

Juichi WAKISAKA Race Report

2013 AUTOBACS SUPER GT Round 4 -SUGO GT 300KM RACE-

◆◆ 大波乱のサバイバルレースを凌ぎ、4位入賞を果たす！ ◆◆

No. 39 DENSO KOBELCO SC430		
Drivers	Qualifying	Final
脇阪 寿一 / 石浦 宏明	2位	4位

開催日：2013年7月27日-2013年7月28日

サーキット：スポーツランドSUGO（宮城県仙台市、コース全長：3.704km）

レース距離：81周（300.024km）

入場者数：予選日9,500名、決勝日26,500名、合計36,000名

2013年シリーズの中盤戦を迎えたSUPER GT。今回はS-GTが行われる国内最北端のサーキット、スポーツランドSUGOが戦いの舞台となる。およそ1ヶ月前、マレーシア・セパンでの戦いで今季初表彰台の2位を獲得したNo.39 DENSO KOBELCO SC430は、戦いに先立ち、三重・鈴鹿サーキットで実施された公式テストでも順調にメニューを消化。戦闘力あるクルマでしっかりとレースをするというもっとも大事なポイントを強化して菅生の一戦に挑んだ。ノックアウト予選ではQ1でアタックした脇阪が僅差で2番手を獲得、さらにQ2でも石浦宏明選手がこれまた僅差となる2番手タイムをマーク。いい流れのまま決勝スタートを切り、レース中盤ついにトップへと躍り出た。このまま今シーズン初優勝達成かと思われたが、終盤、想定外の雨でレースは荒れ模様へと姿を変え、さらには激しくなった順位争いの中で多重クラッシュが発生。No.39 DENSO KOBELCO SC430も傷ついたクルマを労りながら最後の最後までしぶとくレースを完遂、手負いの状態ながら4位でチェッカーを受けた。これにより、シリーズランキングはトップと僅か1点差の2位へと浮上している。



■ 7月27日(土)

08:45-10:45 公式練習

14:15-14:30 ノックアウト予選 (Q1)

15:00-15:12 ノックアウト予選 (Q2)

【公式練習】 4番手 / 1'17.497

午前8時45分から開始された公式練習。これに先立ち行われた公開車検（オープンピット）では霧が立ち込め、少し視界が確保しづらい状況だったが、セッションが始まると改善し、走行には支障のない状態になった。

気温22度、路面温度24度という真夏とは思えないほどの涼しいコンディションの中、まずGT300クラスとの混走セッションにコースインしたのは、石浦宏明選手。足下にはウェットタイヤを装着し、路面とのマッチングを的確にフィードバック、さらなるセットアップへと繋げていった。その後、交代した脇阪がさらにタイムアップし、1分23秒703のタイムで2番手へと浮上。順調な仕上がりを見せていたが、折しもタイミング悪く霧が深くなり、視界確保が難しいことから、セッションは赤旗中断となる。

午前10時過ぎ、天候回復を待ってセッションが再開。今度はNo.39 DENSO KOBELCO SC430の足下にスリックタイヤが装着された。新たな路面状況を確認する一方、自然とタイムも縮まり、1分17秒497のタイムで暫定トップへ立つことに。この勢いそのままGT500の専有走行でさらなるタイムアップを狙いたいところだったが、GT300、500の専有走行時には再び霧が立ち込め、視界不良が続いたことから、満足のいく走行はお預けとなった。



【ノックアウト予選 (Q1)】 2番手 / 1'15.209

午後に入り、天候も回復。霧の心配もなく、薄曇りの中でセッションを行うことが可能となった。気温22度、路面温度25度の中、まず午後2時15分に公式予選Q1がスタートする。

アタックを担当するのは、脇阪。セッション開始を受け、コースに向かうと、まず1分15秒330のタイムをマークし、2番手につける。その後、ライバルたちも15秒台前半のタイムを次々と刻み始め、僅差でのポジション争いがさらに激化。当然のことながら、脇阪もさらにタイムアップし、翌周には1分15秒209を刻んでトップと僅か0.115秒という差で2番手をキープ。難なくQ1突破を果たし、石浦選手へとバトンをつないだ。

【ノックアウト予選 (Q2)】 2番手 / 1'14.932

Q2 開始は午後 3 時。気温 23 度、路面温度 24 度と Q1 と大差ないコンディションの中、石浦選手がアタックを開始する。やや風が出始める中、同じくして雨雲のような灰色の雲が一面に広がり、ほどなくしてポツリポツリと雨が落ちはじめた。

