

毎月4曜日発売 2010年11月10日発売 第17号巻43号 価格1270円 2010年11月4日発行3冊組別売価格

週刊オートスポーツ

AUTO SPORT



スプリントGTバトル別世界

初スーパーGT+Fニッポン同時開催

FUJI SPRINT CUP

ノーデータ冬富士、スタンディング
スタート……未知との遭遇

次号オートスポーツは
11月25日木曜日発売です

2010 No.1276

11/25

480YEN

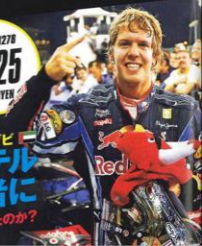


F1GP 最終戦アブダビ

ベッテル

最年少F1王者に

フェラーリはどこで負けたのか?



JAF Grand Prix 速報 SUPER GT & Formula NIPPON

FUJI SPRINT CUP

国際最高峰カテゴリーが初競演
伝統のタイトルが復活

2010



レース距離が900kmなんで、短くてマシンが辛い。いつもは定時間以上走らせて見なければいけないけど、インターバルで休ませるし、「やっぱりマシン側」の稼働があるのが楽しかったです。シリーズでは同じメーカー同士で当たるなんて考えられないですよな。10,000kmに達することもないので3000kmバトルがびっくり楽しかったです。『先々にフォーミュラの道を聞いて感動しました』などなど賞金を取れたレースファンにファン・スプリントカップはおおむね好評だった。

ノックアウト戦の時に、どこまでチームやドライバーが有利勝負するのか、単なるシミュレーションのファン感謝イベントなのではないかと、車中では

そんな見方もあったが、フォーメーションラップを削いでスタンディングスタートに換えブリッドに企業が参加した時の盛りつめた空気が、そんな観念を一掃した。

マシンを開発し、キャッチングを詰め、細地を削っても最後はドライバーにすべてを託す……ドニコフンであり、スーパーGTであり通常のシリーズ戦でも同じことではあるが、100kmというレース距離がそれを証明し、あきらめず、シリーズ戦であれば、ときにはポイント獲得を優先しリスクを避ける必要もある。レース距離も高いのでタイヤも温存しなければならぬ。100kmであれば練習走行でのポジションも無効にすることもできる。ところが今回はそんな都合も許さず、ドライバー

決断はわずか22分。そのすべてをひとりのドライバーに託される。なかには30分の場合、同じ試みに両条件でチームメイトと対戦するレースを戦う、実力が試練に直面するということになるのだ。

絶対に負けられないシムソンの最後は実力を証明して、先ドライバーのサポートに成功する。スタートで勝負を仕掛けられ、ヘアピン、ダンロップの急な減速タイムを150km/h……富士の全コーナークラウバー・ナイキポイントに突進した。主催者はこのイベントのテーマのひとつとして「新たなモータースポーツイベントの創成」とを掲げた。しかしそれは意外な形で実現する。それは、世界中のドライバーたちがこの試練を乗り越えて、勝利の喜びを分かち合うことを見る時に、その時が来るのだ。

新しいレーススタイルが浮き彫りにしたもの むき身のバトルを半ダース

和やかさと緊張が入り交じる……そんな雰囲気はバックにはあった。土曜日曜の2日間で6レース。日本のトップカテゴリーであるF1とスーパーGTを同時開催という初の試みにはスプリントだからこそ見える本質的なレースの魅力が凝縮されていた。

Text: AUTOSPORT Photo: 石川幸平/Chapel Suzuki





©Copyright

大変申し訳ないが、ドライバーやチームが
お任せするレースは顧客にとっておもしろい。幸い、時に富士でGTマシンを
動かせるのは初めてのことであり、普段のシリーズ
戦のように豊富なデータはなく、そこは未知の世界、
つまり予想外の出来事が起きやすく、それに伴う
うさねる車が多いほどレースは危険する。

