

2014 スーパー耐久 レースレポート



1 結果報告

大会名称	2014 スーパー耐久シリーズ Rd2 SUGO スーパー耐久 3 時間レース
場所	宮城県仙台市 スポーツランド菅生
参戦チーム	UEMATSU × TRACY SPORTS ings S2000
参戦車両	HONDA S2000
ドライバー	A 植松 忠雄 B 藤田 竜樹 C 寺西 玲央
予選	クラス 5 位 / 18 台中
決勝	リタイア

2 参戦レース詳細

●2014 スーパー耐久 Rd2 エントリー

エントリー総勢 44 台

ST-X 4 台、ST-1 2 台、ST-2 6 台、ST-3 7 台、**ST-4 18 台**、ST-5 7 台

●スポーツランド菅生



スーパー耐久 Rd2 は仙台社の都「菅生」で行われました。エントリー台数は総勢 44 台を数え、排気量ごとに分けられるクラス別にみると、今回ドライブした S2000 はもっとも多い 18 台エントリーの ST-4 クラスに所属している。このクラスにはライバル車として、TOYOTA86 や HONDA インテグラ、MAZDA ロードスター、FIAT ABARTH などさまざまな車種が混在している。

また、レースの舞台となる「スポーツランド菅生」はとてもアップダウンが激しく、コーナーごとの高低差が大きいいため、難しいコーナーが多い。特に最終コーナーは空へ登っていく感覚になるほど右に大きく曲がりながらストレートへと駆け上がる。さらにエスケープゾーンが非常にせまく、ガードレールやタイヤバリアが近くとてもスリルのあるコースレイアウトになっている。今年コースの路面が改修され、新品のアスファルトはタイヤへの負担が非常に大きく、今年にはタイヤの消耗が大きいコースにもなった。

3 レースウィークレポート

レースウィークは木曜日から始まりました。スポーツランド菅生というサーキットも、HONDA S200 というマシンも自分にとっては初体験だったためチームの意向で木曜日に 30 分だけ慣れる時間をもらいました。しかし木曜日は雨。WET タイヤでの走行となり、感覚をつかめたとは言いがたい走行となってしまいました。

金曜日からは本格的にレースウィークの始まりです。この日からスーパー耐久車両の占有走行時間が設けられ、レースにエントリーしているチームは全車走行テストを行っていました。そして自分が所属するチームも全てのドライバーが集合し、チームとしてもこの日からレースに向けてスタートを切りました。金曜日は 1 セッション 1 時間の占有走行が 3 セッションあり、合計 3 時間走れました。

まずは A ドライバーが現状のマシンの状態と、マシンセッティングの方向性を確認。その後自分が走行させてもらう予定でしたが、コース上でクラッシュやコースアウトなどが起き、その都度走行が中断され予定されていた走行時間よりも大幅に少ない時間しか走行できなかつた。2 セッションめ、3 セッションめも中断時間が多く A、B ドライバーによるマシンセッティングも進まず、自分の練習時間などなかなかとらせてもらう機会がなかつた。その中でも、走行データを調べたり、走行映像を見ながらイメージトレーニングなどでマシンとコースの感覚をつけていく作業に集中した。

マシンもブレーキに不具合がでたり、良いセッティングが見つからなかつたりと、土曜日の予選に向けて不安要素を残していくことになってしまった。



土曜日は予選が 3 回行われる。まずは決勝のスターティンググリッドを決めるための予選で、これは A と B ドライバーの合算タイムにより争われる。それと C ドライバーは決勝に出場するために各クラスの基準タイムをクリアするための予選を行う。

まずは A ドライバー予選、少しアタックに失敗し 1'34,055 というタイムのクラス 7 番手で終了。続いて B ドライバー予選、うまくアタックのタイミングをみつけ 1'33,480 というタイムを記録、クラス 3 番手に食い込んだ。この結果により、合算タイムでクラス 5 番手となり明日のスタートポジションが決まった。

ひと段落してから、いよいよ自分の担当の C ドライバー予選。基準タイムをクリアするだけの予選だが、自分にとっては予選の 20 分間を自分だけで走れるチャンスだと思い、最大の練習の場であり自分の走りをアピールできる機会だと意識していました。A、B ドライバー予選とは違い、使い古したタイヤでの走行。明日の決勝のためにマシンに負担をかけることも出来ない状況でしたが、走りをはじめから丁寧に、そしてリズムよく走行を重ね 1'34,603 というタイムを記録することができクラス 5 番手で無事予選終了。もちろん自分のベストタイムで、チームもこのタイムには評価してくれました。

さて、いよいよ日曜日は決勝日。朝のフリー走行では各ドライバーが決勝用のセッティングや、ガソリンを多く積んだ状態を確認する走行を行った。午後の決勝レース前にはピットウォークが行われお客さんたちと触れ合えることができレースの緊張感が少し和らぎ、スタートに向けてよいコンディションをつくることができた。



クラスでは 5 番手、全体では 24 番手のスターティンググリッドへマシンが移動。スーパー耐久はローリングスタート(ゆっくり走りながら隊列を整え、そのまま加速してスタート)方式で行われる。チームはスタートを A ドライバー、2nd スティントを自分が担当し、最後に B ドライバーがチェッカーを受ける作戦をたてた。さらにタイヤは左側 2 本をレース中に 1 回変えるのみ、給油も 1 回のみとし極力マシンをいたわりながら走りピット時間を減らす戦法をとることに決めた。

フォーメーションラップが始まり、2 周後ついに決勝レースの火ぶたが切って落とされた。コース幅が非常に狭い菅生だがスタートは混乱もなくスムーズに決まる。その後チームはマシンをいたわりながら徐々にタイムを上げていき 4 番手、3 番手へと順位を上げていく。クラストップ車両ともあまり差がなく、このまま行けばピット時間を減らす作戦が功を奏しレース中盤から後半にかけてさらに順位を上げる可能性を秘めていた。しかし 33 周目ドライバーから緊急の無線が、ピットが慌ただしくなりメカニックたちがピットインの準備を始める。自分もついに番が来たと思い、気合を入れるがピットインしてきたマシンはそのままピットガレージの中へ……。エンジンにトラブルが発生してしまい、走行が不可能になり、そのままチームはリタイアとなってしまった。

4 レースを終えての感想

決勝レースの結果チームはリタイアとなり、自分自身も走る機会が無く終わってしまったので非常にやりきれない思いが残ったが、レースウィークを通して初チームに溶け込むことができ、初めて走る菅生というコースでタイムを走ることによって上げることができ、最終的にはレースラップのタイムに届くことになったのは大きな自信につながりました。また、優勝を狙っているチームメンバーとして周りから多くのことを吸収し学ぶことが出来たのは収穫でした。今回のトラブルは残念でしたが、これで次戦に向けてチームがまとまり、さらに強力な力となってレースに挑むことになると思うので、自分もそれに乗り遅れないようにしっかりチームの一部となって走れるよう準備をしていきたいと思っています。

お蔭さまで目指していたスーパー耐久の舞台に立つことができました、本当にありがとうございます。次戦は7/26、27に富士スピードウェイで Rd3 が行われます。引き続きご支援ご声援よろしく願いいたします。

寺西 玲央

