

VLN ENDURANCE CHAMPIONSHIP
Rd.2



東 徹次郎
TOHJIRO AZUMA

5月の24時間レースに向けての貴重な前哨戦！！

トラブルによるリタイアで難コースの洗礼を浴びる。

- ・開催サーキット：Nurburgring
- ・レース時間：4時間
- ・チーム：Ring Racing with Novel
- ・マシン：LEXUS ISF CCS-R
- ・カーナンバー：#136
- ・クラス：SP8
- ・ドライバー：Tohjiro Azuma Yoshinobu Koyama

Taketoshi Matsui



公式練習（4月6日）

◆Weather：晴れ ◆Course：ドライ

今回の練習で初めて乗ったレクサス ISF。
昨年ドライブした BMW325i とはスピードレンジが全く異なり、最高速は 270km/h オーバーにもなる ISF。
最初はコース確認とマシンに慣れることを最優先にして、慎重過ぎるくらい少しずつペースを上げていきました。
昨年までは気にならなかった路面のギャップが、車速が高くなるとここまでマシンが浮いて軽くなるのかという印象でした。
初めて直面するジャンピングスポットも最初は手前で減速し、徐々にアクセルの量を増やしていく感じです。
変な着地の仕方や進入の角度を間違えると、途端にコースアウトのリスクもあるので慎重に行きました。

また、BMW325i ではイージーに全開で行けたコーナーも、ISF では少しアクセルを戻さなければいけなかったりして、ラインをしっかり考えてコーナーへ進入しないとあっという間にコース幅が足らなくなってしまうという印象です。

日本ではそんなに体感することの出来ない縦の G が、新鮮でもあり、難しい要素の一つであることは間違いありません。

前日のプラクティスからクラッシュ車両も多かったので、フラッグの確認や速度規制の確認も自然と出来ました。

まだまだ攻めきる領域まで到達はしていませんが、周回ごとにタイムも上がってきて、割とクリアラップに近かったこともあって最後のラップが自己ベストタイムを記録。

松井選手、小山選手、自分とそれぞれ4周ほど走行し、3時間のプラクティスを終えました。

自己ベストタイム:9'36.08

予選（4月7日）

◆Weather：晴れ ◆Course：ドライ

朝一から行われる予選は1時間半です。

1day開催なので予選後数時間で決勝ということもあり、クラッシュだけは避けなければなりません。

予選は一人2周ずつで順番は年齢順でとなり、まず松井選手が、そして小山選手、自分という順番になりました。

松井選手はトラフィックの多い中、9分43秒台を記録して小山選手へと交代します。

小山選手は攻める走りで9分24秒台を記録します。

しかし小山選手から自分に交代する際に、ABSとトラクションコントロールのチェックランプが点灯していて、ABSもトラクションコントロールも効かないとのインフォメーションが。

また、フロントを少しブレーキングでロックさせてしまったので、若干フラットスポットが出来てしまったとも言っていました。

そして自分の予選となります。

ブレーキを確認すると、確かに強めに踏むとロックしてしまう感じではありましたが乗れないほどではなく、様子を見ながら早めに優しく減速するように走りました。

速度規制やイエローフラッグなども出ていましたが、自分の1周目はそれでも前日の自己ベストとほぼ同じ2分36秒台。

ブレーキを気にしながらの走行でこのタイムなので、確実に前日よりも攻められているように感じました。

2周目は他クラスのマシンの減速を回避しようと咄嗟のブレーキを踏んだところ、フロントタイヤをロックさせてしまってフラットスポットを大きくしてしまい、タイム更新はなりませんでした。

3人共無事に走行を終え、クラス8位で予選を終えます。

予選結果：クラス8位

(自己ベストタイム：9'39.34)

