

F4シリーズに参戦する多くのシャシー



2015年 東日本&西日本レース日程

東日本シリーズ		
R1	3月15日	ツインリンクもてぎ
R2	4月12日	ツインリンクもてぎ
R3-4	5月23~24日	スポーツランドSUGO
R-5	9月26~27日	富士スピードウェイ(予定)

日本一決定戦		
特別戦	12月5~6日	鈴鹿サーキット

西日本シリーズ		
R1	5月10日	鈴鹿サーキット東コース
R2	6月27~28日	鈴鹿サーキット
R3-4	7月26日	岡山国際サーキット(予定)
R5	10月18日	鈴鹿サーキット東コース

は1レースを開催した富士スピードウェイ、今年3戦の開催を計画しているという。F4協会もこれに呼応してシリーズを活性化させていく方針なのだ。

技術と人材が育つ場

F4はF3とFJ1600の間を埋めるカテゴリーとして1993年に誕生し、20年以上の歴史を持つ「ドルフォーミュラ」。古くは道土籠に始まり、塚越広大、平川亮なども、F4を経て国内最高峰の舞台へと駆け上がったドライバーたちだ。近年もFJ1600からF4に進む若手ドライバーの数が増えている。F1以外、世界的にフォーミュラのワンメイクが一般的になっていくなかで、F4はモータースポーツには欠かせない魅力と言えるマルチメイクの特徴をいまでも残す数少ないカテゴリーなのだ。シャシーコンストラクターは8社、エンジ

ンは4メイク5社のチューナー、このなかでの組み合わせができる多様性を持ち、そこで得られるドライビング経験値、セッティング能力がドライバーの間で見直されつつある。それはコンストラクター、パーツメーカーにしても同じことが言える。車の開発や改造、チューニングなど技術競争がある程度の幅で許されるF4では、もの作りにおいて最も大事な「発想力」を磨くことができるのだ。

そこに着目してこのシリーズに参戦しているのが日本自動車大学校(NATS)と東京工科大学だ。NATSはモータースポーツ科が立ち上がった当初はFJ1600に参戦していたが、その後フォーミュラトヨタを経て08年からF4に現場実習の場を移した。「もともとウエスト056というアルミの車を学校の教材として買って、そこからいろいろトライ&エラーを繰り返しながら自分た

ちでもの作りをして、10年にシリーズチャンピオンを獲れました。その10年からはJMAのカーボンモノコックが主流となっていくのですが、学校の取り組みとして最初はリヤセクションを2ℓエンジンシャシーにして、次に前側半分をカーボンモノコックにコンバージョンしてリヤ部は自分たちで開発するなど、買ってポンッと取り替えるのではなく生徒たちの技術を磨く教材として活用させてもらっています(モータースポーツ科 科長/金井亮忠)。エンジンマウント、サブフレーム、リヤサスペンションまわりといったリヤセクションはほぼNATSオリジナル仕様。いまではF4協会の申請を出して、シャシーコンストラクターとしてNATSは参戦している。

東京工科大学も、フォーミュラカーを教材に、その構造を勉強しつつ実践に参戦するなかでのもの作りやメン

テナンスを含めての技術を習得していくという趣旨のもと、13年からF4に参戦を始めた。「予算的なこともありですが、何よりメンテナンスタッチもよく学校の教材として考えたならF4が最適なのです。手入れられる部分が多いですし、カテゴリーとしても一番扱いやすいと考えています。最初からアルミクラスのマシンです。当初は2ℓエンジンでしたが、昨年からは1・8ℓを搭載。ランニングコストという面ももちろんありますが、与えられたものなかに速さを引き出すか考えることが学生たちの力を伸ばすことだと考えています(エンジンメンテナンスコ長/橋本秀哉)。

マルチメイクだからこそ、車両整備をするだけでは得られない発想力やメカニク、エンジニアとしての経験値を得られる。F4では技術だけでなく、人材



守られ続けるモータースポーツの真髄

ビリビリとは違い、キリッとしているけれど、どこか楽しげそんな表現がF4を戦うドライバーやチームには合う開発競争という魅力がたくさん「やり甲斐」を生むのだ

3月15日の東日本シリーズ開幕戦を皮切りに、F4シリーズの2015年がスタートする。今年も東西ともに第3/4戦がダブルヘッダーとなり年間では4大会5ラウンドに改められ、毎年12月に行なわれる日本一決定戦は鈴鹿サーキットに移して12月5/6日に開催を予定している。F4指定タイヤにおいては、パフォーマンスの安定性が参加者から好評であるダンロップのワンメイク継続となる。2017年まで決定している。また昨年からは旧FCJクラスが編入してきたが、各メーカーとも育成の舞台をFIA・F4に移行するため、今年からは以前の「純F4」に回帰する。ただ、古い車両でも開発を進めれば十分に戦力がありシリーズを戦えることから、アルミクラスHパターンゲート付きトランスミッションの参加車クラスを「A2クラス」として表彰する計画もある。アルミF4レースというものを新たに設定して昨年



NATS (日本自動車大学校)
11年から3台体制のNATS。昨年は全18人の生徒を3班に分け、1チーム6人編成とした。金井科長はそのうち1台のドライバー。
昨年は16人の生徒が実習としてF4参戦に携わった。エンジンをのぞいた他すべてを学生たち自身が担当して進めている。



東京工科大学

多種多様なシャシーが走ることで技術と人が育つ「舞台」

F4はワンメイクではなく、シャシーコンストラクターだけでも8社が参戦するマルチメイクフォーミュラ。上の写真は参戦するシャシーコンストラクターの一部である。エンジンは4メイク5社のチューナーが手がけ、その組み合わせは最高峰のF1にも匹敵する多様性がある。各々の個性が異なるため、それがシリーズにとってはおもしろいレース展開を生み出す要素になっているの言うまでもない。