

Juichi WAKISAKA Race Report

2012 AUTOBACS SUPER GT Round 5 -41st INTERNATIONAL POKKA 1000km-

◆◆ トップ争いの最中、まさかのリタイヤに終わる ◆◆

No. 39 DENSO KOBELCO SC430		
Drivers	Qualifying	Final
脇阪 寿一 / 石浦 宏明	2位	リタイヤ

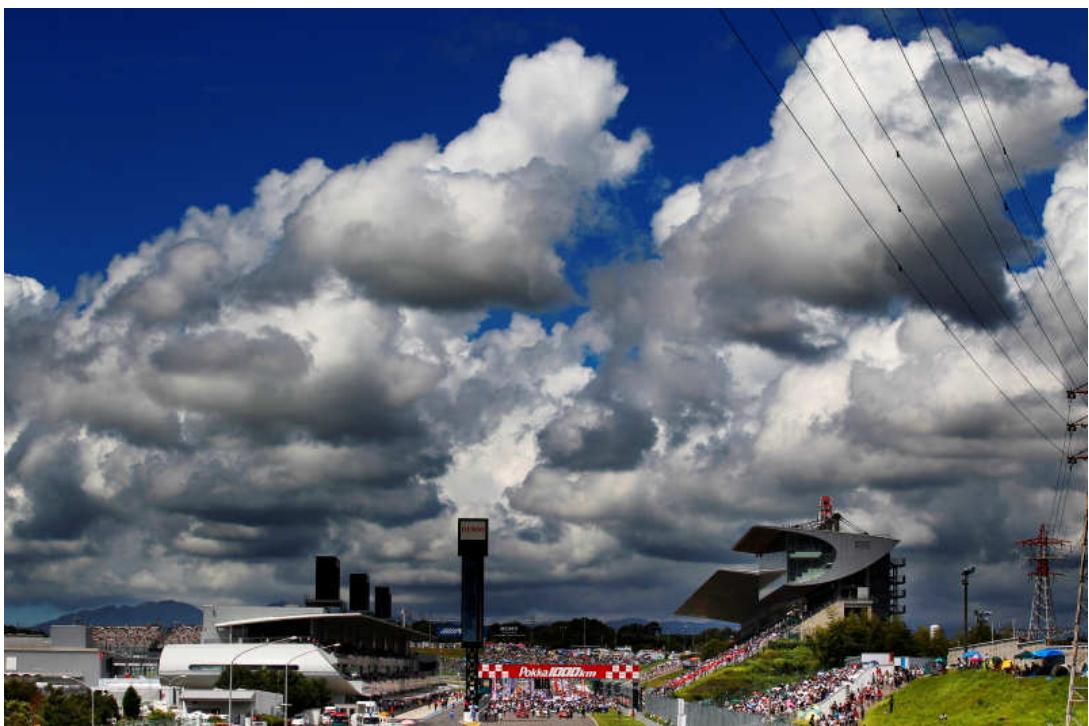
開催日：2012年8月18日-2012年8月19日

サーキット：鈴鹿サーキット（三重県鈴鹿市、コース全長：5.807km）

レース距離：173周（1004.611km）

入場者数：予選日25,000名、決勝日：35,500名 合計：60,500名

2012年のシーズン後半戦へと突入したSUPER GT。今回第5戦は、三重・鈴鹿サーキットを舞台に1000kmという長丁場での戦いに挑む。真夏の鈴鹿でのGTレースは伝統ある耐久レースとしての歴史があり、お祭りムードも強い。だが、SUPER GTのシリーズ戦に組み込まれてからは、サバイバルレースとしてのカラーが強くなり、激戦が展開されるようになった。さらに今シーズンは4年ぶりにレース距離が1000kmに復活。No.39 DENSO KOBELCO SC430の脇阪&石浦宏明選手というコンビで挑む初の1000kmは、流れもよく、申し分のない形でトップ争いを繰り広げていたが、レース折り返しを前にまさかのマシントラブルが発生。その場で戦線を去るというとても悔しい結果となってしまった。



■ 8月18日(土)

09:20-11:00 公式練習
14:15-14:30 ノックアウト予選 (Q1)
14:55-15:05 ノックアウト予選 (Q2)
15:30-15:40 ノックアウト予選 (Q3)

【公式練習】 3番手 / 1'53.204

薄曇りの朝を迎えた鈴鹿サーキット。しかし午前9時20分の時点で気温は29度、路面温度は33度と蒸し暑さが先行するコンディション。そんな中で2時間の公式練習がスタートした。今回はまずNo.39 DENSO KOBELCO SC430に脇阪が乗り込み、セッションをスタートさせる。すぐさま1分53秒376のタイムで2番手に浮上。持ち込みのセットがいい方向にあることを確認し、石浦選手へとステアリングを委ねた。

