

## イベントレポート 『2011 K耐久東海シリーズ 第1戦』

開催日 2011年4月17日(日)

9:30 決勝スタート 12:00 チェッカー

天候 晴れ

最高気温 17.6 (12時)

場所 スパ西浦モーターパーク

出走台数 28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影響で、昨年から継続参加している多くのチームが参加クラスを変更。各クラスとも大きく変わった顔ぶれの中でどのような展開になるのか、周りのチームの速さを模索しながらのスタートとなった。

また今回は28台の出走があった中、新規格軽が5台エントリー。アルトバン3台、エッセ1台、ミニカ1台と、除々にではあるが新規格軽のレパトリーが増えてきた。



### KNNクラス(軽NAのノーマルクラス)

今年から新設されたこのクラス。車両重量はノーマル状態と同じ、LSDは装着禁止など、新たにマシンを製作して参加するようなチームでもエントリーしやすいように設定された。

5台エントリー中の2台が新規格のアルトバン。新規格車両は3回の義務ピットインでそれぞれ1分ずつのピット時間短縮ハンディーが与えられるが、これを生かして上位に位置することが出来るのか。

#### 予選

5台エントリーのうち2台が欠席したため、出走はビート1台とアルトバン2台の三つ巴となった。

予選1番時計をたたき出したのは、一日の長のあるNo.100「HACもらいものビート」で、タイムは1'12.073をマーク。

2位はライムグリーンのボディーが美しいNo.39「ステージワンレーシングアルトV」。タイムは1'12.633と1位のビートに迫るタイムを記録する。

3位のNo.444「team YKSR ALTO」は慣熟走行に徹し、タイムは1'24.139。果たして決勝でどこまで追い上げられるか。



## 序盤

決勝開始からわずか10分と40分の時点で赤旗と、序盤から波乱続きの展開。

スタートから60分経過時点では No.444「team YKSR ALTO」が25Lapで1位に立つ。

2位には24LapでNo.39「ステージワンレーシングアルトV」が続き、上位2台がアルトバンという快挙。

3位のNo.100「HACもらいものビート」は22Lapで上位を追いかけますが、本日の決勝時間は2.5時間と短縮されたため、どこまで差を詰めることができるのか。



## 終盤

序盤に赤旗が続いたものの、中盤から終盤にかけては落ち着いたレースとなり、各チーム順調に周回を重ねる。

本日の決勝はスタートから2時間が経過した時点で、残りは30分となる。

その2時間時点での1位は、依然としてNo.444「team YKSR ALTO」が位置し、61Lapを周回する。しかしこの時点で義務ピットインがあと1回残っているため、1位は安泰とはいえない状況。

2位のNo.39「ステージワンレーシングアルトV」と、3位のNo.100「HACもらいものビート」はともに58周で僅差の争いを展開。しかもこの2チームは既に3回の義務ピットインを終えているため、チェッカーが降られるまで、どのチームがトップになるか予想が付かない状態に…。



## 最終結果

最終的にトップでチェッカーを受けたのは、No.100「HACもらいものビート」。終始2、3番手でのレース展開であったが、終盤に見事な追い上げを見せての逆転勝利となった。周回数は79Lapであった。

2位にはトップから30秒遅れでNo.39「ステージワンレーシングアルトV」が入った。終始トップと絡む検討を見せたが、惜しくも一歩及ばなかった。

3位はNo.444「team YKSR ALTO」が77周でチェッカーを受けた。終盤までトップのポジションをキープしていたが、最後のピットインで順位が入れ替わってしまった。

2台のアルトバンは義務ピットインタイムが1分短縮というハンディーをもらってはいるが、最終的には3チームが僅差の争いを見せたこのクラス。新設クラスながら緒戦から熱い戦いを見せて、ギャラリを沸かせてくれた。

このクラス、次戦もレース展開から目が離せないであろう。



## KNCクラス(軽NAのクローズドクラス)

昨年は常時16～17台のエントリーがあったこのクラス。今年は改造範囲がぐっと絞られ、またさらに入門向けのKNNクラスも新設されたことから、開幕戦でのエントリーは4台となった。

### 予選

4台エントリーのうち2台が欠席したため、出走したのは昨年シリーズ4位のNo.25「アカミネコマルトゥデイ」と、シリーズ7位のNo.10「ぼんこつRTトゥデイ」の一騎打ちとなる。

