

ピレリ・スーパー耐久シリーズ 2018
第5戦 ツインリンクもてぎ



東 徹次郎
TOHJIRO AZUMA

公式予選（9月22日）

◆Weather：晴れ ◆Course：ドライ

今回は前日の専有走行まではウェットコンディションだったツインリンクもてぎ。

予選日午前中の1時間のプラクティスで、ドライコンディションでのセットアップを確認しました。

Aドライバー予選はコースインと同時に、いつも通り86同士の縦一列の展開となっていくます。

自分はチームメイトの29号車の後ろでコースインしました。

しかし、コースインと同時に13号車がハイペースで迫ってきたので、そのまま譲って行かせたのですが、何と29号車の前に出ることが出来ず自分の前に入ってきたのです。

自分的には13号車が間に入るのであれば前を出ておきたいので、そのまますぐに抜き返しにかかると、何とブロックされてしまいます。

ここで無駄にタイヤを消耗させたくもなかったなので、仕方なくこの位置でアタックに入ることにしました。

13号車との間隔を少し開けようかとも考えたのですが、自分の後ろにそのときいたインテグラはストレートスピードが速い為、アタック中にこの車両と接近してもやりづらくなってしまおうと思ひ、13号車のスリップストリームを使いながら1周目のアタックへ。

1・2コーナーの進入では路面が悪いのとフロントタイヤの状態がまだピークに来ていなかった為、前方の13号車と共に若干大回り気味になってしまいました。

その後の3・4コーナーでもミスをした13号車に詰まってしまったのでライトをパッシングしたのですが、当然開けてはくれません。

この1周目のアタックの後半くらいからタイヤのピークのグリップが出てきたように感じます。

前の13号車との間隔を開けるか迷いましたがスリップストリームを少しでも使いたかったこともあり、そのまま2周目のアタックへ。

今度は1・2コーナーのライン取りを更に小回りにしました。

すると良い感じにマシンが曲がっていきます。

しかし、ここでまたしても13号車が若干失敗していたので、3コーナーまでのストレートでやや追い付き過ぎてしまいました・・・。

今回は割と前とのタイム差が僅差だったのでこのタイムロスが悔やまれますが、2周目のアタックがベストラップとなり、Aドライバー予選を7位で終わりました。

Bドライバー予選のDAISUKE選手もタイヤの良い状態である1・2アタック目の際に他車と引っかけたてしまいます。

しかし、それでも3アタック目に自己ベストタイムを記録し、この予選をクラス8位で終わります。

C・Dドライバー予選ではドライでの走行に慣れる意味もあり、周回を重ねました。

こちらも二人とも自己ベストタイムで予選を終わります。

結果、A・Bドライバーの合算タイムにより、28号車はクラス8位で予選を終わりました。

予選結果：8位 4'28.741 (A・B合算タイム)

A : 2'13.279 B:2'15.462



決勝（9月23日）

◆Weather：晴れ ◆Course：ドライ

今回の5時間レースも前戦同様に自分がスタートを担当しました。予定では自分が90分、そしてその後KENBOW選手、植田選手、DAISUKE選手の順番です。

スタート時の加速はタイミングもあったので今回も良く、1コーナーで884号車のインを伺いました。

しかしその更にイン側に27号車もいたため、2台の間に鼻先を入れこもうとしました。

が、884号車の前にいた18号車がスライドして軽く失速した為、直後にいた884号車も軽く減速、その煽りを受けて自分も若干アクセルが踏めませんでした。

その影響で2コーナーを出るまでに抜くことには至らず、逆に後方にいた54号車のロードスターが自分の真横に並んできていました。

ストレートスピードのあるロードスターなだけに、前に出られてしまったらいくらこちらの方がタイムは速くても抜き返すのは至難の業となってきます。

絶対に前に行かせてはいけないと思っていました。

2コーナーから3コーナーまでのストレートではやはり54号車の方が加速で横並びから前に出そうな勢いでしたが、5速に入れるとうちの方が伸びたので、何とか相手にプレッシャーもかけながらポジションキープでオープニングラップを終えます。

前の884号車が18号車を抜こうとしていたのでその背後でチャンスを伺い、後ろの54号車にも警戒しながらの走行となっていました。

数周後に90度コーナーで884号車が18号車の前に出ます。

自分もそれに便乗してビクトリーコーナーで並びかけましたが、アウト側だったので抜ききれず、そこからしばらく18号車とのバトルへ。

自分の方はフル満タンでのマシンバランスに苦戦していました。

特にV字コーナーやヘアピンなど、Rの小さいコーナーではフロントの入りが悪く、リアの動きも唐突なので少しトラクションのかかりも悪かったのです。追い付いても肝心のところで背後に付けられない為、18号車を抜くのに苦戦していました。

しかし、S字コーナー出口で18号車が若干はみ出てミスをし、そのタイミングでST-Xクラスのマシンが来たので、うまくそれを利用してその先のV字コーナーでアウト側から前に出ました。

そこから一気に前を迫いたかったのですが、思いのほかペースが上がりません。

アンダーステアと出口のオーバーステアに苦しみながら、タイヤを傷めないよう意識しながらのドライブでした。

その為、18号車も背後からしばらく離れず、とにかく自分もミスをしないように気を付けました。

自分の前は少し間隔が開いて13号車でしたが、やはり同じようなペースなのか付かず離れずの展開に。

スタートから40分を過ぎた辺りからやっと、燃料が減ってきて軽くなってきたのでマシンの動きが良くなってきました。

気づけば18号車とは差が広がったものの、前の13号車とひたすら等間隔での走行でした。

一度最終コーナーの出口でスライドして少しはみ出てしまい、ちょうど窪みに落ちたので下回りを打って肝を冷やしましたが、走りに影響の出るダメージにならなかったのが良かったです。

