

## SUPER FORMULA/スーパーフォーミュラ

第9戦・10戦 鈴鹿サーキット レポート

2022年10月29日、30日

2022年も NAKAJIMA RACING を応援させて頂いています！



LED シグナルの点灯、点滅により、レース中の駆け引きを演出！

専用シャーシ「ダラーラ SF19」にオーバーテイクシステム用の LED ランプを全車に供給



#64 号車 山本尚貴選手



#65 号車 大湯都史樹選手



## ■概要／Outline

国内外のモータースポーツにチームパートナーまたは製品供給で参戦するPIAAは、1986年に中嶋悟氏とのパートナーシップを開始して以来、国内外のトップフォーミュラカーレースで躍進。



1987年にF1フル参戦を果たした中嶋氏ですが、当初はPIAAも余裕はなくすぐにF1というわけにはいきませんでした。余裕が出来たというわけではないですが、“世界で戦う中嶋選手を応援したい”という思いと“PIAAもこれから世界に向かう”という思いで1988年にF1へ参戦する中嶋氏のパーソナルスポンサーを開始、1989年にはF1で活躍するチーム・ロータス、1990年は中嶋氏の移籍に伴い、ティレル・レーシングをサポート致しました。



1989年 チーム・ロータス

1991年 ティレル・レーシング

中嶋氏は1991年をもってF1でのドライバー活動を終了されましたが、まさに日本国内における“F1”の一時代のムーブメントを起こしたレジェンドで、関わらせて頂いたPIAAも幸せです。



1991年 最後の鈴鹿GP



自身の現役引退後も 1997 年にティレル・レーシングのスポーティングディレクターに就任した中嶋氏とともに PIAA もまた F1 へ復帰。その年のドライバーは 2022 年 F1 ワールドチャンピオン獲得の マックス・フェルスタッペン選手の父、ヨス・フェルスタッペン選手と日本でも活躍したミカ・サロ選手だった。翌 1998 年には高木虎之介選手のステップアップに合わせて、同じくティレル・レーシングをサポートするほか、1999 年には高木選手の移籍に合わせてチーム・アロウズをバックアップするなど、長年に渡って世界最高峰のフォーミュラシーンで積極的な活動を展開していた。



もちろん、国内のトップフォーミュラにおいても 1989 年の F3000 に参戦して以来、NAKAJIMA RACING とのパートナーシップは続き PIAA カラー（白黒）のマシンが活躍してきた。1996 年にフォーミュラ・ニッポンが設立されてからも PIAA は中嶋氏が総監督として率いる NAKAJIMA RACING とともに最前線に参戦しており、1999 年にはトム・コロネル選手がドライバー部門でタイトルを獲得するとともにチーム部門でもタイトルを獲得。さらに 2000 年には高木選手が 10 戦中 9 勝をマークし、2 年連続で二冠を達成した。



その後も NAKAJIMA RACING は 2002 年にはラルフ・ファーマン選手、2009 年にロイック・デュバル選手がチャンピオンに輝くなど、フォーミュラ・ニッポンでは計 4 回に渡ってダブルタイトルを獲得。その勢いは 2013 年にスタートしたスーパーフォーミュラでも健在であり、常にトップ争いを展開している。



まさに PIAA が応援する NAKAJIMA RACING はトップフォーミュラの名門で、2022 年のスーパーフォーミュラでも活躍。2013 年および 2018 年、2020 年とスーパーフォーミュラで計 3 回に渡ってタイトルを獲得している山本尚貴選手が第 7 戦のもてぎ（1 レース目）でポール・トゥ・ウインを達成し、チーム加入後の初優勝を獲得したほか、チームメイトの大湯都史樹選手も第 5 戦の SUGO で 2 位入賞、第 8 戦もてぎ（2 レース目）で PP 獲得を果たすなど、NAKAJIMA RACING は素晴らしいパフォーマンスを発揮しています。

## ■スーパーフォーミュラについて / About SUPER FORMULA

1973 年に「全日本 F2000 選手権」としてスタートしたトップフォーミュラは、1978 年に「全日本 F2 選手権」に、1987 年に「全日本 F3000 選手権」、1996 年に「全日本選手権フォーミュラ・ニッポン」を受け継ぎ、2013 年にスタートした「全日本選手権スーパーフォーミュラ」は国内最高峰のフォーミュラとして定着。2016 年には「全日本スーパーフォーミュラ選手権」と名称を変更したほか、“日本からアジアへ”そして“F1、インディに続く第 3 極”という位置づけを明確にしたことで、数多くの外国人ドライバーが参戦するようになり、近年では 2016 年のシリーズを戦ったストフェル・バンドーン選手、2017 年のシリーズを戦ったピエール・ガスリーが F1 へステップアップしたほか、2019 年に活躍した NAKAJIMA RACING で活躍したアレックス・パロウ選手がインディカーへ挑み、2 年目でシリーズチャンピオン獲得など、数多くのトップドライバーがスーパーフォーミュラから世界のトップフィールドへ羽ばたいていった。

