

Juichi WAKISAKA Race Report

2013 AUTOBACS SUPER GT Round 5 -42ND INTERNATIONAL POKKA SAPPORO 1000KM-

◆◆ 終盤のアクシデントを凌ぎ、9位でチェッカー ◆◆

No. 39 DENSO KOBELCO SC430		
Drivers	Qualifying	Final
脇阪 寿一 / 石浦 宏明	10位	9位

開催日：2013年8月17日-2013年8月18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26,500名、決勝日36,000名、合計62,500名

今シーズンの後半戦、シリーズでもっとも過酷なレースと言われる第5戦「42nd INTERNATIONAL Pokka Sapporo 1000km」が8月17-18日、三重・鈴鹿サーキットにて行われ、No.39 DENSO KOBELCO SC430が厳しい暑さの中、ハードな戦いに挑むこととなった。先のSUGO戦では、終盤に起こったハプニングを乗り越え、サバイバルゲームを走破しているだけに、その粘りをもって今回の長丁場の争いでも秀でたパフォーマンスを披露したいところ。

しかしながら、脇阪は事前に行われた富士スピードウェイでの公式テストでクルマに対して違和感を感じ取っており、それが初日の公式練習でより明確なものとなってしまった。脇阪、そしてコンビを組む石浦宏明選手からも同じようなインプレッションがチームに伝えられ、結果、セットアップに時間を要することになる。これにより、予選ではあと一歩が攻め切れず、Q1を10番手で終了。Q2への進出を逃した。

だが、決勝では粘り強く、我慢強く、淡々と自分たちのレースに集中することでじわりじわりとポジションアップに成功、一時は7番手へと浮上する。このままフィニッシュを目指していた矢先、GT300の周回遅れに接触され、まさかのコースオフ。悔しい気持ちを抑えつつ、最後まで諦めないレースを続け、9位で戦いを終えた。



■ 8月17日(土)

09:20-11:20 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】 9番手 / 1'53.521

真夏の一戦として知られる鈴鹿戦。連日日本列島を覆い尽くす熱波は鈴鹿でも同様で、タフな戦いになることは容易に想像がつく。そんな中、まずは午前9時20分からGT300との混走による公式練習がスタートする。気温30度、路面温度34度と数値を見る限りまだマシなようだが、その後ぐんぐんと暑さが加速、セッション中には気温34度、路面温度に至っては43度まで上昇することになった。

まず混走セッションで石浦宏明選手がコースイン。クルマのセット確認を始め、フィーリングをフィードバック。安定したバランスを求めて調整が繰り返された。その後、脇阪へとスイッチ。思うような方向にクルマがセットアップされていないと感じ取った脇阪もまた、チームに状況を伝える。終盤、GT500の専有走行時に、改めてステアリングを握った脇阪は午後から出走するQ1を想定した走行に取り掛かったが、依然セットアップの調整が必要な状態。やや厳しい船出となる中、このセッションでは石浦選手がマークした1分53秒521がチームベストタイムとなり、9番手で走行を終えている。



【ノックアウト予選 (Q1)】 10番手 / 1'53.786

強い日差しが照りつける中、午後2時からQ1が始まり、GT500はそれから15分後、午後2時15分にセッションがスタートする。予選方式は通常と同じで、Q1にはGT500全車15台が出走。うち上位8台が続くQ2に進出が可能となる。

気温34度、路面温度48度とさらにタフなコンディションとなったQ1に挑んだのは、脇阪。Q2へとつなぐには、トップ8までに残らなければならない。厳しいアタックコンディションということもあってか、なかなかコースへと向う車両が現れない。

一方、朝の練習走行を終え、直ちにクルマの修正作業に取り掛かったNo.39 DENSO KOBELCO SC430。スタッフの熱い思いを受け止めて脇阪がコースへと向ったのは、セッション開始から7分半が経過した頃。まずタイヤに熱を入れてからアタックに入り、計測2周目で1分53秒786をマーク。さらにもう1周アタックに向った。しかしながら3周目はタイムアップならず。最

最終的には 10 番手に留まったことから、Q2 への進出は果たせなかった。

予選日を振り返った脇阪は、「朝のセッションでは思うようにクルマが走らず、トラブル箇所を修理して予選に挑みました。いい方向には向っているものの、まだ全体的なポテンシャルが十分といえるものではなかったので、今日は厳しい予選になりました」と悔しそうな様子。

「僕自身、もっとクルマを信じてアタックすれば良かったという思いはあります。ただ明日の決勝に向けては色々対策をしてくれているので、いい形で戦いたいと思います。1000kmという長い距離を味方につけられるよう、自分たちの持っているものすべてを使い切って、ひとつでもいいところを見つけて走りたい」と改めて意気込みを見せた。



■ 8月18日(日)

08:30-09:00 フリー走行 (09:10-09:25 サーキットサファリ)

12:30- 決勝 (173周)

【フリー走行】 10番手 / 1'56.092

灰色の雲がところどころに見受けられた早朝の鈴鹿。午前 8 時 30 分からのフリー走行開始直前には思いがけずパラパラと雨が落ち、WET 宣言まで出されたが、セッション中にレインタイヤを装着するまでには至らず、また雨もすぐに止んだ。

