

イベントレポート 『2010 GT耐久東海シリーズ 第1戦』

開催日 2010年3月21日(日)

13:00 決勝スタート 16:00 チェッカー

天候 晴時々曇り

最高気温 13.3 (14時)

場所 スパ西浦モーターパーク

エントリー台数 24台



2010年3月21日(日)愛知県蒲郡市のスパ西浦モーターパークにおいて、2010K耐久/GT耐久東海シリーズの開幕となる第1戦が行われた。

前夜は大雨、強風、雷が鳴る荒れた天候となったが、朝には雨が上がり、GT耐久が始まる昼過ぎにはコース上は完全ドライコンディションとなった。

また今年からレギュレーションの改定により、排気量UPした車両にはピットタイムハンディーを加算。一方で「1+2」クラスの1000cc以下の車両や、A/T車などはピットタイム減算のマイナスハンディーが設けられた。

「1+2」クラス(1500cc以下のNA車と、1200cc以下のターボ車)

今年から新設されたこのクラス。『1000cc以下のNA車』に属する1クラスと、『1001~1500cc以下のNA車と1200cc以下のターボ車』に属する2クラスが合併されて1つのクラスとなった(ただし1クラスに属する車両はピット時間マイナスハンディーあり)。

また「改造範囲の狭い“クローズドクラス”」と、「改造範囲の広い“オープンクラス”」の垣根が無くなったのもこのクラスの特徴(ただしオープンクラスに属する車両はピット時間ハンディーあり)。

幅広い仕様の車両が一同に揃ったこのクラス。今回は7台のエントリーとなったが、多種多様なマシンが揃うこのクラスを制するのは果たしてどのチームか。



予選

予選1番手のタイムを叩き出したのは昨年度のシリーズチャンピオンであるNo.3「メタルクラフトRTスターレット」。タイムは総合でも3番手となる1'03.178をマーク

予選2位となったのは昨年度3Cクラスチャンピオンを獲得し、今年はクラスを変えてきたNo.110「DXLアライメント浜松シティー」。クラス変更後の初参加でいきなりトップに肉薄する1'03.397を叩き出す。

3番手は昨シーズン5位のNo.31「東海YEG自動車倶楽部シティー」が1'07.702、4番手は昨シーズン4位のNo.11「丸和RacingEP82」が1'08.190と、昨年度に実績を残したチームが入ってくる。

以下5位No.24「アクセントBスターレット」、6位「COCPIT高橋N+EP91」と続く。



序盤

レース序盤は予選1位のNo.3「メタルクラフトRTスターレット」と、2位のNo.110「DXLアライメント浜松シティー」が僅差のデットヒートを



繰り広げる。1 時間経過時点ではピットタイミングを遅らせた No.3「メタルクラフトRTスターレット」が 39 周でトップに立ち、続く 2 位には予選 7 番手から驚異的な追い上げを見せた No.16「プロジェクトスターレット」が浮上してくる。

ピットインを先に済ませた No.110「DXLアライメント浜松シティー」は 35 週の 3 位に付ける。

続く 4 位には No.24「アクセントBスターレット」が 32 周で、5 位と 6 位は 31 周で No.31「東海YEG自動車倶楽部シティー」、No.56「COCPIT高橋N+EP91」が追いかける。



終盤

2 時間経過時点でのトップは依然 No.3「メタルクラフトRTスターレット」で 74Lap を周回。これを約 45 秒遅れの 73Lap で No.110「DXLアライメント浜松シティー」が追いかけて、逆転での優勝に望みをつなぐ。

3 位の No.56「COCPIT高橋N+EP91」は 70 周、4 位の No.16「プロジェクトスターレット」は 69 周、5 位と 6 位の No.24「アクセントBスターレット」と No.31「東海YEG自動車倶楽部シティー」は 68 周と、3 位争いの行方も混沌とした状況。

7 位の No.11「丸和RacingEP82」も 66 周と追いつがる。



最終結果

1 位でチェッカーを受けたのは、予選 1 位から一度もトップの座を譲らなかった No.3「メタルクラフトRTスターレット」であった。118Lap の記録は総合トップと並ぶ周回数で、総合でも 3 位に入る堂々たる結果であった。

2 位には、終始トップに迫る走りを見せていた No.110「DXLアライメント浜松シティー」が 1Lap 遅れでチェッカーを受けた。シェークダウン間もない車両でのこの成績は見事であった。

3 位には No.56「COCPIT高橋N+EP91」が 111 周で入り、混戦の 3 位争いを制する。

4 位は初参加となる No.16「プロジェクトスターレット」が序盤の貯金を活かし 109 周でチェッカーを受けた。

以下 5 位と 6 位は 107 週の同一周回での争いとなったが、No.31「東海YEG自動車倶楽部シティー」が No.24「アクセントBスターレット」を振り切った。

