

イベントレポート 『2010 GT耐久東海シリーズ 第2戦』

開催日 2010年5月16日(日)

9:30 決勝スタート 12:25 チェッカー

天候 晴れ

最高気温 22.3 (12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5月16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耐久ノGT耐久東海シリーズ第2戦が行われた。

当日は朝から文字通りの五月晴れとなり、過ごしやすい気温も相まって絶好のレース日和となった。

今回は「1+2」クラスの1000cc以下の車両や、40クラスの車両が初エントリー。従来にも増して車種のバラエティーが豊富となり、コース上の賑やかさが増した。

「1+2」クラス(1500cc以下のNA車と、1200cc以下のターボ車)

今年から『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できた「1+2」クラス。

今回は1クラスに相当する1000ccのマーチが初参戦。またオープンクラスに属するオーバーフェンダー付きのマーチも同一クラスでエントリーし、多くの車種がこのクラスを盛り上げた。

予選

予選1位のタイムを出したのは、開幕戦の準優勝チームNo.110「DXLアライメント浜松シティー」で1'03.379をマーク。

続く2位にはNo.16「プロジェクトTスターレット」が1'04.028が入り、3位にはNo.84「浜松日産wihtメビウスマーチ」が1'04.456で続く。このクラスの上位3台は、予選総合でも5,6,7位のタイムとなり、大排気量車を相手に健闘をみせる。

以下4位には前回3位となったNo.56「COCPIT高橋N+ EP91」、5位には前回優勝チームのNo.3「メタルクラフトRTスターレット」、6位には初参加の1000cc車両No.86「マーチ&スィフト屋のマーチ」と続いた。



序盤

60分経過時点での1位は、予選トップからスタートのNo.110「DXLアライメント浜松シティー」。47Lapを周回し総合でも3位と好調にラップを重ねる。

これを追う2位から5位までが何と46LAPの同一周回で僅差での争いを展開する。

2位はNo.56「COCPIT高橋N+ EP91」で、これを5秒差でNo.16「プロジェクトTスターレット」が追う。

4位のNo.3「メタルクラフトRTスターレット」も3位とは11秒差。5位にはNo.84「浜松日産wihtメビウスマーチ」が付ける。

No.86「マーチ&スィフト屋のマーチ」は6位で追いかける展開。



終盤

120分経過時点でのトップは、なおもNo.110「DXLアライメント浜松シティー」で周回数は77周を記録。

2位には1Lap 差の76周でNo.56「COCPIT高橋N+ EP91」が追いかける。

3位のNo.16「プロジェクトスターレット」は75周、4位のNo.84「浜松日産withメビウスマーチ」は74周と、ラスト1時間でどうなるかまだわからない。

5位にはNo.86「マーチ&スィフト屋のマーチ」が付けるが70周とトップを狙うには厳しくなる。

6位のNo.3「メタルクラフトRTスターレット」は2コーナーでのコースアウトが響き、大きく順位を落としてしまう。



最終結果

このクラス、トップでチェッカーを受けたのは No.110「DXLアライメント浜松シティー」であった。予選から1度もトップの座を譲ることなく、総合でも2位となる116周をラップし、堂々の優勝を飾った。

2位争いは僅差の勝負となったが、これを制したのは No.16「プロジェクトスターレット」で、3位をわずか0.7秒の差でかわし嬉しい準優勝を獲得した。

一方、僅差で3位に甘んじたのは No.56「COCPIT高橋N+ EP91」。3位になったとはいえ、2戦連続での表彰台は見事であろう。

4位には3位から遅れること1LAPでNo.84「浜松日産withメビウスマーチ」が入る。このチーム、昨年はエントリー台数の少ないオープンクラスで孤軍奮闘していたが、今年からはオープンとクローズドクラスが統合されたため、他チームとの争いを満喫できたことだろう。

5位にはNo.86「マーチ&スィフト屋のマーチ」が106Lapで入った。このチームは排気量が1000ccであったため、マイナスハンディーを得てのレースであったが、「-2分」のハンディーでは少し厳しかったか…。第3戦からはハンディータイムの見直しが入る予定なので、ぜひともそれを活かしてもらいたい。

6位はコースアウトが痛かったNo.3「メタルクラフトRTスターレット」が96周でフィニッシュ。開幕戦では圧倒的な速さを見せていただけに、第3戦ではリベンジに燃えてくることだろう。



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

今回もGT耐久最多の11台のエントリーとなったこのクラス。開幕戦ではクラス中何と5台がリタイヤという大波乱があったが、今回もサバイバルレースとなるのか!?

