ADAC Zurich 24h-Rennen 2018

東　徹次郎

TOHJIRO　AZUMA

雨に濃霧、クラッシュも多発する過酷な 24 時間レース。

世界一過酷なレースで嬉しい 3 位フィニッシュ！！

・開催サーキット：ニュルブルクリンク（25.387km）

・レース時間：24 時間

・チーム：NOVEL　RACING

・マシン：LEXUS ISF CCS-R

・カーナンバー：＃43

・クラス：SP8

・ドライバー：Tohjiro Azuma　Yoshinobu Koyama
Taketoshi Matsui　Kota Sasaki

◆予選１（5 月 10 日）

予選が 2 回あるこのレース。
予選前にプラクティスもあったのですが、雨も微妙に降っている個所があったのでチェック走行のみにとどまり、自分は走りませんでした。
そして迎えた 20 時半からの一回目の予選は路面もドライでした。
松井選手、小山選手、自分、佐々木選手の順番です。
チーム側の方針で極力レース前に距離を走って消耗させたくないため、一人当たり最低 2 周は 2 回の予選で走らないといけないので、まずはこの 2 周を消化してしまおうとのことで、2 周ずつの交代予定に。
自分が乗り始めたときはちょうど真っ暗になったときで、いきなりナイトセッションでの走行となります。
基準の 2 周をすること、そして今回初走行がいきなりの夜でしたので、各フラッグポストの確認や視界の確認などに専念しながら走行しました。
それでも、驚くほど真っ暗で見えないことに気付きます。
しかもアップダウンのあるこのコース。
特に慣れていないのもあり、高速区間やアップダウンのあるコーナーの先は全くと言って良いほど見えませんでした。
また、このニュルブルクリンクならではのことですが、ギャラリーの人たちがあちこちでバーベキューや焚火、花火を上げているので、その煙で視界が悪いコーナーもありました。
また、初日の予選からクラッシュも多発していてちょうどフラッグの確認にもなったのですが、フラッグやシグナルもこの真っ暗な環境で見慣れていないと確認しづらく、いろいろなことに慣れる必要がありました。
当然クラッシュが多いので速度規制の個所も多くタイムは望めませんが、確認するには良い予選になりました。
ピットイン時にはハイビームを戻し、フォグランプも消さないとメカニックサイドも眩しくて見えないので消すことが決まり事項なのですが、忘れてピットインしてしまい、更にピットが混んでいると自分の停める場所の発見が困難のため、ピットスルーしてしまいました。
本番でミスしないためにも、これも最初に確認出来て良かったです。
4 人ともこの予選で 2 周のノルマをクリアし、無事に初日の予選をクラス 7 位、総合 106 位で終えました。

予選結果：クラス 7 位（総合 106 位）

（予選タイム：10’13.315）

◆予選 2（5 月 11 日）

前日に続いて 2 回目の予選となります。
最初は我々の 43 号車は走る予定はありませんでしたが、前日の予選ではコース上のタイミングが悪くてタイムを伸ばせなかったため、この予選は一番マシンにもコースにも慣れている佐々木選手が 1 周だけ走ることになりました。
前日の予選がクラッシュ続出で総合トップ争いをする GT3 クラスのマシンたちも思うようにアタック出来ていなかったため、コース上の混雑も予想されていたので、佐々木選手は予選開始と同時にコースインします。
しかし、それでも計測 1 周目からクラッシュ車両が・・・。
結局思うようにアタック出来ませんでした。
それどころか、ISF の足回りにトラブルが出てしまいます。
原因はわかったのでそれを修復し、小山選手が最後に計測はしませんがチェック走行だけしました。
マシンも大事には至らず、自分は走りませんでしたが無事に確認も出来て予選をクラス 7 位、総合 99 位で終えました。

