



**VANTELIN  
KOWA**



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

---

Rd.6 @SUZUKA CIRCUIT

---

TEAM  
**TOM'S**

天候：晴れ・ドライ / 気温：13-16℃ / 路面温度：15-19℃

鈴鹿サーキットにおける二連戦の締めくり、第6戦はVANTELIN TEAM TOM'S1号車を駆るディフェンディングチャンピオンのニック・キャッシュがQ1からQ3まで駒を進めて、最後にポールポジションを獲得、チャンピオンを争うライバル達にその存在を強くアピールした。前日のQ2敗退からセッティングと作戦を修正して勝ち取ったポールポジションだった。中嶋一貴もQ1からQ3まで突破を果たしたが、今回は7番手、4列目のグリッドから決勝をスタートすることとなった。



- キャッシュがBグループ。中嶋がAグループにグルーピングされて予選が開始された。
- 中嶋は7番手でQ2進出を果たした。キャッシュも7番手でQ1を突破。
- 前日の第5戦でQ2敗退をしてしまったキャッシュだったが、今回は作戦を変更してニュータイヤを2セット投入してアタックを2度行ってトップでQ3へ。中嶋は8番手でQ3へ進んだ。
- ポールポジションへ向けてコースインしたキャッシュはその期待に応えて昨日に山本選手が記録したコースレコードタイムを唯一更新して自身3度目のポールポジションを獲得した。
- 中嶋は7番手のタイムを記録して決勝に臨む。
- 第6戦はオーバーテイクシステムが100秒から200秒使えることとなった。



| Driver    | Car No. | Q1            | Q2          | Q3          |
|-----------|---------|---------------|-------------|-------------|
| 中嶋 一貴     | 36      | A-P7 1'35.990 | P8 1'35.138 | P7 1'35.123 |
| ニック・キャッシュ | 1       | B-P7 1'35.598 | P1 1'34.763 | P1 1'34.442 |

天候：晴れ・ドライ / 気温：13-16℃ / 路面温度：15-19℃



36 / ドライバー

中嶋 一貴

どこかマシンに不具合があったということではなくて、昨日からの延長線上でセットアップしてもらい予選に臨んでいましたが、全てのセッションで何とか生き残ってQ3まで進めたという感じですね。今回もQ1で2セットを使っています。ブレーキのウォームアップ、自分自身の朝一番の感触を確かめるためにも2セットでの走行は必要でした。そして、昨日もQ2、Q3は1セットでアタックしても問題はなかったのと同じ方法でアタックしています。第5戦はかなり荒れたレースでしたが、第6戦はどうなるか。生き残って何とか上位フィニッシュをしたいと思います。やはりホンダ勢が速いですね。オーバーテイクシステムが第5戦より倍の時間使えるのですが、これは我々よりもホンダ勢に得に働くのでないでしょうか。



1 / ドライバー

ニック・キャンディ

マシンの調子は最高に良い。タイム的なものではなく、感触としてはQ2の1セット目が最高だった。そしてだんだんと路面のコンディションが良くなっていて、タイムも上昇して行ってくれた。全てのセッションでマシンの感触は良かった。久しぶりのポールポジションは嬉しいのだけれど、これが優勝を約束してくれるものではないし、ホンダエンジン勢が後ろにたくさん控えているし、ストレートスピードがすごいので、どれだけ抑えることができるかは分からない。もちろん優勝を目指しているけれど、決勝はスタートしてみないと全く分からない。



36 / レースエンジニア

大立 健太

第5戦と同じにQ1では2セットを使用して、2セット目で本アタックをかけたのですが、多少失敗もあって、タイムがあまり良くなかったのですが、何とかQ1を突破できました。昨日から大きくセッティングを変えたということもなく、タイヤの温度、プレッシャーも変わらないのですが、何が悪いかわかりませんが、全体的にグリップ感が薄いという感触だったみたいです。昨日と違うのは、今日は風があまり吹いていなくて、向かい風がほとんどなくてダウンフォースが少なかったのではないかなと思います。セクター1はそれほど影響はないですが、デグナーカーブあたりとかスプーンカーブあたり、1コーナーや2コーナーも影響があったかなと思います。昨日の決勝で改善すべき点を修正して今日の決勝に臨みます。



