



Juju Information Vol.64

Juju(こと、野田樹潤)

欧州の高速レース「BOSS GP」ドイツ ホッケンハイム 今季開幕ラウンドに出場
決勝レース 2 で、2 位表彰台に
[スーパーフォーミュラ] に備えた、貴重なマシンコントロールを経験

Juju (こと野田樹潤 NODA レーシング所属) は、5 月 3 日 (金) -5 日 (日) にドイツ・ホッケンハイム・サーキットで開催された「BOSS GP CHAMPIONSHIP」(BOSS : Big Open Single Seaters) の今季開幕ラウンドに出場しました。

予選 2 番手からスタートしたレース 1 は、ホールショットを決めトップに立った直後のコーナーで、ポールポジションからスタートした車両に追突され、マシンにダメージを負ってリタイヤ。レース 2 は、直前の雨で濡れた路面という難しい状況下で、セーフティーカーに先導されてのスタート。セーフティーカーがコースから外れて通常レースとなった後は、チームメイトで 2023 年の年間チャンピオンのシモーネ・コロombo選手 (イタリア) をテール・ツウ・ノーズで追走する展開からそのまま 2 位でゴール。3 位以下には、40 秒以上の大差をつける圧倒的な速さで、チームにワン・ツー・フィニッシュの勝利をもたらしました。



この決勝レース 2 の終始テール・ツウ・ノーズで追走する展開では、「ダウンフォースが大きく、かつ、ハイパワーのマシンでピッタリ後ろについて走行した際に自らのマシンの挙動が不安定になるという状況をしっかり学び、高速コーナーでも敢えてぴったり後方について走り、不安定な走行を経験できた」(Juju) と、次戦となる「スーパーフォーミュラ」第 2 ラウンドでの戦いを見据えていました。

「BOSS GP CHAMPIONSHIP」は、F1 や F2 同等性能の車両が出場し、欧州で開催されている高速レースです。Juju は、2023 年 9 月に同レースの FORMULA Class に初参戦し、決勝レース 1 ではクラス 2 位 (総合 4 位) の表彰台に立っています。

今季のマシンは、2023 年に乗った「ダラーラ ワールドシリーズ T12」よりも、パワーもトップスピードも勝る「ダラーラ - GP2/11」。

mikiHOUSE

FORDAYS

Koken

安藤ハザマ

XEBEC

YARE

ProStaff

MAGNOS
MANAWAUMC
UCHIYAMA MFG CORP.

AZAPA

LAC
GroupNishimaki
& Company

WAVE

POLYGLOTS

S&K
ライフアササービス

HOKUTO7

ENKEI

TTL:TTL
Hi-10 inhaler "my mother"Arai
HELMET

GruppeM

Hiroko
RACING OIL

SMART DRIVER SCHOOL

SINCE 2020/2021
route oneroute one
since 1997
route one co., ltdexCAPE
ENTERTAINMENT GROUPNRA
NODA RACING ACADEMY

5月2日(木)・3日(金)のフリー走行からトラブルが発生し、思うような走行ができない状態に。予選でも、これからアタックというところでまたしてもトラブル。結局、力を出し切ることができないまま2番手タイムで予選を終了しました。順調とは言い難い中で、このレースの出場に際して所属したチーム「MM International Motorsports」は、その状況を改善すべく全力で取り組みましたが、「力を出し切るような走りもできず、ポールを獲得できなかったのは少し悔しい。」とJuju。

4日(土)の決勝レース1では、スタートで、ホールショット(=ロケットスタート)を決めトップにたった直後のコーナーで、ポールポジションからスタートした車両が極めて不可解な追突。一歩間違えれば大事故に繋がるような接触により、Jujuのマシンは大きなダメージを負って走行不能、リタイヤを余儀なくされました。しかし、チームは、深夜までマシンを修復し、完璧な状態に戻してくれました。「みんな一生懸命で、陽気で、素晴らしいチーム。」とJuju。

翌5日(日)の決勝レース2は、スタート直前の雨で路面が濡れていたことから、主催者は危険が伴うと判断して、セーフティーカーが先導するスタートに。通常レースに戻ってからは、先行する僚友コロンボ選手のテールにピタリとつけて、テール・ツー・ノーズで0.5秒以内の差を維持して2番手を走行。トップ奪取の隙を窺っての走行が続きました。

しかし、トップが2023年の年間チャンピオンで、しかもチームメイトであることから、Jujuは、「チームでワン・ツー・フィニッシュすることが、次のレースに向けて良いモチベーションになる」と判断し、リスクを負う駆け引きは避けることに。



さらに、スーパーフォーミュラのレース展開も考え、ここはダウンフォースが大きく、かつ、ハイパワーのマシンで、先行車両のピタリ後ろについて走行した際に、自らのマシンの挙動が不安定になるという状況をしっかり学ぶという考えに切り替えることに。勿論、高速コーナーも敢えて、ピタリ後方について不安定なマシンを経験することに。テール・ツー・ノーズでの走行は、極度の緊張が強いられ、しかも、集中力を維持しなければいけません。

Jujuは、「ペース的には、前に出れば、もっとペースを上げる自信はあったけど、DRS(※)の使用が禁止されていて、ハイダウンフォースの車両で抜くのがとても難しいと言うのが非常に理解できた。」と、またひとつあらたな経験を積みました。※DRS: Drag Reduction Systemの略。マシンのリアウイングを調整してスピードを上げ、オーバーテイク(追い抜き)を容易にする仕組みのこと。

結果はファステスト・ラップをマークして2位でゴール。「悔しいかって? そりゃ勝てるペースがあったんですから悔しいですよ。でもまだシーズンは、始まったばかり。まだ、続きますし我慢も必要です。ワン・ツー・フィニッシュで、チームは大喜びでしたから、これが先に繋がる第一歩ですね。週末、現地や日本から応援をしてくれた皆様ありがとうございました。」と爽やかな表情で話していました。

日本では大型連休で、観光地には国内外から大勢の人たちが訪れているとき、ホッケンハイム・サーキットのスタンドは、日本人ファンも多くみられBOSS GP観戦で満員に。「日本とは、モータースポーツを楽しむ文化がすごく違うなって感じました」と、Juju。



5月18日(土)・19日(日)は、大分県日田市・オートポリスで、スーパーフォーミュラ第2ラウンドが行われます。1戦ごとに進化を見せるJujuの戦いに注目が集まっています。

■BOSS GPについて

BOSS GPは、1995年、イギリスでF1車両で競うレース・シリーズとしてスタートしました。2000年に入り米国のインディ・カーも参加するレース・シリーズとなりましたが、2010年に一旦はEURO BOSSが開始したものの、その後、現在のBOSS GPの形態に。現在、欧州でも人気のレースとなりました。

この件に関するお問い合わせ先: NODA RACING 広報担当 石川
e-mail t.ishikawa@noda-racing-academy.org Mobile 090-8940-1683
岡山・美作事務局 担当 須田
Tel.0868-75-3283/Mob.090-5128-3064 mail k.suda@noda-racing-consultans.biz