気温 28 度、路面温度 30 度ながら、湿度が高く、息の詰まるような生暖かい空気がサーキットを覆い尽くす中、セッションが始まる。開始前にはドライバー交代を始めとするピットワークのシミュレーションを行った No.39 DENSO KOBELCO SC430。まずは脇阪がコースインし、クルマのセット確認を行った。

ほどなくして 4 番手となる 1 分 56 秒 092 をマーク、その後、石浦選手へと交代。微調整を行いながら、石浦選手はフリー走行最後まで、そしてその後のサーキットサファリの時間をも使い、決勝に向けての最終調整に取り組んだ。なお、ポジションは最終的に 10 番手に留まった。



【決勝】 9位 / 3ポイント獲得（シリーズポイント：37ポイント、シリーズランキング：5位）

1000kmの長丁場とあって、決勝は午後12時30分にスタート。173週の戦いとなる。いつの間にか灰色の雲は消え失せ、青空の空からギラギラという強くなった日差しがダミグリッドに並んだ車両を照らしている。まず、No.39 DENSO KOBELCO SC430のステアリングを最初に握ったのは石浦選手。早速後方からの猛追に遭ったが、長いレースを見据え、ここで無理に応戦する必要はないとNo.12 GT-Rに先行を許した。68kgという重いハンディウェイトがのしかかる状況でひたすらガマンの走行を続け、35周を完了。ピットへとクルマを戻した。

バトンを引き継いだ脇阪は10番手で周回。午後2時を過ぎて最も暑さが厳しくなる中では、安定したラップタイムを刻み続けることすら難しい。一瞬の判断ミスがいとも簡単にアクシデントを誘発する状況にも関わらず、ポジションキープで周回を重ねていく脇阪。ところが、そんな矢先、SC（セーフティカー）が導入されるアクシデントが発生する。

1台の車両がタイヤバーストし、それが原因で出火、コースサイドにクルマを停止したことで、コースマーシャルが消化作業に取り掛かる。一方、近づくルーティンワークを見越し、タイミングを見計らった上でチームはピットインを決断。脇阪を69周終了時に呼び戻した。ピットでは一切無駄のない作業を完遂。再び石浦選手がコースへと向った。

その後、しばらくSCランが続くも、73周をもって終了。再びレースモードへと復帰する。No.39 DENSO KOBELCO SC430のポジションは9番手。安定したタイムを刻み、レースを消化していった。そして、3回目のピットインを105周終了時に実施する。前回同様、ほぼ同タイムでピット作業を終えたスタッフが脇阪をコースへと送り出す。なお、上位グループはほぼ同じタイミングでピット作業を行っており、ますますレースは渾沌とした展開を迎えようとしていた。



ライバル達がトラブルやペナルティを受けてポジションを変動させる中、No.39 DENSO KOBELCO SC430 は 7 番手まで浮上。いかなる場合にもチャンスを見出そうと、脇阪は虎視眈々と前の獲物を狙うが如く周回を重ねていく。そして最後のステイントを石浦選手に任せるべく、138 周を終えてピットインを行った。

今回もスムーズにピット作業を完了。石浦選手が最後の戦いへと向かっていった。日も陰り、気温、路面温度ともに下降線を辿りはじめる中、142 周にはチームベストタイムをマーク。チェックカードフラッグを目指し、順調に周回を重ねていった。ところが、あろうことかその翌周、143 周目の S 字で GT300 車両が石浦選手に追突。No.39 DENSO KOBELCO SC430 は、コースの外へと押し出されてしまう。この勢いでタイヤバリアにも軽く接触したため、ピットで見守るチーム関係者はクルマのコンディションを心配したが、幸いにもタイヤを含むクルマ本体には大きなダメージはなかった。その一方ではコース復帰に時間を要したため、ポジションは 9 番手にダウン。しかしながら石浦選手は気を取り直して再び追い上げを開始する。

最終盤になると、背後にシリーズポイントでも競っている No.100 HSV-010 が迫ることになったが、石浦選手は冷静沈着にこのバトルに応戦。1 秒を切る緊迫した攻防戦にスタンドも大きく沸くことになった。最終的に、No.39 DENSO KOBELCO SC430 は 9 位でフィニッシュ、3 ポイントをもぎ取り、長く、ハードな戦いに終止符を打った。



レースを終えた脇阪は、「クルマは少しずつ良くなってはいたのですが、最後までなにかがおかしい、という気持ちがなくなることはありませんでした」と厳しい戦いであったことを吐露した。「その中でもものすごくチームがガンバってくれました。パフォーマンスとしては不足していた部分もありますが、なんとか戦うクルマとしてまとめてくれましたことには感謝しています。最後の最後まで粘ってしばらく走っていたのですが、最後のステイントで周回遅れの車両にあてられたのは、本当に残念です。でもその一方では走り切ったことで 3 ポイントを獲得することができました。結果、シリーズランキングこそ 5 位に下がりましたが、トップとの差は 5 ポイントと僅かです。富士では調子の良かった菅生のときのような戦いができるよう、準備していきます！！」と新たな戦いに向けて早くも気持ちを切り替えていた。

次戦、第 6 戦の舞台はレクサス勢のホームコースとなる富士スピードウェイ。再び力強いパフォーマンスを披露すべく、巻き返しを狙う。

[Photo Gallery]



