

新型セミATを搭載して、童夢F105が再びテスト実施

レーシングオンは隔週金曜日発売

1998年8月7日発行 第13巻第18号 昭和61年8月2日 第3種郵便物認可

レーシングオン

定価460円

本体438円

Racing ON

BIWEEKLY MAGAZINE

F1第9戦 イギリスGP

混乱を呼んだ終盤のペナルティー
そしてシーズンは振り出しに戻った

インタビュー
道上龍&由良拓也

“優勝”の2文字は
すぐそこにある

緊急レポート

ホンダ 新フォーミュラ の全貌

突然走り始めた2台の国産マシンの謎を追う
そして沈黙を守るホンダF1はどうなる!?

1998.8.7

274

次号は8月7日発売!

特集WRC
WRカー戦線
激化せり

折り返し点を迎えた1998年WRCを展望する



7月14日、ツインリンクもてぎで
シェイクダウンテスト実施

Text/Makoto Ogushi Photos/Hiroshige Satta

2台の 走った!

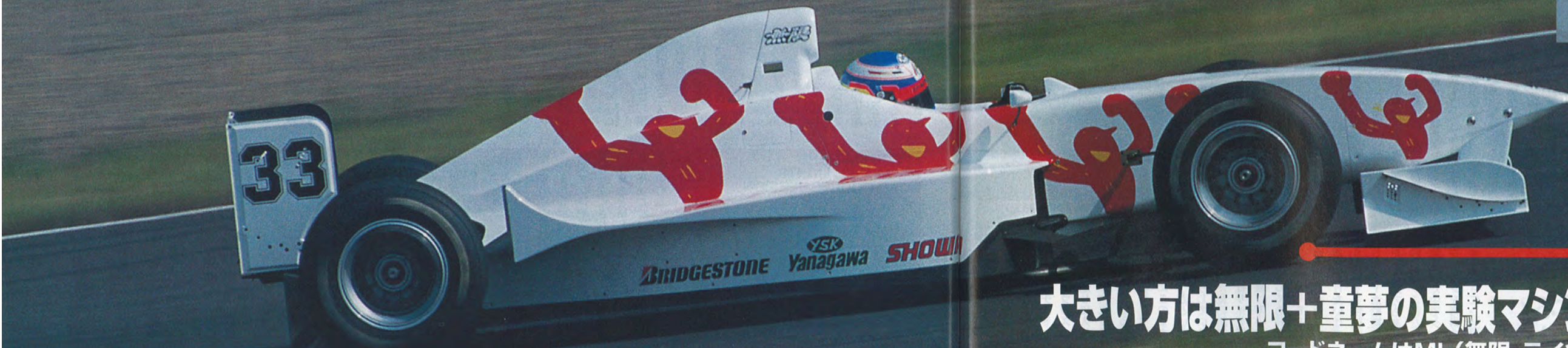
ホンダ新フォーミュラが



テストは7月14~15日の2日間、ツインリンクもてぎで行われた。当日は無限と童夢のスタッフに加え、ホンダ・モータースポーツ部のメンバーも顔をそろえた。ドライバーはMLを脇阪寿一、SRS-Fを金石勝智が担当。無限の本田社長や童夢の林社長、鈴木亜久里の顔も



小さい方はSRS-F用の次期マシン
2.2ℓ VTEC搭載の純国産フォーミュラ
来年までに50台を生産予定



大きい方は無限+童夢の実験マシン

コードネームはML(無限・ライツ)
無限が企画、マシン製作は童夢が担当

7月14日、ツインリンクもてぎのパドックに2台の見慣れないフォーミュラカーが運び込まれ、走行テストが行われた。1台はSRS-F用の次期スクールカー、もう1台は「ML」と呼ばれるマシン。どちらも「ホンダが開発しているフォーミュラカー」として長くウワサになっていた車体である。SRS-F用スクールカーはともかく、MLはその用途がはっきりせず、「次期国内トップフォーミュラ用車両である」とか「第三期F1活動と関連したテスト用車両である」とウワサが先行した存在であったが、今回のテストに立ち会ったホンダ、無限、そして童夢の関係者はこうしたウワサをきっぱりと否定し、その素性をようやく明らかにした。