気になるマシンは 2019 年よりイタリアのダラーラ社が開発した「SF19」がシャーシとして採用されており、ホンダおよびトヨタが供給する 2000cc の直列 4 気筒直噴ターボエンジン「NRE エンジン」をパワーユニットとして搭載。タイヤはヨコハマのワンメイクだ。



ドライバー搭乗時の最低重量が 670kg、エンジンの最高出力は 550ps 以上と、まさにスーパースペックのマシンで世界的に見ても素晴らしいパフォーマンスを誇るマシンだと言えます。



ちなみに同マシンには燃料流量リストラクター（一時的にパワーアップする加速装置）を使用したオーバーテイクシステム（OTS）を採用しており、レース中に200秒までOTSを使用可能。一度使用すると100秒間使えなくなることから、どこで何秒使うか、その駆け引きがポイントとなっているが、OTSの使用時や残量を表示するインジケータ（グリーン、残量20秒以下でレッド、使用中は点滅など）としてPIAAのLEDランプシステム（オーバーテイクランプ）が全車に採用されている。スーパーフォーミュラマシンの300km/hのスピード、強烈なG、振動に耐える耐久性を備え、これまでメカニカルトラブルが発生していない点もPIAAのライティングの技術力を証明している。来場のファンの方々にオーバーテイクランプが良く見えるようにと、2019年よりデザイン変更、視認性が最も高いグリーンを採用し、あらゆる角度から見えるようにレンズは高拡散光学設計とするなど進化してきました。



なお、スーパーフォーミュラを統括するJRP（日本レースプロモーション）は、2022年に国内トップフォーミュラ50年を迎えたことに合わせて、サステナブルなモータースポーツ業界づくりを目指したプロジェクト「スーパーフォーミュラNEXT 50」をスタート。カーボンニュートラルへの対応として、カーボンニュートラルフェューエルを使用したエンジン、植物由来の天然素材、バイオコンポジットをシャーシに、天然由来の配合剤やリサイクル素材等、再生可能素材を活用したレーシングタイヤを使用した次世代フォーミュラカーの開発を実施するなど様々なチャレンジを行なっている。





## ■レポート/Report

2022年のスーパーフォーミュラではPIAAのサポートチーム、NAKAJIMA RACINGが躍進。2021年と同様にドライバーラインナップは同シリーズにおいて3回に渡ってチャンピオンに輝いている山本尚貴選手、2020年にスーパーフォーミュラにデビューし、同年の第6戦・鈴鹿で初優勝を獲得した大湯都史樹選手で、2022年も素晴らしいパフォーマンスを披露していた。

両ドライバーともにシーズン序盤は苦戦を強いられていたが、シーズン中盤戦に入ると持ち前のスピードを発揮。第5戦のSUGOで大湯選手が予選で5位につけると決勝では2位入賞を果たし、シーズン初の表彰台を獲得した。

さらにシーズン2度目のダブルヘッダーラウンドとして開催されたもてぎ大会では、緒戦となる第7戦で山本選手がポール・トゥ・ウインを達成。2021年にNAKAJIMA RACINGへ移籍して以来、初優勝を獲得し、同チームに待望のシーズン初優勝をもたらした。

続く2戦目の第8戦では大湯選手が予選でトップタイムを叩き出し、シーズン初のポールポジションを獲得する。残念ながら決勝は5位に留まったが、自身のスピードを見せつけていた。

それだけに最終ラウンドとしてダブルヘッダーで開催された鈴鹿でも両ドライバーの躍進が期待されていたのだが、第9戦は大湯選手が4位、山本選手が11位でチェッカー。さらにJAFグランプリのタイトルがかけられた第10戦では、同ラウンドでトップフォーミュラ100戦目を迎えた山本選手が予選13番手から決勝6位につけたほか、大湯選手も予選9番手から7位につけ、2台揃って入賞を果たした。



このように2022年のスーパーフォーミュラでNAKAJIMA RACINGはタイトル争いを演じることはできなかったが、予選、決勝ともにインパクトのあるスピードを見せつけていただけに、トップフォーミュラの名門チームとして2023年の活躍に期待したい。

