国土交通省後援　F4東日本&西日本シリーズリザルト

EAST SERIES ROUND 3 SUGO
7月8日　スポーツランドSUGO　出走15台　完走15台　15周

栗原がポール・トゥ・ウイン

第３戦のSUGOには、F3の練習も兼ねて平川亮が参戦。だが、久々登場の栗原正之が抑えてPP獲得。３番手には武平良介。決勝のスタートで平川、武平とも失敗、遅れる中を栗原が逃げ切って優勝。２位には武平が入った。

Pos.	No.	Driver	Team/Car	Time
1	82	栗原正之	テクノクラフトはやぶさ F4	20'54"965
2	14	武平良介	クイック羽生 ZAP J.S.S.	+7"688
3	13	平川　亮	B-MAX・RK01・TODA	+10"331
4	1	花岡翔太	B-MAX ENGINEERING	+19"538
5	7	山口大陸	TAIROKU EMS 108	+25"499
6	2	OSAMU	LEYJU筑波ガレージ	+29"592
7	51	加藤正将	LEON RACING 006	+37"755
8	72	金井亮忠	チームNATS・正義 056	+37"914
9	11	植田正幸	Rnスポーツ☆制動屋☆KKZS	+38"802
10	10	川口正敬	KEISHIN制動屋Rn956	+52"360
11	4	佐々木祐一	仙台 Day Dream	+1'05"984
12	6	KAMIKAZEウインズ	ハナシマ,3e056	+1'06"840
13	73	渡辺義人	チームNATS・エクシズ006	+1'11"214
14	17	小倉可光	チームNATS・OAC 090	−1Lap
15	34	三浦　勝	CMS090	−2Laps

武平、平川、花岡といった有力どころを抑えて、SUGOではTRD社員主体チームが走らせるRD10Wに栗原が待望の初勝利をもたらした。ドライバーの層が厚いと言われている東日本、第４戦の筑波では高星が優勝した。

WEST SERIES ROUND 4 OKAYAMA
8月5日　岡山国際サーキット　出走7台　完走5台　15周

石川がデビューウインを達成

岡山での第４戦ではスーパーFJに出場の石川京侍がスポット参戦。いきなり適性を見せてPPを獲得すると、決勝でも勢いを保って優勝を飾った。２位は山口大陸が獲得し、川村和希が3戦連続で３位フィニッシュ。

Pos.	No.	Driver	Team/Car	Time
1	11	石川京侍	Rn-sports☆制動屋☆KKZ-S	27'17"889
2	7	山口大陸	TAIROKU エクシード108	+9"272
3	56	川村和希	プロジェクトKK マース 戸田 096	+23"151
4	12	久保宣夫	佐藤製作所☆オートセレクトMYST制動屋	+24"397
5	70	伴　貴広	TeamNaoki☆ルーフ☆MC090	+36"438
	14	服部晃輔	OGUSU ZAP F108	−15Laps
	33	吉本晶哉	AY-DESIGN制動屋WAKOS10W	−15Laps

EAST SERIES ROUND 4 TSUKUBA
8月19日　筑波サーキット　出走13台　完走10台　25周

スタートで高星が武平を逆転

筑波が舞台の第４戦では、ランキングトップの武平良介がPPを獲得。しかし、クラッチの不調を抱えたことからスタートで３番手に後退し、その間にトップに立ったスポット参戦の高星明誠が優勝。武平は２位でゴール。

Pos.	No.	Driver	Team/Car	Time
1	13	高星明誠	B-MAX・RK01・TODA	23'23"334
2	14	武平良介	クイック羽生 ZAP J.S.S.	+3"843
3	1	花岡翔太	B-MAX・RK01・TODA	+7"963
4	7	山口大陸	TAIROKU EMS 108	+9"020
5	2	OSAMU	LEYJUN筑波ガレージRK01	+20"427
6	51	加藤正将	LEON RACING 006	+34"675
7	72	金井亮忠	チームNATS・正義 056	+34"872
8	4	佐々木祐一	Sendai☆DayDream	−1Lap
9	73	渡辺義人	チームNATS・エクシズ 006	−1Lap
10	17	小倉可光	チームNATS・OAC 090	−1Lap
	6	KAMIKAZEスーパーウィンズ	☆花島☆056	−6Laps
	8	山田　翔	TKroom・スーパーウィンズ・AS	−14Laps
	3	中山雅佳	ZAP HITACHI 108	−16Laps

一定のグリップレベルを長く発揮するダンロップタイヤ

今年はＡクラスの新設に加え、コントロールタイヤをダンロップに改めた、いわば節目のシーズンでもある。開発にあたって最も重視されたのはライフで、300kmはゆうに走行できるというが、何よりドライバーが歓迎したのは一定のグリップレベルを長い間保っていること。練習走行でもセットアップができるのは最大のメリットといえるだろう。フロントのコントロール性も向上しているため、マシンセットアップにも従来とは異なる方向性も求められ、例えばキャンバー角を少なめにしてややロールさせるように……など、チームそれぞれ試行錯誤しながら進められている。なお、全体的なタイヤ特性は、同じダンロップのFCJ、かつてのFJで使用されていたタイヤに近いという声もドライバーからは聞こえてくる。

