

Juichi WAKISAKA Race Report

2014 AUTOBACS SUPER GT Round 6 - 43RD INTERNATIONAL SUZUKA 1000KM -

◆◆ 繰り返されたアクシデントを乗り越え、チェッカーを受ける ◆◆

No. 19 Weds Sport ADVAN RC F		
Drivers	Qualifying	Final
脇阪 寿一 / 関口 雄飛	1 2 位	完走扱いとならず



■大会概要

開催日：2014年8月30日-2014年8月31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36,000名、合計61,000名

夏休み最後の週末となる8月30、31日、三重・鈴鹿サーキットにおいてSUPER GTシリーズ第6戦「第43回国際ショナルSUZUKA1000km」が開催された。No.19 WedsSport ADVAN RC Fを駆る脇阪寿一は、チームパートナーの関口雄飛選手とともに予選12番手から長丁場の戦いに挑んだ。しぶとい粘りの走りで上位進出を狙ったが、レースは思わぬハブニングがチームを襲い、存分な戦いをするには厳しい状況下に追いやられた。しかしながら最後の最後まで諦めることなく、次なる目標を掲げ、チェックカードフラッグを受けている。

シーズン最長の戦いを迎える第6戦鈴鹿。第4戦SUGO、第5戦富士を含め、真夏の三連戦に位置づけされた戦いは、同時にまた鈴鹿での伝統の一戦になる。この過酷な戦いでの勝利経験を持つ脇阪だけに、チームへのフィードバックをはじめ、レースではその経験値が大きく活かされることに期待が集まった。

■8月30日(土)

09:40-11:40 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】 11番手 / 1'50.934

夏休み最後の週末ということもあり、鈴鹿サーキットには予選が行われる土曜日から多くのレースファンが集まった。詰めかけた2万5千人のファンは走行セッションに留まらず、ピットウォークや夕方のキッズピットウォークを満喫。また脇阪もその都度、ファンとの交流を楽しんだ。

一方、ジリジリとした暑さの中で行われることが多いこの1000kmレースだが、今回はさにあらず。張り出した前線の影響か、薄曇りの時間が長く、気温も路面温度も想定したものをはるかに下回ることに。その影響か、走りはじめのセッションとなる公式練習でもクルマのセッティング確認に時間をかけるチームが多く見られた。

No.19 WedsSport ADVAN RC Fは、午前9時40分から行われたフリー走行を関口雄飛選手のドライブでスタート。前回の戦いを終えて、様々な箇所で見直しを行っているが、まだ方向修正が必要な様子。そこでセッション後半には脇阪が乗り込み、細部をチェック。見直しすべき箇所などを確認した。その結果、午後からの予選に向けて、チームでは再びセッティングを見直す決断をすることになった。



【ロックアウト予選 (Q1)】 12番手 / 1'49.941

鈴鹿での予選もロックアウト方式が採用され、チームではQ1のアタッカーとして関口選手を送り出す。午前の走行でセッティングを変更したこともあり、どこまでタイムを引き出すことができるか、不安材料も残っていたが、関口選手は公式練習での自己ベストタイムをほぼ1秒縮める健闘を見せる。しかし、ライバルたちも同じくペースアップ。Q2進出には0.5秒ほど足りず、12番手どまり。惜しくもQ2へ駒を進めることはできず、脇阪は出走のチャンスを手にする事ができなかった。

朝から慌ただしいスケジュールを振り返った脇阪は、「今日は朝の走り出しからフィーリングがあまり良くなかった」と厳しい表情を見せた。「富士のレースを終えて、鈴鹿に照準を合わせた足回りの見直しを済ませてセットアップしたものを持ち込んでいるのですが、どうやら、コンピュータ上と実走行との間に誤差が生じていたようです。当初は、許容範囲内のものだと思ったのですが、実際にはそうではありませんでした。結果、セットアップの内容を元に戻すこととなり、Q1に出走した関口選手が言うには、フィーリングが元に戻ったということでした。タイム自体も午前から1秒近くタイムアップできたので、まずまずだったのですが、ライバルたちがそれを上回りましたね。僕たちのチームは持っているものをすべて使い、手応えのある中で予選に挑んだわけですが、それをポジションに反映させることができなかったというわけです」。しかし、長い戦いとなる決勝に向けては「とにかく1000kmは長い。色々とその中であるかもしれないので、まずは上手にまとめて自分たちの思う戦い方ができれば結果もついてくると信じています」と期待を寄せた。

なお、セッション終了後、脇阪はサーキットでの前夜祭でトークショーに出演。大先輩である星野一義氏をはじめ、漫画家の池沢早人師氏らとモータースポーツに限らず、スーパーカーの話に興じ、会場を盛り上げた。



■ 8月31日(日)

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

12:15- 決勝 (173周)

【フリー走行】 13 番手 / 1'53.976

前日に続き、薄曇りの朝を迎えた鈴鹿。しかし湿度は低く、時にはまぶしい日差しが照ったり、爽やかな風が吹くなど、レース観戦日和の天候といえる一日となる。また、決勝を前に、3万6000人を超える観客が来場。戦いの行方を見守った。

フリー走行は午前8時30分にスタート。前日の予選を前に変更したセッティングの確認を兼ねて、脇阪もラップを重ねる。セッション後半でのドライブを担当した脇阪は、チームベストタイムをマーク。決勝に向けて手応えをつかみ取ったようだ。

その後行われたサーキットサファリ中も、セットアップの確認をはじめ、チームでは決勝に向けて最後の最後まで調整を重ね、念入りな準備を行っている。



【決勝】 完走扱いとならず / NO POINT (シリーズポイント：7ポイント、シリーズランキング：19位)

