

2014 スーパー耐久レースレポート



1 結果報告

大会名称 2014 スーパー耐久シリーズ Rd 5

場所 三重県鈴鹿市 鈴鹿サーキット

参戦チーム UEMATSU×TRACY SPORTS ings S2000

参戦車両 HONDA S2000

ドライバー A 植松忠雄 B 藤田竜樹 C 寺西玲央

スタート ST-4 クラス 1位/19台中 (予選が無いのでランキング順)

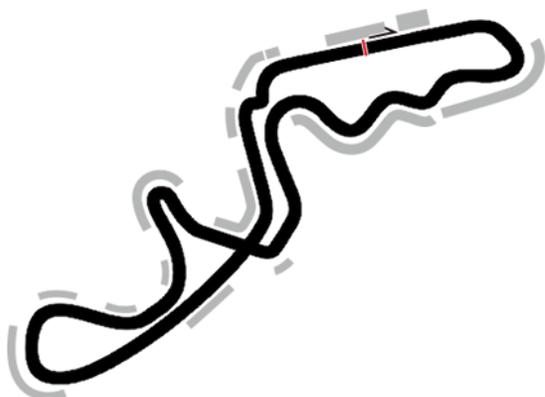
決勝 ST-4 クラス 3位/19台中

2 参戦レース詳細

●スーパー耐久 Rd4 エントリー総勢 50 台

ST-X 5 台 ST-1 2 台 ST-2 8 台 ST-3 8 台 ST-4 19 台 ST-5 8 台

●鈴鹿サーキット



SUZUKA CIRCUIT

Circuit Length : 5.807km

Race Distance : 140 minutes

Corner : 18

S/T Lap Record : 2:02.728 (2013 GT3)

Official Web Site : <http://www.suzukacircuit.jp>

スーパー耐久 Rd5 の舞台は日本屈指の高速サーキットである鈴鹿サーキットでの開催。WTCC という世界最高峰のツーリングカーレースとの併催になっていたため、観客は他の大会よりも多くなりの盛り上がりを見せていた。レースは WTCC との兼ね合いで **140 分**といういつもより短めの時間で、さらに**土曜日に ST-4、ST-5 クラス決勝**、**日曜日に ST-X、ST-1、ST-2、ST-3 の決勝**が別々におこなわれるというスケジュールとなった。

そのためいつものようにスピード差のあるマシンたちが一緒に走る難しさが和らぎ、とくに自分たちが走る土曜日の決勝は同じクラスの争いに集中できる。さらに 140 分といういつもより短いレース時間なので、耐久力というよりもスピードが求められるレースになり一層激しい争いが予想された。

鈴鹿サーキットはテクニカルかつハイスピードなコースレイアウトになっており、S2000 のパワーとコーナリング性能のどちらもが有利に使える、マシンのにも得意な部類に入るサーキット。そして**今回は予選が無く、これまでの年間ポイントランキング順にスターティングポジションが決まるという変則ルールのため、ポールポジションでのスタートが確定していた。**

このようになりにかなり有利な状態でのレースで、年間ランキング 2 位のチームとの差をつけ年間チャンピオンを取るためにも好成績を上げることが必須となっていた。

3 公式練習 ～PRACTICE～

・公式練習－10/24(土)、8:30～9:30、10:30～11:30、14:45～15:45

公式練習では決勝に向けてのマシンセッティングの調整の場。今までとは違い、自分も走り慣れているコースなだけに他の先輩ドライバーと同じくらいのタイムをすぐ出すことが出来た。これによりチームも自分にもマシンのバランスを聞いてくれたり、マシンセッティングを相談したり、先輩ドライバー達とも走り方についてなど、今までよりも確実にチームのドライバーとして認められ過ごすことが出来た。

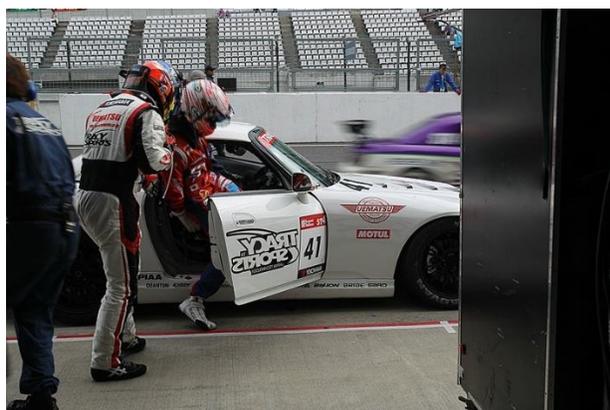
周りとの状況は TOYOTA86 と S2000 が速く、とくに No86 号車(TOYOTA86)と No93 号車(S2000)の調子がよさそうで、公式練習でのタイムはその 2 台の後ろにつけることになった。