天候：晴れ・ドライ / 気温：13-16℃ / 路面温度：15-19℃



1 / レースエンジニア

小枝 正樹

前日にQ2敗退という結果だったので、どうしてもQ2は突破したいと思って、2セットのタイヤを準備していました。山本選手のタイムを見ながら2セット目を装着して待っていたのですが、結果的には1セット目のタイムでも十分にQ2を突破できたのですが、ニックが出たと言うので、もう一回アタックしてもらいました。昨日のマシンのセットアップが悪かったわけではないので、今回はタイヤのウォームアップもちゃんとマッチしてポールポジションにつながったのだと思います。ホンダ勢が速いですが、第5戦のようなイレギュラーなことがなければ、彼なら逃げ切ってくれると信じています。チャンピオン争いも重要なので、勝って最終戦に行きたいですね。



チーフエンジニア

東條 力

ニックは作戦面も改善し、かなり集中力も高かったのでポールポジションを取れましたね。Q1はぎりぎり突破した後にQ2で2セットを用いてトップタイムを出し、そこからリズムに乗ってコースレコードも更新できたので、最高の予選でした。一貴は、第5戦と同じくQ1で2セット。これはその日の最初にいきなり走行するわけですから、難しさもあります。2セットのタイヤを使って、1セット目で感触を確かめ、2セット目で本来のアタックをするという方法ですね。タイヤのウォームアップは、昨日のデータから適切な温め方で、前後で温め方、温度を調節してアタックに備えました。ニックは逃げ切ることができれば勝てるでしょう。一貴も昨日のように順位アップを期待したいですね。



総監督

舘 信秀

昨日の第5戦の予選での問題点を改善してニックとチームが素晴らしい結果を出してくれた。特にQ2では2セットのニュータイヤでアタックした。是が非でもQ3へという意欲がみなぎっていた。そしてコースレコードを更新してポールポジション。流れがニックに来ているという感じだ。これだったら勝てるかな。良い雰囲気なので、このまま突き進んでほしい。一方の一貴は、前日に比べてはいま一歩だったかな。彼は、決勝で強みを見せてくれるだろうから心配はないと思う。2人が揃って表彰台に立てくれることを願っている。

天候：晴れ・ドライ / 気温：17-16℃ / 路面温度：20-19℃

第5戦とは全く異なる展開となってしまった。  
ポールポジションからニック・キャッシュディがトップを走行して始まった第6戦は、2周目にセーフティーカーがコースイン。7周目にレース再開。そして9周目にトップのキャッシュディがグランドスタンド前のストレートで白煙を上げてスロウダウン。力なくマシンをコースの外に止めてリタイアしてしまった。同じ周に中嶋一貴も右のリヤタイヤがパンクしてスロー走行し、大きく順位を下げてしまった。第5戦でポールtoウインを飾った山本選手もリタイアに終わり、チャンピオン争いは混沌として最終戦を迎える。



- 2周目が終わろうとしていたシケインで接触があって、一台がストップしセーフティーカーが導入された。
- 7周目にレース再開。8周が終わりトップで9周目に入ったキャッシュディのマシンから激しく白煙が上がった。エンジントラブルが発生してキャッシュディはマシンを止めてリタイアした。
- 同じ周に中嶋はパンク。シケインで起きていた接触で散乱したカウルの破片を踏んでしまったことで、スローパンクチャーをしてしまったようだ。1周をスロー走行してピットイン、タイヤを交換。戦列に復帰したが、最後尾に順位を落としてしまった。
- 中嶋はタイヤ交換の義務のために再度ピットインしてレースを続行したが、最下位の16位でレースを終えた。
- ニック・キャッシュディは、ノーポイントに終わったが、最終戦では、チャンピオンの可能性を残している。



| Driver      | Car No. | Race / Fastest Lap |
|-------------|---------|--------------------|
| 中嶋 一貴       | 36      | P16 1'40.526       |
| ニック・キャッシュディ | 1       | R 1'39.094         |

