co.jp

Rd.4
7/13-14FUJI SPEEDWAY
コース全長
4.563km

コースレコード: 1'22.572 / アンドレ・ロッテラー
PETRONAS TOM'S SF14・TOYOTA R14A
2014年5月17日(土)
2014年 全日本選手権 スーパーフォーミュラ 第2戦

所在地: 〒410-1307 静岡県駿東郡小山町中日向694
U R L : www.fsw.tv

Rd.5
8/17-18TWIN RING MOTEGI
コース全長
4.801km

コースレコード: 1'31.591 / 石浦宏明
JMS P.MU/CERUMO・INGING SF14・TOYOTA R14A
2018年8月18日(土)
2018年 全日本選手権 スーパーフォーミュラ 第5戦

所在地: 〒321-3597 栃木県芳賀郡茂木町松山120-1
U R L : www.twining.jp

Rd.6
9/28-29OKAYAMA
International
Circuit
コース全長
3.703km

コースレコード: 1'12.429 / 石浦宏明
P.MU/CERUMO・INGING SF14・TOYOTA R14A
2015年5月23日(土)
2015年 全日本選手権 スーパーフォーミュラ 第2戦

所在地: 〒701-2612 岡山県美作市滝宮1210番地
U R L : www.okayama-international-circuit.jp

Rd.7
10/26-27SUZUKA CIRCUIT
コース全長
5.807km

コースレコード: 1'35.907 / 中嶋一貴
VANTELIN KOWA TOM'S SF14・TOYOTA R14A
2017年4月22日(土)
2017年 全日本選手権 スーパーフォーミュラ 第1戦

所在地: 〒510-0295 三重県鈴鹿市稲生町7992
U R L : www.suzukacircuit.jp



シーズンの全日本スーパーフォーミュラ選手権にデビューするSF19は、2014年以降昨年まで5シーズンにわたって用いられてきたSF14に替わる新型車両である。SF19の開発コンセプトは、SF14の長所をさらに引き延ばす点に置かれた。

元々SF14は、2009年から使われてきたFN09の後継車として開発された。FN09はオーバルコースを突進するインディカーの流れを汲んだシャシーに自然吸気V型8気筒3400ccエンジンを搭載したマシンで、ヨーロッパ的なテクニカルサーキットの多い日本の環境には必ずしも適していなかった。

そこで後継車SF14は一転、軽快に向きを変えて走るヨーロッパ的な特性のマシンを目指し「クイック&ライト（敏捷性と軽量）」という開発コンセプトに基づいて開発されることになった。エンジンは新たにトヨタとホンダがNRE（Nippon Race Engine）と呼ばれる新規格に合わせて開発したターボ過給直噴直列4気筒2000ccエンジンを採用した。

2014年以降、スーパーフォーミュラでは白熱した格闘戦が増えたという点でSF14は成功作だったと言えるだろう。しかし5年間の激戦を経てSF14のシャシーは疲労が進んできた。そこでSF14の進化型としてSF19が開発され、今シーズンに導入することになったのである。

SF19はSF14よりさらに「クイック&ライト」を追求したマシンである。実はSF14には開発

の余地が残されていた。当初はF1マシン同様、ハイブリッド化することも検討され、バッテリーやインバータなどのハイブリッドシステムを搭載する空間的余裕が存在した。

しかしその後スーパーフォーミュラはハイブリッド化を正式に見送り、SF19は無駄な空間を廃し、ホイールベースを50mm短縮したことで、SF14より俊敏な運動性を実現した。また、フロントタイヤの断面幅を250mmから270mmへ拡大したことで、タイヤの接地面積が増えグリップが高まるので、フットワークが

さらに軽快になるはずだ。エンジンはSF14と同じNREを用いるが、コーナリング速度の向上によりラップタイムは大幅に向上するものと期待される。

さらにSF19では、一時的にエンジン出力を引き上げ追い抜きを支援するオーバーテイクシステム（OTS）の運用方法を、より自由度の高い方向に変更した。SF14よりもパフォーマンスが上がったSF19は幅広い戦略性を獲得し、スーパーフォーミュラは新次元のバトルが展開されることとなる。

▶OTS

SF19ではオーバーテイクシステム（OTS）も更新した。従来はこのシステムを作動させると20秒間燃料流量が増えてエンジンがパワーアップ。それをレース中5回使用することができたが、今季からは合計100秒で使用回数制限なしに変わった。ただし、1度使ったら次に使用するまで100秒待たなければならない。それに合わせOTランプ（OTL）の表示も変わった。

- ・残時間100秒から20秒までは、緑の常灯
- ・残時間20秒未満は、赤の常灯
- ・0秒で消灯
- ・OTS作動時は、OTLとリアコーションランプが点滅
- ・100秒の使用制限中は、OTLスロー点滅

これにより戦略が多様化し、バトルの回数の増加が期待される。

戦いの新次元へ 新型SF19登場!

