SUPER 耐久シリーズ 2010 第 1 戦 in ツインリンクもてぎ



東 徹次郎 TOHJIRO AZUMA

トップ快走も無念のリタイア!! 悔しい結果の 2010 年開幕戦!!

・開催サーキット:ツインリンクもてぎ(4.801km)

・チーム: TRACY SPORTS

・マシン: TRACY SPORTS S2000

・カーナンバー:#41

• クラス: ST-4

・ドライバー: A 兵頭 信一 B 阿部 光 C 東 徹次郎



予選

◆Weather:曇り ◆Course:ドライ

今回はCドライバーの枠で予選を走りました。

中古タイヤでコースインしたのですが、前日と比べてもかなり気温・路面温度 が低かったので、タイヤに熱が入るのに少し時間がかかりました。

S2000 は FR レイアウトなので、フロントの方がグリップ感出てくるのが遅い と思っていたら、意外にリアの発熱が遅いという状況でした。

走り始めはタイヤの前後のバランス、グリップ感を確かめながら前日までの自分の走りの修正をすることを意識して徐々にペースを上げていきました。 前日の乗り方から大きく自分が修正したのは、コーナーへの進入の仕方です。

前日までで最終的に採用されたセットは、コーナー進入時からオーバー傾向で 向きを変えていく走り方で、加速時も少しリアの動きに合わせながらアクセル を踏まないといけなかったので、自分的には前後ともにもう少し硬くしてロー ルを抑えた弱アンダー傾向にし、ブレーキング時に荷重変化で一気に向きを変 えたらなるべく全開に出来るような方向の方が好みでした。

しかしタイヤも路面状況も変わったことで、昨日の最終的なセットのままでも 車のバランスは前日よりも良い方向に感じられました。

また、乗り方もコーナー侵入時にブレーキリリースをより早めに開始して、車のフロントの沈みが少し戻ってきたときにステアリングを切り込んでいくような、もっと旋回スピードを上げる意識でFCJのときのようなイメージで走ったら、良い感じになりました。

あと全体的にクリッピングポイントの一番ステアリングを切るところで、チームメイトの先輩ドライバーの方々と話していて気付いたのですが、自分のステアリングの切り角は少ないような感じだったので、もっと切り込むようなイメージに修正しました。

それらの要素を取り入れながらの走行で、すぐに前日よりも速いタイムが出てきました。

タイヤの状態が良い感じになったときに、1コーナーでST-1クラスのポルシェのテールレンズがコースのライン上に落ちていて、しばらくレコードラインを少し外すような状態だったのですが、その余力のある中で中古タイヤでも

自己ベストが出てフィーリングも良かったので、決勝に向けて良い手応えで走れました。

ただ残念だったのが、コーナーの落下物が撤去された後に毎ラップ他クラスのマシンと遭遇してしまっていてタイムロスがあったので、クリアラップで自分の区間ベストをキレイに並べることが出来なかったこと、それが悔しいです。

総合予選順位:7位(参加台数11台)

※A&Bドライバーの予選タイム合算による

C ドライバー予選タイム: 2'13.142



決勝

◆Weather:曇り ◆Course:ドライ

決勝、自分が走るのは2スティント目でした。

クラス7位からスタートしたうちのマシンはペースも良く順調だったので、他 車がピットインするなかロングランで50周まで引っ張る作戦でいきました。

そして40周を過ぎてから気づけばクラストップでの走行です。

自分も 40 周を過ぎてからはいつでも走れるよう、ピットでスタンバイしていました。

ピットでもタイヤ交換はせず給油とドライバー交代のみの作戦だったので、優勝争いという最高の容で引き継げる予定でした。

しかし、レースはあまくありません。

45 周目のV字コーナーで他車とまさかの接触。

右フロントを大破し、走行後に確認したら右のドア後ろから右リアホイールに もダメージを負ってしまっていました。

そして47周目にオレンジボールのフラッグもあってピットイン。

自分が乗り込み、メカニックがとりあえず右フロントタイヤのみ交換して懸命のバンパー応急処置。

うちは今回無線が付いていなかったので、コースインした際順位もわかりませんし、マシンの状態も伝えることは出来ませんが、とにかく確認しながらペースを上げていきました。

マシンの状態的には右フロントからバイブレーションが出ていて、左コーナー で荷重をかけていくと荷重が一番かかったところで少し逃げてしまうような動 きで、少し進入のスピードを落とす必要がありました。

また、自分も最初 ST-1 のマシンや ST-2 のマシンとのやり取りでロスしてしまい、走り始めの序盤タイムが安定しなかったことが大きな反省点です。

その後安定してからも思いのほかタイムが上がらず、2分14秒台という遅いペースとなってしまっていました。

そして、何とか手負いのマシンの中でも走り方を試行錯誤してタイムを上げようとしていた矢先、62周目の3・4コーナーを立ち上がった後のストレート、4

速にシフトアップして全開で走っていたら急に異音が・・・。 明らかに駆動系からの音でした。

そして5 コーナーでシフトダウンしながら進入した際、完全にデフが壊れました。

まだ交代して15周目の出来事でした。

一旦S字コーナー入口でストップしたのですがスロー走行なら動いたので、何とかピットに戻ろうと一番振動の少ないところを探りながらゆっくりピットに向かいました。

しかし無情にもピットロード入口に着いたとき、上り勾配ということもあって ついに駆動がかからず動かなくなってしまいました。

諦めきれず何とかピットまで車を持って行こうといろいろ試したのですが動かず、オフィシャルにも掛け合ったのですがピット入口でも運べないということで結局悔しいリタイアとなってしまいました。

決勝:リタイア (Total:62Laps)

※自分は15周走行(2'14.320)



反省

今回レースはトラブルでリタイアという内容になってしまい、決勝もあまり走れなかったことが非常に残念ではありますが、これが耐久レースなのだなということを、身をもって経験出来ました。

練習時のセットアップの仕方もスプリントのように自分好みの自分オンリーに合わせるわけではないので、自分の走り方を広げるという勉強になります。 逆に言えばまだまだ自分の走りの幅が狭いということです。

今回それを改めて感じました。

ただチームメイトと常にディスカッション出来る為、一日終わって次の日に向けての修正もしやすいので、ステップ・バイ・ステップではありますが今回も成長出来たと思います。

あとはチームメイトと、お互い一つ一つをより丁寧に、負荷を与えないように 操作していかなくてはいけないと感じました。

やはり速さも当然ながら、チェッカーまでマシンを持たせないといけないですからね。

お互いにそれが出来てこそ結果に結びつくと思います。

次は自分がNEWタイヤで予選をアタックし、決勝のロングランを経験する為にも、今回の経験を活かして次に繋げていきます。



最後に

2010年はSUPER耐久シリーズへの参戦が決まり、まずは開幕戦から走れたこと、昨年走れなかったので本当に嬉しく思います。 これも全て皆様の応援があってのものだと思っております。

'舞台に立てなければアピールも出来ずチャンスもやってきませんからね。'

そして今回本当に寒い中での開幕戦応援に来てくださった方々、メールやお電話をくださった方々、そしてチームスタッフの皆様、本当に有難うございました。

今回の経験を必ず次に活かしていき、次はしっかりと結果に繋げていきます。

まずはしっかりとシリーズを全て走れるようスポンサー活動も引き続き全力で 頑張ります。

そしてレースの結果も含め、皆様に良いご報告が出来るよう日々努力して自分を高めていきますので、どうぞ今後とご支援ご声援の程、宜しくお願い致します。

2010年3月29日 東 徹次郎