予選1位となったのは、No.10「ぼんこつRTトゥデイ」でタイムは1'08.268。2位のNo.25「アカミネコマルトゥデイ」は1'12.036に留まる。



### 序盤

圧倒的に優れた予選タイムでスタートしたNo.10「ぼんこつRTトゥデイ」であったが、スタートからわずか4周目の最終コーナー外側にストップ。サスペンションに大きなトラブルが発生し、長時間の修理を余儀なくされる。一方のNo.25「アカミネコマルトゥデイ」は淡々と周回を重ね、1時間経過時点では23周をラップする。



### 終盤

2時間経過時点でNo.25「アカミネコマルトゥデイ」は59周を周回。

No.10「ぼんこつRTトゥデイ」は1時間経過後に修理を終えてレース復帰するも、2時間経過時点での周回数は34周とどまる。



### 最終結果

最終的にはNo.25「アカミネコマルトゥデイ」が80周を走り切り、1位でチェッカーを受けた。途中復帰のNo.10「ぼんこつRTトゥデイ」は49周を走ったが、規定周回数の56周にわずかに届かず、完走扱いにはならなかった。

次戦ではNo.10がリベンジを果たすか、または新規のチームがトップ争いに絡んでくるのか。

## KNOクラス(軽NAのオープンクラス)

今年からKNCクラスのレギュレーションが絞られたため、多くのチームがKNCクラスからこのクラスに移行し、エントリー台数は8台となった。

このクラス自体はレギュレーションが緩和された方向ではあるが、排気量UPとオーバーフェンダーの2項目については、ピットタイムのプラスハンディーが残された。

また、このクラスには新規規格のアルトバンとエッセがそれぞれ1台ずつエントリー。新規格車両だけに与えられる「ピット時間1分マイナス」のハンディーを味方に、どこまで周回数を伸ばせるか。



## 予選

予選1位のタイムをマークしたのは昨年度KTOクラスチャンピオンの、No.223「掛川ボチボチデンナートゥデイ」。1 06.083というタイムは総合でも4番手となる好タイム。

予選2位は昨年度KNCクラスチャンピオンのNo.69「タカタCCMCトゥデイ」で、タイムは1'07.375をマーク。

上位に昨年度のチャンピオンが連なる中、3位に入ってきたのは初参加のNo.23「チームミニトゥデイ」で、タイムは1 07.639。

4位はNo.50「ベストライフトゥデイ」でタイムは1'07.756と、ここまでが7秒台を記録。

以下5位にNo.90「ガレージトライトゥデイ」、6位にNo.99「チームオーシャンズトゥデイ」と続き、新規格の2台は7位にNo.268「HOT - Kアルトバン」、8位にNo.81「パイオニアエッセ」と後方からのスタートとなる。

## 序盤

堂々の予選1位となったNo.223「掛川ボチボチデンナートゥデイ」であったが、決勝スタート前にオイル漏れのマイナートラブルが発生。修理が決勝スタートに間に合わず、スタート後かなり遅れてのスタートとなる。

60分経過時点での1位は25LapのNo.23「チームミニトゥデイ」。しかし2位と3位も同一周回。2位にはNo.50「ベストライフトゥデイ」、3位には新規格車のNo.268「HOT - Kアルトバン」が浮上してくる。

そして24Lapの4位にも新規格車のNo.81「パイオニアエッセ」が順位を上げてくる。

5位のNo.90「ガレージトライトゥデイ」は23Lap、6位のNo.99「チームオーシャンズトゥデイ」は22Lapと、後半に望みをつなく。

予選2位からスタートのNo.69「タカタCCMCトゥデイ」は好調な走りを見せていたが、ほぼ1時間が経過したところで駆動系トラブルが発生し、タイヤとなってしまう。

## 終盤

2時間が経過した時点での1位はNo.50「ベストライフトゥデイ」。3回目のピットインを行っていないものの、総合1位につける68Lapを周回。

2位には63LapのNo.268「HOT - Kアルトバン」が位置する。3位とは3週の差があるため、表彰台が濃厚に。

60Lapの3位にはNo.90「ガレージトライトゥデイ」が付けるが、これを僅か10秒の差で4位のNo.23「チームミニトゥデイ」が追いかける。

以下、5位に57週のNo.99「チームオーシャンズトゥデイ」、6位に56週のNo.81「パイオニアエッセ」と続き、マシントラブルにより遅れてスタートしたNo.223「掛川ボチボチデンナートゥデイ」は54Lapの7位につける。