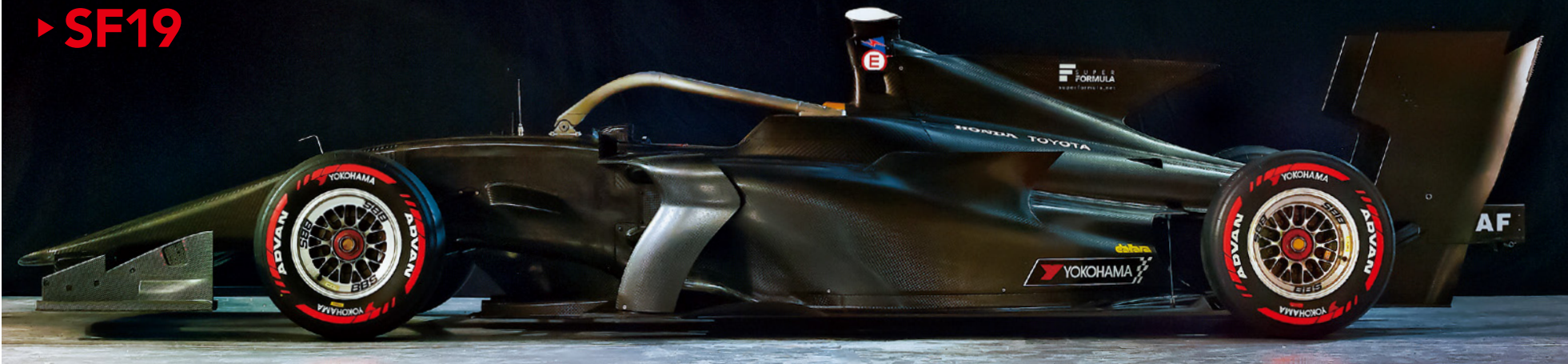
前型マシンSF14の登場から6年を経てさらに進化を遂げた新型車両が走り出す
空力効果をさらに追求し
追い抜きのしやすいマシンを目指した
その主だった変更箇所を中心にみてみよう

SPECIFICATIONS

	SF19	SF14
全長	5,233mm	5,268mm
全幅	1,910mm	
全高	960mm	
ホイールベース	3,115mm	3,165mm
車体重量	670kg以上	660kg以上
ギアボックス	リカルド製6速パドルシフト	
ブレーキ	ブレンボ製キャリパー&カーボンディスク	
ステアリング	KYB製電動パワーステアリングシステム	
フロントサスペンション	プッシュロッド式トーションバースプリング	
リアサスペンション	プッシュロッド式	
エンジン	2,000cc直列4気筒ターボ	
出力	550ps以上	
フロントタイヤ	270/620R13	250/620R13
リアタイヤ	360/620R13	
安全基準	2016/17 FIA F1安全基準に準拠	2010 FIA F1安全基準に準拠

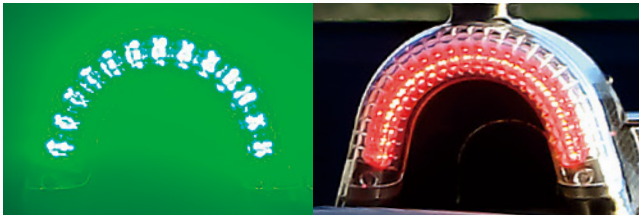


▶SF19



▶SF14





残時間100秒～20秒

残時間20秒～0秒



▶ HALO

接触や横転などの事故時にドライバーの頭部を守るため、ヘルメットのまわりを取り囲む円形状の枠（HALO＝ヘイロー）を新たに装備。

リアウイングを横から見るとSF14では翼端板が垂直だったが、SF19は後方に傾き、ウイングの位置が後方に移動している。これによりディフューザーとの位置関係が改善され車両全体でより多くのダウンフォースを生んでいる。またディフューザーの形状変更による効果が他の部分の空力性能の向上と相まってより高くなっている。