No.11「丸和RacingEP82」は後半追い上げたものの 106 周で 7 位に終わった。

上位 2 台が頭一つ抜け出たところでの争いを繰り広げた第 1 戦。次戦ではこの争いに加わるチームが出て来るのか。



3Cクラス(1501~2000ccのNA車と、1201~1500ccのターボ車クラス)

昨年中盤より参加台数が増えてきたこのクラス。今回もGT耐久最多の13台のエントリーとなった。またこのクラスの特徴として車種がバラエティー豊かな点も上げられ、今回は11車種がエントリー。2010年の開幕戦で勝利をつかむのはどのチームか。

予選

エントリー台数の多さから激戦が予想されたが、予選は想像以上に激しい戦いとなる。何と予選総合結果の5位から13位まで、9台連続して3Cクラスの車両が入るといふ接近戦。

この僅差の争いで頭一つリードしたのは昨年のシリーズ2位 No.81「ソーワ、フレミングシビック」で、タイムは1'04.320をマーク。

続く予選2位は、その差何と0.04秒でNo.80「ハガクリニックシトロエンサクソ」が1'04.320で入る。

3位には1'04.625で昨年シリーズ4位のNo.106「D&Mプジョー106」が入り、輸入車2台が上位に位置する結果に。

4位はNo.28「アクセントBスターレット」でタイムは1'04.886。ここまでが4秒台で、5位のNo.92「T-FACTORYシビック」は唯一の5秒台となる1'05.430をマーク。

6位以下がまたまた僅差で、6位No.57「伊藤家レーシングチームシビック」が1'06.057、7位No.33「海老天ミラージュ」が1'06.360、8位No.20「久興自動車マイマイMR2」が1'06.368、9位No.75「シーワンNチーム2号車EP82」が1'06.450と続く。

序盤

1回目のピットインを終えた60分時点でもなお混戦が続く。予選1位のNo.81「ソーワ、フレミングシビック」が35周でトップをキープ。

2位のNo.106「D&Mプジョー106」はラップ数こそ34周の記録だが、トップとの差はわずかに20秒。

しかも2位から6位までが34周の同一ラップという激戦。3位にはNo.28「アクセントBスターレット」、4位はNo.92「T-FACTORYシビック」、5位はNo.80「ハガクリニックシトロエンサクソ」、6位はNo.75「シーワンNチーム2号車EP82」と、予選の順位に近い順位を保ったままで僅差の争いが続けられる。

7位のNo.33「海老天ミラージュ」も33周で食い下がるが、8位のNo.57「伊藤家レーシングチームシビック」は30周で少し水を開けられる。

しかしレース1時間を過ぎたあたりから、上位チームが続けてマシントラブルに見舞われる波乱の展開に。

No.28「アクセントBスターレット」は36周をラップした時点で、No.81「ソーワ、フレミングシビック」は52周時点でマシントラブルが発生し、戦列を去ることになる。また80分を経過したところではNo.33「海老天ミラージュ」がコースアウトし、大きくタイムロスすることに。

終盤

レース中盤に大きな動きがあったが、これを無事乗り切った3チームが上位争いを繰り広げる。

2時間経過時点での1位はNo.106「D&Mプジョー106」で71周を記録。2位のNo.92「T-FACTORYシビック」も同一ラップでトップをマークする。



3位のNo.75「シーワンNチーム2号車EP82」は70Lapながら、トップとの差はわずか50秒に付ける。

4位は67LapのNo.80「ハガクリニックシトロエンサクソ」、5位には66LapのNo.33「海老天ミラージュ」、6位には65LapのNo.20「久興自動車マイマイMR2」と続き、4位争いの様相。

以下7位No.1「SPRAYシビック(代車)」、8位No.41「シーワンNチーム3号車トレノ」、9位No.57「伊藤家レーシングチームシビック」と続くが、ワンチャンスでトロフィーに手が届くところに位置する。

しかし、さらに順位が大きく変わるのがこのクラスの特徴。ラスト20分で4位を走っていたNo.80「ハガクリニックシトロエンサクソ」がマシントラブルでストップ。またラスト13分では2位を走っていたNo.92「T-FACTORYシビック」がアクスルを破損してコースアウトし、戦列を去ることに…。

最終結果

終始上位をキープしてノントラブルで走りきったNo.106「D&Mプロジェクト106」が114Lapを周回し、激戦の3クラス開幕戦を制した。

2位には112Lapを走りきったNo.75「シーワンNチーム2号車EP82」が入り、シーワンチームとして嬉しい初表彰台をGETした。

3位には途中コースアウトのハンディーを盛り返したNo.33「海老天ミラージュ」が109周で入った。

以下4位に106周のNo.20「久興自動車マイマイMR2」、5位には100周のNo.41「シーワンNチーム3号車トレノ」、6位には94周のNo.57「伊藤家レーシングチームシビック」と続いた。