その後、脇阪は燃料を多く積んだ状態でのクルマをチェックするために改めてコースイン。いわゆるロングランのフィーリングについてフィードバックを行い、GT300との混走枠でのセッションを終えた。その後、GT500専有走行時には石浦選手が出走。1分53秒204へとタイムアップ、No.39 DENSO KOBELCO SC430は3番手のポジションでセッションを終了した。セッションを終了した脇阪は「前回の菅生は、路面コンディションを含め、刻々と変化する状況を待たずしてセット変更などを進めてしまったので、今回はいわゆる「待ちの状態」を作り、様子を見ながらセットアップを進めてきました。チーム内で誰がどのような仕事を行うか、ということが実にうまくいって、柔軟な対応をもって作業を行うことができたと感じました」と手応えのあった時間を振り返った。



【ノックアウト予選 (Q1)】 4番手 / 1'53.032

今回の予選方式はノックアウトを採用。Q1からQ3まで3度のセッションが用意され、都度出走台数が絞り込まれ、最終的にQ3は7台でのポールポジション争いを行う。また、連続して予選出走を行うことができないルールになっており、チームではまずQ1に石浦選手を送り込んだ。

与えられた時間は15分。気温31度、路面温度48度という厳しいコンディションの中、セッション折り返しを前に石浦選手がコースへと向かったが、本格的なアタックを前に、1台のクルマがコースアウト。これで赤旗中断になってしまう。気を取り直し、

セッション再開後は集中力を高めて文字通りワンラップアタックに挑んだ石浦選手は1分53秒032をマーク。4番手で難なくQ1を突破、Q2に駒を進めた。

【ノックアウト予選（Q2）】7番手 / 1'53.910

Q2のアタックに登場した脇阪。気温30度、路面温度47度とややコンディションが落ち着くが、No.39 DENSO KOBELCO SC430の足下に装着されているのはユーズドタイヤ。ルールにより使用できるタイヤが限られるためだ（Q1で使用したタイヤをQ2でも使用しなければならない）。本格的なアタックに入り、1分53秒910をマーク。早めにピットインしたため、5番手でアタックを終えたものの、最終的には7番手に。それでもQ3への進出を果たし、チームは最後のアタックに向けて、最終のセットアップ作業に取り掛かった。

【ノックアウト予選（Q3）】2番手 / 1'51.875

ここでチームはセッティングを大幅に変更。最終予選のQ3は気温30度、路面温度44度とやや路面温度が下がる。薄曇りの中、石浦選手がコースに向かい、アプローチを始める。そして満を持してアタック、1分51秒875をマークして2番手を獲得。ドライバーはもちろん、チームにとっても申し分のない結果を得て、決勝に向け一段と士気が上がることになった。

予選2番手の結果を得て、まず脇阪は「今回はチームが一丸となって予選に挑むことができた。それが何よりもうれしい」と喜んだ。朝の公式練習で、まず脇阪から出走したのはチーム初の試みであったが、セッションのメニューがスムーズに進み、セットアップもはかどったという。「結果、朝のセッションでロングランに取り組むことができて、さらにその中で課題も見つかりました。ノックアウトに向けての準備もできて、石浦がQ1を通過し、僕がQ2に出ました。ユーズドタイヤでのアタックは、オーバーステアがとてもひどく厳しいものでしたが、なんとか7番手に踏みとどまりました。幸い、この状態のクルマから新たな課題が見えたので、Q3に向けてクルマのセットを大幅に変更することができたんです。変更することを受け入れてスタッフがすぐ作業に取り掛かってくれたこと、そしてそのセットで石浦選手が全力でアタックしてくれたことが僕にとってはとてもうれしいことでした」と笑顔がこぼれた。

また、決勝に向けて「明日はシリーズランキングで自分たちの前後のポジションにいるクルマのペースに惑わされることもなく、何よりも自分たちのペースで自分たちのレースをするということが大事になると考えています。その上で表彰台に立てれば最高かな、と思います」と意欲を見せた。



■ 8月19日(日)

08:00-08:30 フリー走行

12:30- 決勝 (173周)

【フリー走行】 3番手 / 2'03.525

土曜の夜遅くから急な雨に見舞われた鈴鹿。深夜にはしばしひどい雷雨となった。日曜の朝は路面こそ濡れてはいたが、曇天模様で午前8時からのフリー走行がスタート、まずウェットコンディションの路面に見合ったレインタイヤを装着した。

セッション中盤には、西コースで急な雨になるも、安定したタイムを刻んだNo.39 DENSO KOBELCO SC430は、3番手となる2分03秒525のタイムをマーク。決勝に向けて手応えある準備を行うことができたといえる。



【決勝】 リタイヤ / ノーポイント (シリーズポイント: 38ポイント、シリーズランキング: 3位)

