

東日本大震災チャリティイベントとして開催されている今年のK耐久/GT耐久シリーズ。全5戦中3戦までが終了、シリーズも折り返しを迎えたなか、前半戦を振り返ってみよう。

K耐久編

今季の大きなトピックは、軽ノーマルクラス新設および最低重量や改造範囲の明確化を中心としたレギュレーション改訂。これまでも改造範囲の広い“オープンクラス”と改造範囲の狭い“クローズドクラスに”別れていたが、今年は軽耐久において“ノーマルクラス(KNN)”を設けた。これはNAエンジン搭載車で、エンジンの改造はもちろんのことLSDなども純正以外は認められないなどの、ほぼノーマルに近い仕様で最低重量もほぼノーマルというクラス。もちろん参加のしやすさを狙ったクラスではあるが、アンダーパワー車を上手く走らせるという奥の深さもある、マニアックな楽しみ方もできるクラスでもある。

また、クローズドクラスの改造範囲においてもノーマルに近いものとし、それを超えた改造や軽量化はオープンクラスとした。これにより、各クラスの色分けが鮮明になり、エントラントに合わせてクラス選択が可能となった。

大震災と自動車関連産業の輪番勤務の要因で、一部クラスにおいては、台数の減少などの影響も出ているが、おおむねフルグリッドに近い台数を集めるK耐久シリーズ。今季で4年を迎え、上位クラスではKカーとは思えないラップタイムをコンスタントに刻むなど、マシンのにもほぼ熟成されてきた。親しみやすさとレースならではの懐の深さを楽しめるK耐久、後半戦のスタートは10月16日(日)の第4戦から。

・KNNクラス

クラス替えを含み6台(スポット参加含む・以下同)が参加してのスタートとなったKNNクラスは、昨年からのクラス替えでポテンシャルを発揮できるようになった#100「HACもらいものビート」が開幕3連勝と絶好調。それを初音ミクのカラーリングも美しい新規格アルトを投入した#39「Stage One RACING with Miku」が3戦連続2位、同じく新規格アルトを持ち込んだ新規チームの#444「Team YKSR」がこちらも3戦連続3位で追う展開となっている。

特に上位2チームは他クラスでの経験も豊富で、ノウハウを持っていることも好成績につながっていると思われる。これら上位3チームによるタイトル争いが後半戦のポイント。

・KNCクラス

ノーマルから30kgまでの軽量化と、同一車種以外のエンジン換装がNGとなる(例:トゥデイにビートのエンジン等)レギュレーション改訂の影響が大きかったのがこのクラス。昨年までの上位チームの多くはオープンクラスに移行し、そのぶん少数激戦区となっている。

#25「ネコマル2」は、昨年までKNC・KNOで活躍した強豪「ネコマル」の流れをくむチーム。豊富な経験と速さを持ち、開幕戦優勝、第2・3戦で2位と、2位以下に30点近い差をつけてランキングのトップを走っている。

ランク2位は#10「ポンコツRT」、優勝こそないもの第2戦では表彰台に上るなど、しぶとさを見せる。ラ

ンク 3 位 #「明智自動車」は第 3 戦から KNN KNC とクラス替えていきなり優勝とセンセーショナルなデビューを飾り、また、いまのところ第 2 戦のみの出場にとどまってはいるが、そのレースでは見事優勝をした #911「CRAZYZY RACING」など、2 位以下のポイントは接近している。

これら上位チームに対し、第 3 戦から KNC クラスに合わせてきた #81「TEAM PIONEER」エッセに注目。新規格 K カーとして数少ない 5MT をラインナップするエッセが、K カーレースの主役トゥディに対しどこまで食い込めるか、後半戦から目が離せない。

・KNO クラス

昨年までの KNC クラスの強豪チームの多くが移ったこのクラス。参加台数も最も多く、各チームの力量も接近しているため毎回激しい争いが展開されている。ポイントランキングこそ #50「ベストライフレッシング」が 20 点以上の差をつけてトップに入るが、ほぼ毎戦僅差の周回数でのチェッカーとなっており点差以上の接近戦が行われている。

