

イベントレポート 『2011 GT耐久東海シリーズ 第1戦』

開催日 2011年4月17日(日)

13:30 決勝スタート 16:00 チェッカー

天候 晴れ

最高気温 17.6 (13時)

場所 スパ西浦モーターパーク

出走台数 18台

3月11日に発生した東日本大地震を受け、当初の開催予定日から4週間延期で開催された今年の緒戦は、「東日本大震災チャリティーイベント」して開催された。

今回のイベントは決勝時間を30分短縮し、賞品を省略するなど経費を節減。節減できた費用に相当する5,000円/チームを、参加全チームが義援金の寄付に回すことに賛同し、復興支援に協力した。このほか会場には募金箱が設置され、こちらにも多くの寄付金が寄せられた。

イベントは春の穏やかな晴天のなかで開催。今年からレギュレーションが大きく変わったこともあり、3クラスはオープンクラスのエントリーが増加。また、今まで意外にもエントリーが無かったインテグラが2台参戦し、その戦いぶりにも注目が集まった。



「1+2」クラス(1500cc以下のNA車と、1200cc以下のターボ車)

昨年のチャンピオン No.110「アライメント浜松シティー」は、昨年まではクローズドクラスであったが、今年のレギュレーションではオープンクラスに相当することからピット時間が1分長くなる。

一方、昨年シリーズ2位の No.56「COC PIT高橋N+ EP91」と3位の No.16「プロジェクトスターレット」は、昨年に引き続きオープンクラスであるため、より僅差での戦いとなることが予想される。

予選

予選1番手のタイムを叩き出したのは、No.16「プロジェクトスターレット」で、タイムは1'02.327をマーク。

2位は、トップから遅れることわずか0.3秒の1'02.659で、No.110「アライメント浜松シティー」が続く。

3位は1'04.985のNo.56「COC PIT高橋N+ EP91」。

以下4位にNo.86「マーチ&スィフト屋のマーチ」、5位にNo.449「KIT-CCスターレット」と続く。

序盤

スタート直後から予選1位のNo.16「プロジェクトスターレット」と、2位のNo.110「アライメント浜松シティー」が激しいつばぜり合いを繰り広げる。スタートから30分が経過して時点では1位にNo.110「アライメント浜松シティー」が位置し、これを僅か2秒差でNo.16「プロジェクトスターレット」が追いかける。

1回目の義務ピットインを終えた後の60分経過時点は42周を消化するも、この2台は14秒という僅差で走り続ける。

またNo.86「マーチ&スィフト屋のマーチ」は、ラップタイムこそこれら



の車両には負けるものの、1000cc以下の1クラスに相当するためにピット時間が3分マイナスされるというハンディーをもらえる。これを最大限に生かし、60分経過時点では上位2台と同一ラップの42周を走行し、No.16「プロジェクトスターレット」から7秒遅れの3位に付ける。

以下、4位には40LapのNo.56「COCPIT高橋N + EP91」が、5位には35LapのNo.449「KIT-CCスターレット」が続く。

終盤

今回のレースは決勝が2.5時間となるため、2時間を経過した時点で残りはあと30分となる。この時点でNo.86「マーチ&スィフト屋のマーチ」が86Lapでトップに立つ。

続く2位にはNo.16「プロジェクトスターレット」が84Lapで、3位にはNo.56「COCPIT高橋N + EP91」が82Lapで追いかける。

しかし上位3チームは義務ピットインが1回残っている状態。

一方No.110「アライメント浜松シティー」は81lapで4位に付けているが、既に3回の義務ピットインを終えている。

この差が最終的にどうなるのか…。

最終結果

暫定1位を走行していたNo.86「マーチ&スィフト屋のマーチ」は、ラスト10分のタイミングでピットインを試みるが、運悪く赤旗と重なり、義務ピットインを履行できない。