これまでの鈴鹿1000kmでは、薄暮の中、フロントライトが照らされていつしか暗闇の中でのナイトセッションを迎えるという幻想的なワンシーンが見られたのだが、今年の1000kmはナイトランの予定がなく、日没を前にレースが終了することを想定している。このため、朝のフリー走行が終わると、慌ただしく決勝に向けての最終準備を次々と行わなければならず、あっという間に午後12時30分のスタートを迎えることになった。

決勝直前のコンディションは気温32度、路面温度は50度。強い日差しがダミーグリッドに整列したクルマに差し込む。ローリングスタートを経て39号車をドライブする石浦選手がポジションキープのままオープニングラップを終了、ポールポジションの1号車は車重が軽く、ハイペースで周回する作戦を採ったようだが、チームでは自分達の戦略をきちんと遂行すべく、まずは燃費走行を心がけた。その結果、トップ1号車が大きく先行し、2番手の石浦選手を先頭に2位争いの攻防戦となったが、逆転を許すことなく1時間を消化。さらに周回を重ね、レース開始から1時間10分強、34周終わりで最初のピットインを実行した。タイヤ交換、給油、ドライバー交代のフルメニューを44.4秒で終了。まずは予定どおりの作戦を成功させ、脇阪がコースへと向かった。

暫定3位で周回を重ねるになった脇阪。後続との差は15秒前後開いているため、前の12号車GT-Rを追隨することに特化していく。燃費の良さはそのままに、しかしながら申し分のない安定したペースで、周回のたびに差を縮める脇阪。これに先立

ち、1号車が接触によるイレギュラーのピットインを行ったため、No.39 DENSO KOBELCO SC430は2番手を走行。勢いある走りあと一步で逆転＆トップ浮上のチャンスが訪れようとしたその矢先、ヘアピン手前で起こった接触事故により、61周目にセーフティカー（SC）が導入された。

この事態に、築き上げたマージンは惜しくも消え去ってしまう。前を行く12号車がルーティンワークでピットイン。暫定のトップには立ったものの、SCランが終了し、レースが再開するや、後方に着けていた1号車GT-Rが先行することとなり、脇阪は再び2番手で周回を重ねることになった。

それからほどなくして、チームは2度目のピットインを実施。70周目を終え、43.7秒という早いピット作業を終え、No.39 DENSO KOBELCO SC430が戦いの場へと復帰する。交代した石浦選手は同一周回でピットインしてきた24号車GT-Rに先行される形でコースに戻ったが、アウトラップでそつなく24号車を逆転。安定したペースで周回を重ねていた。しかし、それからしばらくして、まさかのトラブルがNo.39 DENSO KOBELCO SC430を襲う。

81周を終え、3万5500人の観客が見守る中、メインストレートを通過した石浦選手。突然ペースが乱れ、スピードを失ったクルマがピットロード出口先でストップする事態が起こった。しばらくすると石浦選手がクルマを離れる姿が場内のモニターに映し出される。予期しない駆動系トラブルの発生…。これにより、為す術なくNo.39 DENSO KOBELCO SC430は1000kmレースの幕を下ろすことになった。

今回は長丁場の戦いやえ、入賞時の獲得ポイントにはボーナス加算があった。ここで大量得点を果たし、ランキングトップへと躍り出る目論見だったが、それもかなわず。結果、ドライバーポイントはランキング3位、チームポイントは4位に変わったが、ランキング争いをするライバル達との差は依然として僅差のまま。後半戦で着実に強いレースを積み重ねていくことを意識し、次の富士での善戦を誓った。



思わぬ形でレースを去ることになった脇阪。「朝はハーフウェットのコンディションになったので、試したいメニューができずに終わりましたが、与えられた現状でどう走るか、という部分の確認作業は順調に進みました」と手応えある状態で決勝レースを迎えたことを明かした。一方で、結果に対しては「燃費、タイヤも戦略どおりに機能しており、自分たちのレースを遂行できると思っていただけに残念」と悔しさをあらわにする。「燃費走行を心がけながらも、速さをアピールできる走りができる、申し分なくレースを進めていました。最終的には1、12号車とのマッチレースになるだろうと想定していたのですが…。ただ、今回、僕らの39号車は重いウェイトを搭載しながらも、すばらしいパフォーマンスを見せることはできました。タラ・レバを承知で言えば、今回は1-2位でフィニッシュし、得点を多く加算できたでしょうね」。一方、次の富士に向けて「今回の悔しい思いが、またチームにヤル気を与え、

ますます強くなっていくと信じています。トラブルが発生するまでは、すべていい流れで仕事ができていたので、その流れを改めて次の富士で証明し、好成績を狙います。引き続き、応援よろしくお願ひします」と気持ちを切り替えている。

次戦は、9月8日(土)・9(日)に富士スピードウェイ(静岡県御殿場市)で開催される。

【Photo Gallery】