ホンダは昨年、巨費を投じてアメリカカンモータースポーツの拠点とするべくツインリンクもてぎを建設したが、結局そのオーバルコースは、CAARTあるいはNASCARのイベントを開催する以外には使い道がないまま浮いた形になっていた。このコースを活用するためにオーバル対応のフォーミュラカーが必要ではないかと発想したのが無限。無限は童夢にオーバル用フォーミュラカーの開発を依頼、完成した試作車が今回姿を現したMLだったのだ。したがってMLは正確には「ホンダ」のフォーミュラカーではなく、「無限」のフォーミュラカーということになる。

MLは、童夢が製作した2ピスト型ドライバーコンポジット構造のモノコックに、スタイリッシュなボディを組み合わせた、無限のV型8気筒エンジンを搭載したマシンで、現行のどの車両レギュレーションにもあてはまらないのが特徴だ。チーフデザイナーを務めた童夢の奥明栄氏によれば「F1とCAARTの安全規格を考慮しあわせて、F1のサイズ規定を下敷きにデザイン」されているという。設計の主眼は、オーバルで使用した際の安全性に置かれた。モノコック本体の強度を十分に確保する一方、サイドポッド後端をCAARTチャンプカーのように持ち上げて、高速でスピニングした際の車体の浮き上がりを防止する空力デザインを採用したり、フロントサスペンションのピックアップも接合面を広く取

り4点でバルクヘッドに固定したり、ノーズコーンを10点で取り付けるなど、事故時の安全性を高める工夫が盛り込まれている。3基のエアジャッキが搭載されているのは、ジャッキ要員を節約して実戦運用時にチームの運営費を削減するための工夫である。

エンジンは、ML308と呼ばれる排気量3000ccの自然吸気V型8気筒エンジン。これは現在F2ニッポンで用いられているMF308のデチューン版で外観はほぼ見分けがつかない。最高出力は約30馬力落ちの450馬力強、その分消費を抑制し耐久性を高めて、シーズン中のオーバーホールは一回で済む仕様となっている。この結果、レース活動のコストは大幅に低減できるという。また、セルモーターが組み込まれているのも興味深い。これにより、スターター要員が不要となる一方、レース中のコース復帰の可能性が高まりイベントのショーアップも期待できる。

注目すべきは、横置き6速シーケンシャルトランスミッションまでもが「国産」である点。ケーシングはもちろん内蔵されるギヤに至るまで、柳河精機が設計製作したもので、その詳細は別項に譲るが、国際的に見ても高度な仕様を持っている。

前述したように、MLの規格は現在存在するどのフォーミュラカーのレギュレーションにも適合しない独自のもので、現状のままでは既存のレースに出場することはできない。たとえば確かにエンジンは国際F3000あるいはF2ニッポン規格に準じたものだが、ボディ形状やサイズなどは微妙に食い違っており、かといってフラットボトムではなくステッドボトムを採用しているから、強引にエンジン積み替えたところでインディライツでも使えない。このことからMLは、既存のカテゴリーに参入するために製作されたものではなく、独自の可能性、すなわち低コストで高レベルの自動車レースのあり方を探るための実験車であることが分かる。