その後チェッカー直前に再度義務ピットインするものの、コースに戻る前にチェッカーが降られ3度の義務ピットインを消化出来ず、章典外になってしまう。

最終的に1位でチェッカーを受けたのはNo.110「アライメント浜松シティー」。97Lapを走行し、総合でも2位につける好結果であった。

2位に入ったのは序盤にトップ争いを繰り広げたNo.16「プロジェクトスターレット」で、94周を走りきった。

3位にはNo.56「COCPIT高橋N + EP91」が92Lapで続き、4位のNo.449「KIT-CCスターレット」は84周という結果であった。

今回は義務ピットイン回数を履行出来ず残念な結果となったNo.86「マーチ&スィフト屋のマーチ」ではあったが、ハンディータイムを活かして上位と争えることを証明した緒戦であった。



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

昨シーズンは毎戦10台近くのエントリーで激戦が繰り広げられたこのクラス。今シーズンより改造範囲が絞られ、オープンクラスへと移行する車両も出てきたことから、緒戦のエントリー台数は7台となった。

予選

予選1番手のタイムを叩き出したのは昨シーズン6位のNo.28「アクセントBスターレット」でタイムは1'04.511をマーク。このチームは昨年に、2位が二回、リタイヤが二回と、チーム名の如くアクセントのある結果が特徴であるが、本日は果たしてどう出るか。

予選2位は昨年シリーズ2位のNo.111「StecAE-1ファジートレノ」で、タイムは1'05.188を記録する。



3番手の No.830「CLNシビック」は 2 位から遅れることわずか 0.01 秒で 1'05.203 のタイム。

4 位は昨シーズン 5 位の No.33「チーム海老天ミラージュ國盛WP」が 1'05.521 で、5 位は昨年 K 耐久の KTO クラスチャンピオン No.8「チームグローバルインテグラ」が 1'06.099 で、6 位は昨年 K 耐久と GT 耐久を掛け持ちエントリーしていた No.57「伊藤家レーシングチームシビック」が 1'06.345 で続いた。

序盤

決勝スタートからわずか 1 周。予選 1 位の No.28「アクセント B スターレット」が白煙を出してストップ。エンジントラブルにより早々に戦列を去ることになる。

またスタートから 50 分を経過した時点で、一時は 4 位に浮上していた No.41「シーワン N チーム 3 号車トレノ」が 1 コーナーでコースアウトしてストップ。レッカー移動されて大きくタイムロスをしてしまう。

1 時間が経過した時点でのトップは、予選 3 番手からスタートした No.830「CLNシビック」で 42Lap を周回。

2 番手の No.33「チーム海老天ミラージュ國盛WP」も同一周回の 42Lap で、その差はわずか 20 秒。

3 番手には 41Lap で No.8「チームグローバルインテグラ」が浮上。じわりと順位を上げてくる戦いぶりは、K 耐久の時から変わらない。

以下、4 位に 40Lap の No.111「Stec AE - 1 ファジートレノ」、5 位に 36Lap の No.57「伊藤家レーシングチームシビック」、6 位に 34Lap の No.41「シーワン N チーム 3 号車トレノ」と続く。

終盤

2 時間が経過した時点で、本日の決勝はラスト 30 分。この時点での 1 位は No.33「チーム海老天ミラージュ國盛WP」で 81Lap を周回。

続く 2 位と 3 位は 80Lap の僅差で No.8「チームグローバルインテグラ」と No.830「CLNシビック」が追いかける。

4 位の No.111「Stec AE - 1 ファジートレノ」も 79 周と残り 30 分に優勝の望みを託す。

以下 5 位に 75 週の No.57「伊藤家レーシングチームシビック」、6 位に 66 週の No.41「シーワン N チーム 3 号車トレノ」と続いた。

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.830「CLNシビック」であった。トータル 96Lap を周回し、総合でも 3 位となる好結果を収めた。