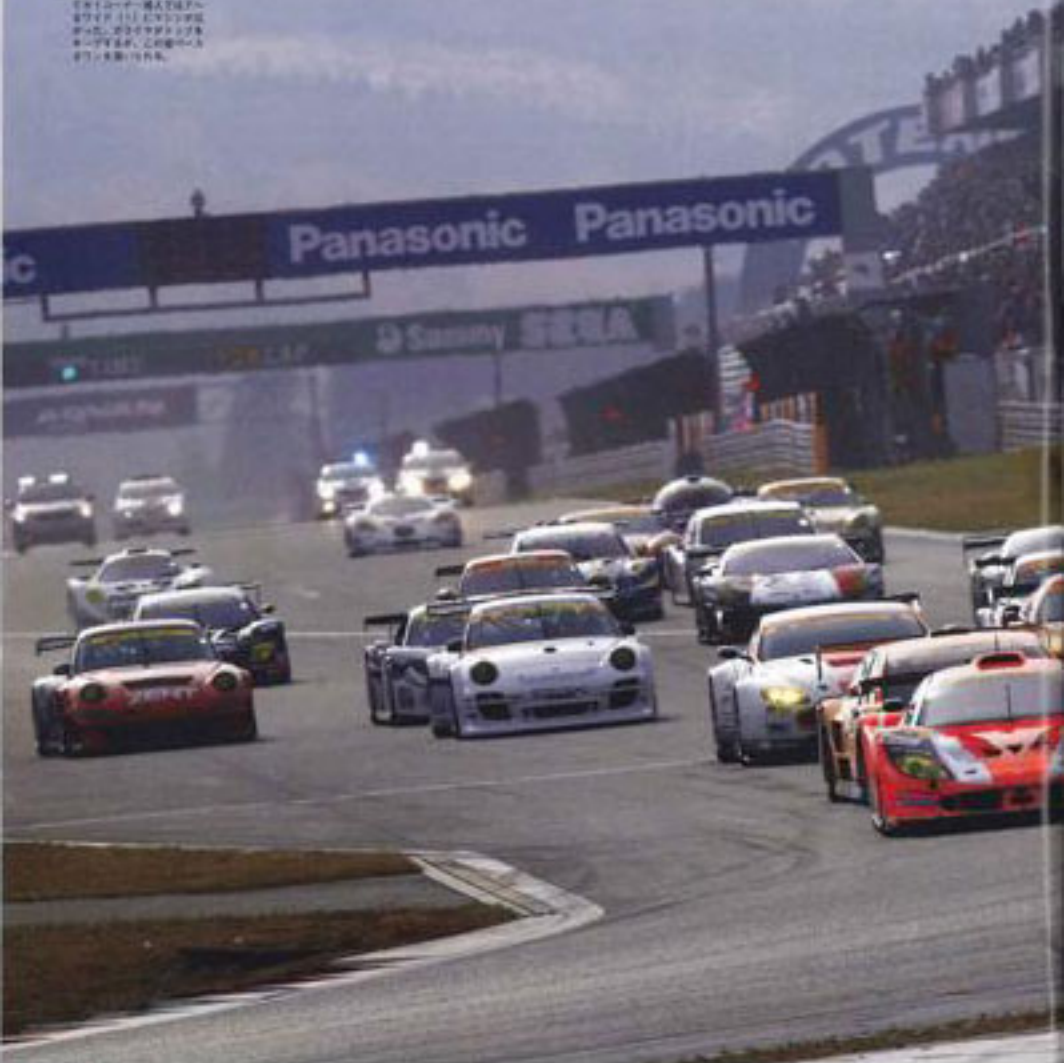
第1レースで優勝したりチャード・ライアンは前
座タイヤの新しい序列に苦しめられ、無縁で「ピット
イン！」と叫んでいた。フロントロウからスタート
したと想定していたはずから見てタレ始め、最終時
も遅してタイムが上がっている。ロイック・デュバル
はタイヤが温まるまで時間を費し、グリップを喪