予選

予選1番手はNo.28「アクセントBスターレット」でタイムは1'03.354をマーク。前回はレース半ばにマシントラブルでリタイヤと悔しい思いをしただけに、今回はリベンジに燃えている。

予選2番手はNo.33「チーム海老天ミラージュ國盛」で1'04.466のタイム。2戦連続での表彰台に向けて、良いポジションを確保する。

3番手は開幕戦で準優勝を飾ったNo.75「DXLシーワンNチームEP82」。タイムは1'04.741でグリッド位置は2位のNo.33のすぐ後ろに付ける。

予選4位と5位はチームメイト同士となるNo.80「ハガクリニック シンワ サクソ」とNo.106「D&Mブジョー106」が1'04.959と1'04.971の超僅差のタイムで入ってくる。

以下6位に今年初参加となるNo.111「Stec AE-1ファージトレノ」、7位には昨年度シリーズ2位のNo.81「ソーワ フレミングシビック」、8位は今年からニューマシンでチャレンジのNo.41「シーワンNチーム3号車トレノ」と続く。



序盤

60分を経過時点で、トップの4台が46LAPの同一周回で接近戦を繰り広げる。1位は予選3番手からスタートのNo.75「DXLシーワンNチームEP82」でこれを13秒差でNo.28「アクセントBスターレット」が追いかける。

3位には前回優勝チームのNo.106「D&Mブジョー106」が位置し、2位とは11秒の差。これをさらに20秒差で追う4位にはNo.33「チーム海老天ミラージュ國盛」が位置し、予選の上位チームがそのまま上位を争う展開となる。

5位から7位までは45周の同一ラップ数。5位にNo.81「ソーワ フレミングシビック」、6位にNo.111「Stec AE-1ファージトレノ」、7位にNo.41「シーワンNチーム3号車トレノ」と続き、まだまだトップを狙える位置で後半に望みをつなく。



終盤

2時間を経過したところでのトップはNo.28「アクセントBスターレット」で77Lapを周回。これを追う2番手は75LapのNo.75「DXLシーワンNチームEP82」。3位と4位は74LapでNo.106「D&Mブジョー106」、No.33「チーム海老天ミラージュ國盛」と続き、前回表彰台チームが着実に上位のポジションをキープする。

以下5位No.81「ソーワ フレミングシビック」、6位No.111「Stec AE-1ファージトレノ」、7位No.80「ハガクリニック シンワ サクソ」と続く。

最終結果

GT耐久で最激戦ともいえる3Cクラス。最終的にトップでチェッカーを受けたのはNo.75「DXLシーワンNチームEP82」であった。114周を走りきり、開幕戦での準優勝に引き続き、嬉しい初優勝を飾った。



2 位になったのは No.28「アクセントBスターレット」。前回は悔しい途中リタイヤであったが、今回は見事に 112Lap を周回し、過去最高位に並ぶ 2 位の座を射止めた。

3 位は 112 周で No.106「D & M プジョー 106」が入り、開幕戦での優勝に引き続き表彰台を獲得し、安定した速さを印象付けた。

4 位と 5 位は 111 週の同一周回。中盤より追い上げを見せた No.81「ソーワ フレミングシビック」が 4 位に入り、5 位には No.33「チーム海老天ミラージュ國盛」が続いた。

以下 6 位に No.111「Stec AE - 1 フェージトレノ」、7 位に No.1「SPRAY シビック(代車)」、8 位に No.41「シーワンNチーム 3 号車トレノ」と続いた。

今回も接近戦を見せてくれた 3 C クラス。第 3 戦以降も混戦が続くような予感である。



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)

開幕戦は3台のエントリーとやや淋しかったこのクラス。今回は6台がエントリーし賑やかになってきた。うち2台は初参加となるチーム。常連上位チームを脅かすことはできるのか。

予選

前戦でレース最後までトップを争った No.83「URG WM CLN シビック」と No.18「T - BODY エクセルシビック」。今回もこの2台が予選から激しい争いを繰り広げる。

予選 1 位となったのは No.18「T - BODY エクセルシビック」。タイムは 1'01.395 で総合でも 1 位となるタイムでポールを獲得。

No.83「URG WM CLN シビック」は 1'01.836 の好タイムをマークするも 2 位に甘んじる。

3 番手には初参加となる No.76「ヒロエンタープライズ EG6」が 1'03.039 で入る。ここまで3台は総合でもトップ3のタイムを記録し、グリッドの上位3台は30クラスのマシンが位置することになる。

4 位には開幕戦で終盤に惜しくもリタイヤとなった No.29「RUSH モータースポーツ EG6」が入る。



5位のNo.19「YADOKARIシビック」は昨シーズン3位と実績のあるチームであるが、今回はマシンをチェンジしたためか本調子とは行かない様子。

6位は初参加となるNo.22「NAH・JWOLFロードスター」が入る。

序盤

レース序盤はポールスタートのNo.83「URG WM CLNシビック」が先行し、少し間を空けてNo.18「T - BODYエクセルシビック」とNo.76「ヒロエンタープライズEG6」が団子で追う展開。

