SUPER 耐久シリーズ 2017
第 5 戦　富士スピードウェイ

東　徹次郎

TOHJIRO　AZUMA

今年最長の 10 時間レースはシングルフィニッシュ！！

マシンのアップデートで手応えのあった富士ラウンド！！

・開催サーキット：富士スピードウェイ(4.563km)

・ レース時間：10 時間

・チーム：T’s concept

・マシン：T’s concept 86 (TOYOTA86)

・カーナンバー：＃29

・クラス：ST-4

・ドライバー：A 東　徹次郎　　B 松永　大祐

C 小倉　康宏　　D 森山　鉄也

公式予選（9 月 2 日）

◆Weather：晴れ　◆Course：ドライ

　今回のレースから足回りのダンパーが変更され、アップデートされたかたちで木曜の走行を迎えました。
木曜、金曜の走行で順調にセットアップも進み、全員が好感触を得ていて自分としても今年一番手応えを感じながら予選を迎えることが出来ました。
　予選日の朝はまだ金曜の夜に降った雨が残っていて濡れていた路面ですが、予選の始まる時間にはドライ路面へと戻っていました。
自分たちのピットはピット出口に近かったため、予選開始と同時にコースへ。
そのまま計測 1 周目から前の 55 号車を追うかたちでアタックに入ります。
しかし、不運にもピットアウトして来た数台と 1 コーナーで交錯してしまい、ロスしてしまったのでこの周は諦めました。
　2 周目、仕切り直して再度アタックへ。
今回路面温度も思ったより高くないからか、New タイヤのパフォーマンスダウンはそれほど唐突ではありませんでした。
そして雨上がりの路面のせいか自分が予想していたよりもグリップ感が薄く、前日の最後の走行後に予選に向けてリアの車高を少し下げて臨んだのですが、それが裏目に出て若干アンダーステアなマシンになってしまっていました。
　結局 3 アタックして A ドライバー予選を 12 位で終えました。
自分の前日の感触ではもうちょっとタイムを出せそうだったのと、前の数台とは本当に僅差だったので非常に悔しい内容でしたが、逆に考えれば若干アンダーステアに苦しみながらもトップとのタイム差は大幅に縮まりましたし、確実に戦闘力が上がってきたと実感出来ました。
　自分の感じたアンダーステアの問題を解消するため、B ドライバー予選の松永選手のときはリアの車高を少し上げ、リアウィングのダウンフォースを更に削って臨みました。
松永選手も自己ベストタイムを更新して予選を終えます。
　小倉選手、森山選手もタイムアップし、Used タイヤでも好タイムで車は乗りやすいと言っていたので、予選順位こそ今までと変わらなかったものの僅差の予選となり、内容が非常に明るくチーム全体が手応えを感じて終われた予選となりました。