## 最終結果

1位でチェッカーを受けたのはレース中盤からトップを守り続けたNo.50「ベストライフトゥデイ」。87週のLAP数は総合でも2位となる堂々の結果となった。



2位には新規格車のNo.268「HOT - Kアルトバン」が84周で入る。この車両はエンジン本体はノーマルであり、新規格車でもセッティングを詰めれば十分に戦えることを実証してみせた。

接戦の3位争いを制したのはNo.90「ガレージタイトゥデイ」で82周を走りきった。4位は同一周回のNo.23「チームミニトゥデイ」であったが、初参加での4位入賞は見事な結果といえよう。

5位は79LapのNo.99「チームオーシャンズトゥデイ」。途中のコースオフによるタイムロスが最後まで響いた。

途中スタートのNo.223「掛川ポチポチデンナートゥデイ」は77周まで追いつけたが、6位で決勝を終えた。

7位にはもう一台の新規格車No.81「パイオニアエッセ」が73周でフィニッシュした。

No.50「ベストライフトゥデイ」の圧勝に終わった開幕戦。第2戦では待ったを掛けるチームが現れてくるのか。



### KTCクラス(軽ターボのクローズドクラス)

今年から改造範囲が絞られたKTCクラス。参加車両がよりノーマルに近い状態になったことで、ターボ車での入門向けクラスとしては門戸が広がった形となった。KT0クラスへ移行するマシンが増えて、このクラスのエントリー台数の減少が懸念されたが、ふたを開けてみると7台のエントリーが集まった。

#### 予選

7台エントリーのうち1台が欠席したため、出走は6台となった。

予選1番手に付けたのは、No.79「連邦仕様カプチーノ0号機改」で、タイムは1'08.343。昨年スポットで参加した際も速さを見せたが、今回はさいさきの良いスタートとなった。

2位は昨年シリーズ4位のNo.15「ガレージシヤマセルボ」。タイムは1位から遅れることわずか0.15秒の1'08.494。

3位には昨シーズン6位のNo.46「カーエナジーアルトワークス」が1'08.958で入り、トップを視野に捉えた位置からのスタートとなる。以下4位に昨シーズン7位のNo.392「Zammers ヴィヴィオ」が1'10.569で、5位には昨年マシンをチェンジしてきたNo.112「白須賀カプチーノ」が1'14.312で続く。

No.21「ZESTルプロスセルボ」は、マシントラブルのため予選タイムを残せなかった。

#### 序盤

予選でマシントラブルが発生したNo.21「ZESTルプロスセルボ」は、決勝を走行することなくレースを終える。

レースは序盤、No.15「ガレージシヤマセルボ」とNo.46「カーエナジーアルトワークス」が僅差で1位を争う展開。しかし40分を経過したところで、No.46「カーエナジーアルトワークス」はマシントラブルが発生し戦列を去ってしまう。

1時間経過時点でのトップはNo.15「ガレージシヤマセルボ」で29Lapと頭一つリードする展開。

また上位を走行していたNo.79「連邦仕様カプチーノ0号機改」は序盤にコースアウト、レッカー移動でタイムロスしてしまう。



60分時点での2位争いはNo.79「連邦仕様カプチーノ0号機改」、No.392「Zammers ヴィヴィオ」、No.112「白須賀カプチーノ」の3チームが、24周の同一ラップで繰り広げる展開となる。

#### 終盤

2時間経過時点での1位はNo.15「ガレージシヤマセルボ」で65周を周回。

これを追う2位には63LapでNo.392「Zammers ヴィヴィオ」が続く。3位のNo.112「白須賀カプチーノ」は60Lapとトップを狙うには厳しい状況だが、4位のNo.79「連邦仕様カプチーノ0号機改」は58Lapで続いているため、表彰台を懸けて最後まで気を抜けない状況である。

