



**VANTELIN
KOWA**



 **S U P E R
FORMULA**
R A C E R E P O R T

Rd.7@FUJI SPEEDWAY

TEAM
TOM'S

天候：晴れ・ドライ / 気温：7-5℃ / 路面温度：10-8℃

全日本スーパーフォーミュラ選手権は、富士スピードウェイで第7戦（最終戦）を迎えた。富士で国内トップフォーミュラのレースが12月に行われるのは史上初。コロナ禍で変則スケジュールで行われた2020年シーズンも締めくくりを迎えた。チャンピオン争いの可能性を残して最終戦に臨んだVANTELIN TEAM TOM'S1号車のニック・キャッシュは、Q1のAグループで出走。4番手のタイムを記録したが、アタックした周に走路外走行があったと判定され、タイムを抹消されてしまい、最後尾スタートが決まってしまった。36号車の中嶋一貴は、Q2まで進出して11番手のグリッドからスタートすることとなった。



- 最終戦も午前中に予選、午後に決勝を行うワンデーレースフォーマット。
- ニック・キャッシュがAグループ、中嶋一貴がBグループでQ1に臨んだ。
- キャッシュが4番手タイムを記録してQ2進出を決めたかに思えたが、ベストタイム、セカンドベストタイムを記録した周回で、走路外走行をしたと判定されタイムを抹消されてしまった。
- 中嶋は5番手でQ1を突破。Q2では通過に0.111秒及ばず敗退。
- 中嶋11番手、キャッシュ20番手（最後尾）から決勝をスタートすることとなった。
- チャンピオンの可能性を残して決勝に臨むキャッシュに黄色信号がともってしまった。



Driver	Car No.	Q1	Q2	Q3
中嶋 一貴	36	B-P5 1'21.125	P11 1'21.144	
ニック・キャッシュ	1	A-P10 1'24.710		

天候：晴れ・ドライ / 気温：7-5℃ / 路面温度：10-8℃

**36** / ドライバー

中嶋 一貴

練習走行でニックが試してくれたセットアップを導入したらそれが良かった。Q1は通過できましたが、マシンもドライバー（自分）も今ひとつでしたね。特にQ2は美味しいところでタイムを出す事ができなくて、突破できなかったことは残念だし、もったいなかった。とても僅差の戦いではありましたが、わずかの差で8位以内に入る事ができませんでした。Q2のアタック2周目は、Bコーナーのブレーキングで失敗しているので、3周目に再アタックしました。ラップタイムは悪くなかったのですが、少し足りなかったですね。予選に関しては、タイヤの温め方、アタックの周をもう一度考え直さなければならぬかも知れません。

**1** / ドライバー

ニック・キャンディ

マシンの状態は良かった。走路外走行のジャッジは自分の見解とは異なるけれど、受け入れざるを得ない。でもタイム的にはとても良かった。Q1を突破できれば、その後にQ2、Q3へ進出できたと思う。気持ちを切り替えて決勝へ臨むしかない。19台をパスすれば勝てる、チャンピオンの可能性だって残っていると考えて決勝をスタートする。このレースで一旦日本を離れるのだから、最後の最後まで絶対にギブアップしない。サポートしてくれている多くの人たちの前で素晴らしいレースを見せる。

**36** / レースエンジニア

大立 健太

土曜日の練習走行から細かなセットアップ変更を行い、ニュータイヤをセットして、かなり良いものを見つける事ができたと思います。ガレージからの持ち込み状態が良かったので、ニックに試してもらったものを、一貴さんに持って来ています。Q2のアタックの際に向い風になりましたが、それはマイナスではなくてプラス要因でありました。一貴さんがBコーナーでブレーキングをミスしてしまいましたが、それはボクのミスで、タイヤの空気内圧を少し間違えてしまい、フロントタイヤのグリップ感が足りなかった事が原因でした。練習走行でのロングラップのペースは安定しているので、それに何かをプラスして順位アップしてもらいます。

天候：晴れ・ドライ / 気温：7-5℃ / 路面温度：10-8℃



1 / レースエンジニア

小枝 正樹

ペナルティを受ける前のQ1Aグループの順位見ていただければわかりますが、マシンの状態は良かった。トラックリミットを外れてしまうほどに攻める事ができたのですから、速さはあったという証明だと思います。アタックラップの2周共にAコーナーでリミットのホワイトラインの外まで出てしまったようです。決勝で順位をどう上げるかを考えます。