予選結果：クラス 7 位（総合 99 位）

（予選タイム：9’59.998）

◆決勝（5 月 12&13 日）

　好天に恵まれ、15 時半に世界一過酷なコースで 150 台以上のエントリーを誇るニュルブルクリンク 24 時間レースがスタートしました。
我々43 号車は、佐々木選手からスタート。
松井選手、小山選手と繋いで 4 番目に自分の最初の出番です。
暗闇に入るときだと思っていましたが予想より少し早めに出番が来たので明るいうちに最初のスティントを乗ることが出来ました。
　この決勝までナイトセッションの 2 周しか乗っていなかったので、最初の数周はイメージと感覚をリンクさせながら徐々にペースを上げていきます。
24 時間という長丁場でマシンを労わることが最優先なので、縁石は絶対に乗せないように走るようにしていました。
慣れてきたところでまたクラッシュが発生したためにその個所に速度規制がかかってしまい、しっかりとタイムは残せませんでしたがフリーで走れていた前半よりも確実に乗れてきている手応えがありました。
実際、ジャンピングスポットでもマシンが飛んでいる感覚を楽しめるようになってきていましたし、何より前半よりも全開区間や高速区間で速度が高いまま走れていました。
9 周走ったところで最初のスティントを終えます。
　次のスティントは深夜でした。
小山選手の走行中に雨が降り始めてきて、予定より数周早くレインタイヤに交換しにピットへ。
自分のこのスティントからただでさえ危険なナイトセッションですが、ウェットコンディションとなります。
　走り初めからこの危険なコース、過酷なレースの洗礼を浴びます。
ピットアウトして 1 コーナーへのブレーキング、雨であることとタイヤが冷えていることで予想以上に止まりませんでした。
更に GT3 車両がこのタイミングで 1 コーナーへ一気に切り込んできたため、あわや追突してしまうところでした・・・。
更にまだ北コースに入る前のグランプリコースの高速コーナーでは、イン側のゴムの乗ったところに乗ってしまったのかリアが急に流れて危うくコースアウトしそうに。
　このとき、雨脚も強く真っすぐでもハイドロプレーニングが起こっていて、更にワイパーの当たらない運転席側の窓の下の部分が油膜と汚れで見えないので視界も狭く、北コースに入るのが既に不安でした。

その予想は的中します。
　真っ暗な北コースに加え、雨や水しぶきでライトもかき消され、コース幅もわからないくらい視界が悪いのです。
更にウェット路面によってマシンの動きはナーバスで、マシンの動きに全神経を集中させて体で感じながらブレーキ、アクセルと慎重に操作していたので、間違いなく今までのレース人生で一番過酷な状況でした。
最初の 2 周くらいは本当にコース上にとどまることで精いっぱいという状況で、全く余裕がありませんでした。
　しかし 3 周目辺りから雨が止んだ部分も出てきて、少し見やすくなったので徐々に対応していきます。
ペースも上がってきて、ライバル勢よりも速く走れている周も出てきたのです。
このスティントの後半からまた雨脚が強くなってきましたが、良いペースをキープすることが出来ました。
　この状況だと、上のクラスの速い車両に抜かれるのも、前に出てくる周回遅れのマシンを抜くのも場所とタイミングをいつも以上に選ぶようにして、出来るだけリスクを下げるよう努めました。
とにかく絶対にマシンをコースアウトさせない、接触やクラッシュをしないように全神経を集中させていました。
このスティントも 9 周走り、松井選手へ交代します。
　最後のスティントは日曜の 11 時前くらいからです。
このときも不安定な天候でしたが、自分のときは完全なウェットでした。
コースインすると若干内窓が曇っていましたが、夜のウェットを経験した後なので、それでも非常に視界が良く感じます。
　このとき我々はクラス 3 位にいました。
2 位のマシンを追いながら、4 位走行中のチームメイトでもある RCF から逃げている状況です。
自分は小山選手から引き継いだ 3 スティント目のレインタイヤでしたが、小山選手も苦戦しながらの走行でグリップが無くて辛いという無線も入っていました。
走ってみると実際かなりマシンの動きが敏感で、とにかく丁寧に操作して ISF の持ち味であるパワーを少しでも前に進められるよう意識してドライブしました。
　チームからは良いペースだからという無線が入っていました。
ただそれでも New タイヤで出てっている RCF の方がペースは速いので、とにかくタイムをきれいに揃えられるように努めて少しでも追い付かれるのを最小

