2023 年 6 月 6 日

スーパー耐久シリーズ第 2 戦　富士スピードウェイ

富士 24 時間レースを完走　クラス 3 位表彰台を獲得

株式会社本田技術研究所/本田技研工業株式会社の従業員自己啓発チーム“Honda R&D Challenge”（以下 HRDC）は、5 月 26 日(金)～28 日(日)、富士スピードウェイ（静岡県）にてＥＮＥＯＳ スーパー耐久シリーズ 2023 第 2 戦に Honda R&D Challenge FL5 で参戦。複数の FCY 宣言や SC 導入、赤旗など波乱の決勝レースを最後まで走り切り、クラス 3 位でチェッカーを受け表彰台を獲得した。

QUALIFY / 予選

練習走行で着実にメニューをこなし予選・決勝に向けて準備を進めていた Honda R&D Challenge FL5 だったが、前日の夜間走行練習時にホームストレートでタヌキと思われる小動物と接触し、バンパーやインタークーラー、その他部品を損傷。ドライブしていた柿沼は突然のアクシデントにもかかわらず、車両をコントロールし更なる被害は免れたものの、復旧に多くの時間が必要となり予選は未出走となってしまった。

破損したインタークーラーからの異物吸い込みの可能性も考慮し、予定していなかったエンジン交換も実施。決勝に向けて万全のメンテナンスを行った。

＜予選リザルト＞

Pos.	No.	Car	A Dr. Time	B Dr. Time	Total Time
1	6	新菱オート DIXCEL 夢住まい館エボ 10	1’52.647	1’52.519	3’45.166
2	13	ENDLESS GR YARIS	1’53.562	1’53.015	3’46.577
3	7	新菱オート DIXCEL エボ 10	1’53.853	1’54.544	3’48.397
4	**743**	**Honda R&D Challenge FL5**	**---**	**---**	**未出走**
5	225	KTMS GR YARIS	---	---	未出走

RACE / 決勝

メカニックをはじめチーム全員で車両復旧にあたったことで、決勝日の朝のウォームアップ走行では車両の不具合は解消されており、24 時間を走り切る準備が整った。午後 3 時にグループ 1 の最後列からレースをスタートすると、他車のペナルティもあり 3 時間経過時にはクラス 2 番手を走行。今回から導入されたブリヂストンタイヤのライフが良かったことから、ピットストップ 2、3 回に 1 回タイヤ交換を行いながら石垣・木立・望月・桂・柿沼と戦略通りの展開で襷をつないでいく。レギュレーションで定められている 10 分間のメンテナンスタイムを早めに消化したことも影響し、レース折り返しの 12 時間経過時にはクラス 5 番手にて周回を重ねていた。

その直後、クラス 4 位を走行中の 7 号車がトラブルでストップ、また他クラス車両のクラッシュによりガードレールの修復などが必要となりレースは赤旗中断。1 時間半ほどの中断を経て、午前 5 時にレースは再開された。車両はスタート後と変わらぬ操縦性を保っており、各ドライバーも安定したラップタイムを刻みながらクラス 4 位で前車を追っていた。

残り 2 時間を切った頃、走行中のＤドライバー桂からエンジン不具合の兆候について連絡があり、ピットに車両を戻して確認を実施。最後まで走り切れるか不確定ではあったものの、クラス 3 位の 225 号車もトラブルでピットに留まっている状況であったことから、トラブル対応を施しつつ何とか周回を重ねて最終盤に逆転、クラス 3 位で完走しチェッカーを受けた。

<決勝リザルト>

Pos.	No.	Car	Laps	Total Time	Gap
1	13	ENDLESS GR YARIS	645	24:01'57.513	
2	6	新菱オート DIXCEL 夢住まい館エボ 10	643	24:02'28.495	2 Laps
3	**743**	**Honda R&D Challenge FL5**	**598**	**24:03'09.620**	**47 Laps**
4	225	KTMS GR YARIS	596	24:01'34.923	49 Laps
		以上完走（規定周回数　ST-2：451Laps）			
5	7	新菱オート DIXCEL エボ 10	341	1:02'27.921	304 Laps

ドライバーコメント

A ドライバー 石垣博基

練習走行にて今大会から導入されるブリヂストンタイヤの特性把握や車両セットアップについての事前想定メニューを順調にこなしていましたが、夜間走行にて想定外のトラブルに襲われました。現場のメンバーだけでなく、栃木にいたメンバーにも修理に必要な対応をしてもらったことで、予選は走れませんでしたが決勝日のウォームアップでは非常に良い状態に戻っていました。決勝に向けて懸命に復旧してくれた仲間たちに感謝しています。

決勝ではスタートドライバーを務め、また夜間と翌朝にそれぞれダブルスティントを担当しました。チームも自分も初めての経験でしたが、グリップが長く安定するタイヤ特性もあり、最後までタイムを落とすことなく予定の周回数を走ることができました。良いデータも得られましたし、確実に走り切れたことは大きな自信になりました。

終盤にはトラブルに見舞われながらも最後まで諦めずに走り切ったことで 3 位表彰台という結果を得ることができました。チームを応援いただいた皆様に御礼申し上げます。

B ドライバー 柿沼秀樹

チームとしては 3 回目、新型 CIVIC TYPE R では初の富士 24 時間レースに臨みました。木曜フリー走行のナイトセッションでメインストレートを 230km/h で走行中に運悪くタヌキとの衝突を喫してしまいました。車両はコース上に留まれたもののフロント部の損傷が大きく、その後の予選含めた走行をすべて返上しチームメンバーが懸命に修復してくれたお陰で、何とか土曜の決勝スタートグリッドにつく事ができました。