機能面では視界不良時の視認性を高めるため、リアウイング翼端板後面部にLEDポジションランプが追加となった。

▶ Front



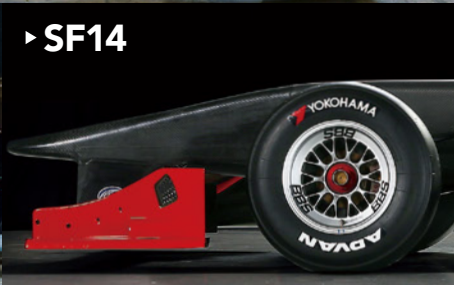
▶ Rear



▶ SF19



▶ SF14



▶ SF19



▶ SF14



フロントノーズ先端はSF14に比べて低い位置へ。これは2016年のFIA安全基準を満たすため。ノーズを下げたことでそれ自体でのダウンフォース量は減るが、ノーズを細めたり、モノコック下面の位置を上げるなどしてダウンフォースの獲得に対応している。

フロントウイングはF1のトレンドを採り入れ、SF14では直線的だったものから後退角のついたV字型の形状となり、サイ

ズも大きくなった。フラップ（角度調整が可能な翼）も1枚から2枚へと進化。基本的にはフラップの数が多い方がその間を通り抜ける空気量が多くなり、よりダウンフォースが増えて効率も良くなる。

またフロントタイヤが従来に比べ20mm幅が広がっているのも特徴。接地面積が増えることでグリップが向上し、より敏捷な挙動となる。

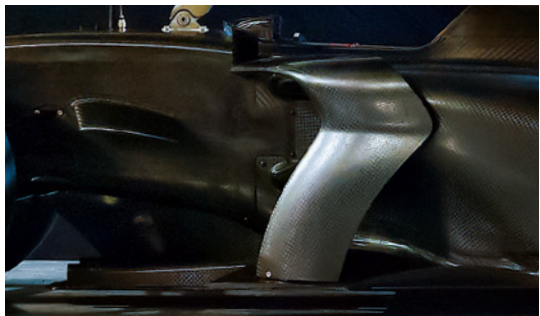
▶ SF19



▶ SF14



▶ Side



前輪後方にはシャシーウイングを追加。幅が広がった前輪による空気の流れを整え、効率よくサイドポットンへ導く。

さらにサイドポットン前部には逆L字型の形状をしたポッドウイングを追加。サイドポットンからエンジンカウルにかけての整流の役割を果たす。空気をうまく後方に流すことで、リアウイングの効果がより高まる。



1 昨シーズン最終戦の記者会見に臨んだ石浦、キャッシュ、山本の3名。ポール・トゥ・ウィンなら誰もが王座に立つ状況だった。2 ゴール後にキャッシュから祝福を受ける山本。予選から速さを見せ、逆転で王座を手にした。3 チャンピオン獲得を喜ぶチームの面々。山本の左に立つ阿部エンジニアとは今季は別々の道を歩むことに。

INTERVIEW

DOCOMO TEAM DANDELION RACING

山本尚貴

Naoki YAMAMOTO

頭の中はキンと澄み渡った氷のような冷静さ。ハートには今まで灯ったことがない炎——。昨年10月27日～28日、三重県鈴鹿サーキットでの最終戦を迎えた山本尚貴は、決戦の時を前に新たな自分を感じていた。

その炎が燃えたのは、公式日程に先立つ10月26日金曜日に行われたタイトル候補ドライバーたち3人による記者会見、いわゆるフライデーミーティングでのこと。最終戦を前に自力でタイトル獲得可能な3選手、その時点で29ポイントを獲得してランキングトップに立っていたニック・キャッシュ、25ポイントでランキング2位の石浦宏明、そして24ポイントでランキング3位の山本が参加したこの会見で、ライバルの2人は本音を隠すためもあったのか、「ベストを尽くす」あるいは「やるべきことをやって、あとはなるようにしかならない」と語った。それを聞いていた山本は、いずれのライバルからも「絶対に獲りたい!」という迫力のような物を感じ取れずにいた。同時に「それが自分に足りないものなのかな」と気づいたと言う。