#### 最終結果

86周を走りきってトップでチェッカーを受けたNo.15「ガレージシヤマセルボ」であったが、再車検にて最低重量を満たしていないことが発覚し、幻の1位となってしまう。

これにより、2番手でチェッカーを受けたNo.392「Zammers ヴィヴィオ」が繰り上げられ、嬉しい初優勝をものにした。

2位には1年以上ぶりの完走を果たしたNo.112「白須賀カプチーノ」が81周で入り、久々の美酒を味わった。

3位には75LapのNo.79「連邦仕様カプチーノ0号機改」が続いた。完走となったのはわずかに3台。気温が上がってくる第2戦はターボ車にとってはさらに厳しい状況となる。次戦もサバイバルレースとなるのであろうか。



#### KTOクラス(軽ターボのオープンクラス)

KTCクラスの改造範囲が絞られたことから、エントリーが増えることが予想されたこのクラス。緒戦は10台の参加が集まり、全クラスを通じて最多台数の激戦区となった。

#### 予選

1台が欠席となり、9台エントリーとなったこのクラス。予選総合での上位3台をKTOクラスのマシンが占めることになる。

総合ポールとなる予選1位は1'04.940のNo.14「ガレージシヤマアルトバン」。昨年度KTCクラスシリーズチャンピオンの勢いをそのままに、KTOクラスに移行してもトップの滑り出しを見せる。

僅差の1'05.068での2位には、No.333「サンコーカプチーノ」が入ってくる。

3位もKTCクラスからのジャンプアップ組であるNo.210「ZEST Lubrossアルト」が1'06.028で続く。

以下4位にNo.777「ナルミファクトリーアルト」が1'06.998、5位にNo.666「ヴィスコンティBMWあると」が1'07.948、6位にNo.78「ガレージ風屋チャレンジアルト」が1'08.639で続く。



## 序盤

スタート直後から、上位 3 台のマシンが激しいつばぜり合いを繰り返す。そんな中、好位置に付けていた No.777「ナルミファクトリアルト」がマシントラブルで後退。また No.333「サンコーカプチャーノ」もバッテリー上がりのトラブルで順位を落とす。

60 分経過時点ではポールスタートの No.14「ガレージシヤマアルトバン」が 29Lap で依然 1 位をキープ。

これを同一周回数で No.78「ガレージ風屋チャレンジアルト」と No.62「KS CARS MIRA」が追いかける。

4 位の No.32「爆走あばれ馬レーシングミニカ」と、5 位の No.666「ヴィスコンティ!MWあると」は 27Lap で、6 位の No.210「ZEST Lubrossアルト」と、7 位の No.55「アビリティーガレージワークス」25Lap で続く。

## 終盤

2 時間が経過した時点ではピット回数の差もあるものの、7 台のチームが僅差の周回数となる。

65Lap に 1 位の No.333「サンコーカプチャーノ」と 2 位の No.14「ガレージシヤマアルトバン」の 2 台が並び、64Lap には No.78「ガレージ風屋チャレンジアルト」、No.210「ZEST Lubrossアルト」、No.666「ヴィスコンティ!MWあると」の 3 台が続く。また 6 位争いは 63Lap で No.32「爆走あばれ馬レーシングミニカ」、No.55「アビリティーガレージワークス」が続き、順位の予想がつかない状態に…。

## 最終結果

混戦の KTO クラス、緒戦を制したのは No.14「ガレージシヤマアルトバン」。87Lap を走りきり、総合でも 1 位の堂々たる結果であった。

2 位に入ったのは No.210「ZEST Lubrossアルト」で、86Lap とわずかに及ばなかった。また 3 位の No.666「ヴィスコンティ!MWあると」は 30 秒のハンディーを負いながら、2 位と同一の 86Lap と検討した。

4 位には昨年度 KTO クラスシリーズ 2 位の No.55「アビリティーガレージワークス」が入るが、85Lap と表彰台にあと一歩届かず。

5 位の No.78「ガレージ風屋チャレンジアルト」は 84 周、6 位と 7 位の No.32「爆走あばれ馬レーシングミニカ」、No.333「サンコーカプチャーノ」は 82 周と、少しのミスで順位が大きく入れ替わる僅差の周回差となった。

このクラスは次戦のみならず、今年度いっぱい接戦が続きそうな予感である。