「ベストライフレッシング」は、パワーのある KTO クラスを向こうに回しての総合優勝を飾るなど、速さも持ち、ここまで優勢にシーズンを進めている。ランク 2 位につける #23「チームミニ」今年から参加の新チームながら、表彰台は 2 回と堅実な走り。3 位 #99「チームオーシャンズ」は第 3 戦で今季初の表彰台を獲得し上り調子。また 4 位の #69「コースコーションモータースポーツ」は昨年の KNC クラスチャンピオン、KNO クラスに移行しても、第 2 戦では優勝するなどその実力を発揮しており、ここまでがタイトル争いの権利を持っていると思われる。

その他の注目としては、#268「HOT-K」チーム、新規格アルトをベースにしクムホタイヤ装着、スーパー耐久ドライバーを擁しての参加で開幕戦では、トゥディ勢の中に割って入り 2 位表彰台を獲得するなど注目の一台。後半戦も盛り上げ役をかっていただきたい。

・KTC クラス

こちらもレギュレーション改訂によって、上位チームの多くがオープンクラスに移り、チーム数は減ったものの毎戦濃いバトルが展開されている。開幕から第 3 戦まで毎回優勝チームが変わるなどポイント争いも激しくなっている。スポーティ K カーとしては最もボリュームのあるターボ車、改造範囲もストリートチューンに近いこともあり、レース初心者にもお勧めのクラス。

現在トップを走るのは K レースでは珍しいヴィヴィオを駆る #392「MRTm」。今年から車高調をリニューアルしたとのことで開幕戦では初優勝、その後も連続表彰台と、その効果が表れている模様。それを 10 点差で追うのが #112「白須賀会」今年マシンをカプチーノに代え、リタイヤが続いた昨年からの流れを断ち切りここまで表彰台は 2 回と、これもその効果が表れたか。ランク 3 位の #21「autoproduce ZEST」は開幕戦が予選でマシントラブル、決勝不出走となってしまったが、第 2 戦では 2 位、そして第 3 戦では今季初優勝と上り調子で首位を追う展開。

第 3 戦からは #「ロピタル・キョウワ・レーシング」や「Civet Works」といった新規チームも参戦し、新たな盛り上がりも期待できる。

・KTO クラス

K 耐久の中で最も速いターボカーが集まるこのクラス。KTC 王者の #14「ガレージイシヤマ」が移籍してきて、昨年の #8「チームグローバル」とのチャンプ対決かと思われたが、「グローバル」はインテグラで GT 耐久へ、昨年 2 位の #55「アビリティガレージ」が迎え撃つことに。

ラップタイムは昨年より 1 秒近く上がり、1 分 4 秒台の前半、間もなく 3 秒台にも突入かという速さを誇るクラスで、開幕から 3 連勝と独走状態に入っているのが #14「イシヤマ」、#「アビリティ」も 2 位 2 回、3 位 1 回と 3 連続表彰台で食い下がり、昨年ランク 2 位の意地を見せるが、イシヤマの速さが光る前半戦となっている。

混戦の 3 位以下のポイント争いで注目なのは、#32「暴馬 Project」のミニカターボ。最終型ミニカには設定のないターボ。ek ワゴンのエンジンを換装してのターボ化。ロールバーなどの部品も適合品がない中でのマシン造りは、厳しいながらも楽しいもの。こうした楽しみ方ができるのも改造車クラスの魅力、まさに実物大のミニカーのノリだ。成績も 6 位 6 位 4 位と上がってきており次は表彰台を狙う勢い。ランキング的にも 3 位とは 6 点差で 5 位につけこちらも上昇ムードで、マイナー車の星ともいえる「暴馬チーム」の活躍に期待。

GT 耐久編

GT 耐久も今季からレギュレーションが K 耐久同様変更された。(KNN 相当のノーマルクラスは設定されない) ハンディタイムの軽減が図られた 1+2 クラスの 1000cc 以下のマシンの参加が期待されたが、マーチが昨年に引き続き参戦、その走りに注目が集まる。

クローズドからオープンへのクラス変更は、K 耐久に比べ少なく、各マシンがある程度完成されているとも言えよう。接戦が続いた昨年同様、今年もアツいシーズンが期待された。

・1+2 クラス

昨年以上の激戦となっているのがこのクラス。前半戦を終わった時点で 4 位までのポイント差がわずか 5 点。ハンディタイム軽減はもちろんのこと、昨年強さを発揮した #110「アライメント浜松」のシティがオープンクラス扱いになり、ハンディが強化されたことも混戦に拍車をかけている。