「もっと若い頃は100%の力を出そうとすると、それが120%になって失敗やミスに繋がっていました。力を出そう出そうと思うあまり、視野が狭くなってしまっていたんです」と言う山本は、いつの間にか「あまり自分にプレッシャーをかけ過ぎずにコントロールする」ことの大事さを身につけていた。だがこの時は違った。ライバルたちの言葉を聞いた後、若き日のキリキリに尖った部分が頭をもたげた。さらに、これまでの経験が組み合わさった上で、「絶対に獲ってやる」という強い気持ちが芽生える。自分の力を出さずに出してダメだったらしょうがないという、いい意味での割り切りもあった。

「気持ちだけではないですけど、このスポーツにはその部分が影響するというのを改めて感じた週末でした」と山本は語った。

その前年のシーズンとなる2017年、山本は辛酸を舐めていた。TEAM MUGENは2台体制でシーズンに臨み、チームメイトに迎えたのは前年のGP2王者でF1行きが確実視されていたピエール・ガスリー。シーズン中盤からガスリーはその才能を徐々に発揮し始め、第4戦、第5戦を連勝してタイトル争いを演じる一方で、山本はノーポイントのレースが続いた。

開幕前から鳴り物入りで参戦を開始したガスリーに当たるスポットライトは、必然的にどんどん明るくなる。常に結果が求められる立場の山本には焦りがあった。とても冷静ではいらなかった。同じことは山本とSFデビュー年に初めてコンビを組み、時期こそ違ったものの、その後それぞれTEAM MUGENに移ってコンビ再結成を果たし6年を共にしてきた阿部和也エンジニアも感じていただろう。阿部エンジニアは、2017年シーズンが終了したオフの間に、新しいセットアップのチャレンジを開始していた。

「阿部さんはエンジニアとしてのプライドを捨てて、一からクルマを作り直してくれました。結果、成績やタイムも出始めて自信を取り戻すことができました」と山本は言う。それまでとは違う感触のクルマながらも、開幕戦の鈴鹿でポール・トゥ・ウィン。期待を胸に次へと歩を進める。ところが、決勝が中止となった第2戦オートポリス大会の予選を7位で終えた山本は、「このままでは少しキツイ。これまでと同じようなシーズンになりそうだ」ということを感じ始めたと言う。自分自身のクルマは明らかに進歩しているし、それは感じている。だがライバルも同じように進歩していたのだ。

それでも続く第3戦SUGO大会では予選6位から優勝。「誰かがコースアウトしたらすぐにピットインする」と、スタート前からチームと決め打ちしていたのが幸いした。コース幅の狭いSUGOでは、何かあればセーフティカーが導入される

と確信していた。これまでと違い、速さだけではなく「経験」を生かしてもぎ取った勝利。それは山本にとって、新たなタイプの優勝であり、ライバルに対しても大きなリードを築くことになった。

実質2連勝となったが、現実はその簡単ではない。その後は富士大会で1ポイント、もてぎ大会で2ポイント、岡山大会ではノーポイントと苦戦が続く。

「最終戦に行くまでにライバルとのギャップを保ってトップのまま鈴鹿に入るのが理想でしたが、成績がどんどん右肩下がりになってしまっていたので「流れ」だけ見ると決して自信を持って鈴鹿に行ける感じではありませんでした」と振り返る。

特に予想外だったのはキャッシュの強さ。富士大会での優勝だけでなく、どのサーキットでも、また予選でポールやフロントロウでなくても、キャッシュは常に追いつけるレースで表彰台やポイントをもぎ取った。その勢いを脅威に感じていた。対する山本は、ある意味「地に足をつけて現実を見ていた」のだが、苦手意識のあるサーキットで高い目標を掲げることができずにいた。結果、掲げた目標を超える成績を出せずがくことに……。ともするとネガティブな方向に気持ちが行きがちな状況。ただ、腐らずに努力を続け、可能な限りのポイントを積み上げた。

そして最終戦直前の金曜日、自分を切り替えることができた瞬間、山本の強さは甦った。予選では開幕戦に続きPPを獲得。決勝ではチェッカーまで続いたキャッシュとの死闘を制し、2度目のタイトルをもぎ取った。ウィニングランを終え、グランドスタンド前でコクピットを降りると、キャッシュが山本を祝福する。