## ◆ショートインタビュー

NAKAJIMA RACING / チーム総監督

中嶋 悟 総監督 Satoru Nakajima



Q：2022年のスーパーフォーミュラについて

中嶋総監督：前半戦はあまりパツとしなくて、両ドライバーも悩んでいましたが、第5戦のSUGOあたりから上を向いてきて、第7戦のもてぎでは1勝できたり、ポールポジションを獲得できるようになりました。

Q：NAKAJIMA RACINGとしてはスーパーフォーミュラとともにスーパーGTにも参戦されていますが、スーパーフォーミュラの特徴はありますか？

中嶋総監督：スーパーGTはチームのレースといった感じですが、スーパーフォーミュラはドライバーのレースといった感じがありますね。

Q：トップフォーミュラでNAKAJIMA RACINGはPIAAをパートナーに戦っていますが、何かエピソードはありますか？

中嶋監督：僕がドライバーを引退して、チームを作ってから一緒にあって応援を頂いてきました。とくにチームを設立した当初はかなり苦しい状況でしたが、ずっとサポートをしてくれた。その後はチームとしても力がついてきて、高木（虎之介）がチャンピオンをとったあたり（2000年）からチームとして固まってきましたが、それはPIAAさんのサポートがあつてのことだったと思います。おかげさまでPIAAさんとの関係は長く、いまでもサポートが続いています。

Q：中嶋監督は日本レースプロモーション（JRP）の会長でもありますが、「スーパーフォーミュラ NEXT 50」に対する意欲をお聞かせください。

中嶋監督：我々のやっているレース活動が世の中に反してはいけないので、次世代に向けて環境に配慮しながらトップフォーミュラの魅力を繋げて行きたいと思います。



SUPER FORMULA NEXT50 開発マシンはホンダ、トヨタのメーカーの垣根を越えて次世代マシン開発を目指す



## NAKAJIMA RACING /64 号車ドライバー

山本尚貴 選手 Naoki Yamamoto



### Q：2022年のスーパーフォーミュラについて

山本選手：前半戦は苦労していました。試行錯誤をしながらも浮上のきっかけを掴むことができなかったんですけど、第5戦のSUGOあたりから手応えを掴みはじめていました。その手応えはなかなか形にはできなかったけれど、改善の兆しが見えたのが第7戦のもてぎで、NAKAJIMA RACINGに来てやっと勝つことができました。シーズンを通して右肩上がりにはなってきたので最終戦の鈴鹿をいい形で終わらせるようにしたかったんですけど、第9戦はパフォーマンスが良くなかったし、決勝もグリップダウンが激しくて厳しい状態でした。第10戦はクルマのセットアップを変えたんですけど、バランス的には良くなっていました。Q1で敗退しましたが、決勝には手応えがありました。スタートで2台を抜くことができましたし、1周目に4台を抜くことができたので良かったですね。すぐにセーフティカーが入ったので前に出るタイミングを失いましたが、決勝は出し切れたと思います。昨年は最悪のシーズンでしたが、2022年はポールポジションも取れたし、勝つこともできた。最終戦も13番手から追いついて6位でポイントをとれたので良かったと思います。2022年は野尻智紀選手が速くて、強かったですが、2023年はやっつけたいと思います。

### Q：スーパーフォーミュラの魅力について

山本選手：スーパーフォーミュラは純粋に速いマシンなので、そのマシンをコントロールすることが面白いし、やっていることが繊細です。ドライバーもエンジニアも速くて強いマシンを作ろうとしていることがスーパーフォーミュラの醍醐味。ドライバーも粒揃いなので難しいけれど、そこにやり甲斐を感じています。フィジカル的にもきついですし、今年は2レース制を取り入れたラウンドもあるので精神的にもきつい。チャンスが2回あるので2レース制はいいけれど、もてぎで土曜日に勝った時も日曜日のことを考えるので、あまり喜ばませんでした。

### Q：オーバーテイクシステムについて

山本選手：世界的に見ても多くのカテゴリーでオーバーテイクシステムを採用していますが、客観的に見て、どのドライバーがオーバーテイクシステムを使っているのか、使っていないのか、分かるのはスーパーフォーミュラだけだと思うので面白いですね。レースを戦っているドライバーとしても、見ているファンの方々も視覚的にエンターテインメント性が高いと思うので盛り上げにつながっていると思います。ライバルがオーバーテイクシステムを使っていることはランプでわかりますし、アプリでライバルの残量が分かるのでチームから無線で連絡がはいるので心理戦としても使うことができる。オーバーテイクシステムは200秒使えるんですけど、使えない時間もあるし、どこから押せば足りる、足りないのかも計算し



