

## イベントレポート 「2011 GT耐久東海シリーズ 第3戦」

開催日 2011年7月17日(日)

14:00 決勝スタート 17:00 チェッカー

天候 晴れ

最高気温 32.2 (14時)

場所 スパ西浦モーターパーク

参加台数 15台

夏場の電力不足に対処するため、7~9月の間は自動車メーカーならびに関連企業の多くが土日勤務、木金休みとなった。当シリーズのエントラントも少なからずこの影響を受け、止む無く第3戦を欠席するチームも出たが、結果的には15台のエントリーとなった。

梅雨明けの快晴の中、最高気温は正午には33度近くまで上がり、マシンノドライバーともに暑さとの戦いとなった。



### 「1+2」クラス(1500cc以下のNA車と、1200cc以下のターボ車)

前戦では排気量ハンディータイムを活かした1000ccのNo.86「マーチ&スイフト屋のマーチ」が見事初優勝を飾ったこのクラス。

前回マシントラブルでリタイヤながら、安定した速さを見せるNo.110「アライメント浜松シティー」、開幕戦2位のNo.16「プロジェクトTスター・レット」、シリーズトップのNo.56「COPIT高橋N+EP91」と実力は拮抗している。

酷暑を克服し、表彰台の頂点に上れるのはどのチームなのか。



### 予選

予選1位となるタイムを叩き出したのはNo.110「アライメント浜松シティー」。路面温度がかなり高くなる中で1'01.981をマークする。

2位にはNo.16「プロジェクトTスター・レット」が1'03.565で入り、No.110の二つ後ろのグリッドをキープする。

3位のNo.56「COPIT高橋N+EP91」のタイムは1'05.403であるが、総合グリッドは8番手とまずまずの位置に付ける。

4位となったNo.86「マーチ&スイフト屋のマーチ」は予選タイムこそ1'10.001であるが、ピットタイムハンディーを活かし上位に食い込むことは必至である。



### 序盤

1時間経過時点ではNo.110「アライメント浜松シティー」とNo.16「プロジェクトTスター・レット」が51周の同一ラップでトップ争いを繰り広げる。

また3位のNo.86「マーチ&スイフト屋のマーチ」と4位のNo.56「COPIT高橋N+EP91」も49周の同一ラップと、僅差での戦いとなる。



## 終盤

2時間経過時点では No.110「アライメント浜松シティ」が 94Lap でトップに立つ。続く 2 位の No.16「プロジェクトTスター・レット」は 90Lap であるが、この時点でトップチームよりも義務ピットインの回数が 1 回多いため、実質は 1 位とほぼ互角のラップ数と言える。

3 位の No.86「マーチ&スイフト屋のマーチ」も、ピットハンディーを活かし、89Lap に付ける。

中盤まで好調であった No.56「C O C PIT 高橋N + E P 9 1」であるが、終盤に Lap 数が伸びず 81Lap に留まる。

そんな中ラスト約 30 分となったところで、No.56「C O C PIT 高橋N + E P 9 1」はマシントラブルのためにリタイヤとなってしまう。



## 最終結果

最終的にトップでチェックマークを受けたのは、No.16「プロジェクトTスター・レット」であった。終盤にもペースが落ちず、126周を走りきっての優勝となった。

2 位には No.110「アライメント浜松シティ」が入る。125Lap を周回したが、トップにはあと一歩届かなかった。

3 位は No.86「マーチ&スイフト屋のマーチ」が 120Lap で入り、2 戦連続での表彰台となった。

ラスト 30 分で戦列を去った No.56「C O C PIT 高橋N + E P 9 1」であったが、規定周回数をクリアしていたため、貴重な 4 位のポイントを獲得した。

この結果シリーズポイント争いは非常に混沌とし、1 位から 4 位までが 5 ポイントの中に入る状況となった。シリーズポイント争いは、第 4 戦からがまた新たな戦いのスタートと言えるであろう。



### 3Cクラス(1501~2000ccのNA車と、1201cc~1800ccのターボ車の、改造範囲の狭いクラス)

2戦連続2位に入りシリーズトップに付けているNo.33「海老天ミラージュ國盛」が輪番勤務の影響で欠場したものの、このクラスには8台のエントリーが集まりいつも通りの激戦区となる。

上位ポイントを獲得し後半戦に弾みを付けられるのはどのチームか。

#### 予選

予選1位のタイムを出したのはNo.830「CLNシビック」で、タイムは1'03.905をマークする。第2戦はマシントラブルでリタイヤとなったが、開幕戦では優勝しており、持ち前の速さを発揮しての1位獲得。

2番手にはNo.106「D&Mプロジョー106」が1'05.087で入ってくる。開幕戦はマシンが間に合わなかったものの、緒戦となる第2戦では4位でフィニッシュし、今回は表彰台に乗りたいところである。

3位には1'05.323でNo.75「DXLシーワンNチームEP82」が入る。このマシンは昨年最終戦でクラッシュし、第3戦でようやく復帰を果たしたが、好調な結果で予選を終える。

4位と5位は0.03秒の僅差での争い。4位のNo.8「チームグローバルインテグラ」は1'05.501、5位のNo.111「S tec AE-1ファジートレノ」は1'05.530というタイム。