現在トップを走るのが #56「COCPIT 高橋 N+」優勝こそないもの、3 位、4 位、2 位とまんべんなく得点しポイントリーダー。爆発的な早さこそないものコンスタントにポイントを獲得し 2 位に入った昨シーズン同様の安定感が光る。ここで待望の一勝を挙げられれば、悲願のタイトルに近づくに違いない。2 ポイント差の同点で続くのが #16「プロジェクト T」と #110「アライメント浜松」が続く。ともに一勝・2 位一回と首位をびたりと追走、昨年の上位チームらしい強さを見せている。

注目は #86「ピークルーズ」マーチ、ハンディタイムの軽減で、ポテンシャルがフルに発揮され、第 2 戦では念願の初勝利をなんと総合優勝で飾っている。開幕戦もピットストップの不備で失格にはなったが、タイムからいけばこれも総合優勝のベースだった。

1000cc マシンはヴィッツカップカーなども考えられるため、今後のニューカマーの出現に大いに期待したい。

・3C クラス

昨年最も多くのエントリーを集めたこのクラス。シビック、ミラージュ、ロードスター、レビトレといったテンロクマシンを中心にスターレットターボやプジョー・シトロエンといった輸入車までが入り乱れて争う、大激戦区。昨年その激戦を勝ち抜いたのは、#106「D&M レーシングチームひまわり」のプジョー106.並み居る国産ホットハッチを抑えての快挙だった。

今シーズンはここまで 2 勝を挙げてランク首位は #830「RT カーライフ名古屋」のシビック。それを追うのが #33「チーム海老天」ミラージュ、さらに同点で #111「チーム AE-1」トレノといわゆるホットハッチが続く、ホットハッチ黄金時代を髣髴とさせる流れ。このあとは、#28「アクセント B」スターレットターボに昨年 K 耐久 KTO クラスチャンピオン #8「チームグローバル」のインテ R が続き、昨年王者のプジョーは現時点でランク 6 番手に付けるという混戦模様。

開幕 2 戦を欠席した #75「シーワン N チーム」スターレットも復帰、#450「金沢工業大 OB チーム」もアコードセダンを持ち込むなど、バラエティ豊かな顔ぶれで後半戦はますます目が離せない。

・30 クラス

エンジン換装も OK な改造車クラス。シビックなどを中心に軽量化やオーバーフェンダーなど改造車ならではの魅力も楽しみなクラス。今年は #80「グルッペ d & M」のシトロエンサクソがクラスチェンジ、日欧ホットハッチ対決も注目、シーズン後半にはあの FR 車も参戦が予定されており、かつての Gr.A 対決が見られるかこちらも注目。

ここまで開幕 2 連勝は #19「YADOKARI」シビック昨年ランキング 3 位のチームが、今季は連勝発進。第 3 戦の欠席は余裕の表れか。その間にしっかりと勝利を挙げたのはさすがの昨年タイトルホルダー #83「RT カーライフ名古屋」シビック、10 ポイント差で首位を追う。そして 3 位は #80 サクソ、開幕 2 戦はマシントラブルで思うように走れなかったが、第 3 戦で 2 に入りエンジンがかかってきた。エンジンパワーでは国産勢にはかなわないが、雨のレースなどでは上位に食い込む速さは昨年証明済み、秋の陣に勝負を賭ける。

注目は #18「T-BODY EXCEL-R」インテグラ、昨年までのシビックに代え投入した DC2R はオーバーフェンダー & GT ウイングの本格派。開幕戦で 3 位表彰台を獲得し幸先の良いスタートを切ったが、第 3 戦では残念ながらリタイヤ。一発の速さでは引けを取らないだけに、こちらも復調すればポイント争いも混沌としてきそうだ。

・4クラス

大排気量が出走できるこのクラス、今年は開幕戦に #74「神楽 RP」R32 スカイラインが参加したのみだが、昨年は同車に加えインプレッサやシルビアや 180SX なども参加した。

ランエボ・インプレッサの 4WD はもちろんのこと、ポルシェやフェアレディZといったスーパースポーツやインポートカーの参加も可能なだけにより一層の盛り上がりを期待したい。