決勝（4月7日）

◆Weather：晴れ ◆Course：ドライ

決勝には ABS トラブルの修理も間に合いました。
スタートは小山選手、そして松井選手、チェッカーを自分がという順番になりました。

New タイヤでスタートした小山選手は毎周タイムを更新していき、4 周目には自己ベストタイムも記録します。
しかしその直後でした。
スタートから 50 分を経過したあたりで突然のエンジンストップ……。
これにより大きく順位を落としてしまい、勝負権も失います。
電気系トラブルだったのですが、残り 1 時間半というところでコースに復帰。
松井選手も順調に走行を重ねていきますが、今度はパドルがシフトダウンに反応しないとの報告が……。
シフトがドライブのレンジでもパドルでダウンすることは可能なので、この対応で走行し、いよいよ自分のスティントとなります。

ピットインの際に電源を落としたからなのかわかりませんが、自分のときにはシフトダウンの問題は解決していました。
まず計測 1 周目は予選とほぼ同じタイムで終えます。
そして、さあこの決勝の連続周回で少しずつペースも上げていこうと考えていた矢先、またも ABS とトラクションコントロールのチェックランプが点灯。
ただ、予選のときに ABS 無しの状態も体感はしていたので、そのつもりで走ろうと考えていたのですが、ブレーキのペダルタッチが予選時とは違い、柔らかくプアーになってきます。
コーナーごとにその症状が悪化していき、徐々に止まらなくなってきたのですが、遂に全くブレーキが利かなくなってしまう……。
こうなっては危なくて走れないので完全にレコードラインを譲ってスロー走行に。
このトラブルがチェッカーまで残り 25 分くらいの出来事でした。
チェッカーまでスロー走行しながら走り続けるかどうかチームと無線でやりとりはしていたのですが、一度ピットでチェックだけしようということになりました。

ピットへ行く直前のストレートではステアリングも曲がってしまい、ブレーキだけでなく足回りの異常も感じました。
結局ピットへ戻ると、左フロントハブが破損してしまっていて、ブレーキの

キャリパーにも影響が出ていたので、原因はそれでした。
ラスト 10 分ではありましたが、チームも危険と判断し、ここで悔しくもリタイアとなってしまいました。
ハブの破損もドライビングの影響ではなく、部品自体の問題ということでした。
何より、この難コースでブレーキが無くなりながらもマシンをぶつけずに戻ってこられたことは、本当に良かったです。

決勝結果：リタイア



反省

今回の一番の目的はマシンに慣れることでした。

ニュルブルクリンクのコースはコーナーも 170 以上あり、1000 ラップして初めて攻めることが出来ると言われるくらい、世界屈指の難コースでもあります。

24 時間レースを前に昨年以来のコースを確認し、速いマシンでの更なるコースの難しさを今回体感出来たことは本当に大きいと言えます。

結果自体はリタイヤでお世辞にも良いとは言えませんが、普段出ないトラブルが多発したことは、前向きに考えれば今出て良かったですし、チームにもその対策をしてもらうことが出来ます。

また、ブレーキトラブルで肝を冷やす場面もありましたが、ぶつけずにしっかりと戻ってくることもドライバーとして大切なことなので、今回はいろいろありましたが、充実したものになりました。

まだ慎重になっていて攻めきれしていない部分も多々あるので、24 時間に向けてビデオやシミュレーターを使い、自分のスピードも上げていけるようしっかりと準備していきたいと思います。



最後に

今回のレースもたくさんのご支援ご声援、有難うございました。
今回 24 時間レースを前にチャンスをくださった NOVEL 様、そしてスポンサーの皆様に本当に感謝しております。

今回走ってみてニュルブルクリンクの新たな難しさを体感したとともに、このチャレンジングなコースの魅力を再確認致しました。

来月開催される 24 時間レースはドライバーにもマシンにも本当にタフな闘いとなります。

この一か月、しっかりと準備していき、万全の体制で臨めるよう努力していきたいと思います。

全力で頑張りますので、どうぞ今後とも御支援御声援の程、宜しくお願い致します。

2018 年 4 月 9 日

東 徹次郎