「しっかりライバルと1年間戦った中でのタイトルなので、1回目より重みと実感があります」とレース後に語った山本。1度目のチャンピオンを獲得した2013年は、ライバルのアンドレ・ロツテラー、ロイック・デュバルの2人が不在という

中でのタイトル獲得。与えられた条件を全てクリアしなければならないという、綱渡りのタイトル獲得ではあったが、自分の心の奥底にも「真のチャンピオンではないのではないか」という思いはくすぶっていた。だが今回はそれとは違う。フロックでは2度目は獲れない。その充足感を山本は噛み締めた。同じように、計7年間苦楽を共にした阿部エンジニアがチームの移籍を決意し、シーズン中盤にはそれを知っていたことも2度目のタイトルを特別なものにした。

「このタイトルを阿部さんの新天地への手土産にしたかった」からだ。山本はその後、「スイッチをオフにしたら、気持ちが切れそうで怖かった」というスーパーGTの最終戦も、ジェンソン・バトンとともに乗り越え、実に2004年のリチャード・ライアン以来となる、同一シーズンでのダブルタイトルを獲得することとなった。

そして自身も、今シーズンはDOCOMO TEAM DANDELIONへの移籍を決めた。両シリーズを通して、これまで感じたことがないプレッシャーに打ち勝った山本は、新たなシーズンを新しいエンジニア、新しいチームで戦う。僚友の阿部エンジニアは、これからはライバル。同じ戦いの舞台で二人はそれぞれ別々に、新たな物語を紡ぎ始めようとしている。



今季はチームを移籍し、新たなチャレンジとなる山本。ホンダのエースとして、チャンピオンの実力が移籍先でも問われる。

熱視線が注がれるTCR JAPAN!

今年新たに世界で人気のツーリングカーレースが日本で始まる。それがTCR ジャパンシリーズだ。TCRとは4ドアまたは5ドアボディで、2リッター以下のターボエンジンを搭載したFWD（前輪駆動）車をベースに作られた新世界基準マシンを使用したレースだ。

TCRは2015年の創設以降、世界各地で人気を博し、各国、各地域、さらにはワールドワイドな選手権までほぼ同様のレギュレーションで行われており、国や地域を超えて楽しむことができる唯一のツーリングカーレースと言える。ヨーロッパを中心に広がりを見せ、近年ではアジア各国およびアジア選手権も開催され、すでに30ものシリーズが開催されている。

マシンは世界各地で人気の量産モデルを対象としており、アルファロメオ（イタリア）、アウディ、オベル、フォルクスワーゲン（ドイツ）、ヒュンダイ、キア（韓国）、ホンダ、スバル（日本）、ラダ（ロシア）、プジョー、ルノー（フランス）、セアト（スペイン）など、魅

世界で人気沸騰中!
今年始まる新レース!
2レース制のスプリント戦!
SFと併催!

力的なTCR マシンがコストパフォーマンスの優れた価格で販売され、チームはそれを購入して参加する。

そのTCRレースが今季から日本でもいよいよ開催。レースは土曜と日曜にそれぞれ予選と決勝を行い、土曜と日曜で別の年間シリーズとなるのが特徴で、決勝レースも23分+1周という特異なスタイル。今季は全5戦が予定され、すでに15台を超えるエントリーが集まっており、激しいバトルが見られそう。しかも、スーパーフォーミュラとの併催のため、1度で2度楽しめ、ワクワク感倍増は間違いない。

2019 TCR JAPAN レース開催日程

第1戦	5月18～19日	オートポリス・大分県(SUPER FORMULA 第2戦と併催)
第2戦	6月22～23日	スポーツランドSUGO・宮城県(SUPER FORMULA 第3戦と併催)
第3戦	7月13～14日	富士スピードウェイ・静岡県(SUPER FORMULA 第4戦と併催)
第4戦	9月28～29日	岡山国際サーキット・岡山県(SUPER FORMULA 第6戦と併催)
第5戦	10月25～26日*	鈴鹿サーキット・三重県(SUPER FORMULA 第7戦と併催)

*金・土曜の開催

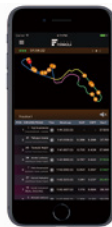


観戦中の情報収集は

レースの状況を把握するなら…… 公式アプリ

順位、ラップタイム、セクタータイム、位置情報などがひと目でわかる無料アプリ。場内放送も聞けて非常に便利!