2 位には終盤までトップを走っていた No.33「チーム海老天ミラージュ國盛WP」が入る。僅かにトップに届かず 95 周でチェッカーを受けた。

3 位に入ったのは No.8「チームグローバルインテグラ」で 94 周を周回。インテグラとはいえ不利な 4 ドア車でこの成績は見事であった。

4 位は 93 周を走りきった No.111「Stec AE - 1 ファジートレノ」。表彰台まで、わずかに手が届かなかった。

以下 5 位の No.57「伊藤家レーシングチームシビック」は 89 周、6 位の No.41「シーワン N チーム 3 号車トレノ」は 80 周でチェッカーを受けた。



30クラス(1501cc~2000ccのNA車と、1201cc~1500cc以下のターボ車のクローズドクラス)

本年度から改造範囲が緩和されたオープンクラス。規定の排気量内の排気量UPや、オーバーフェンダーを装着してもハンディー加算は無くなった。またクローズドクラスと違い最低重量も定められていないことから、安全規定さえ満たしていれば、かなりの自由度で車両を作ることが可能となった。

このクラス、6台のエントリーがあったが出走は5台となった。

予選

予選1位となったのは昨シーズンの30クラスチャンピオン No.83「URG WM CLNシビック」で、タイムは1'00.934をマーク。

続く2番手には昨年シリーズ2位のNo.18「T-BODYエクセルインテグラ」が入るが、1位とのタイム差は何と0.003秒。

この2チームは昨年から常に僅差の戦いを続けているが、今年も接戦を予感させる幕開けとなる。

3位のNo.1「FunDriveDXL EF1改」は1'02.243をマーク。このマシンは昨年No.18のチームが使用していたもの。

以下、4位のNo.19「YADOKARIシビック」が1'03.616、5位のNo.80「ハガクリニックシンワサクソ」が1'04.425をマークし、決勝の上位グリッドに30クラスのマシンが多数位置する結果となる。

序盤

決勝スタートからわずか6周、No.80「ハガクリニックシンワサクソ」にマシントラブルが発生し、早々に戦列を去ることになる。

予選1番手からスタートのNo.83「URG WM CLNシビック」は決勝でも快調なペースで周回を重ね、1時間経過時点でもトップとなる44Lapを記録する。

続く2位と3位は43週の同一周回。2位にNo.19「YADOKARIシビック」、3位にNo.1「FunDriveDXL EF1改」と続き、4位のNo.18「T-BODYエクセルインテグラ」も42周に付ける。

レースは残り半分以上を残しており、どのチームにも優勝の可能性のある接戦となる。

終盤

1時間半が経過したころ、No.83「URG WM CLNシビック」が1コーナーでコースアウト。レースに復帰することが出来ず、71Lapでレースを終了となる。

2時間が経過した時点では89LapのNo.18「T-BODYエクセルインテグラ」が1位に付ける。これを87LapのNo.19「YADOKARIシビック」が追いかける展開。

3位のNo.1「FunDriveDXL EF1改」は83Lapにとどまり、優勝争いは上位の2台に絞られた。

最終結果

チェッカーまであと20分というところで、それまでトップを周回していたNo.18「T-BODYエクセルインテグラ」がコースアウトし、チェッカーを受けられずにレースを終了する。

これにより2位に浮上したNo.1「FunDriveDXL EF1改」であったが、今度はこちらがラスト10分でコースアウト。



めまぐるしく順位の入替わった30クラスであったが、最終的にトップでチェッカーを受けたのは、大きなトラブル無く走りきった No.19「YADOKARIシビック」であった。

また終了直前にコースアウトして洗車場に直行した No.1「FunDrive DXL EF1改」は、ラストにレースに復帰して2位でチェッカーを受けた。

No.18「T - BODYエクセルインテグラ」とNo.83「URG WM CLNシビック」の2チームはチェッカーを受けることが出来なかったが、規定周回数をクリアしていたため、順位が認定されシリーズポイントは獲得した。

今回はサバイバル戦となった30クラス。第2戦ではどのような展開になるのか。

