

Feline Racing

Race Report

スーパー耐久シリーズ2009

第1戦 ツインリンクもてぎ



開催日：2009年03月28日(晴)～03月29日(晴)

コース：ツインリンクもてぎサーキット

マシン：SPMソルジャーブルーDC5

ドライバー：藤原能成 / 福田川 優 / 松本高幸

観客動員数：4800人



2009年3月29日 - 練習走行レポート

天候 晴れ / 路面コンディション: ドライ

セッション1: 09:00 ~ 10:00

セッション2: 11:00 ~ 12:00

セッション3: 13:00 ~ 14:00

4月も間近な春先ながら少々肌寒く路面温度も余り上がらない状況であった。車両は昨年度#99号車として出走したインテグラDC5にてエントリー。シリーズも2009を迎え、すべての消耗パーツを一新したいところであったが、昨今の不況により最低限のメンテナンスを施すのみに留まった。具体的にはブレーキ関連・オイルポンプ・ミッションであり、エンジンその他のパフォーマンスに関する部分は手つかずのままであった。エンジンに至ってはすでに7戦目となり、こちらもその名の通り耐久試験になっていた。

まず昨年に得られたデータとドライバーの意見を元に、メンテナンスガレージを出る際にかかなりのオーバー気味セッティングを施した。よって、練習走行ではタイムを狙うというよりも、予選・決勝を見据えた足回りのセッティングに終始する事になる。セッション1では3人のドライバーが数周ずつ運転し、現在のセッティングを確認する。タイヤ・パッドは昨年のオーバルレースで利用したものを使用。それらを鑑みてもコーナー進入時のリアスライドが思った範囲で止まらなかった。但しこれは狙った通りの挙動の為、ここからアンダー気味にセッティングしていく事にする。また、Cドライバーの松本選手はFFでの走行は初であり、車両に慣れるよう周回を重ねた。タイムは 2'18.929。他チームとの差は3~4秒程である。

セッション1で得た情報を元にセッション2までの間にメカニックが作業を行う。ドライバーからの意見を元に、メカニックが打ち合わせをしながら車高やトーの調整、ショックの減衰を変えていく。その結果、セッション2では昨年の予選タイムに匹敵するタイムを叩き出す事ができた。エンジンの疲労やタイヤ・パッドを考慮すれば車のセットアップがきっちり決まっている事を示している。タイムは 2'14.844 で他チームとの差は1~2秒程である。

セッション3では更にマイルドな方向にセットを変更し挙動を確認した。ブレーキパッド・ローターも新品を付け、当たり付けを含めた明日の準備のセッションとなる。その為、決勝を見据えたロングランに対応したセッティングの方向を探った。ここはドライバー同士の意見も多少別れたが、それらをうまく纏めて十分な情報を得る事ができた。タイムは 2'16.298 で他チームとの差は3秒弱である。

この時点で予選タイムは凡そトップチームが10秒、当チームが12秒。決勝では16秒台で周回する計算になると予想した。

2009年3月29日 - 予選走行レポート

天気 晴れ / 路面コンディション：ドライ / 気温：10.0℃

Aドライバ(藤原) ST-4クラス：09:15～09:30

Bドライバ(福田川) ST-4クラス：10:00～10:15

Cドライバ(松本) ST-4クラス：10:30～10:50

予選結果 7位 (Aドライバ：2'13.449 / Bドライバ：2'12.541) / 出走27台 ST-4クラス7台

天気は快晴だったが昨日同様に気温が上がらず、路面温度も低めであった。日差しも強くない為、タイヤの温まり不足が予想される。当チームでは、M(ハード)を2本、S(ミディアム)を4本、SS(ソフト)を2本用意していた為、藤原選手のアタックで利用するタイヤはフロントS、リアをMとした。決勝ではリアにハードを付ける前提であったが、結論を先に言えばこれは失敗だった。リアタイヤが本来のグリップを得るまでに時間が掛かり過ぎてしまい、予選でも決勝でもタイヤを使いきれずには至らなかった。



セッティングは現状取れる最善であったと思われる。向きを変えやすい為に細かなコーナーでは抜群の回頭性で車両を引っ張っていく。残念だったのはリアタイヤがハードの為、多少大きなコーナーではリアのグリップが発揮される前に流れてしまい、アクセルが開けられない状況であった。タイヤの皮むき・熱入れを入念に行いアタック3周、そのうちベストタイムは最後の6周目だった。昨年の予選タイムが 2'14.824 に対して今年は 2'13.449 と昨年に比べ約1.5秒のタイム更新となる。