<http://superformula.racelive.jp/>



リザルトやコメントを見るなら…… 公式サイト

走行結果やインタビュー、その他リリースなど。随時最新情報を掲載!
<https://superformula.net/sf2>

リアルタイムな情報収集には……

Twitter

SUPER FORMULA公式アカウント

@super_formula

TOYOTA GAZOO Racing

@toyota_gr

HondaモータースポーツLive

@hondajp_live

公式ハッシュタグは「#sfformula」

記事やダイジェスト動画は……

Facebook

スーパーフォーミュラオフィシャルfacebook

<https://www.facebook.com/superformula.official>

YouTube

YouTube公式チャンネル

<https://www.youtube.com/user/superformulavideo>

SUPER FORMULA OFFICIAL SHOP

全日本スーパーフォーミュラ選手権
2018年総集編DVD発売中!

世界が注目する国内トップフォーミュラ、SF14ラストイヤーとなる激動の1年を振り返る。2018年シーズンの全7戦をダイジェストで収録。完全保存版!

特典映像: SUPER FORMULA 2018 シーズンPV、SF19 デモラン (佐藤琢磨&中嶋一貴・ランデブー走行)

価格: 5,400円(税込)



お求めは
場内売店が
公式サイトへ!

CLUB F SUPER FORMULA OFFICIAL FAN CLUB

オフィシャルファンクラブ CLUB F 新規会員受付中!

年間パスの販売や各大会ごとのオリジナルチケット販売など、ファンクラブならではのサービスを予定! 詳しくはオフィシャルサイト (<https://superformula.net/sf2>) 内のファンクラブページをご覧ください

TV放映／映像配信

BSフジ

BSフジ 決勝戦中継 『2019全日本スーパーフォーミュラ選手権』

決勝レース当日の17時～18時55分に放送（最終戦のみ生放送14:00～15:55予定）。実況はモータースポーツの実況経験豊かな野崎昌一、塩垣恒夫が担当。解説は元レーシングドライバーの鈴木亜久里、土屋武士、モータージャーナリストの古賀敬介が大会ごとに務め、ピットレポーターの現役ドライバー・千代勝正が、レースを鋭くまたわかりやすく伝えます。



BSフジ『スーパーフォーミュラ GO ON!』

スーパーフォーミュラの情報番組としてホットな話題を提供する「スーパーフォーミュラGO ON!」。今年は、国内外からの多くの若手ルーキーなど注目ドライバーにフォーカスを当て、彼らにゆかりのある選手や監督をゲストに迎えて鋭く迫ります。番組の進行役は本田朋子アナ、ナレーターは乃木坂46の樋口日奈が担当します。

J SPORTS

全7戦の予選と決勝の模様をライブ中継。再放送やレースダイジェストも放送します。



GYAO!

大会終了14日後よりスーパーフォーミュラの決勝レースを全戦オンデマンドにて無料配信予定。

<http://gyao.yahoo.co.jp/sports/>



『グランツーリスモSPORT』に SF19仕様SUPER FORMULAが登場!

世界中で500万人以上がプレイする『グランツーリスモSPORT』に、ついにSUPER FORMULAが登場!

2019年シーズンから採用されるSF19が搭載される今春のアップデートでは、ホンダ/M-TEC製、トヨタ/TRD製の2つのエンジンを選択可能とし、両エンジンのサウンドを忠実に再現したほか、『グランツーリスモSPORT』では初となる待望の『ブースト機能』も搭載。オーバーテイクシステムに準じたパワーアップが可能となります。

AIとレース対戦する『GTリーグ』にSUPER FORMULAによる新たなシリーズを追加。さらに、世界中の自動車メーカーの歴史や車両をカタログ的に紹介する『ブランドセントラル』にも、レースカテゴリーとして始めてSUPER FORMULAが新設



されます。

SUPER FORMULAのキーワードといえる「クイック&ライト」。そのフィロソフィーを継承し、よりハイレベルの次元に到達した「SF19」の走りを『グランツーリスモSPORT』では是非体験してください!



*2019年3月28日アップデート予定



Engine : 2,000cc In-line Four-Cylinder Turbocharged

Engine Power : Over 550ps

Gearbox : Ricardo 6 Speed Paddle Shift

Safety Standards : 2016/17 FIA F1