ダミーグリッド上に39台の車両が整列。多くのファンがコース上を埋め尽くす中、次第に緊張感が高まっていく。なお、今回は三重県警の白バイ2台とパトカー2台によるパレードランを最初に行い、その後、いつものとおりセーフティカーの先導によって、フォーメーションラップがスタート。いよいよ173周、1000kmの長く、厳しい戦いの火ぶたが切られて落とされた。

No.19 WedsSport ADVAN RC Fのスタートドライバーを担当するのは関口選手。オープニングラップはポジションキープの12番手で終え、まずは無難なスタートを切る。GT500がGT300車両をラップダウンし、コース上が次第に不安定な状況となる中、No.19 WedsSport ADVAN RC Fも前車との差を詰めてポジションアップを狙っていた。ところが、11周が終わるシケイン手前で右フロントタイヤが突如バースト。すでに130R手前から白煙が上がっていたとも言われているが、幸いにしてすぐにピットへと戻れる位置でのアクシデントであったため、そのまま関口選手はピットへと車両を戻すことに成功した。

待ち受けたスタッフはタイヤ4本を交換、36秒の作業で再び関口選手がコースへと向った。これでポジションを14番手へ落としてしまう事に。再び気持ちを入れ替え、追い上げを開始する。その後、ライバルの中にもトラブル車両が出始め、No.19 WedsSport ADVAN RC Fは再び12番手までポジションを挽回。これからの追い上げに弾みをつけたいところだったが、再びハプニングに見舞われる。

32周目、またもNo.19 WedsSport ADVAN RC Fの右フロントタイヤがバースト。関口選手は今回もペースダウンして車両をピットまで戻すことになる。今度はタイヤ交換、ガソリン補給に加え、ルーティンワークを兼ねて脇阪へとスイッチ。次は50周終わりでピットインするが、これはルーティンワークとしての作業であり、ドライバー交代せず、タイヤ交換、ガソリン補給のみを行った。

2 ステント目を走行中の脇阪は次第にペースアップ、しかし、この後、まさかの事態に襲われる。13 番手で走行中の 59 周目、スプーン入口のブレーキングの瞬間、またも右フロントタイヤがバースト。コントロールを失った車両はそのままタイヤバリアに直進。ルーティンワークでニュータイヤを装着してから僅か 8 周後のことだった。幸いにして No.19 WedsSport ADVAN RC F は自走が可能であったため、ピットではスタッフが修復のために待機。ピットインした車両をスタッフが一斉に取り囲んだ。

その後はピットで長い修復作業時間を過ごすことになり、No.19 WedsSport ADVAN RC F が再びコース上に姿を見せたのは、アクシデントからおよそ 1 時間半後のこと。もはや GT500 のトップとは大差がついていたが、チームでは自分たちの闘いに向って再びレースをしようと決意、その意思を受けて脇阪が再びステアリングを握った。

脇阪はまず走行の傍ら、クルマの挙動を確認。アウトラップ後に一度ピットインし、最終チェックを行い、再度レースモードでの走りに入る。手負いの状態では、順調に周回を重ねる、というわけにもいかず、その後もピットインを繰り返し、調整しながらの走行となったが、終盤になって関口選手がチームベストタイムを更新するなど、明るい兆しも見せる。そしてチームではレースのチェッカーフラッグを受けるため、再びクルマをピットに戻し、最終チェックを敢行。タイミングを見計らってエンジンに火を入れた。

No.19 WedsSport ADVAN RC F のステアリングを握ったのは、脇阪。長時間、声援を送り続けてくれたファンへの感謝の思いを込めてラストラン。レーシングスピードで力強い走りを見せて、チェッカーを受けた。今回、No.19 WedsSport ADVAN RC F が記録した周回数は 100 周。173 週のレースでは完走扱いとなる規定集回数の 121 周に届かなかったため、惜しくも完走扱いとはならなかったが、次のタイ戦に向けて、新たな流れを作った上でレースを終えたことは、大きな収穫となったに違いない。



厳しい戦いを終えた脇阪は、幾度となく繰り返したピットインについて、「レースを諦めて、戻ってきたクルマを修理して、そのままタイに持って行くとなると、修理した箇所がキチンと直っているかどうかチェックすることができない。そこで僕はレース時間中にクルマを直し、コースでの実走行で確認しておきたかったんです」と説明。さらに、「僕自身、もっとこのクルマをドライブしたかったし、他のセッティングも試したいという思いもあったので、それをさせてもらいました」と付け加えた。

一方で、タイヤバーストについてはさすがのキャリアを誇る脇阪にして、不安は残ったという。「タイヤがバーストしたのが僕のステントでの 8 周目に起きていることを踏まえ、その後のピットイン回数を意識しました。その中でクルマの方向性の面ではすごく良いものが見つかったんです。本当に有り難かった。その方向性のクルマでタイに行くのですが、作業をやり終えたあと、そのフィーリングを関口選手にも確認してもらい、問題ないということでした」と、今後に向けての明るい材料を手にしいることを明らかにした。

さらに、完走扱いは難しい周回数ではあったが、最後に再びコースへと向ったことに関しては、「監督の、ファンのために最後はチェッカーを受けよう、という思いを引き受けました」とのこと。結果的に、多くの周回数を重ねる、その中で、クルマの方向性を感じ

取ることになった脇阪は、クルマ作りにおけるリクエストを出せるようになった、と笑顔を見せた。「これからのクルマ作りにも有効になるはず。次のステップに繋げる仕事ができるのではないかと思います」と言葉を締めくくった。

次戦は、10月4日(土)・5(日)に今シーズン唯一の海外戦となる、また初開催となるブリーラムユナイテッドインターナショナルサーキット(タイ)で開催される。

【Photo Gallery】