限にと考えていました。
　4 周目くらいからホームストレートに霧が濃くなってきます。
しかも周回ごとにその範囲も広がり、濃さも強くなってきたのです。
あまりの濃さにイエローフラッグが振られるようになり、霧を恐れてかなりペースダウンするマシンも出てきていて、その区間抜けないので運が悪いとそこでかなりロスするようになってきました。
　そして最終コーナー手前の 250km/h オーバーで入ってくる辺りは、遂には真っ白に・・・。
自分も抑えて進入していましたが、それでも 200km/h 以上は出ています。
そこで前のマシンが減速していて、いきなりテールランプが目の前に出てきました。
このスティントの 7 周目を走っていていい加減危ないなと感じた矢先、赤旗が出てレースは残り約 3 時間半というところで中断に。
　霧が薄くなるまで 1 時間以上レースは中断され、ラスト 1 時間半でレース再開となりました。
クラストップの車両は別次元の速さで数周のアドバンテージを築いていましたが、2 位の車両は同一周回でしたので、我々NOVEL RACING にとっては幸運でした。
　最後、チェッカードライバーは ISF は佐々木選手、RCF はニュルマイスターとも言われているファーンバッハー兄弟の弟、マリオ選手。
変わらずのウェットコンディションで霧も残る難しい状況の中、両ドライバーとも素晴らしい走りで 2 位のマシンを捕え、RCF が 2 位、ISF が 3 位となります。
クラッシュやトラブルでリタイアも多く、完走率 60%とも言われる過酷な 24 時間レース、そんな中でトラブルも無く、接触やコースアウトも無く皆が完璧な仕事を遂行し、見事嬉しい 3 位チェッカーを受けました。
総合では RCF45 位、ISF46 位と NOVEL RACING が日本勢でも最上位、そしてダブル入賞の快挙でした。

決勝結果：クラス 3 位（総合 46 位）

BMW M POWER
ZURICH
GRAN TURISMO

GRAN TURISMO
NOVEL
43
REVEL
DUNLOP

NOVEL
43

◆反省

今回初めてのニュルブルクリンク 24 時間でしたが、天候も荒れたことで本当に厳しく、過酷なレースでした。
ナイトセッションの雨は自分の中では今までの経験の中で最も視界も悪くて難しく、一瞬の油断も許されないようなシチュエーションでした。
ただ、その中で大きなミスも無く、乗り方を工夫しながらタイムを上げていけたことは良かったと言えます。
また、夜の雨を経験していたからこそ、濃霧も落ち着いて走れていたと思います。

24 時間という長丁場、レース中の過ごし方も自分にとっては初の経験でしたが、乗っていないときはすぐに仮眠出来て、乗っているときと乗っていないときのメリハリも自分でつけることが出来ていたので、その辺も良かったと思います。

今回の経験は自分の中では非常に大きく、またこうやって結果に繋げることが出来たので、自信になりました。

◆最後に

　今回は各メディアなどでも取り上げて頂いていた関係で、多くの方々から激励のメッセージやコメントが届き、本当に有難うございました。
世界一過酷なレース、世界一の草レースとも言われるこのニュルブルクリンク24時間レースへ挑戦出来たことは、間違いなく自分のレースキャリアにおいて大きな一歩になりました。
　このレースへの挑戦にご協力してくださったスポンサーの皆様、チャンスをくださったNOVEL様、本当に有難うございます。
また、壊れないで安心して24時間走れるマシンを用意してくださったメカニックの皆様にも本当に感謝したいと思います。
完走率も60%と言われるこの難しいレースで、クラス3位、そして日本勢ではNOVELがトップというリザルトを得られたことは、非常に嬉しく思います。
そして、既に来年も挑戦したいという気持ちで既にいっぱいです。
その為にも、今からまた来年に向けて努力していきたいと思います。
　また、国内では6月の2・3日と富士スピードウェイにて24時間レースが開催されます。
今回の経験を活かし、自信を持って富士のレースに臨みたいと思います。
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5月21日
東　徹次郎