福田川選手もセッティングは変更せず、タイヤのみの変更とした。フロントSS、リアSにしてのアタックとなる。こちらも藤原選手同様にタイヤの温まり方が遅い為、ベストタイムは最後の7周目に記録される。昨年度のタイムが 2'13.857 に対し 2'12.541 とこちらも1.3秒のタイム更新になった。

その後、松本選手の基準タイムクリア予選となるが、その際にトラブルが発生。今年よりレギュレーションでチルトアップ装置を装着する事が義務となったが、これを止めている内部の3本のネジが緩むという事態に。基準タイムはクリアしていた為、急いで車両を入れ修復作業を行う。一旦すべてを外し、ネジロック剤を付けて取り付けするも事態は変わらず。不安を抱えたまま決勝に向かう事となる。タイムは 2'13.964 タイヤはフロントSS、リアM。

2009年3月29日 - ピットウオークレポート

Feline Racing

天候 晴れ / 路面コンディション:ドライ / 気温: 12.2 °C

11:05 ~ 12:05



今回 ROCKSTAR様・milog様・speed racing様にご協力いただき、総勢9名のレースクイーンによる華々しいピットとなり、恐らく全チーム中もっともレースクイーンが多くいたのではないかとと思われる。決勝までの時間が少ない為、車両の展示までには至らなかった。この時間は先に述べた、チルトアップ装置のポルト緩み対策とエンジン・ミッションオイル交換を行った。

ドライバは常にレースクイーンと共にスポンサー様のアピールを積極的に行っている。その様子は、以下のホームページで公開されている。

All About [スーパー耐久レース開幕戦(もてぎ)速報!]

<http://ps.allabout.co.jp/entertainment/racequeen/closeup/CU20090328A/gt06.htm>

加藤綾・渡部由起子・暮羽優奈・綾川ゆんまお・松永遥華・水沢薫子・河原さゆり



2009年3月29日 - 決勝走行レポート

Feline Racing

天候 晴れ / 路面コンディション：ドライ / 気温：12.2 °C

決勝：13:00 ~

決勝結果 5位（総合19位） / 出走27台

日差しが当たる場所にいれば多少の温かさを感じる程度の陽気。予選よりは路面温度も上がるのでタイヤのグリップカアップに期待したい。スターティンググリッドは#62号車のG/MOTION μ インテグラが1台ピットスタートとなった為、27台中25位、クラス6位からのレースとなる。利用するタイヤはフロントS、リアをMとした。

1周のウォーミングラップのちグリーンランプが点灯しスタート！前は#67号車YAMATO CIVIC。その前は#95号車SP00N S2000。1コーナーへの進入は#67号車が#95号車のアウトから同時に。そのすぐ後ろにつけて様子を窺う。立ち上がって3コーナーまでの加速では#67号車・#95号車とも互角。当チームの車両(#29号車)はエンジンパワーで劣る為、じりじりと離されていく。3コーナーへの進入は先程とは逆に#67号車が#95号車のイン側に入ろうとする。#29号車は一番大外から隙を見ていた。そして、ほぼ同時にブレーキング。#67号車が#95号車のリアに届くか届かないかのところであった。#95号車がコーナーへのアプローチを開始し、イン側にいた#67号車と接触する。リアを突かれたS2000は大きく挙動を乱してハーフスピン、そのまま#67号車に押される形になった。大外で隙を窺っていた当#29号車は難なく2つ順位を上げて4位へと順位アップを成功した。



#67号車と#95号車

5周目、レーシングアクシデントの修理の為#95号が周回遅れで復帰。V字コーナー先で抜く。(しかし結果的に#95号車は3位入賞なので、車自体が相当早いと思われる。レギュレーションの調整に期待したい)

9周目、1コーナー進入でピットスタートの#62号車に抜かれて5位へと後退。コーナーでは間を詰めるものの、トレートスピードに勝る#62号車に太刀打ちする術は無くじりじりと離されていく。

10周目、5位から4位に浮上、車載で確認するも抜いた車両が確認できなかった為、他チームのピットインによる上昇と思われる。



14周目、ペースの落ちてきた#18号車とのバトル中にフロントバンパーを破損。第3,4コーナーにて#18号車のインに飛び込むもののコーナー出口で予想以上に閉められてしまった為にダートに落として接触を回避。その際にバンパーと縁石が接触して破損してしまう。