国産スクールカーは大量生産へ
MLとともにテスト走行が行われたのがSRS-F用の次期マシンだ。現行のSRS-F

実走テスト開始の裏側には オーバルでも走行可能な 全く新しいフォーミュラ構想があった



童夢製を示すプレートが貼られる

F1+CART+Fニッポン……どれも異なる新フォーミュラ、それがMLだ



これはロードコース用のノーズコーンだ



ステップドボトムが採用されている



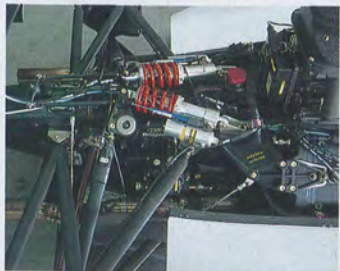
シンプルなりヤウイング。ディフューザーも付く



サイドポッド後端はチャンプカーのような



3&V8のML-308。Fニッポン用のデチューン版だ



リヤセクションはナローなデザインを採用



コックピット開口部は広い。ネックガードも付く



エアジャッキやセルモーターの装備も注目点だ



Fサスのピックアップは接合面が広く取られる



横置きギヤボックスは日本の柳河精機製だ



フロントにはサードダンパーも装着される



ミッションは6速シーケンシャルシフトとなる

SRS-F用次期マシンも同時にシェイクダウン

今回の注目の多くは大きい方のフォーミュラ、つまりMLに集まっていたが、小さい方の次期SRS-Fマシンも大いに注目に値する存在だ。ホンダの要請によって童夢が製作したマシンは、カーボンコンポジットのモノコックシャシーに2.2 DOHC VTECが搭載された全く新しいフォーミュラ。ML同様、ギヤボックスまでもを含めた国産技術が盛り込まれているのが特徴だ。

こちらのマシンは用途がはっきりしている。正式発表はもう少し先になりそうだが、現在の鈴鹿に加えて、もてぎでもSRS-Fと同様のフォーミュラスクールが開催されることは既に決まっており、さらに同じシャシーにパワーが上げられたエンジンを搭載した上級マシンによる新たなレースシリーズ形式のスクールも設定される予定で、その両方にこのシャシーが使用されることになるのだ。

その結果、このマシンは来年までに50台あまりが製作されるというが、日本国内でそれだけのフォーミュラマシンが量産されるのは前代未聞のこと。既存の国内コンストラクターの協力も仰ぎ、量産を実現する予定だというが、このホンダの新たな動きが日本のモータースポーツ界の未来に大きな影響を与えることになるだろう。



従来のSRS-Fのみではなく、さらに上級のスクールも企画されているという



こちらもオーバルでの走行が想定されている



サスペンションまわりのデザインはシンプル



こちらのミッションはHパターンとなる



エンジンはプレリウド用の2.2 DOHC VTEC



吸入空気はリストリクターで絞られる



F1規定に合わせて設計されたカーボンコンポジット構造のモノコックは、オーバル走行に備えて強度が十分に高められているという。ボディはホンダの「Enjoy it!」カラーだ

F用マシンは、かつてラルトを率いていたロン・トラナックに委託して製作したものであったが、ホンダの発注で童夢が設計した。シャシーは、従来型のアルミニウム製モノコックに替えてカーボンコンポジット構造のモノコックで、排気量2200ccの輸出用プレリウド用直列4気筒をドライサンプ化したエンジンを搭載している。最高出力はおよそ170馬力となっているが、車体はどう見てもそれ以上の規格。それもそのはず、ホンダはSRS-F卒業後に、より高レベルの経験を積ませるために新たに上級車両を準備し、レースシリーズ形式のスクールを実施する計画を持っているのだ。そのマシンは今回テストされた車体に、高出力エンジンを搭載したランスミッションもHパターン式からシーケンシャル式に替えられることになる。

また、ホンダはSRS-F式のレーシングドライバー養成スクールを拡大、ツイーリングもてぎにも設立するプランも持っているようだが、それが実現すれば当然そこでもこのマシンが用いられることになる。すべての計画が実現すれば、次期SRS-Fマシンは総数50台にも及ぶ量産車となる。このレベルのレーシングカーがこれだけの量産に移されるのは国内では初めてのことで、日本のレース界にとっても新しい挑戦である。

ニッポンのレースの未来は、もてぎでシェイクダウンされたMLは、鈴鹿第一のドライビングで2日間の熟成テストを行い、1分38秒の好タイムを記録して、その潜在性能の高さを見つけた。今後、8月に鈴鹿サーキットで熟成テストの続きが行われた後、9月にはいよいよもてぎのオーバルでのテストが始まる予定だ。このときのテストは、本場アメリカでオーバルの経験を積んだ服部尚貴が務めることになりそう。