決勝は夜間 2 スティント＆中間 1 スティントの計 3 スティントを走行しました。1 スティント 29 周目の最終コーナー立上りで私のスイッチ操作ミスにより緊急ピットインに繋げてしまいましたが、戦略担当の好判断でメンテナンスタイムとすることでロスを最小限に留めてくれました。夜間セッションは気温,路温も下がりほぼ狙いのペースで走行することができ、翌 10 時頃からの 3 スティント目も安定した走行を重ねることができました。

今回の大会では様々なトラブルが起こりましたが、それに動じずしっかりと車とドライバーをコースに送り出してくれたチームメンバーへの感謝と共に、ゴールまで温かく応援下さったすべての皆様に御礼申し上げます。

C ドライバー 木立純一

決勝は 4 スティント担当し、トータル 120LAP 走行しました。1 回目のスティントは、スタートドライバーの石垣選手からバトンを受け、ユーズドタイヤで路面温度が高い中タイヤの熱ダレを気にしながら走行しました。2 回目は 21:30 頃からのナイトセッションとなりました。路面温度が低く 1 回目よりも速いペースで LAP を重ねました。3 スティント目は 07:00 頃から走行。明るい時間帯でしたが路面温度が低く、安定したペースで走行出来ました。4 回目のスティントでは、エンジントラブルを抱えたまま走行となりましたが、最終的にクラス 3 位でチェッカーを受けることができました。フリー走行でのトラブル対応含め 24 時間共に戦ってくれたチームメンバー全員に感謝致します。

D ドライバー　桂伸一

　最初に HRDC に誘われた時、木立さんからは「過去 30 年の 24 時間レースの経験値からのノウハウを意見としてどしどし言ってください」・・でした。

　3 年目の今年、チームがレースを行なううえで各人の担当、グループでの動きがしっかり管理され統制が整ってきた事を感じ、レースチームとして確実に進歩している事を本気で嬉しく思い、苦言を真摯に受け止めようとする態度に”頼もしさ”も感じました。

　デビューから２位～優勝と新型タイプ R は順風ですが、それが新型タイプ R の旋回性能の高さにある事はレースカーに初乗りしてすぐに理解できました。その好調な流れを自分が崩さなければいいな!?　と思いました。今回、個人のパフォーマンスは特に際立った部分は無かったものの、ゴールまで残り 2 時間で発生したトラブルをいち早く報告できた事は被害拡大を食い止められたと思います。３位表彰台は今日の状況では望める最高の結果だと思います。同時に多くのチームがタイプ R に注目している現在、より速く安定したタフなマシンに進化させる事は、仕事ではないが HRDC の目標目的のひとつだと思うようになりました。

E ドライバー　望月哲明

　去年・一昨年は監督として参加をしましたが、今年は過酷な 24h のレースをドライバーの立場で経験することと、監督の役割を中堅メンバーに担ってもらい、チーム全体の成長を狙うことを目的に、およそ 2 年ぶりにレースにドライバーとして挑戦をしました。

　決勝では夜・昼それぞれ 1 回の 2 スティントを担当、最初の夜のスティントで ST-X との接触はあったものの、幸い大きなトラブルにはつながらず柿沼さんにバトンをつなぐことができました。その反省を踏まえ残り 4 時間ほどとなった昼の走行では、トラブル無しでバトンをつなぐことに徹底し桂さんにバトンをトス。2 月、4 月の公式練習に参加し準備を進めたものの、ドライバーとしての準備不足は否めず、台数の多いなかラップタイムが上がらない状態で、ポジションアップの貢献にはつながりませんでしたが、貴重な経験ができたことにメンバーはじめすべての関係者に感謝いたします。

　決勝で最後に起きたエンジントラブルは、チームにとって大きな試練となりましたが、多くのメンバーの意見をぶつけ合って決断したことが、人材育成の側面で結果以上に大きな意味があったと感じました。

チーム代表コメント

2023 年シーズン開幕戦でのクラス優勝は、昨シーズン最終戦につづく表彰台でチームにとって大きな自信につながりました。量産の FL5 は、本年 3 月にドイツ・ニュルブルクリンクにて FF 最速を達成しポテンシャルの高さを示せたので、信頼性の高さを証明することを目標に 24 時間耐久にチャレンジしました。フリー走行から順調な仕上がりを見せた FL5 ですが、ナイトセッションのフリー走行中、動物と接触するという想定外のアクシデントに巻き込まれました。このアクシデントにより PU 交換を余儀なくされ予選はキャンセルとなりました。迎えた決勝でも残り 1 時間のところでエンジントラブルが発生。ポジションキープか？最後まで走り表彰台を狙うか？短時間で判断を迫られる中走りきることを選択。リタイヤの可能性もありましたが、最後まで走り切り無事にチェッカーを受けることが出来ました。想定外のトラブルに対し、状況把握からレース戦略の見直しなど難しい判断を短時間で行い困難を乗り越えたことは、大きな成果でありチーム全員の成長に繋がったと思います。

関係各位におかれましては、今回も多くの方にご支援、ご協力を頂きありがとうございました。まだまだシーズン続きますが、FL5 のポテンシャルを最大限発揮できるようにチーム一丸となってチャレンジし、シーズン通じてチャンピオン争いの中心で戦っていきたいと思います。引き続きご支援ご鞭撻のほど何卒よろしくお願い申し上げます。

次戦は、7 月 8 日(土)～9 日(日) スポーツランド SUGO（宮城県）にて開催されます。
引き続きご声援をよろしくお願いします

＜問い合わせ先＞ ※メールでお願い致します。
チーム代表　木立 純一　Junichi_Kidachi@jp.honda
望月 哲明　Tetsumei_Mochizuki@jp.honda