

FIT1.5 チャレンジ

Rd 2 レースレポート



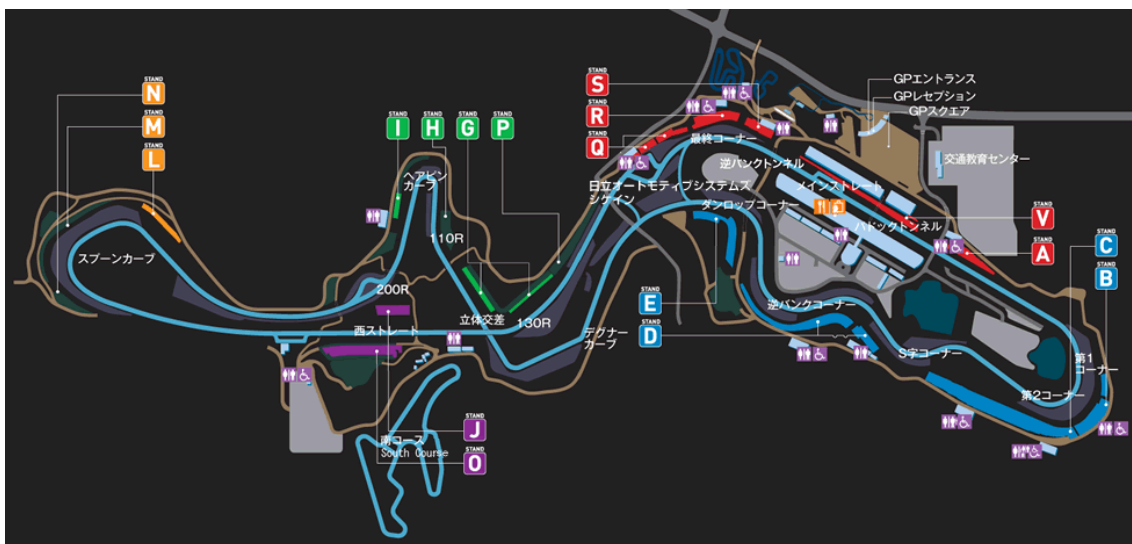
<レース結果>

予選 4位/10台中 Time 2'37.691

決勝 4位/10台中 BestLap 2'37.723

[参戦レース詳細]

- ・大会日時 2014/ 7/ 5 予選 2014/ 7/ 6 決勝
- ・大会名称 鈴鹿クラブマンレース Rd4 Endurance Stage
- ・サーキット 鈴鹿国際レーシングコース フルコース



- ・出場クラス FIT 1.5 チャレンジカップ 第2戦
- ・エントリー No.22 INOKI M2 BS FIT

[レースウィークレポート]

FIT1.5 チャレンジカップ開幕戦から約2か月、練習走行でドライバーの走りの熟成、マシンセッティングの熟成、タイヤの使用方法などチームとしてレベルアップをはかり挑んだ第2戦。鈴鹿クラブマンレースで年に2回しかないフルコースでのレースで、予選と決勝日が異なる2DAYレース。

今回も金曜日から練習走行がスタート。この日はツーリングカーが全種類混走する走行枠のため、コース上の台数が多く、タイムを出しに行くのではなく、マシンの調子やセッティングの確認の走行に専念する。

この日までの練習走行では試しきれなかったタイヤのサイズ変更を確認し、テストの結果開幕戦よりも偏平率の低いタイヤを選び、タイヤの外径を少なくすることでマシンの加速を重視した。この日のベストタイムは2'37.8と今までの練習走行の中ではベストタイムを出して金曜日の走行が終了。

土曜日は午前中に練習走行が 1 枠、午後からは公式予選というスケジュール。午前の練習走行では、マシンの確認と予選に向けたタイヤを新品の状態から表面を少し削り、温度を上げて、タイヤの状態を一度落ち着かせるために 3 周ほど新品タイヤを履いて走り走行を終了。

午後の予選は 16:35 からスタートしたためお昼よりも気温が下がった状態でした。落ち着きを保つため、予選開始してから少し間をおいてコースイン。タイヤを過剰に温めすぎないため、1 週目はゆっくり走り、2 周目からアタック開始！

1 コーナーを飛び込み、うまく 2 コーナーを立ち上がり、S 字カーブに入ったところで突然のオーバーステア(リアタイヤが滑り、車が曲がりすぎてしまう状態)が出てしまい、スピンしかける。まだリアタイヤが温まってなく十分機能していないと判断し、再びペースを落とし、タイヤの熱入れに切り替えた。気を取り直し、3 周目再びアタック開始。