現在が童夢のスタッフがメンテナンスの中心だが、初期の開発テストが終わった段階でMLは童夢から無限に引き渡され、無限主導のテストが始まることになる。無限はこのテストを通して自社内エンジニアを育成するとともに、MLの量産化の可能性を探りその用途についての提案をする予定だ。

またSRS-F用車両は早ければ9月には、その上位マシンやスクールの仕組みを含め、全容が明らかにされるはずだ。

SRSとMLを同列に語ることはできないが、モノづくりを生業とする企業であるホンダを中心に、既存の技術を海外から買い取り

SPECIFICATIONS ML (MUGEN LIGHTS) ROAD COURSE VERSION

- ディメンション
全長4475mm
全幅2000mm
全高990mm
ホイールベース2865mm
トレッド(フロント) 1716mm(リヤ) 1568mm
- ウエイト
560kg
- フレーム
フルコンポジット、2ピース4バルクヘッドモノコック
重量45kg
- エンジン
型式ML-308
排気量2997cc
最高出力450ps以上/9000rpm
最大トルク40kgf-m以上/7300rpm
重量132kg
- ギヤボックス
柳河精機 YR-F-Z1
トランスバース、6スピード、シーケンシャルシフト
カーボンコンポジット/マグネシウムハイブリッドケーシング
インテグラルトリポッドジョイント、4ビニオンLSD
重量49kg
- サスペンション
フッシュロッド式ダブルウィッシュボーン
ショーワ製低速可変バルブ付ダンパーユニット
- タイヤ
ブリヂストン製
225-55 R13 (フロント) 340-620 R13 (リヤ)
- エアロダイナミクス
ステップドフロア+ディフューザー
CD 0.95
CL1 0.85
CLr 1.40
- セーフティ
フロント・リヤ・サイド クラッシュパッド構造
ヘッド・レックパッド
タカタ製フルハーネス
- その他
3ポイントエアジャッキ

組み合わせてレースをするという従来のスタイルから脱却し、国産技術を追いつく日本モータースポーツの未来を探ろうとする動きが表面化した今回の事態を、我々は期待をもって眺め迎えるべきだろう。F1も良いが、それは「ニッポンのレース界」が、本来あるべき姿を見いだしてからで遅くはない。

国産ギヤボックス搭載も この2台の大きな特徴

今回、姿を見せた2台のフォーミュラマシン、特にMLについてはそのコンセプトに大きな注目が集まったわけだが、もうひとつ、そのすべてが国産であることも大きな注目点である。中でも両マシンに搭載されたギヤボックスが国内メーカー製であることは、これまで外国製のマシンやパーツにハードウェアを頼ってきた日本のモータースポーツ界にとって革新的な事実だと言えるだろう。

今回搭載されたギヤボックスを製作したのはホンダ系の部品メーカーである柳河精機。ホンダの市販車のトランスミッションやそのパーツを製作加工している会社で、純粋なレース部品メーカーではない。ホンダからの依頼もあり、量産車用ミッションの技術開発のために競技車用ミッションも手がけることになり、4年前に現SRS-Fマシンのギヤボックスを製作したのが最初。その後も技術開発は着々と進められ、今回の2台のギヤボックスの設計製作も担当することになった。シャシー側からの要求に応えつつ、エンジンから後ろの部分を受け持ち、設計から製作までを行うことになった。

「競技用は量産車用とは全く違います。ゼロからの開発ですから、苦労はしましたね。特

にML用については、ステップドボトムということでケースの幅を狭くしなければいけなかったことに加えて、横置きだったこと、なおかつ低重心も要求されますので、なかなか大変でした」と柳河精機技術本部MISS開発部設計課の大澤国弘課長。

もちろん、競技用として製作されるからにはアップトゥデートな技術が盛り込まれている必要があるわけだが、そういう意味でも最新F1マシンにもそろそろ採用されはじめるという、デフの中にドライブシャフトが組み込まれたインテグラルトリポッドジョイントが採用されたりと新たなトライもある。これまでは外国製に頼りきりだったギヤボックス。今後の動向にも注目したい。



