

ENDLESS SPORTS

2018年 SUPER 耐久 第5戦 ツインリンクもてぎ



ご報告書

9月22日～23日にツインリンクもてぎで行われました
スーパー耐久シリーズ2018第5戦における
[3号車 ENDLESS GT-R]
のレース結果を以下の通り、ご報告申し上げます。

開催日：2018年9月22日～23日
チーム体制：ENDLESS SPORTS
ドライバー：田島剛／山内英輝／銘苺翼

予選結果：クラス4位
決勝結果：優勝
シリーズランキング：ST-Xクラス4位

[予選] 3号車4位

A ドライバー／田島 剛…… 6位 PM 14:30～ 10分間 ドライ

B ドライバー／山内 英輝…… 1位 PM 15:20～ 10分間 ドライ

C ドライバー／銘苺 翼…… 4位 PM 16:00～ 15分間 ドライ



スーパー耐久シリーズは、金曜日に設けられた公開練習から始まる。じつはこの公開練習が大きなカギを握っている。

土曜日の予選、日曜日の決勝レースに向けて、いろいろなチェックやセットアップを行う。いくつものメニューを組んでいて、それが消化できないと、不安材料を残したまま走ることになる。ただ、今回の茂木ラウンドではやらなければいけないメニューが多い。

A（ジェントルマン）ドライバーで登録している YUKE TANIGUCHI は、このスーパー耐久シリーズの他にブランパン GT シリーズ アジアにも参戦している。この日は上海ラウンドが組まれていて、チャンピオン争いに残っている YUKE TANIGUCHI はスーパー耐久を休んで、ブランパン GT シリーズ アジアに専念することになった。

このため、今回のもてぎラウンドでは、A（ジェントルマン）ドライバーには、ポルシェカップで活躍する田島 剛を起用。もともとスーパー耐久の ST-X クラスは、アマチュアドライバーに GT3 マシンでレースを楽しんでもらうことを根底にして始まった。決勝レースでは 20%以上の乗車をしないとイケないなどのレギュレーションが作られたのはそのためだ。

逆に B もしくは C ドライバーには、プラチナドライバーと呼ばれるドライバー。当チームは山内だが、プラチナドライバーは 40%以内しか乗車できない。

田島はポルシェカップでは表彰台にも上がっているが、GT3 マシンのステアリングを握るのは事実上、今回が初めてなのに加え、もてぎを走っている回数も少ない。スピード差が大きくあるヴィッツなどとの混走レースも初めてに等しいし、体力的なこともある。

結論から言うと、田島の走りになんら問題はなかったが、金曜日は 20℃を切り、路面はウェットコンディションだったのに対し、決勝当日は 25℃オーバーのドライコンディション。金曜日の走行データは、大きなプラスにならなかったかもしれない。

土曜日の午前中に設けられたフリー走行がドライコンディションとなったので、ここで GT3 仕様の GT-R の走りを少しでも多く、体に覚えさせようとコースに入るが、まさかの事態が起きる。

同クラスのアウディに追突されてしまったのだ。幸い、田島に怪我はなかったが、マシンはクーリング系にもダメージが及んでしまう。予選までに走れるところまで修復はできたが、ドライコンディション用の細かなセッティングはできるはずもなく、過去の走りから得たデータをベースにしたセットでいだけ……。田島には少しでも不安材料を減らして予選に挑んでもらいたかったが、完全なぶっつけ本番となってしまった。山内たちが新品タイヤの使い方などをアドバイスするが1分56秒台にとどまり、クラス6番手に沈む。タイムアタックを終え、マシンから降りてきた田島は「手探りで走り終ってしまった。まだまだタイムが詰められるポイントがあるので、データを見て、明日は修正します」と話す。

この遅れを取り返すのに熱い走りを見せたのが山内だった。前週の SUPER GT で待ちに待ったスバルの優勝に貢献した山内は、その勢いを予選でも見せた。GT-R 勢だけでなく、アウディ勢も抑える走りでもトップタイムをマーク。総合でも4番手にまで上がる。最前列からのスタートとはならなかったが、2列目と3列目からでは大きく違う。2列目からのスタートが得られたのは大きかった。C ドライバーの銘苅もクラス4番手。各部とのチェックなどを行いながらの走行だったが、このセクションのトップをマークしたアウディからはコンマ4秒遅れ。確実にマシンは戦闘力を上げていった。

予選終了後、山内に加え、監督の峰尾も加わって、GT-R というマシンの扱いだけでなく、スーパー耐久という混走レースの走り方、さらにはピットストップ、ドライバー交代、FCY などについてアドバイスする。



【決勝】 3号車 優勝

PM12:03 スタート 5時間レース (PM17:05 チェッカー) ドライコンディション

前戦のオートポリスに続いて、決勝は5時間という長丁場の決勝レース。この日は25℃超え……。この時期として見れば、それほど暑いというわけではないが、数日前が17℃だっただけに、実際の温度以上に感じた。

12時過ぎ、コースからセーフティカーが抜け、スタートが切られる。

スタートのステアリングを握るのは今回も銘苅。やや詰まった状態の中からのスタート。いい感じで加速していくが、1コーナー手前のブレーキングでリヤが振られたアウディが当チームのGT-Rに接触。銘苅は弾き出されることなく、冷静にマシンをコントロール、マシンの方も支障が出るようなダメージもなかった。最終コーナー手前でアウディの1台がスピン。銘苅もオープニングラップを3番手で戻ってくる。トップ3はGT-R。24号車、99号車。そして、当チームだ。これまでは24号車が逃げていくが、今回はウェイトハンディもあり、いつもの速さがなく、トップ3台が一進一退、5秒以内の中でラップを重ねていく。30ラップ過ぎになると、オープニングラップでスピン、出遅れていた81号車のアウディがジワジワと迫り、4台がテールトゥノーズ。この中、勢いがあったアウディは、34ラップ目に2台を抜き2位に上がる。当チームは4位に後退。