3 周目 2'38.6、4 周目 2'38.2、と徐々にタイムを伸ばし 5 周目に 2'37.691 のベストタイムをマーク。その後一度ゆっくり走りタイヤを冷やし、再び 7 周目にアタックするが S 字でハーフスピンしてしまい、アタックを止めそのままピットイン。

結果は 4 番手、ポールポジションは 2'36.322 と自分より 1 秒以上速いタイムをマークしていた。



予選前の表情



予選アタック

日曜の決勝日はあまり気温が上がらず、朝降った雨の余韻が残るサーキットでした。決勝は予選のタイム差を考えても、まともに勝負するのは厳しいと思い、前のマシンたちに何とか食らいついていきミスをついたり、混戦になったときに勝機を見つける作戦を練った。スタート直後のハイペースについていけるようにタイヤの内圧をレース前半で良い状態にもっていけるように調整。あとはスタートのタイミングをイメージし、レースの時間が来るまで待った。

コースオフィシャルが出走準備の確認をとりにピットに訪れ、大きく深呼吸してからマシンに乗り込み決勝のグリッドへとマシンを進ませる。グリッドではチーム関係者、レース活動をサポート頂いている方、応援に駆け付けてくれた多くの人たちが激励にきてくれていた。



コースイン前の記念撮影



スターティンググリッド

いよいよ、決勝レーススタートに向けて、フォーメーションラップ開始。タイヤの温度と内圧、そして自分の気持ちを高め再びスタート位置へ。

レッドシグナル点灯・・・ブラックアウト、スタート！



あまりアクセルをあおらず、ゆっくりクラッチをつないでホイールスピンをさせないように加速する。加速は抜群とはいかないまでも、無難にスピードを乗せていく。すると3番手のマシンが加速を失敗したのか1コーナーまでに追い抜くことに成功！1、2コーナーを立ち上がって3位に浮上。そして作戦通り前のマシンのペースについていくためにプッシュ。追いつけはしないが、ある程度の間隔を保ち2周目、3周目とクリア。ペースも2'37秒台を連発の良いペース。しかし後方から2'36秒台でせまってくるマシンが・・・。

4周目突然トップを走行していたマシンのペースが落ち2番手に後退、そしてすぐ自分の目の前に。デグナーカーブで真後ろにつきヘアピンでアウトから抜きにかかったが、ブレー

キを遅らせすぎて止まれずオーバーランしてしまう。その隙に後方にいたマシンに抜かれてしまい 4 番手に後退。そのままペースの落ちたマシンの後ろにつき、次のスプーンカーブ立ち上がりで横に並び、バックストレートでパス。再び 3 番手に浮上！追い抜いたマシンはタイヤがバーストしてしまったみたいで、そのままピットへ入ってしまう。

なんとか 3 番手で走行を続けるものの、自分のマシンもタイヤの性能が落ちてきてペースが 2'39 秒台に落ちてしまう。すると、後方から別のマシンが接近してきて 3 番手争いのバトルに。7 周目、スプーンカーブで真後ろにつかれてしまったときに自分のドライビングミスでレコードラインを外してしまい失速。その隙について 4 番手に後退。そしてファイナルラップへ。

3 番手のマシンに食らいつき、抜き返す隙を伺うがなかなか隙が見つからず、ヘアピンでしびれを切らしてしまい強引に追い抜きを仕掛ける。しかしここでも、止まり切れず抜き返すには至らず。結局 4 番手のままチェッカーを受けることになってしまった。

[レースを終えての感想]

今回は開幕戦よりも確実にマシンもドライビングも進歩でき、表彰台を狙えるポテンシャルを確実に持っていただけに自分のレース運びの未熟さに腹立たしさがこみ上げてきました。予選でのタイムはまだ差があるので改善していかなければなりません。決勝レースに関しては今のマシンとタイヤのパッケージで十分戦えるということが確認できました。次戦までにさらに、マシンとドライビングの熟成を図り、表彰台を獲得できるようにしたいと思います。

今回もレースをサポートしていただき、ありがとうございました。次戦は 8/17(日)鈴鹿クラブマンレース Rd5 で、開幕戦と同じ鈴鹿サーキット東コースでのレースとなります。引き続きサポートよろしくお願いたします。



寺西 玲央