こちらはSRS-F用の柳河精機製ギヤボックス

童夢の野望は眠らない

童夢F105、もてぎを走る！ 山本勝巳のドライブで新型セミATをテスト



テストを担当したのは山本勝巳。新しい2ペダル操作に最初は戸惑いを見せた



新たにサーボバルブ式に変更したセミAT、フライバイワイヤーも採用している

童夢が久しぶりに本格的なF1開発テストをツインリンクもてぎで行った。童夢の国産F1プロジェクトは、97年度本格参戦を目標に掲げて始まり、プロトタイプカーとしてF105・無限を製作、開発テストが進められた。しかし参戦体制が整わないことを理由に97年度の本格参戦は延期され、以降童夢がJGTC用ホンダNSX開発等国内レース活動で手いっぱいとなったため、F1開発は目立った動きがないままとなっていた。

しかし、97年には最新車両レギュレーションに適合するよう外形を手直しするなど、必ずしも開発は中止されたわけではなかった。そして今回、童夢はF105にデビュー以来最大の改良を加え、その確認テストを行ったのである。

96年3月に完成したF105・無限の最大の課題が、セミオートマチックトランスミッションであった。F105に装備されたのは、ソレノイドバルブ式のセミATである。これは電磁石を応用したバルブをオンオフ制御で開閉しシフトチェンジを行うもので、元をたどれば88年にジョン・バーナードがフェラーリ639系のマシンに搭載した形式だ。その後セミATは、よりレ

スポンズの良いサーボバルブ式(プロポーションングバルブ式とも言う)、すなわち中間的な位置制御が無段階で可能なバルブを組み込んだ形式へと進化していたから、F105は実は生まれながらにして一世代後れを取っていたということになるかもしれない。

童夢は背伸びすることなく、まずソレノイドバルブ式のセミATの開発熟成作業を通してノウハウを積んだ。その成果を踏まえ、いよいよサーボバルブ式のセミATを開発。それに伴い従来の機械式スロットルおよびクラッチを完全に電気式へ置き換え、いわゆるフライバイワイヤー式フル電子制御へと進化させたのである。これによりF105は、機構的に最新F1グランプリカーのレベルに到達した。

興味深いのは、この新型セミATが「エンジン統合制御型セミオートマチックトランスミッションの試作」として、平成9年度京都府中小企業技術改善費補助金の交付を受けた点。F105は、おそらく日本初の「開発に公的資金が投入されたレーシングカー」となったのである。

新型セミATはF106への布石



もてぎを疾走するF105。シャシーそのものには大きな変更はない。既にF106も存在する？

走行テストは小雨の降るツインリンクもてぎのショートコースで、山本勝巳のドライブで行われた。山本は旧型F105のテスト走行の経験はあったが、新機構により2ペダル式、すなわち右足アクセル、左足ブレーキ、スタート時のクラッチミートは左手のレバーという形式になった新しいF105の操作に当初戸惑いをみせた。

新型セミATは、既にベンチテストにより基本的な作動のチェックは済ませていたが、スロットルレスポンスやシフトチェンジのタイミングなど、走行を通してのセッティングは行われていない状態だったため、コースイン後には予想されていたとはいえ初期的な問題点が次々浮上。走っては止まりを繰り返しつつ、制御プログラムのセッティングを進められていった。

テストは1時間ずつ3セッションが行われたが、スロットル、クラッチ、シフトチェンジのフル電子統合制御のセッティングには到底時間不足で、結局基本的な作動を実走状態で確認するにとどまった。童夢としては、再度熟成テストの機会を持つ予定だが、現在搭載している95年式無限MF301Hの補給がもはやできないため、今後の走行には限りがある。ようやく完成した