初参加ながら2強のチームと互角に渡り合うNo.76「ヒロエンタープライズEG6」の走りには、他クラスのチームにも強いインパクトを与える。

また1時間の時点ではトップの3台から5LAPほどの間を空けて、No.22「NAH・JWOLFロードスター」とNo.19「YADOKARIシビック」が4位のポジションを争う。

6位のNo.29「RUSHモータースポーツEG6」はさらに2LAPほど遅れを取るが、まだ先は長く4位グループに追いつくチャンスは十二分にある。



終盤

2時間経過時点では、ピットインを先に延ばす作戦に出たNo.76「ヒロエンタープライズEG6」が80周でトップに立つ。これを2位のNo.83「URG WM CLNシビック」が77周で追うが、ピット回数の差を考慮すると実質はNo.83「URG WM CLNシビック」が1位となる計算となる。

また3位のNo.18「T - BODYエクセルシビック」も76LAPで優勝圏内をキープする。

4位には70LAPでNo.19「YADOKARIシビック」が付けるが、1週の差でNo.22「NAH・JWOLFロードスター」が追いかける。

6位のNo.29「RUSHモータースポーツEG6」は中盤のコースアウトが大きく響き、4位争いからも大きく後退してしまう。



最終結果

ハイレベルな上位争いを繰り広げた30クラス。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。116週の周回数は総合トップも同時に獲得し、開幕2連勝を飾った。

2位はポールスタートのNo.18「T - BODYエクセルシビック」が、1位と同一の116Lapを周回するもトップには18秒届かなかった。

3位は初参加のNo.76「ヒロエンタープライズEG6」。終始トップ争いに絡んだものの、排気量UPハンディーの「+1分のピットタイム」が大きな足かせとなり、最終的には112周に留まった。

終盤まで続いた4位争いを制したのはNo.19「YADOKARIシビック」で107LAPを周回。マシンの箱変えで望み苦戦を強いられたが、昨年シリーズ3位の意地を見せた。

終盤まで4位争いを繰り広げた初参加のNo.22「NAH・JWOLFロードスター」であったが、最後は100LAPで5位となった。

6位のNo.29「RUSHモータースポーツEG6」はコースアウト・レッカー移動の大きなタイムロスがあったものの、最終的には82周を走りきり、規定周回数クリアで6位のポイントを獲得した。

開幕2連勝を飾ったNo.83「URG WM CLNシビック」であるが、次回第3戦ではレギュレーションにより40Kgのウェイトを積むことになるため、この影響がどうなのか！？

またエンジン排気量UPのハンディタイムが第3戦から緩和される予定であるため、これに該当するNo.76「ヒロエンタープライズEG6」とNo.29「RUSHモータースポーツEG6」の2チームは、次戦以降は今回よりも優位にレースを展開できることになり、さらなる混戦が予想される。



40クラス(2001～3500ccのNA車と、1501～2600ccのターボ車のオープンクラス)

開幕戦では4CクラスにR32GT-Rがエントリーしてきたが、今回は事前練習でクラッシュがあり欠席。その代わりに第2戦ではNo.52「SWEETSIGNALシルビア」がエントリー。4クラス同士の戦いが見られなかったのは残念ではあるが、徐々にエントリーが増えてきたのは楽しみである。クラス内でのライバルが不在のため、総合順位が興味の的になったが、S14シルビアの戦闘力はいかに。

予選、決勝

予選では1'04.825をマークして、総合10番手に付ける。このチーム、去年はパルサーでエントリーしていたので、レース進行に関してはノウハウを持っているが、駆動方式の違うマシンでどこまで戦えるか。

決勝は60分を経過した時点で13位とスタート時より若干ポジションを落とす。しかしベストタイムは予選を上回っており、ドライバーも周回を重ねながら車両に慣れている感じか。

2時間を経過したところでの順位は17位と、さらにポジションが後退してしまう。大排気量FR車のコントロールはやはり難しいか…。

ラストに向けてペースを上げていたNo.52「SWEETSIGNALシルビア」であったが、残り15分のところで痛恨のコースアウト…。グラベルからの脱出が出来ず、レッカー移動でそのまま決勝終了を迎えてしまった。

最終的にチェッカーを受けることが出来なかったが、102周を記録しており完走扱いとなったため、ポイントの獲得は果たした。

第3戦からは4Cクラスと40クラスが統合されて、4クラスとなるため、開幕戦でエントリーしていたGT-Rが出てくれば、2台での戦いも実現しそうである。