以下6位にNo.450「味長持ち3時間アコード」、7位にNo.28「アクセントBスターレット」、8位にNo.41「DXLシーワンNチームトレノ」と続く。

#### 序盤

1時間経過時点では、何と5台のマシンが50Lapの同一周回でトップ争いをするという、稀に見る僅差の争いとなる。

僅差での1位はNo.75「DXLシーワンNチームEP82」で、今年の復帰戦ながら好位置をキープし続ける。

2位はNo.106「D&Mプロジョー106」、3位はNo.8「チームグローバルインテグラ」、4位はNo.28「アクセントBスターレット」、5位はNo.111「S tec AE-1ファジートレノ」と、ほぼ予選どおりのオーダーとなる。

予選1位のNo.830「CLNシビック」は47Lapの7位にとどまるが、この時点で他チームよりもピット回数が1回多いことを考慮すると、実質はトップと互角の周回数である。

#### 終盤

2時間が経過してもなお、トップ争いは僅差。1位のNo.830「CLNシビック」、2位のNo.106「D&Mプロジョー106」、3位のNo.8「チームグローバルインテグラ」の3チームが92周の同一ラップとなる。

また4位のNo.75「DXLシーワンNチームEP82」は88Lap、5位のNo.111「S tec AE-1ファジートレノ」と6位のNo.28「アクセントBスターレット」は87Lapと、こちらの3チームも僅差での争いとなるが、実はこの3チームは既に3回の義務ピットインを終えているために、トップ集団との差はほとんど無い計算になる。



## 最終結果

ラスト数周はトップの No.830「CLNシビック」と No.75「DXLシーワンN チーム E P 8 2」がスプリントレースを思わせる戦いを繰り広げ、観衆の視線を釘付けにする。最終的にトップでチェッカーを受けたのは No.830「CLNシビック」で、開幕戦に続く優勝を手にした。

惜しくも 0.9 秒差で 2 位となったのは No.75「DXLシーワンN チーム E P 8 2」。準優勝には終わったものの、半年ぶりの復帰戦を見事な走りで飾ったといえよう。

3位は No.8「チームグローバルインテグラ」で 122 周を Lap し、開幕戦に続く表彰台を GET した。

4 番手争いは 3 台による大接戦となる。最終ラップまで続いた混戦を制しての 4 位は No.106「D & M プジョー 106」で、3 位と同一の 122 周を走りきった。

5 位の No.111「S tec AE - 1 ファジートレノ」は 4 位から遅れることわずか 0.5 秒の差。また 6 位の No.28「アクセントB スターレット」は 5 位と 0.7 秒差と、この 3 台はスプリント並みの大接戦でレースのラストを盛り上げた。

シリーズポイント争いは No.830「CLNシビック」が頭一つリードした感はあるが、非常に僅差で他チームも続く。第 4 戦で上位ポイントを取ることが、シリーズを勝ち取るための必須条件となりそうである。



30クラス(1501～2000ccのNA車と、1201cc～1800ccのターボ車の、改造範囲の広いクラス)  
このクラスは改造範囲が広いため、チューンの進んだマシンが多くエントリーしている。このためエンジンブローなどのマシントラブルに見舞われるマシンも多く、マシンが壊れて1戦欠場といったケースも少なくない。

今回は輪番勤務の影響に加え、マシンの修理が間に合わなかつたチームもあり、エントリーは3台とやや淋しい状況ではあったが、完走をすれば高いシリーズポイントを獲得できるだけに、何としてもリタイヤは避けたいところである。



### 予選

ポールポジションを獲得したのは No.83「URG WM CLNシビック」でタイムは1'01.777をマーク。昨年度のチャンピオンながら開幕戦は終盤にマシントラブル、第2戦は修理が間に合わず欠席と、ここまで本領を発揮できていないが、今回こそは初優勝なるか。

2番手には No.18「T-BODYエクセルインテグラ」が1'02.763で入ってくる。こちらも昨年度シリーズ2位ながら、開幕戦では終盤にコースアウトで第2戦は欠場と、No.83 同様に力を発揮できていない。

3位には No.80「ハガクリニック シンワ サクソ」が1'06.427で続く。このチームは2戦連続でレース序盤にリタイヤを喫しており、今回こそは完走を果たしたいところである。



### 序盤

スタートからまもなく30分が経過しようという頃に、No.18が早々に1回目のピットイン。その後一旦コースに復帰したものの、40分を過ぎたところで再びピットイン。マシントラブルのためそのまま戦列を去ってしまう。

60分が経過した時点では、No.83「URG WM CLNシビック」が53周でトップをひた走る。

2位の No.80「ハガクリニック シンワ サクソ」も鬼門の序盤をクリアして、50Lapと快調なペースで走行を続ける。



### 終盤

2時間経過時点での1位はなおも No.83「URG WM CLNシビック」。93周を走行し、今年の初優勝に向けてまっしぐら。

2位の No.80「ハガクリニック シンワ サクソ」も91周を走行し、ワンチャンスで優勝を狙える位置をキープし続ける。しかし、2時間半が経過したところで、無念のマシンストップ。この時点でリタイヤとなってしまう。



### 最終結果

ライバルレ2台がリタイヤし独走状態となった No.83「URG WM CLNシビック」であったが、最後まで気を緩めることなく走り切り、総合でもトップとなる127周でチェックを受けた。

ラスト30分で無念のリタイヤとなった No.80「ハガクリニック シンワ サクソ」ではあったが、規定周回数をクリアしていたため完走扱いとなり、2位である15ポイントを獲得した。

今年はリタイヤ率が非常に高い30クラス。最終戦までポイント争いの予測を付けるのは難しそうである。