終始16秒台から17秒のペースで90分のスティントを走り、次のKENBOW選手へ交代します。

この最初のピットでは、タイヤは左の二本交換で行きました。

そしてピットアウトして数周での出来事でした。

無線でパワーステアリングが効かないとの連絡が。

そしてすぐに無線の応答が無くなり、そのまま4コーナーから5コーナーの間のストレートでマシンストップの情報が・・・。

マシンは引っ張られて戻ってはきましたが、これで実質勝負権は無くなりました。

トラブルの原因は、オルタネーターに来ているハーネスの端子が折れたことでした。

普段そんな場所折れないですし、本当に珍しいトラブルです。

端子を修理後、復帰するも今度はパワーが微妙に落ちてしまい、ストレートスピードが5~7km/h遅くなっていました。

この為、またしてもピットへ。

コンピューターをリセットし、ここで植田選手に交代してコースへ。

これで完全にトラブルは直っていました。

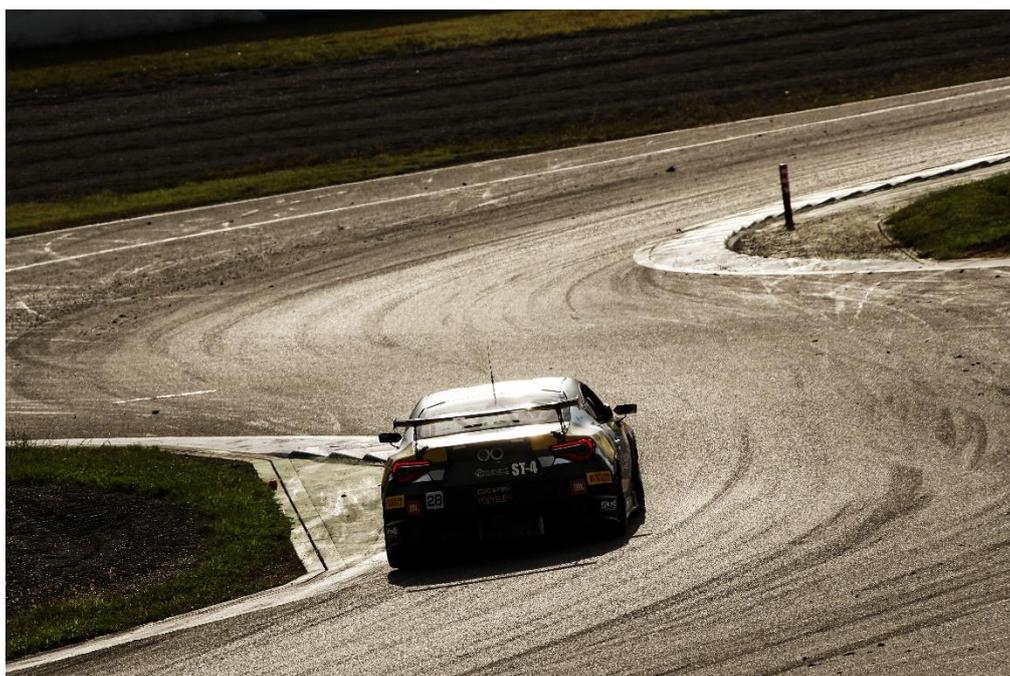
ただ、チェック意味合いもあったのでタイヤを交換していなかったため、植田選手には我慢のスティントだったと思います。

しかしそこは頼れるベテランです。

辛い状態でも安定した走りで最後のDAISUKE選手へ繋いでくれました。

最後の DAISUKE 選手のときに 4 本タイヤを交換し、コースへ。
涼しくなってきた周りのタイムが上がってくる中、DAISUKE 選手もしっかり
タイムを上げてきて、順位こそ後方に沈んでいましたが、最後まで良いペース
で走行し、最終的には 8 位で完走しました。

決勝結果：8 位（自己ベストタイム：2'16.017）



反省

今回は木曜、金曜のウェットでの走行は調子良かったので、そのぶん決勝のペースが悔やまれます。

軽いときはそんなに悪くなかったのですが、重い状態でのマシンバランスが本当に悪かったので。

今回は終始ウェットで予選からドライだったということもありますが、自分のセットアップのレベルをもっと上げていくことが課題となります。

ただ、今回もいろいろデータは取れたので、必ず最終戦の岡山に繋げていきたいと思います。

予選も変に譲ってしまったことが結果自分の首を絞めてしまったので、それも踏まえて次回の予選にはしっかりと備えたいと思います。



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。
もてぎということもあり、現地に応援に来て頂いた方々、本当に有難うございました。

今回は本当に珍しいトラブルで戦線離脱してしまい、非常に悔やまれる結果となってしまいました。

ここ数戦は、何かしらのトラブルに悩まされているので、次回はノートラブルで結果に結びつけることが出来るよう、チーム一丸となって頑張ります。

いよいよ今年 **SUPER 耐久** としてはラスト 1 レースとなります。

次戦は 11 月 3 日、4 日に岡山国際サーキットで開催です。

今年の集大成としてベストリザルトを残せるよう、全力で頑張ります。

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。

2018 年 9 月 29 日

東 徹次郎