ないといけないので、それを見誤ると肝心なところでオーバーテイクシステムが切れることもある。常に残量と使うタイミングとかを逆算しながら戦っています。

**Q：F1のテスト経験がありますが、スーパーフォーミュラにF1との共通点はありますか？**

山本選手：まったく違いますね。タイヤが4本ついていること（笑）とオープンホイールカーということは共通していますが、エンジンのパワーも違うし、マシンの機構も違うので、まったく別のマシンです。でも、F1に比べて半分ぐらいの馬力しかないのに、ラップタイムでは鈴鹿で10秒ぐらいしか変わらないという部分はスーパーフォーミュラの速さにつながっていると思います。スーパーフォーミュラは車両重量がF1よりも300kgぐらい軽いので、フォーミュラカーの機敏な動きにつながっている。クイック・アンド・ライトと言われているほど、軽さにこだわったマシンなので、このコンセプトは次世代のマシンでも残してもらいたいですね。



**NAKAJIMA RACING /65号車ドライバー**

**大湯都史樹 選手 Toshiki Oyu**



**Q：2022年のスーパーフォーミュラについて**

大湯選手：前半戦は苦しいレースが続いていて、チームとしても方向性が定まっていませんでしたが、中盤戦からはうまく修正することができて、僕もSUGOで表彰台を獲得することができました。第7戦および第8戦のもてぎでは両ドライバーともにポールポジションを獲得することができたし、上位に入ることができたので終盤戦から登り調子になってきたと思います。それだけに第9戦の鈴鹿ではいい形にしたかったですけどね。予選は今のパッケージではベストを尽くしたんですけど、トップタイムには届かなかったし、その差は決勝でもごまかせなかったのでかなり厳しい状態でした。なんとか4位で走り切れましたが、パフォーマンス的に離されていました。第10戦はちょっと違うものを試してみたんですけど、予

選のQ1はダメで、Q2ではもとに戻したんですけどパフォーマンス不足でした。決勝はコンディションの変化もあって、ペース的には良い部分も見せられたと思いますが、ライバルとの差を感じたシーズンでした。

#### Q：スーパーフォーミュラの魅力について

大湯選手：スーパーGTは“お祭り”の要素もあるんですけど、スーパーフォーミュラは純粋なレースといった印象です。ドライバーに関してもスーパーフォーミュラは限られた一流のトップドライバーしか参戦することができないので、最高峰のレースとしてドライバーとしてもチームとしても価値のあるレースだと思います。

#### Q：オーバーテイクシステムについて

大湯選手：スーパーフォーミュラでは“抜く”という行為が難しいので、オーバーテイクシステムのパワーアップがあってこそ、抜けるシーンが増えると思うし、その防戦にも使うことができたりと“カケヒキ”がうまれてくる。スーパーフォーミュラは僅差なので、オーバーテイクシステムがなければ、予選の順位が決勝の順位になりかねない。それだけレベルが高いと思うんですけど、オーバーテイクシステムがレースを面白くしていると思うし、無くてはならないツールだと思います。他のドライバーがオーバーテイクシステムを使用した瞬間はわからないんですけど、肌感覚で判断できるし、ここで押してくるだろうと思いながら戦っている。オーバーテイクシステムはパワーアップするけれど、そもそも限界の領域でコーナーリングしているので飛び出しそうになることもあります。富士スピードウェイだとストレートスピードも20km/hぐらい変わってくる。そこからのブレーキングもポイントや制動距離の伸び方も違うので、そこを合わせていくのは難しいですね。

#### ◆PHOTO GALLERY







Q1 後の大湯選手



ライバルの追従を懸命に防ぐ大湯選手



予選に挑む大湯選手



フロントノーズの Nakajima Racing



ギザギザバイザー、凄い効果!?(F1からのヒントだとか?)



加藤エンジニアと真剣にデータ確認する山本選手



大湯選手にケーキをつける悪い顔の山本選手









ライバルとのバトル



チーム内の接近戦、こっちの方がハラハラ



グランドフィナーレは全選手が表彰台に



SF100 戦目の山本選手に JRP さんからお祝いの花束



久しぶりにファンと触れ合いサイン会



うれしそうな山本選手と嫌な予感の大湯選手





ハロウィンコスでピットワークに登場の大湯選手、いつも喜ばせてくれます



ピットワーク時間内でサインしきれないほどのファンが集まっています

決勝グリッドでの最終確認



大湯選手の悔しそうな表情、来年やってくれると思います！

山本選手の集中した表情ステキです！

2022年 スーパーフォーミュラへの応援ありがとうございました。