1 2 3 各コンストラクターとも狙いの違うエアロパーツを開発、各車の特徴が見える。写真はエンジンカウル、上からRK-01、ZAP F108、RD10W。4 昨年からエボサスを搭載するマシンも現れた。5 チーム単位ではジオメトリー、ダンパーのセットアップも続けられ、トップフォーミュラのダンパーを使用しているところもある。6 リヤウイングのスリットなど、細かい部分も各コンストラクターで異なる。7 ミストはサイドポンツーンに巨大なダクトを設ける。

シリーズ第４戦ではミストＫＫ・ＺＳで石川京侍選手がデビューウインを達成。いずれもＡクラスからの出場とあって、ドライバーの実力しだいでは充分勝負できるカテゴリーであることを証明してもいる。

また、イコールコンディションも今までになかったほど高められており、それが証拠に今年はまだ誰も２勝を挙げることが許されていない。高められた技術がユーザーにフィードバックされたからこそ、このような歓迎すべき事態になったのではないだろうか。ともあれ、シリーズはそれぞれ終盤戦に突入する。誰が最初に２勝目を挙げて、そして誰が最後に笑うのか。興味は尽きないところだ。

DUNLOP ── F4東西シリーズはダンロップタイヤのワンメイクレースです
F4協会HP　www.formula-racing.org

激突するコンストラクター
進化するフォーミュラレース

FORMULA 4 CHAMPIONSHIP PADDOCK NEWS Vol.3

ドライバー対決だけでなくマシン開発競争もこのカテゴリーの魅力

F4コンストラクターバトル

Photo：佐々木純也（Junya Sasaki）／石橋道尚（Michinao Ishibashi）／澤田和久（Kazuhisa Sawada）／TSUKUBA CIRCUIT

日本自動車レース工業会（ＪＭＩＡ）がフォーミュラ用の汎用カーボンモノコック・ＵＯＶＡを供給するようになってから、Ｆ４における光景は明らかに様変わりしている。10年に初めてＵＯＶＡを用いたＦ４、Ｒ&ＤのＲＤ10Ｗがまずは猛威を振るい、やがてＺＡＰ ＳＰＥＥＤのＦ１０８、ムーンクラフトのＭＣ０９０というライバル車両が登場。それぞれ熟成が進むにつれ、激しいバトルが繰り広げられるようになったのはまだ記憶に新しいところだ。その後もＵＯＶＡを用いるＦ４は高い戦闘力と安全性の両立が高く評価され、レースごとに台数を着実に増やしていった。

そして、昨年の西日本シリーズ開幕戦には、今や時の人ともなった関口雄飛選手と平川亮選手の姿がグリッドに。いきなりルーキーとは思えぬ走りを披露した平川選手に対し、経験の差を見せつけた関口選手だったが、ファステストラップを奪われ、なおかつ最高速の伸びを欠くことを指摘した。そこで関口選手を擁するＢ・ＭＡＸエンジニアリングは、それまで用いていた10Ｗの改良を決意。オリジナルのカウルを装着し、またシャシーの最適化をはかったＲＫ・01を投入する。

Ｆ１０８を駆る平川選手、ＲＫ・01を駆る関口選手の突出したテクニックにより、Ｆ４のシリーズ自体のレベルは飛躍的に向上した。やがて直接対決の際には対抗策としてＦ３にも使用された「エボサス」も投入されるように。その結果、ドライバーのレベルだけでなく、Ｆ４は技術の向上、マシン開発の競争も重要なカテゴリーとなったと言える。東日本シリーズは関口選手が、そして西日本シリーズは平川選手が制覇。それぞれ今年の活躍ぶりは、あえてここに記すまでもないだろう。

今年はまた、技術競争が一段落したこともあって各コンストラクターともにコスト重視の開発を進めるようになり、なおかつパーツの融通も多くなってきた。Ｆ４本来の原点に立ち返り、同時に新たな可能性を広げたということなのだろう。Ａクラスの新設も今年の特徴のひとつで、これは従来からあるアルミモノコックを使用する車両を対象としたクラス。しかしながら、圧倒的な戦闘力の差があるかというと決してそうではなく、西日本シリーズで目下ランキングのトップにつけるのはウエストＯ９６を駆る川村和希選手で、同

1 2 UOVAモノコック以前に活躍していたウエスト車両も健在。056や006だけでなく、956や096なども今季は走っている。上が006、下が056。3 新F4のベースとなったのがR&D 10W。左ページの栗原の活躍が証明しているように、“ツルシ”状態でもセットアップを煮詰め、良いドライバーをそろえれば充分勝負できるポテンシャルを持つ。