早めのタイムアップを目指すべく、石浦選手は計測 4 周目に 1 分 14 秒 932 のタイムをマークし、2 番手へ。だが、いよいよ本降りになってきた雨には勝てず。ここでアタックを切り上げることにした。結果、トップとは 0.272 秒という僅差で今季 2 度目となる 2 番手のポジションを獲得。タイトでアップダウンが多く、またショートコースのため、常に混雑する菅生の決勝レースを考慮すると、断然有利な位置からスタートを切ることが可能になったといえる。

満足のいく予選セッションを終えた協阪。「クルマがいつもどおり調子がいいし、正常進化しているし、クルマに対して自信を持って走ることができています。予選のアタックに挑む際も、失敗を恐れて挑むのではなくて攻められるようになってきている。そういうクルマが手元にあること自体、とてもありがたいですね」と納得の表情を見せた。

「この狭い菅生のレースで、フロントローからスタートを切ることができるのは、とても大きなメリットです。搭載するウェイトを考えると、今日は最高の予選だったと思います。先日の鈴鹿でのテストでもそうでしたが、今、すべてにおいて順序立ててひとつひとつがうまく進んでいっているのが手に取るようにわかります。間違いなく一歩ずつステップを上がっているし、それに合わせてクルマの信頼性も出てきているので、決勝も期待できますね」と力強いコメントを残した。



■ 7月28日(日)

09:00-09:30 フリー走行

14:00- 決勝 (81周)

【フリー走行】 6番手 / 1'17.648

前夜遅く、雷雨に見舞われた菅生界限。路面に乗ったであろうタイヤのラバーはすべて激しい雨で流されてしまい、また新たなコンディションでの戦いに挑まなければならなくなった。一方、降雨の余波でウェット宣言が出されたものの、午前 9 時から 30 分に渡って行われたフリー走行では、大半の車輛がスリックタイヤでコースイン。No.39 DENSO KOBELCO SC430 もまず、石浦選手がステアリングを握った。

気温 23 度、路面温度 27 度と前日より蒸し暑さが体感できる中、4 番手を走行するが、わずか 30 分のセッションで赤旗中断が 2 度あり、落ち着かないコンディションとなった。なお、脇阪は 2 度目の赤旗後の再開でコースイン。チェッカー直前の周回で 1 分 17 秒 648 のチームベストタイムをマークし、6 番手でセッションを終了している。



【決勝】 4 位 / 8 ポイント獲得（シリーズポイント：34 ポイント、シリーズランキング：2 位）

その後、天気は次第に回復し、午後 2 時からの決勝レースを前に、夏の日差しがサーキットに戻ってきた。ダミーグリッドに各車が整列する頃には、ジリジリとした暑さが先行。ようやく真夏の一戦としてのバトルが幕を開けることになった。気温 26 度。路面温度 40 度の中、81 周に渡る戦いがスタート。No.39 DENSO KOBELCO SC430 のスタートドライバーを務める石浦選手がさっそくポールポジションの No.1 GT-R を執拗に攻め立て、逆転のチャンスを伺った。1 秒を切る攻防戦を繰り返して、背後からプレッシャーをかけ続ける石浦。30 周を過ぎると 2 台の差は再度緊迫戦へと発展。だがその一方でルーティンワークのピットインも近づいていたことから、チームでは、トップ 1 号車と同一周回でピットインを敢行する戦略に打って出た。

40 周を終えたトップ 1 号車とそれを追う石浦選手。まず先に 1 号車がピットロード入口に滑り込み、この少し後に No.39 DENSO KOBELCO SC430 が続く。ピットレーンのほぼ中央に近い場所でクルマを止めた石浦選手から待ちかまえた脇阪へとスイッチ。チームスタッフが高い集中力を持って無駄のない作業を完遂。31.2 秒で脇阪をコースへと送り出した。一方の 1 号車は 34.8 秒で作業を終了。1 号車のピットは 39 号車よりもピットロード出口に近い位置だったが、ひと足先に 39 号車がコースイン、見事な逆転劇にその一部始終を見守っていた観客席から大きな歓声が上がった。

アウトラップから攻め一筋の走りに徹した脇阪。その甲斐あって、2 番手とのリードは着実に開いていく。レースはほぼ全車がルーティンワークを終えると、トップの脇阪を筆頭に、2 番手には No.18 HSV-010 や No.38 SC430 が台頭。そしてレースはその後、各車それぞれヒートアップの末、激しいバトルへと姿を変えていく。