天候：晴れ・ドライ / 気温：17-16℃ / 路面温度：20-19℃

**36** / ドライバー

中嶋 一貴

レースが始まって、ペースが良なくて、一台にパスされたところでセーフティーカーが入って、今回も荒れたレースになるかなと思っていたら、レースが再開して自分のタイヤがパンクしてしまいました。シケインで散乱していた破片を右のリヤタイヤが拾ってしまって、最終的にトレッドを突き抜けてしまったのでしょうか。タイヤ交換してレースを続けましたが、ペースはあまり良くなかったですね。

**1** / ドライバー

ニック・キャンディ

スタート前のフォーメーションラップを終えてグリッドに着いたら、左のフロントブレーキから白煙が上がってしまっていた。オーバーヒート状態になっていたようだ。ブレーキダストに火がつかなくて良かったけれど、スタートして直後の1コーナーでブレーキを踏んだらほとんど効かなかった。ヘアピンでも、効かなくてトップを守るのが難しかったけれど、鈴鹿はハイダウンフォースサーキットなので、アクセルをオフしただけでも減速してくれるので、それで助けられた。1周目のバックストレートでブレーキが冷えてくれてからは、問題はなかった。セーフティーカーランが終わって、レースが再開して2周したらいきなりエンジンが壊れてしまった。ノーポイントだけれどベスト5レースのポイントでチャンピオンが決定するので助かった。

**36** / レースエンジニア

大立 健太

エアーが抜けたタイヤには大きな穴が空いていました。誰かと接触したわけでもなく、シケインあたりに散乱していたデブリ（破片）が刺さってパンクしてしまったようです。一貴さんからタイヤが壊れたという無線が入った瞬間に今回のレースは終わりを告げてしまいました。前日からセットアップを変更した部分が悪い方向に行ってしまったようで、パンク前にも順位を下げてしまいました。トラクションを稼ごうとして、欲をかけたのが良くなかったですね。残念です。



天候：晴れ・ドライ / 気温：17-16℃ / 路面温度：20-19℃



1 / レースエンジニア

小枝 正樹

トラブルの原因、箇所はよく分からないので、エンジントラブルとしか今は言えないです。トラブルが起きる直前のバックストレートではオーバーテイクシステムを使っていたから、その時点ではエンジンは快調だったのではあると思われます。直前のウォームアップ走行もトップタイムを叩き出していたので、調子が良かっただけに残念ですね。計算上は最終戦の結果でチャンピオンが決まることとなりました。連覇を目指して、富士に向かいます。



チーフエンジニア

東條 力

決勝前からニックの仕上がりは、とても良かったですね。直前のフリー走行でもトップタイムを叩き出していましたし、スタートも良く、トップのポジションをキープしていました。最初のセーフティカーランのリスタートも問題なくポジションを守っていたのですが、シケインを立ち上がって加速しようとした時にパワーダウンしてしまったようです。補機類のトラブルではなく、本体のトラブルのようですが工場に帰ってエンジン内部を細かくチェックしてみないと何が原因だったのかは分かりません。今のエンジンの信頼性は高いですから、このようなトラブルは近年では珍しいです。一貴は、変更したセッティングがうまくマッチしなくて苦しい序盤戦でした。そして破片を踏んでしまって、それがタイヤトレッドから内部まで貫通してしまっていました。ニックは最終戦に向けてエンジン交換が必要ですが、今回のエンジン交換は、クラッシュ等の要因で交換が必要になったものではなく、本体のトラブルなのでグリッド降格のペナルティはありません。



総監督

舘 信秀

なんてことが起こってくれたのだろう。2台にほぼ同時にトラブルが起きた。レースは、序盤も序盤で勝利の権利が無くなった。一貴は、パンク。1回目のセーフティカーが入る原因だったシケインでの接触でカーボンの破片が散乱していたのを踏んでしまったらしいね。しかし、ラップダウンになりながらもきちんと走り切ってくれた。そして、ニックはストレートで白煙を噴き上げて1コーナーでマシンをアウト側に止めた。エンジントラブル。ノーポイントで終えてしまったけれど、有効ポイント制であるので、なんとか最終戦までチャンピオンの可能性を繋げることができた。上位のドライバーの結果次第だけれど、連覇に向けて最終戦の富士に臨む。