

埼玉トヨペット



Green Brave

NEWS



2014年5月24日(土)・25日(日)

スポーツランドSUGO(宮城県村田町)

スーパー耐久シリーズ2014 第2戦 SUGO スーパー耐久3時間レース

着実な進歩を実感した2番手スタートも レースの難しさをあらためて実感する結果に

決勝結果

ST-4クラス 33周リタイヤ

52号車 埼玉トヨペット GreenBrave
ドライバー

番場 琢選手/服部 尚貴選手/平沼 貴之選手



ST-4クラスの上位勢とバトルを繰り広げる服部選手

<5月22・23日>練習日……………木曜日から走り込み、セッティングの確認と調整を行う

埼玉トヨペット Green Brave のスタッフは木曜日から現地入り。ドライバー、モータースポーツ室のスタッフに変更はないが、エンジニアは前回から引き続き参加の4名に加え、新たに狭山支店の吉澤孝史が加入。会場となるスポーツランド SUGO は中速コーナーが連続するテクニカルなレイアウトが特徴で、回頭性に優れる86との相性が良い。52号車は昨年ここで行われた開幕戦でいきなり予選4番手を獲得し、大いに注目を浴びた。口には出さないものの、スタッフ全員に期するものがあるのは間違いない。

店舗から5名のサービ
スエンジニアが参加した



木曜日の練習走行には番場選手と平沼選手が参加。チームは開幕戦の後にSUGOでテストを行い、大まかなセッティングの方向性を決めているので、この日はその確認と調整が主な作業。開幕戦で力走を見せた平沼選手も順調に周回を重ねる。これまではマイレージを稼ぐための走行という意味合いが強かった平沼選手のセッションだが、ここSUGOでは番場、服部両選手と同じく予選、決勝を見据えた走行に。金曜日からは服部選手も合流し、チーム一体となりクルマを仕上げていく。



前戦のもてぎから各部をアップデート。進化を果たした52号車

<5月24日>予選……………好調を維持し予選2番手の好タイムをマーク

予選日の天候は晴れ。絶好のコンディション。A、B両ドライバーが20分ずつタイムアタックを行ない、その合計タイムで決勝レースのスターティンググリッドが決まる。午後1時からAドライバーの番場選手がアタック。「コンマ3秒はロスした」(番場選手)というものの堂々のトップタイム(1分33秒405)。

続いてBドライバー、服部選手がコースイン。渋滞するコース上でクリアラップを探しながらのアタックとなったが、ベテランらしくきっちりまとめ6番手(1分33秒767)。合算タイム3分7秒172でクラス2番手の好位置につける。トップのS2000とはコンマ6秒差。



ピットワークでは一平に加えてランも登場

気づくともわりは真々暗。入念な確認作業が遅くまで続く



予選タイムとは直接関係ないが、Cドライバーの平沼選手も20分のアタックを行ない、番場選手のタイムに1.8秒差まで迫る健闘を見せる。順調な仕上がりに笑顔が溢れるピット。開幕戦の後、慌ただしいスケジュールの間を縫って、クルマを作ってきた成果が着実に始めている。予選終了後、スタッフ全員で決勝レースに向けたシミュレーションを何度も行ない、クルマのメンテナンスやピットワークの確認を行う。ピットの明かりが消えたのは、この日も夜遅くだった。

<5月25日>決勝……………平沼→服部と順調にバトンを渡すがレースの魔物が……!?

決勝日の天候は曇り。午前中のフリー走行は、番場→平沼→服部とハンドルを握り、体とクルマを暖める。平沼選手の走行時には決勝レース中のセーフティカー(SC)が入った時の予行練習である「SCシミュレーション」が初めて行われた。まさに渡りに船の展開。なぜなら、チームは序盤の混乱によりSCが入ることを予想し、スタートドライバーに平沼選手を指名していたから。本番に向けた練習をフリー走行で行なうことができた平沼選手は自信の表情を見せている。スタート直後の混乱を進境著しい平沼選手が乗り切り、残りを服部、番場両選手に託す作戦だ。



朝のミーティングで川尻監督よりスタッフに作戦が伝えられる

本社から多くの社員が応援に駆け付け、スタッフを激励した



13時30分、ついに3時間レースの火蓋が切って落とされる。平沼選手は落ち着いてスタートを決め、2番手をキープしたまま1コーナーへ。後方からはレース巧者のプロドライバーたちが平沼選手のインを伺う。2周目まではなんとか持ちこたえるが、3周目にはたまたら後方へ。その後は8~9番手付近をキープし、前後のライバルとつかず離れずのバトルを繰り広げる。しばらくすると1コーナーでアクシデントが発生。「SC導入か?」と色めき立つピット。結局そのままレースは進行し、平沼選手が20周したところでピットイン。

服部選手にドライバーチェンジし、追い上げを開始する。ところがその後、ミッション不調を訴え緊急ピットイン。一度はコースに復帰するが、33周目に再びピットへ。修復を試みるもあえなくリタイヤ。チームが描いたストーリーは、スタートからおよそ1時間で、あえなくエンディングを迎えてしまった。

結果だけを見ると非常に残念なレースだったが、ポジティブな要素が多かった第2戦。予選での快走や平沼選手の成長、そして毎戦ごとに向上しているエンジニアたちのチームワーク。リタイヤ直後、スタッフは悔しさで近寄りがいほどの険しい表情をしていたが、クルマを安全にチェッカーまで運ぶことの大切さを誰よりも知っているからだろう。次戦(7月27日決勝、富士7時間)に向けて、チームは早速動き出す。今回起きたトラブルを解決し、必ずや好走につなげる覚悟だ。



レースに復帰させるべくスタッフ総出で修復を行なう

VOICE FROM DRIVERS&TEAM PRICIPAL

SUGOは86向きなので、表彰台を狙っていました。それだけにこの結果は残念です。でも、レースではこういうことも起こるので、次のレースまでに全員で原因を究明し、解決したいと思います。スタッフの表情も真剣そのもので、チームとしての成長を日々感じます。



(番場 琢選手)

予選でポールを獲れず、悔しかったですが、チームが進歩している証としては十分な結果です。決勝では表彰台を狙える位置を走行していましたが、リタイヤとなってしまいました。結果は残念ですが、今後につながる手応えを肌で感じました。



(服部 尚貴選手)

練習通りのスタートを決めることができました。ホンダ勢が速いことはわかっていましたが、きちんとレースすることができたので、自信になりました。結果は残念ですが、ライバルにマークされるチームになったと思います。速さの次は信頼性の向上です。すね。



(平沼 貴之選手)

まずは完走というのがチームの最低限の目標ですから、それを達成できなかったことは非常に残念です。次の富士では、本当に大丈夫か?大丈夫だとしたらその根拠は何か?そこまで考えて、進化しなければならぬと思っています。ゴールの感動をみんなで味わいたいです。

(岩田 勝俊チーム代表)