チーフエンジニア

東條 力

順調にセットアップが進んでいたのですが、ニックが走路外走行のペナルティを受けてしまったのは残念でなりません。もったいない。アタックラップ全てのタイムが削除されてしまったので、最後尾20番手からの決勝スタートですから、作戦面で相当考えないと上位フィニッシュは難しいですね。一貴はアタック2周目でタイムを出す作戦でした。Q1はうまくいったのですが、Q2のBコーナーのブレーキングでタイヤを少しロックアップしてしまったので、アタックをやめて次の周に再びアタックをしたのですが、すでにタイヤのピークグリップは過ぎてしまっていたようです。タイヤウォーマーを使うのは今シーズン2回目。前戦よりも温め方の精度は高まっていますし、決勝は気温、路面温度が上がるでしょうから、タイヤにとってもコンディションは良くなります。二人のドライバーの追い上げに期待ですね。



総監督

舘 信秀

シーズンを通して予選の結果があまり良くなかった中で、Q1からニックが好発進できたと思っていたら、＜走路外走行＞でベスト、セカンドのタイムが削除されてしまったのは痛かった。本人はオフィシャルのジャッジに不満らしいが、映像を見る限り【アウト】だった。計算上は彼にもチャンピオンの可能性が残っているだけに残念。最後尾からの決勝になる。でも、決勝では何が起こるかわからない。ニックの事だから決勝でどれだけ順位を上げてくれるかが楽しみではある。一貴も悪くは無かったけれど、Q2で敗退。エンジニアリングの点で他チームに遅れをとっているのか、これがシーズンを通しての課題ではあった。でもこれで今シーズンも終わりとなってしまったので、来シーズンの予選での挽回を期待したい。

天候：晴れ・ドライ / 気温：9-6℃ / 路面温度：13-6℃

2020年全日本スーパーフォーミュラ選手権の最終戦、決勝レースは12月20日午後にスタートが切られた。自力でチャンピオンを決定できる平川亮選手、山本尚貴選手。そしてこの2名のドライバーの結果如何で2年連続のチャンピオン獲得のチャンスがあるニック・キャッシュは最後尾から決勝をスタートした。1周目から一気に順位アップし、その後も攻めの手を止めずに順位を上げていった。平川、山本の戦いの前で終盤戦に突入、トップから3秒以内、4番手まで迫った。トップに立てば逆転チャンピオンとなるが、終わってみれば4位フィニッシュ。ランキング4位。中嶋一貴は9番手で、今シーズンの最終戦を終えた。2人のドライバーの活躍によってVANTELIN TEAM TOM'Sは、2020年チームタイトルを獲得した。



- ニック・キャッシュは素晴らしいスタートから1周目で8ポジションを上げて帰ってきた。
- 8周目にはサッシャ・フェネストラズをパスして11番手となった。
- タイヤ交換義務を処理できる10周を終了して早めのピットインを行うチームが出始める中で、中嶋一貴は11周してピットインし、コースへ復帰した。
- キャッシュは40周レースの後半でピットインする作戦をとった。他車がピットインを終えた時点でキャッシュはトップに立ち、後続とのギャップを30秒築き30周してピットイン。コース復帰した時の順位は5位。34周目に4位へ。そしてトップ3台を追って1位から2.2秒まで差を詰めた。
- 最後尾から16ポジションアップしたキャッシュは4位フィニッシュで8点、中嶋は9位フィニッシュで2点を獲得。トータル10点を加算しチームタイトルを獲得した。



Driver

Car No.

Race / Fastest Lap

中嶋 一貴	36	P9 1'22.984
ニック・キャッシュ	1	P4 1'21.680

天候：晴れ・ドライ / 気温：9-6℃ / 路面温度：13-6℃



36 / ドライバー

中嶋 一貴

9位フィニッシュですが、直前のウォームアップ走行で雄飛（関口）のマシンが火災を起こして出走できなかったため、実際には1ポジションを上げただけです。マシンの調子は悪くありませんでしたが、集団の中では自分のペースで走ることができませんでした。しかし、周りにいた健太（山下）とかサッシャ（フェネストラズ）とはバトルできたので、レースを楽しむことはできました。今シーズンは世界耐久選手権とのスケジュールの都合もあり、欠場したレースもありましたが、鈴鹿で2位に入ることができました。最終戦でも2点取ることができて、チームタイトルの獲得に少しは貢献できたかと思います。来シーズンのことはまだわかりませんが、できれば全戦出場してチャンピオン争いに絡めるレースをしたいと思っています。今シーズンはコロナ禍の中でもサポートいただいたスタッフ、スポンサー、そしてファンの皆さんに感謝します。