8 秒以上の差を広げていた脇阪だったが、55 周を過ぎたあたりから雲行きが怪しくなり、あっという間に雨が降ってくる。だが、上位 4、5 台にも勝利のチャンスがあったことから、それぞれステイアウトを選択。後の展開を考えると、これがサバイバルレースの始まりだったのかもしれない。

トップを死守したい脇阪は、丁寧かつ速さも意識したベテランらしい走りでも周回を重ねる。だが、その後方から怒濤の追い上げを見せた 38 号車があっという間に詰め寄り、脇阪との激しいバトルを繰り返す。ついには 70 週のレインボーコーナーで GT300 も含めた 3 台が接触。38 号車はスピンアウトし、その場で車両を停めてしまった。一方の脇阪は幸いにも走行を続け

て逃げ切りを目指したが、38号車の後方にいた18号車、さらにはNo.100 HSV-010が大接近。ちょうど2台のHSV-010に挟まれるような形になったNo.39 DENSO KOBELCO SC430は行く手を阻まれ、今度はこの3台が接触を引き起こしてしまった。

想像を超えたバトルの末に痛手を負ったNo.39 DENSO KOBELCO SC430だったが、幸いにも走行続行は可能で、そのままトップでメインストレートを通り抜けていく。このまま何とかチェッカーを迎えたかったが、しかし、73周の3コーナーでついに右リアタイヤがスローパンクチャーとなり、脇阪は堪え切れずにコースオフしてしまった。だが、戦いはここで終わらない。諦めることなく超スロー走行のままピットへ生還した脇阪。途中でタイヤも外れてしまい、すべてが終わるかに思われたが、一縷の望みを残す思いがチームスタッフの心をも揺さぶり、懸命の作業でタイヤ交換を行ったクルーが、手負いのクルマを再びコースへと送り出した。

傷ついたクルマながら、4番手で戦いに復帰した脇阪。稀に見る壮絶なサバイバルレースの末にNo.39 DENSO KOBELCO SC430はトップと1周遅れながら4位でフィニッシュし、8ポイントを計上。ランキング2位へと浮上することに。苦しい中でも最後まで諦めない姿勢で戦うチームは、次の鈴鹿1000kmでさらに強さをアピールすべく、戦闘モードを強化する構えだ。



思わぬハプニングに見舞われながら、一度は途切れかけたフィニッシュへの道をつなぎ直してチェッカーフラッグを受けた脇阪。戦い抜いた疲れも見せず、「今日は見せどころの多いレースができて、とても良かったと思います」とコメントし始めた。「トップ争いをしてきた1号車とはピットインで勝負になる、という思いがありました。結果、逆転を果たし、僕はアウトラップからペースを上げることで後ろとの差を広げようと思いました。その後も順調で、後続とは10秒ほどの差があれば優勝も可能だと思っていたのですが、思わぬ雨になってしまいました。こういう状況ではGT300の周回遅れをかわしながら逃げるが大変になり、追いつける方がペースアップしやすくなるのですが、実際に38号車の立川選手とのバトル後、2位で走行している方がペースは良かったですね。なんとか巻き返して逆転しようと思ったのですが、今回は僕も含め、周りのドライバーがいつも以上に“負けたくない”という気持ちが大きかったようです。戦っている以上、勝負したい、という感覚の下でレースしていましたが、接触という残念な結果になりました」。

一方で、痛手を負ったクルマを最後までチェッカーまで運んだことについては、「最高にラッキーでした。接触後、足が折れていると感じたんですが、もしその周にしピットインしていたら、勝てた可能性もあったようです。でもその時は雨が降っていて、装着するタイヤ選択も難しかった。そういうことを考えるとどのような展開になっていたか、想像するのは容易じゃないですね。いずれにせよ、超スローペースで周回し、ピットに戻ってタイヤを替えて4位でフィニッシュできたのだから、そのときの判断としては悪いものではなかったと思います。苦しい中でポイントが獲れてランキングも2位に浮上したので、鈴鹿では強いレースを最後まで続けられる

よう、頑張りたいですね」と締めくくった。次回の鈴鹿はシリーズ最長距離の1000kmレース。また数々のドラマが待ち受けるだろうが、次こそ理想のエンディングを願わずにはられない。

次戦は、8月17日(土)・18(日)に鈴鹿サーキット（三重県鈴鹿市）で開催される。

【Photo Gallery】



