

300km クラブマン耐久 レースレポート



ST-IIIクラス No31 車買取り HERO'S S2000 ings

1st Dr 兵頭信一 2nd Dr 青合正博 3rd Dr 寺西玲央

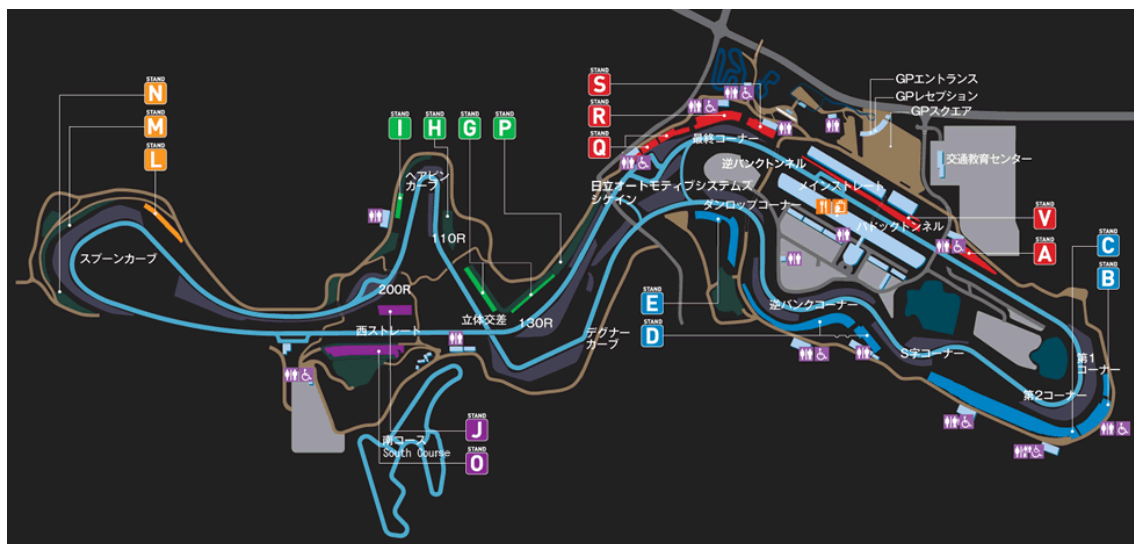
予選 全体 14位/41台中 クラス 1位/3台中

1st Dr 2'31.419 2nd Dr 2'34.858 3rd Dr 2'30.419

決勝 全体 35位/41台中 クラス 3位/3台中

[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



[レースウィークレポート]

クラブマン耐久は、クラブマンレースに存在するツーリングカーのほとんどのカテゴリーが参加し、混走で300km(鈴鹿サーキット52周)の耐久レースを戦う1年に1回の夏の名物レース。混走で走るものの、エンジンの排気量、マシン性能、車種などにより5つのクラスに分けられ、それぞれで順位がつくようになっている。クラスにはRS、ネオヒストリック(NE)、クラブマンスポーツ(CS)、ST-III、FFチャレンジ(FFC)がある。

そのうち今回参戦したのはST-IIIクラスで、エンジン排気量が2000ccの市販車ベースのツーリングカークラス。タイヤはダンロップ製の市販スポーツラジアルタイヤを使用。マシンはスーパー耐久でも使用しているS2000。

レースは2~3人でチームを組み、1台のマシンをシェアしてゴールを目指す。自分は第3ドライバーとして登録してもらい、第1ドライバーと第2ドライバーをフォローできるように努めた。

金曜日からの練習走行では、自分はマシンに乗ることなく第1、第2ドライバーが走行を担当。マシンのフィーリングなどを聞きながら自分の走行をイメージしていた。

土曜日は午前中に2セッションの練習走行があり、午後からは公式予選。午前の練習セッションの1つめに数周そうこうさせてもらい実際にマシンのフィーリングを確かめ午後からの予選に備えた。

予選は各ドライバーが20分ずつの時間内に出したタイムのうち、1番速いタイムを出したドライバーのベストタイムを予選タイムとして登録するルールになっていた。つまり、チームの中で1番速いタイムがピックアップされ、グリッド順を決める。