失した中、中盤は4台強を奪い、チェッカー直前
は今度は失速。このようにわずか22周・100kmの
間に各車ともめまぐるしくペースが変化し、その上
に順位が入れ替わった。セミ耐久形式のシリーズ
戦ではこんなにも極端な例はない。

とはいえチームもただでは報ばない。第2レース
の伊藤大輔の勝利の背景には、第1レースのビルド
・ビルドハイムの「負け」があった。オープニング
ラップで連続してレースを失ったビルドハイムは、
その後2度ピットインして翌日のレースに向けて「ク
イアキャスト」を行っていたのだ。ソフトとミディ
アムを置き換へ、グリップダウンの確認をしてチェ
ッカーを受けた。

その結果、フロントロウからスタートする大輔は
ソフトで「先行逃げ切り作戦」を遂行した。
「自分がはじめて逃げる、10周で落ちてる、後
が追い上げてくる、追い上げてくる中でも落ちてい
くクルマがある、最後は35号車が上げてくるとい
ったシミュレーションは昨日のレースでできていた」
ゴール直前に大輔を保護した大輔自身も、前日の
右腕の欠損で「泣かして」2位を獲た。わずか1レ
ースから学習し、完璧な戦略を立てた者もいる一方
で、ノーブランクで第1レースで2位に入った者もい
る。「度にかえすぎるベテランよりも、経験 0.5%
みたいな若い人の方が意外と強いのかもね」と、
リアルレーシング伊藤大輔監督は笑っていた。

富士スピードウェイのコース、その
コンディションは、ドライバーの
スキルとチームの戦略が重要な
ポイントになる。このレースは、
ドライバーのスキルとチームの
戦略が重要なポイントになる。



©Pirelli

3番グリッドからのスタンディングスタートを失敗した瞬間、JAGUARER D0XC EL DUNLOP F430の平中亮平は心の中で叫んだ。「おつけないでくれ!」。最初の1コーナーではアウトにはらみ、1周目の順位は12番手。さらにタイヤの内圧設定が狂います。グリップ感が無い。「終わったかな……」

しかし3~4周してタイヤが温まると、平中も驚くほどのペースで順位が上がった。次々と前車をパスし、富士を擁護とするカローラアクシオ aer GTの両本脚裏をもとらえ、トップを走るトリプルスパンチングGTが本気だに感じられる。レース終盤、2台での争い。コフコツと、わずか

な差。平中は、自然と最終周まででの山内真司とのバトルを思い出した。あの時は最後まで後付けに悔しい思いをした。今度は絶対に後付けてやる、と。

平中には覚悟があった。「向こうの最終スピードもすごく遅かったけど、ストレートの真ん中からブレイキングまではこっちの方が良かったので、ここしかないと思ってました」。1コーナーイン側を削られた。残りラインはアウト側。「かかせ無理に入って、相手の立ち上がりラインを助すように。その後のAコーナーは誤がイン側だから、絶対に有利になる」という平中のイメージどおりに立合はAコーナーまで進める。しかし短い直線を乗り越えた直後に、マシンの挙動を疑った2台は直線。JAGデザイン

一環開発エンジニアの言葉を借りれば「あまりピーキーな動きをしないFIA-GTマシン同士だったからコース上に置かれた」。この影響で失速した資本をとらえ、ついに平中はトップに躍り出た。

中盤以降のペースからも分かるが、今季からスイッチしたダンロップタイヤが、課題だった安定性を向上させたことも、大差転を後押しした。今回のスベックは、第7戦で投入予定だったもの。超極な自信を持っていった開発陣は、その真意を早く確かめたかったという。シリーズ最終戦まで悔しい思いばかり続けてきたが、最後の最後まで結果を残したことで、ドライバーも、チームも、タイヤメーカーも、すべてに気分が上を向くことだろう。 (徳川