練習での走り



ピット風景



ドライバーチェンジ



セッティングについて話し合う

4 決勝レース ～FINAL～

・決勝レース-10/25(土)、12:30～14:50(140分耐久レース)

今回の決勝レースのルールは、**ドライバーチェンジ 2 回とタイヤ交換 4 本が義務付け**になっており、燃料も 1 回給油しないと走り切れない。タイヤは 4 本どこの場所のタイヤと指定はないため、この辺が作戦で肝になるとこだった。

うちのチームがとった作戦は、**スタート A ドライバーで 1 時間近く走り、1 回目のピットインで燃料給油と自分にドライバーチェンジ。自分が 40 分ほど走り 2 回目のピットイン、タイヤ 4 輪交換と B ドライバーにチェンジ。そしてチェッカーまでというものだった。これはなるべく 1 回のピットでの無駄な時間を無くし、ポールポジションからそのまま逃げ切るという目的の物だった。**



いよいよ決勝スタート前、各車とも気合が伝わってくる。自分も飲み込まれないよう、心を落ち着かせ出番に向けて集中した。

いつものように走りながら隊列を整え、そのままスタートするローリングスタートで戦いの火ぶたが落とされた。1 コーナーそして S 字へと順調に 1 位をキープ。そのまま数周は 1 位を守っていたが、2 位インテグラ、そして 3 位まで順位をあげてきた TOYOTA86 のペースが速い。一方、もう 1 台のライバル No93 の S2000 はスタートしてから数周でピットイン、リアタイヤ交換ドライバーチェンジを済ませ、後方からすごく速いペースで追い上げてくる。

ついにインテグラに抜かれ 2 位に、そのまま TOYOTA86 にも抜かれ 3 位に落ちるが、前の 2 台が争いながら接触。その隙をついて再び 1 位に戻る。この接触でインテグラは足回りを壊し緊急ピットイン、TOYOTA86 はスピンしたもののマシンは問題なく、また速いペースを取り戻し追い上げてくる。

うちのチームはペースがなかなか上がらず、ついに**再び TOYOTA86 に抜かれてしまう。周回を重ねるにつれタイヤとブレーキが消耗していき、A ドライバーから“キツイ”と無線が入る。ここで作戦の変更もあり得たが、チーム**

はそのままで行くと決断し 1 時間が過ぎたあたりでピットインの準備を進める。自分のステイントでは消耗したタイヤのまま燃料が再び積まれ、マシンの状態はお世辞にも走りやすいとは言えない状況で耐える走りをするしかない。いよいよ、マシンがピットインしドライバーチェンジ、燃料補給が終わりスタートしようとエンジンをかけようとするが、セルモーターが不調でエンジンがかからない！もう一度、電源を落としてエンジンをかけると何とかかかりコースイン。

まずはマシンの状態をチェックしながらも、スピードを上げずぐレースペースに入れるように攻めていく。しかし予想以上にリアタイヤの消耗が激しい、さらに燃料も積んでマシンが重くなったことでマシンの動きも鈍い。その中でもペースをなんとか保たなければと必死にコントロールしながらマシンを走らせていく。走り出しはペースが上がらなかったものの、3 周目くらいにはペースを戻し周回を重ねていく。このとき 1 位は No93 の S2000、2 位には TOYOTA86 でその 2 台とは大きく差を開けられてしまっていた。チームから“今回は 3 位キープでも大丈夫だからムリするな”と無線が入る。どんどん消耗していくタイヤとブレーキ、次々にコース上で遭遇する下のカテゴリーのマシンや周回遅れのマシン。30 分すぎたところから徐々にペースを保てなくなり、それでも予定通り 40 分ほどのステイントをこなしピットイン。ここでタイヤ 4 本新品になり、ドライバーも変わり最後の追い上げへ！

最後のステイントで B ドライバーがペースを上げるものの、すでに 2 位とは約 50 秒離れており残りの時間ではどうすることもできなかった。結局前では TOYOTA86 が No93 を抜き、そのままトップチェッカー。自分たちは 4 位も約 1 分の差があり、単独の 3 位でチェッカーとなった。



5 レースを終えての感想

3位という結果は悪いものではないですし、年間ポイントも2位を大きく突き放すことができチームは年間チャンピオンに近づくことが出来ました。ただ自分としては地元鈴鹿で優勝したかった思いが強かったので、悔しい部分もありました。

今回はチームも自分を信頼してくれて任せてもらうことも多かったですし、チームの中での自分の存在感が今までよりも大きくすることが出来たのはすごく嬉しいことでした。そのおかげでまたたくさんの事を収穫することが出来ましたし、大きな自信にもすることが出来ました。

次はいよいよ最終戦、必ず良い成績をおさめてチームを年間チャンピオンに導く手助けをしてきたいと思います。今回もたくさんのサポート本当にありがとうございました。

次回スーパー耐久 Rd6 九州オートポリスは11/8、11/9です。引き続きサポートよろしくお願いします。

寺西 玲央