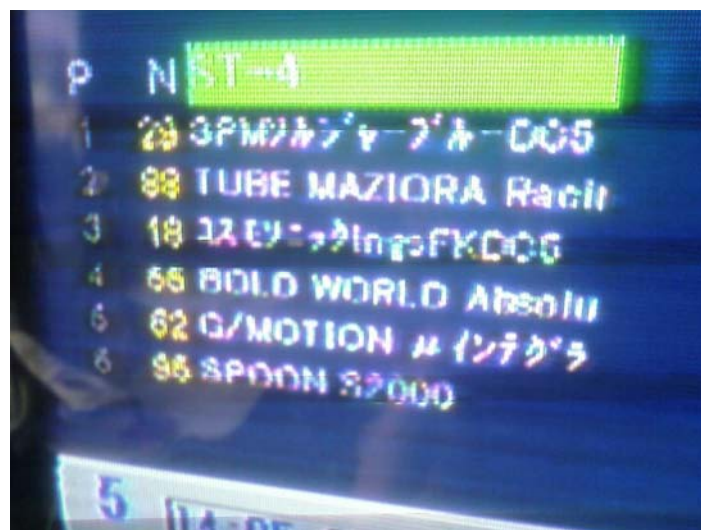


その後も何度かインをつくが、立ち上がりの加速の伸びで一步届かず次のコーナーまでには先行を許してしまうという事を繰り返した。スリップについても離されてしまう。

15周目、1コーナーへの進入で#18号車のインを付き順位を1つあげて3位へと浮上



その後も2分14秒代で安定周回を重ねる福田川選手。安定かつ速いタイムで周回できる事を知っている当チームは他チームより燃料をかなり多めに積んでいた為、他チームがどんどんとピットインしていく中も安定したタイムを刻み、24周目にはクラス2位へ。更に28周目にはクラストップへと順位を上げる。そのままクラスリードラップを維持し、松本選手へと交代するのであった。



クラストップで周回する #29 SPMソルジャーブルーDC5

31周目に入ったところで松本選手へと交代。このピットの間には#88号車 TUBE MAZIORA Racing 他に抜かれ3位へとダウン。FFは初という松本選手。しかも練習走行でも余り走行の時間が取れず、予選でもチルトアップ装置の不具合で3周のみしか走れなかった為か慣れるまでに多少の時間を要した。タイヤも交換していない為、かなりの腕が要求されると思われる状況の中、少しずつ車両にも慣れ安定し始めた頃である。松本選手を苦しめるチルトアップ装置のガタつきが再発する。常にハンドルを引いてトルクを掛けた状態で走る必要があり、集中力がどんどん削られていく。



スタート時には2分20秒台であったが、40周を超えて16秒台を連発し追撃態勢の松本選手

39周目 #55 BOLD WORLD Absolute DIXCEL CIVIC がピット作業違反で1分のペナルティストップを受ける。そのおかげで順位を1つあげて2位へと再浮上。順位がどんどん上がっていくとチームの士気も上がり活気づいた。最終的にピット戦略の為、一度も抜かれる事なく18周を周回してピットイン。この時点で2位であった。



ピット作業自体は順調だった。フロントタイヤを交換し、燃料を入れて出発できる・・・はずであった。ところが先のフロントバンパー破損の被害が大きく、ライト付近まで割れが広がっていた。同時にラジエーター前に取り付けされている網が脱落してしまい、その取り付けに時間が掛かってしまう。結局、予定時間を2分30秒もオーバーしクラス6位でピットを後にした。1周が2分15秒前後で周回するコースの為、この時点で他のチームからも周回遅れとなり優勝争いからは脱落してしまう事となる。

交代した藤原選手が諦めずに前を必至で追おうとするが、チルトアップ装置のガタが周回を重ねる度に酷くなっていく。(ちなみにレース終了後に見てみると5mm程度のガタとなっていた。ハンドルが外れる危険性もある) ハンドルを固定しているボルトが外れないように、常にハンドルを引っ張りながらの走行は精神的にきつい状態だった。



ダウンヒルコーナー。艶消しの黒に鮮やかな赤と黄色がインパクトに。

悪い事は重なり、交代して2周目にはギアが入らなくなる。ミッションブローと思われたが、回転をきっちり合わせて強引に押し込めばギアチェンジが可能だった。結論から言うとクラッチが切れなくなるトラブルであったが、走行中はクラッチ・ミッションのどちらが原因か判らない為、シフトアップの回数を減らす走行に切り替える。本来2速で行きたいところは3速のまま、5速にあげたい時も4速で引っ張る、5速から2速に落とすところも4,3,2と落とさずに5速から2速へ一気に落として対応する。