まずは第1ドライバー予選、2'31.132秒というクラスレコードタイムで全体の11番手、クラスではトップのタイムをマーク。続いて第2ドライバー予選、2'34.858秒で全体の32番手、クラス2番手のタイムをマーク。しかし第2ドライバー予選で他チームが2'31.014秒を出し、レコードタイムもクラス1位も奪われてしまう。そして最後に第3ドライバー予選、リラックスしてマシンに乗り込みタイヤの温度が上がりすぎて性能劣化する前にタイムを狙いにいった。慎重にコースインラップでタイヤに熱を入れ、2周目からアタック開始！丁寧にマシンをコントロールし、2'30.722秒をマーク！次の周もアタックし続けるが、他のマシンと出会ってしまいアタック断念。気を取り直して4周目に再びアタック、少しタイヤのグリップが低下していたもののリズムよくコーナーを駆け抜けることができ、2'30.419秒までタイム更新。ここでアタックを止めピットに戻った。全体で6番手、クラス1番手となることができた。これがチームのベストタイムとなり、全体で14番手、クラス1番手で予選を終えることができ、さらにコースレコードというおまけもつき最高の予選にすることが出来た。



予選アタック



予選後の記念撮影

日曜の決勝レースは 52 周中に 3 回以上ピットインしなければならないルールで、レース前に作戦をたて、順調にいけばスタートを自分が担当し、次に第 1 ドライバー、次に再び自分が担当し、最後に第 2 ドライバーでチェッカーを受けることになった。

耐久のスタートはローリングスタートで、スターティンググリッドで止まった状態からスタートするのではなく、フォーメーションラップのまま隊列を整え、走りながらスタートする方式となっていた。

スタンディングスタートに比べ、スタート時の危険が少なくスムーズにスタートできるので、スタートではあまり気合を入れすぎず落ち着いてレースが始まるのを待ち構えた。

いよいよ、マシンに乗り込みフォーメーションラップへ。タイヤを温め、最終コーナーでゆっくりスタートの隊列を整え、ゆっくり走りながらシグナルが青になるのを待ち・・・グリーンシグナル、スタート！！

まずはポジションキープで 1、2 コーナーをクリア、順位を争うクラス 2 番手のマシンとは間に多くの他クラスが混ざっているため、落ち着いて周回を重ねる。ただ、他のクラスのマシンともうまく抜きつ抜かれつし、なるべく同じペースで走れるように心がけながら走行を重ねる。さらに雨もポツポツと落ちてきて、路面のコンディションとも相談しながら、スプリントレースよりも周りの状況を気にしながら自分のペースを保てるようにマシンをコントロールする。体というよりも精神的にキツイ走行を重ねながら約 20 週のロングステントを終えて、ピットイン。第 2 ドライバーにバトンタッチし、つかの間の休息をとっていたとき、モニターで白煙をあげた自分たちのマシンが！

マシンはピットに戻ってきて、メカニックさんたちがマシンを確認するとデフトラブルが発覚。すぐさま修理に入る。修理は容易ではなく、どんどん時間が過ぎていき約 30 分後になんとか走れる状態に、この時点で作戦を変更し第 2 ドライバーが乗り込み何とか完走を目指す。数周走ったのち最後に第 1 ドライバーが乗り込み最後のステントへ。雨脚が強まり完全なレインコンディションになっていたものの、無事チェッカーを受け、全体で 35 位、クラス 3 位でレースを終えることが出来た。

[レースを終えての感想]

今回の耐久レースは急遽メンバーに入れてもらい、練習も満足にできない状態でしたが何とかチームのお役に立てればと思いレースに挑みました。

原因はマシントラブルといえど、クラス1番手からスタートしてそのまま優勝することができなかったのは非常に残念でしたし、やりきれない思いでした。ただ、これから今年このS2000というマシンとTRACY SPORTSさんというチームでスーパー耐久を戦っていくという目標にかなり前進することができた週末だったと思います。

自分も予選の組み立て方と決勝レースの走り方はかなり勉強することが出来ましたし、S2000というマシンの慣れという意味でも非常に良い経験でした。

次回は本番7/26、27のスーパー耐久 Rd3 富士スピードウェイです。引き続きご支援ご声援よろしく申し上げます。

寺西 玲央