最新のセミATが、今後どのように熟成され活用されるのかは、予断を許さない状況にある。

さて、この時期に国産F1プロジェクトを一段階進化した童夢は一体何を考えているのだろうか。今回テストされた新型セミATは、次期F1プロトタイプであるF106用に設計されたものである。肝心のF106は、基本的な設計作業を終え、状況さえ整えばいつでも製作を始めることができる段階にあるとも、実際には既に完成に近い状態とも言われる。しかし、その姿が公開されるのはまだ先のことになるだろう。というのも、ホンダが「自製車体によるF1参戦」を宣言しており、その動向次第ではF1における無限の位置づけも変わり、F106開発プロジェクトにも大きな影響が出るからだ。一部でうわさされるように、童夢・無限が「ホンダF1」としてサーキットを走る可能性は、周辺情報を分析する限りないようだ。

しかし童夢はF1への野望を捨ててはいない。今回のテストには、状況さえ整えばいつでもF1へ参入する準備がある、ということをさまざまな方面へ向けて訴えかける目的もあったと見るべきかもしれない。

新型セミATの搭載で現代F1のスタンダードに進化を遂げたF105 童夢はF1への野望を決して捨ててはいない



テストを見守る奥明栄チーフデザイナー。次なるプランは果たして？



電子制御系のセッティング不足もあり、コース上にストップすることもしばしば

周りはまたまた勝手に脱落。やることはすべてドンピシャリ
3連勝で2位グレック・ムーアとの差はついに58ポイントに

だれもザナルディを止められない!

FedExチャンピオンシップ・シリーズ第10戦クリーブランド

デトロイト、ポートランドに続き3連勝で
チャンピオンを獲得した昨シーズンより早く
シーズン5勝目を達成したザナルディ
ライバルたちが足踏み状態の今
これでブッチギリ体勢準備完了?



昨年はココでポールを取ったものの序盤に22位にまで転落、そこから優勝したザナルディ。今年は完璧な展開で、見事3連勝



空港の滑走路を利用して行われた第10戦。ポールのパッサーはギヤの不調で7位にまで順位を落とす

毎度おなじみの空港を使ったユニークな
クリーブランドのコース。ポールポジション
を獲得したのは、96年CARTチャンピ
オンジミー・バツサーだった。
「やるじゃないか、ジミー! アレックス
の独走を止められるのは、もはや同じパッ
サー、同じチームで戦うオマエだけにな
っちゃうかもしれない。ゼビともガンパッ
ってCARTシリーズを盛り上げてほしいぞ
!!」と思ったが、やっぱり、あのお方が今
もズズズズッとトップへ躍り出てきた。
不遇のF1時代がウソのように、あり
とあらゆるツキを引き寄せるパワーを發揮
して、アメリカで戦うザナルディ様である。
今回、スタート後のターン1でバツサー
はトップを守ったが、最初のフルコースコ
ーションが12周目に解かれてグリーンフラ



アンサーJrはトレーシーと接触の後5位まで挽回するも、残り4周でマシンを止めた



「スタート早々にスピニングして、順位を上げようとしてトライした」ゴードンは49周目にレースを終る

ポイント争いで早くも独走

ラクな状況を作ってしまった。
ザナルディのシリーズポイントは、クリ
ブランドの勝利で155点へと伸びた。
一方、2位につけるグレック・ムーアは、
前回のポートランドに続き、今回もノーポ
イント。是非でもザナルディより上位で
フィニッシュしたいところだったムーアだ
が、情けないことに風邪だか食中毒かで、
ハッキリいって戦えない状態だった。土曜
朝のブラクティスでは気持ち悪くなった
ってほとんど走れず。グリッドは6列目外
側の12位という苦しいものとなり、決勝で
も4周目、コース西端のターン8でチーム
メイトのバトリック・カーペンティアに近
づきすぎ、マシン左側面輪を走へと落と
してコントロールを失った。そして、スピ
ンしてマシンが止まったところからようどレ
ーシングライン上で、ミシェル・ジョルダ
ンJr、ヘリオ・カストロ・ネベス、JJ
レートが次々にヒット。ザナルディとの差
は59点にも広がってしまった。