1 / ドライバー

ニック・キャンディ

マシンも作戦も完璧だった。上位でフィニッシュできると思っていたけれど、4位まで上がったのは自分自身凄い結果だと思う。計算上ではチャンピオンの可能性はあったけれど、勝つか2位でなければチャンスなかった。F3からスーパーフォーミュラ、スーパーGTの6年間で残せた成績を誇りに思う。全てのカテゴリーでチャンピオンを獲得することができた。その全てはTOM'Sと共に獲得した。スタッフのお陰でチャンピオンになった。感謝したい。そして日本のファンは、常に暖かく見守ってくれてサポートしてくれた。最高の環境でレースをさせてもらった。「アリガトウゴザイマス。」来シーズンは日本で走るチャンスはないけれど、フォーミュラEで頑張ります。そして将来またチャンスがあれば、必ず日本で走りたい。その時はまた応援してください。



36 / レースエンジニア

大立 健太

セットアップ面で一貴さんに辛いレースを強いてしまったと反省しています。ペース的にトップグループから0.5秒くらい遅かった。あまりペースが良くない山下、サッシャと一緒にグループの中で周回しなくてはならなかったのは、セットアップが詰めきれてなかったからだと思います。予選に近い空力のセットアップでスタートしてもらったので、グリップ感覚が薄めだったと思います。周りのマシンを見ると、もっとダウンフォースがついているものがあったので、そのようにしていたら展開が変わっていたのかも知れないと、また反省してしまいました。今シーズン一貴さんと初めて一緒に戦わせていただき、いろいろと教えていただいて、とても多くのことを学んだシーズンでした。

天候：晴れ・ドライ / 気温：9-6℃ / 路面温度：13-6℃



1 / レースエンジニア

小枝 正樹

16ポジションもアップしてくれた素晴らしいレースでした。予選でもっと頑張ってくれてたら……。いや予選で頑張りすぎて走路外までワイドに走っちゃったのですね。ニックの速さ、強さは特にタイヤが冷えている状態で際立っていますね。作戦的にはレースの中盤以降まで引っ張って、状況を見つつピットインしてもらう予定でした。途中でトラフィックに引っかかることも少ない状況でしたから作戦が成功しています。ニックを前に出すように、一貴選手も自ら早めのピットインを打診してきてくれました。有難いことです。最後尾からの追い上げを可能にするためにダウンフォースは削り気味にセットアップしてレースしてもらっているのですが、前にマシンがいると苦しい状態だったと思いますが、そこはニックの強さで乗り切ってくれました。山本選手をパスした際に少し寄せすぎて黒白旗を提示されて、危険と判断されましたが、それ以降は問題なく走り切ってくれました。



チーフエンジニア

東條 力

ニックの作戦は大成功でしたが、勝つまでには至らなかった。返す返すも予選で最後尾でなかったらという悔しさが残る最終戦でした。勝てていたら、そして山本選手が5位だったら同ポイントで、ニックが年間2勝でチャンピオンを獲得できていた。そうしたらドライバーとチームのダブルタイトル獲得で万々歳だったのですが……。一貴は中段グループで苦しい展開でしたね。そしてニックが追い上げてきているのを彼も知っていて、「ニック来ていますね、どうしますか。」と聞いてきたので、早めにピットインしてもらいました。前のスペースが空いたのでニックはそこでもペースアップができました。ニックもレース中にちゃんと「サンキュー」と礼を言っていましたね。2台体制ならではのチームプレーで勝ち得たチームタイトルでした。



総監督

舘 信秀

ニックが最終レースで彼らしい速さを見せてくれた。最後尾から4位フィニッシュというすごいレースだったが、予選結果が良かったなら優勝していたかも知れない。そしてチャンピオンを連覇できていたかという思いはある。一貴は中段グループで思い通りのペースでは走れなかったようだが、ポイントを獲得してくれた。2人の活躍によってチームタイトルを奪還することができた。常にドライバーズタイトルとチームタイトルのチャンピオン争いができることにとても満足している。あらためて我チームのスタッフとドライバーを誇りに思う。今シーズンは、コロナ禍によってレースができるのか心配されたが、こうやってシリーズを終えることができた。関係者の努力に感謝申し上げたい。そして、サポートしてくれた多くのモータースポーツファンに素晴らしい最終戦をお見せできたと思っている。ニックは来シーズンはフォーミュラEに参戦する。あちらでも活躍して日本のレース界のレベルの高さをアピールしてきて欲しい。そしてチャンスがあれば、再び日本で走って欲しい。