38ラップ、アウディが最初のピットストップ。最初に観客を熱くさせたのが42ラップ目だった。トップ3を形成していた3台のGT-Rが同時にピットに滑り込んでくる。タイヤを交換、ガス給油、ドライバーが乗り替わる。3台のポジションに変更はなく、コースに戻る。各チーム、給油したガソリン量に違いがあるから簡単には決められないが、ピット作業での戦いは引き分けといったところか……。

山内に乗り替わった当チームのGT-Rは、圧倒的な速さで追い上げる。山内はこのあとステアリングを握る田島のために、最低でも70秒、できるなら80秒以上のマージンを稼いでおきたい。

1分55秒台でのラップを続ける。瞬く間に99号車のGT-Rを捉え2番手に浮上。54ラップ目にこの日、1回目のFCYとなるがトップとの差は、大きく変わらず、約11秒。その直後にトップで逃げていた24号車がピットストップ。ミッショントラブルとの情報が飛び込んでくる。2番手のマシンがどこのチームになろうと、80秒以上のマージンを築いておくことに変わりはない。

72ラップ、山内より約70秒後方を走っている2番手のGT-R、さらに3番手につけていたアウディが揃ってピットストップ。

山内はギリギリの86ラップまで引っ張って、田島にスイッチする。2分01~03秒台でのラップは想定内なのだが、序盤、後方にいた83号車のアウディが驚異的な速さでトップに躍り出たのは想定外。監督の峰尾は、ステアリングを握る田島に無線で指示を送る。意外に知られていないが、ピットからの指示もレース展開を大きく変える要素なのだ。指示の仕方によっては、ドライバーにプレッシャーがかかりすぎ飛び出したりすることもある。お互いの性格が分かっているならば、指示の仕方も簡単なのだが、田島は今回、当チームに加わったドライバー。どういう指示がベストなのか……。言葉は悪いが、峰尾が田島をうまく走らせたとも言える。実際、田島も「気持ちよく走れたし、楽しかった」とレース後に話している。



100ラップすぎにトップのオーディがピットストップ。

112ラップ目に99号車のGT-R、さらに当チームは115ラップ目に最後のピットストップ。再び、銘苅がステアリングを握ってコースに戻る。トップを走るのは83号車のオーディ。2番手には99号車のGT-R。3番手には81号車のオーディがつけ、当チームのGT-Rは4番手。トップの83号車は独走態勢を築いているが、そろそろ4回目のピットが予想され、ほぼ4台が10秒以内でのバトルになるのは必至だ。いずれにせよ、銘苅は1台ずつパスしていくしかない。まず、ターゲットは81号車のオーディ。120ラップ過ぎには背後に急接近。その後、81号車にペナルティが課せられ、ピットレーンに入る。その直後に予想した通り、トップのオーディが給油のためにピットストップ。トップでコースに戻るが、トップ3は11秒以内。銘苅は99号車の背後にピタッとつけ、チャンスを狙う。99号車はこのレースでチャンピオンになる可能性が濃厚なため、無理はしない。バトルは5ラップほどで決着がついた。2番手に浮上した銘苅。チェッカーまで約20分。トップのオーディとの差は18秒にまで広がっているが銘苅はプッシュを続ける。オーディの速さ、タイム差を考えたら、どんなにプッシュしても逆転するのは厳しい。指示を送る峰尾はもちろん、山内も田島もそれは十分に分かっている。でも、今シーズン、納得のいくレースができていない当チームは、わずかでも可能性があればいくしかない。

その気持ちが通じたと思えないような事態が起きた。

トップで逃げていたオーディにペナルティボードが掲示される。チェッカーまで13分を切ろうかという時だった。人の不幸だけに心底は喜べない。でも、今シーズンの当チームの走りはあまりにきつかった。その反動なのか、ピット内には歓喜が響き渡った。涙するキャンギャルもいた。

ピットに戻るオーディ。メインストレートを全開で駆け抜けていく当チームのGT-R。146ラップ目、チェッカーまで10分弱、トップに躍り出た。その差は約7秒。オーディは全開で追いかけてくる。チェッカーまで4ラップは走る計算だ。まだ、アクセルを緩められる状況ではない。

銘苅は必死になって逃げる。

今季、初優勝。

表彰台という形なら17シーズンの最終戦、岡山ラウンドの2位以来。優勝ということになると、チャンピオンを獲得した16シーズンの最終戦、オートボリス以来ということになる。

ドライバーはもちろんのこと、メカニック、キャンギャルがピットに戻ってきた銘苅を祝福する。さらに監督の峰尾を熱くしたのが、どこよりも早く、上海でレースを応援してくれていたYUKE TANIGUCHIが「おめでとう」という電話をかけてきてくれたことだった。今回は一緒に走れなかったが、やっぱり仲間だった。最高のチームメイトだ。

この勢いで……。最終戦、岡山ラウンドも19シーズンに繋げるエンドレスらしいレースで締めくりたい。ここまでどん底の状態が続いていたのにも関わらず応援してくれた関係各位、ファンの皆様、本当にどうもありがとうございます。今回のような熱いレースシーン、今後も見せられるように頑張ります。