周回数は記録したものの、チェッカーを受けられなかったNo.92「T-FACTORYシビック」とNo.80「ハガクリニックシトロエンサクソ」は、チェッカーを受けたチームに次ぐ順位で完走認定を受けることが出来たため、シリーズポイントは獲得することができた。

次戦も激戦が予想される3クラス。次回もサバイバルレースとなるのだろうか！？



30クラス(1501～2000ccのNA車と、1201～1500ccのターボ車のオープンクラス)

今回は期末の決算月にあたり欠席や、車両準備が間に合わず欠席といった常連チームが相次ぎ、3台のエントリーとなったこのクラス。昨年2勝をあげてシリーズ優勝に輝いたNo.83「URG WM CLN シビック」と、同じく2勝してシリーズ2位となったNo.18「T - BODY エクセルシビック」は共にエントリーしてきており、これら2チームを軸にトップ争いが繰り広げられることが予想される。

そこに初参加のNo.29「RUSHモータースポーツEG6」がどこまで絡むことが出来るのかが注目された。



予選

予選1位となったのはNo.83「URG WM CLN シビック」。タイムは1'01.905をマークし総合でも1位に付ける好ポジションを獲得する。2位にはNo.18「T - BODY エクセルシビック」が0.7秒遅れの1'02.674で入る。総合で2位のポジションとなり、決勝のフロントグリッド2台を30クラスのマシンが占めることに。

3位にはNo.29「RUSHモータースポーツEG6」が入るが、21番グリッドからのスタートとなり、上位2台を追いかけるには厳しいポジションとなる。

序盤

1時間を経過した時点で、1回目のピットインを引っ張ったNo.18「T - BODY エクセルシビック」が40周でトップに立つ。またちょうど1回目のピットインを終えた直後のNo.83「URG WM CLN シビック」は36周とピット時間1回分の遅れを取るが、実質の周回差は無い状態である。

また3位のNo.29「RUSHモータースポーツEG6」は32周と、トップ集団から4周の差で追いかける。

終盤

2時間時点でもトップの2台はなおも僅差の争いを継続。義務ピットインを1回しか終わっていないNo.18「T - BODY エクセルシビック」が77周でトップに立っているが、2回のピットを終えたNo.83「URG WM CLN シビック」が3周遅れの74周を周回していることから、実質的な順位はNo.83「URG WM CLN シビック」の方が上になる計算。

しかしその差はごく僅かであり、ラスト1時間でどうなるか全くわからない状況。

3位に付けていたNo.29「RUSHモータースポーツEG6」は66Lapを周回していたが、その後間もなくスロー走行してピットイン。一旦はコース上に復帰するものの、ラスト20分の時点で再度スロー走行となり、そのままりタイヤとなってしまう。

最終結果

終始僅差の争いを繰り広げた上位2台のマシン。最終的にトップでチェッカーを受けたのは、No.83「URG WM CLN シビック」であった。総合でも1位となる118周を走りきり、開幕戦での嬉しい勝利を手にした。

2位になったのはNo.18「T - BODY エクセルシビック」。1位と同一周回ながら、わずか11秒という僅差で涙を飲んだ。

ラスト20分で力尽きたNo.29「RUSHモータースポーツEG6」は、規定周回数に到達しなかったため、完走扱いとはならなかった。



4Cクラス(2001～3500ccのNA車と、1501～2600ccのターボ車のクローズドクラス)

昨年もエントリーがあったのは1戦だけだったこのクラス。開幕戦ではBNR32スカイラインGT-Rを持ち込んできたNo.74「KAGURA GFK KRS R32」がエントリー。クラス1台であったため総合での順位を目標としての走行となったが、当シリーズGT-R初参戦とあって注目を浴びた。

予選

この大会に合わせてマシンを製作してきたこのチーム。まだまだ発展途上ながらタイムは1'06.613をマーク。総合では14位のポジションからのスタートとなる。



序盤

序盤にスピンなどのアクシデントはあったが、順調に走行を続けて1回目のピットインをクリア。1時間が経過した時点では31周をLapして、総合17位のポジションとなる。



終盤

2時間が経過した時点では64Lapを走行し、ポジションは1時間時点と同様の17位をキープ。このままノトラブルでチェッカーを迎えられるのか。

最終結果

最終的には総合14位となる106周を見事走り切り、R32GT-Rのファーストランを無事に終えた。

今回はクラス1台のエントリーであったため、表彰式では1チームのみのお立ち台となり、チーム員は恐縮しきっていたのが印象的であった。

2000ccターボ車は値がこなれた車種も多く存在するので、次戦以降はぜひ複数チームの参加となることを期待したい。

大排気量ターボ車だけに、第2戦以降は暑さとの戦いが出てくるであろうが、どこまでポテンシャルアップしてくるか乞うご期待である。