「去年ほどエキサイティングなレースにで
きなくてゴメン。でも、こういう勝ち方
の方がボクとしては楽なんだ」とザナルディ
はニコニコ。なんでもこんなに今年のヤツ
は強いんだらう? レイナード、ホンダ、
ファイアストーンという今シーズンのベスト
パッケージのポテンシャルを最大限に引き
出している(トレーシー、フランキッティ、
トニー・カナーンと同じパッケージ。ガン
バレ!)の間違いない。しかし、それよ
りも今年の彼はCARTシリーズ参戦3年
目を迎える。去年までは違ったアプローチ
で戦って、というコトでもあるらしい。
「1周がメチャクチャに速いセッティング
じゃなくて、スムーズに、楽にドライブで
きて安定したペースで長く走れるセッティ
ングをできるようにブラクティスからずっと
集中してきた。そして、それが実現できて
いたからレースでライバルたちに差をつけ
られたと思う。ホンダエンジンは燃費がと
てもいいし、ファイアストーンタイヤも素晴らしい。今日は何の文句もないよ」とザ
ナルディはクリーブランドで語った。なんだ
か何年前か前によく聞いたフレーズだ。
「思ったら、コレってアンサーJrが昔から
言ったフレーズにソックリじゃん。
2年間で10回もポールポジションを取っ
ているザナルディが、今年はポール・ゼロ
とところが、まだシーズンは後半戦を迎え
たばかりの第10戦目だというのに、タイト
ルを取った去年より多い5勝を挙げている。
2位に59点もの差をつけた今、彼はもうシ
ーズン後半は無理して勝ちを狙いにいかな
くても、上位入賞を繰り返してただで2
年連続タイトルの可能性が強くなって
いる。精神的な余裕もさらに大き
くなるから、ますます流れはザナルディの
方へと引き寄せられていくに違いない。
「今のヤツは、キングコングだね」とマイ
ケルもお手上げのザナルディなのでした。



今回トヨタ勢最上位のバピスは、2戦連続で入賞を果たす



燃費に苦しみながら、マディソン以来の2位をゲットしたマイケル



またしても接触→リタイアに終わったトレーシー。ここ
何戦かは車車のかみ合わないレースが続いている

くても、上位入賞を繰り返してただで2
年連続タイトルの可能性が強くなって
いる。精神的な余裕もさらに大き
くなるから、ますます流れはザナルディの
方へと引き寄せられていくに違いない。
「今のヤツは、キングコングだね」とマイ
ケルもお手上げのザナルディなのでした。

予選2位のダリオ・フランキッティをス
タートで抜いて3位から2位に上がって
いたザナルディは、バツサーのインへ滑り込
んでトップを奪い、その後は完璧にレー
スをコントロール。シリーズタイトルへさら
に大きく一歩前進する3連勝、今シーズン
通算5勝目を挙げた。10戦で5勝。勝率5

予選9位からスタートで5位へと一気に
浮上したアル・アンサーJrは、マイケルを
抜き、ザナルディを脅かす存在となるか
見えただけ、1回目のピットストップで
ポール・トレーシーと接触、スピニング脱
落。スタートで3位に浮上して、今回はか
なりノロっていたトレーシーの方は、黒旗を
出されて、ピットで10秒のペナルティを
科せられ、こちらもトップ争いから
ドロップアウト。ザナルディにますます

RESULT/Round 10

Table with columns for driver name, team, and race results. Includes drivers like Pulver, Anson Jr, and Michael.

POINT STANDING DRIVERS

Table showing driver standings with columns for driver name, points, and team.

POINT STANDING CONSTRUCTORS

Table showing constructor standings with columns for constructor name and points.

POINT STANDING MANUFACTURERS

Table showing manufacturer standings with columns for manufacturer name and points.

優勝スピード: 112.449mph (180.968km/h)
ラップリーダー: 1-11=J.バツサー、12-67=A.ザナルディ、68-88=C.フィッティバルディ、89-100=A.ザナルディ
※NEXT ROUND=第11戦 7月19日 トロント