そうなるとうエンジブレーキが利用できない為にブレーキへ負荷が掛かる。また2速で加速したいところも3速のまま走行する為、コーナーへの進入速度をあげていく。するとフロントタイヤがどんどん摩耗し悪循環へと陥った。

諦めず粘り強く走行した結果、55~57周目で#62号車 G/MOTION μ インテグラ とバトルの結果5位に浮上、ポイント圏内に入る事に。ところが周回を重ねるにつれ、ギアはどんどん入らなくなる為ペースダウンを余儀なくされた。



無事に周回を終え、クラス5位ポイント10点を獲得！

そして75周でチェッカー。

クラス5位で貴重な10ポイントを獲得し、ひとまずシリーズランキング5位に名を連ねることとなった。レースは途中からトップに立ったが#88号車 TUBE MAZIORA Racingそのまま逃げ切り優勝を飾った。CIVIC勢では#55号車 BOLD WORLD Absolute DIXCEL CIVIC が入り、カーボンパーツで武装した軽量化が十分な恩威をもたらす事となる。

<レース後のドライバーズコメント>

藤原選手：エアロの破損でピット時間が長く掛かってしまったのが非常に残念です。2周目でギアが入らなくなった時には、このレース終わった…と思いましたね。ハンドルも含めて騙し騙し乗ったという感じでした。しかし、レースに「たられば」はありませんが、十分表彰台も狙えましたね。車の挙動はとてもコントロールしやすく急な動きはありませんでした。でも、やっぱりエンジンは何とかしたいですね。スリップから出られませんし、これだけで1周2秒近く損してると思います。体制を整えて次回は表彰台の中央を狙います！

2009年3月29日 - リザルト

Feline Racing

【予選】 TWIN RING MOTEGI 2009.03.29 / Course Length: 4.801379Km

■Weather: 晴れ ■Course: Dry

Pos	No.	Cls	C.P	Team/Type	Total Time	A Driver /Time	B Driver/Time
20	55	ST-4	1	BOLD WORLD Absolute DIXCEL CIVIC	4'21.220	谷川 達也 2'10.438	松井 孝充 2'10.782
21	18	ST-4	2	コスモニック ingsFKDC5 DC5	4'22.130	浅野 武夫 2'10.548	笹原 智行 2'11.582
22	88	ST-4	3	TUBE MAZIORA Racing DC5	4'22.662	松本 玲二 2'11.714	伊藤 真一 2'10.948
26	29	ST-4	7	SPM ソルジャーブルー DC5 DC5	4'25.990	藤原 能成 2'13.449	福田川 優 2'12.541

予選結果表 : <http://www.so-net.ne.jp/s-taikyu/2009/round1/yosen.html>

【決勝】 TWIN RING MOTEGI 2009.03.29 / Course Length: 4.801379Km

■Weather: 晴れ ■Course: Dry

POS	No.	CLS	C.P	TEAM	Total Time	A DRIVER	B DRIVER	C DRIVER
15	88	ST-4	1	TUBE MAZIORA Racing	2:55'01.472	松本 玲二 2'13.472(24)	伊藤 真一 2'12.250(26)	渋谷 彰良 2'13.934(27)
16	※55	ST-4	2	BOLD WORLD Absolute DIXCEL CIVIC	2:54'46.594	谷川 達也 2'11.998(46)	松井 孝充 2'14.313(30)	河村 直樹 (-)
17	95	ST-4	3	SPOON S2000	2:54'51.753	市嶋 樹 2'11.493(44)	小幡 栄 2'12.204(32)	
19	29	ST-4	5	SPM ソルジャーブルー DC5	2:55'46.315	藤原 能成 2'16.200(28)	福田川 優 2'13.598(29)	松本 高幸 2'15.859(18)

決勝結果表 : <http://www.so-net.ne.jp/s-taikyu/2009/round1/kesyo.html>

【シリーズポイント ランキング】

POS	No.	TEAM	A-Driver	Series Point
1	88	STAR SPORTS	松本 玲二	24
2	55	BOLD MOTOR SPORTS	谷川 達也	19
3	95	機スプーン	浅野 武夫	15
5	29	Feline Racing	藤原 能成	10