予選結果：12 位　3’59.851（A・B 合算タイム）

A:1’59.006　B:2’00.845

C:2’02.137　D:2’00.023

決勝（9 月 3 日）

◆Weather：晴れ　◆Course：ドライ

　今回のレースは今までの倍以上で今年最長の 10 時間レース、チームも今年初めて 86 を扱っているので、マシンの消耗具合など全て未知数のレースです。
前半は松永→小倉→森山→東と繋ぎ、後半は小倉→森山→松永→東という作戦でした。
　スタートしてポジションは下げてしまいましたが、バトルをしながらの走行が続いた松永選手は予定通りの時間で小倉選手へと交代します。
小倉選手もタイムを徐々に上げながら順調に走行していたのですが、交代予定の 20 分ほど前で不運にも他車と接触。
これにより右フロントタイヤがバーストしてしまい緊急ピットイン。
この接触で右のミラーも壊れてしまい、これが原因で結果的にはレース序盤で右のミラーを失ってしまいます。
幸い足回りにダメージが無かったことが救いでした。
　予定より早く交代した森山選手は非常に良いペースで走行を続け、途中セーフティーカーも入ったことで予定よりもロングスティントに。
そして自分に交代します。
このピットのタイミングでタイムロスにはなりますが、ミラーの応急処置を図ります。
しかしながら自分がピットアウトしてすぐにまたグラグラになってしまい、右後ろ側が全く見えないのでルームミラーを見る機会を多くして注意を払いました。
　マシンのバランスは今までのレースの中では一番乗りやすく、タイヤが減ってきても前後のバランスが変わることも無いので、終始安定したペースで走ることが出来ました。
このスティントは当初の予定より 30 分ほど引っ張って、1 時間 45 分くらい走りました。
　自分の 2 回目のスティントはチェッカードライバーです。
乗り込んでコースインしてみると、自分が思っていたよりもミッション、ブレーキ共にしっかりしていました。
最後の交代となったこのピットでは、タイヤ無交換でコースへ。
これによりピットのタイムロスが少なかったので 27 号車の前に入ります。
しかしながら自分たちの自己ベストタイムより 0.5 秒以上ペースに勝る 27 号車が、約 5 秒後ろに迫っていました。

　自分もコースインしてすぐに決勝の自己ベストタイムに近いタイムを連発して逃げました。
それでもじわじわと追い付いてくるのが見えていました。
そしてついにヘアピンの立ち上がりから後ろに張り付かれてしまい、ダンロップコーナーでインに入られてしまいました・・・。
自分も 1 台分インを開けてしまっていたことが反省点です。
早めにイン側に寄られてしまい、右側がミラーで確認出来ない自分はインサイドを閉めるに閉められず、それが敗因です。
　しかしそこから自己ベストの 59 秒台にも入れて食い下がります。
27 号車が最終コーナー立ち上がりでミスしたのをついてインに入りストレートで横に並ぶものの、27 号車のほうがストレートは伸びていて 1 コーナーまでにまた抜き返されてしまいました。
しかも不運だったのは上のクラスのマシンがストレートで更にインから抜いてきて 1 コーナーのブレーキング時に自分の前に入ってしまったため、自分はブレーキを遅らせることが出来ず万事休す。
この後はタイヤが苦しい中でプッシュして巻き返しを狙いましたが、チャンスはありませんでした。
　そして 10 時間のチェッカーを迎えます。
12 位からスタートし、後半は大きなトラブルも無く 8 位で完走しました。

決勝結果：8 位（282Lap）

A:1’59.935(82Lap)　B:2’02.458(61Lap)

C:2’01.921(52Lap)　D:2’00290(87Lap)

反省

　今回は長丁場のレースでマシントラブルが出なかったことが本当に良かった点だと言えます。
86 はミッションが弱いため、非常に心配だったのですが最後まで入りづらくなることもなくプッシュして走りきることが出来ました。
しっかりとメンテナンスしてくれているチームの力を感じました。
また、ドライバー全員がマシンを労わって走れたことも大きいです。
　そして何よりも今回足回りのアップデートが効きました。
予選、決勝共にトップとのタイム差も縮まりましたし、レースラップも安定して走りやすくなりました。
レースが出来るマシンになってきたので、ピットでのロスや細かいミスを減らし、次は最上位を狙いたいと思います。

最後に

　今回のレースは富士ということもあり、本当にたくさんの方々に現地まで足を運んで頂き、応援有難うございました。
　今回は手応えのあるレースで、ミスもなくいければもう少し上も見えたレースでしたので、確実に次に繋がるレースだと感じました。
前半戦は苦しみましたが、確実に進化を感じます。
とはいえ、次は最終戦です。
この手応えをしっかりと結果に結び付けたいと思います。
　次回のレースからは我々のチームは 2 台体制になります。
富士の勢いのままに自分のパフォーマンスを最大限引き出して、全力で頑張ります。
最終戦の岡山ラウンドは 10 月 14 日、15 日になります。
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。

2017 年 9 月 7 日

東　徹次郎