

LM corsa

60

OTGG
MOTORSPORTS

GT300



A.Iida



H.Yoshimoto

OTGG MOTORSPORTS × INGING MOTORSPORT

RESULT 23th

WEATHER 8日:晴れ/ドライ 9日:晴れ/ドライ

ENTRY 26台 出走:25台

CAR SYNTIUM LM corsa RC F GT3

General comment



AUTOBACS SUPER GTシリーズの第7戦、「BURIRAM SUPER GT RACE」がタイのチャーン・インターナショナルサーキットで開催され、年に一度の海外戦は激しいバトルが繰り広げられた。

LM corsaが飯田章と吉本大樹に託した「SYNTIUM LM corsa RC F GT3」こと、レクサスRC F GT3は、ここまでの5戦すべて、何よりも目標である「最後まで走り抜くこと」に成功している。ただ、第4戦のSUGOこそ、レース中の接触でラジエータを損傷。他のチームであれば即リタイヤを決断していたかもしれないが、LM corsaのモットーは、簡単に諦めたり、半可な妥協を許したりしないこと。残念ながら修復にはやや時間を要したため、規定周回にあと一步届かず完走扱いとはならなかったものの、この粘り強さはチームとドライバー相互の信頼関係をより高めることとなった。

また、前回の鈴鹿では1000kmもの長丁場で、目まぐるしく天候が変化する過酷な戦いでは、予選26番手から8ポジションアップとなる18位フィニッシュを果たし、引き続き粘り強いレース運びを見せていた。

さて、今回の舞台となるチャーンは、全長が富士とほとんど変わらないにもかかわらず、よりラップタイムは速いという、典型的な高速サーキットだ。また、日本は徐々に秋の気配を漂わせているが、タイは常夏の国。そのため感覚的には真夏に引き戻されて、厳しい暑さと再び相対することが予想されていた。



ところが、土曜日のチャーンは未明に降ったスコールが早朝の路面を濡らし、走り始めとなる公式練習が始まる頃には、ほぼ乾ききっていたものの、覚悟していたはずの暑さは今ひとつ。気温28度、路面温度は31度からの走行開始となった。最初に「SYNTIUM LM corsa RC F GT3」のハンドルを握ることとなったのは飯田。まずはイン～アウトを行ってチェックを行い、そこから先は入念にセットアップが進められていく。この間のベストタイムは、1分36秒387。ほぼ1時間経過したところで、吉本にバトンを託すこととなる。しばらくの間は1分37秒台をコンスタントに記録していたが、ラストのピットストップではセッティングを予選モードに切り替えると、タイムは一気に向上。1分35秒730を記したところで、チェッカーが振られることとなった。



予選結果 24th (1'35"575)



およそタイらしくない天気からの走り始めとなったことは先にも触れたとおりだが、逆に予選が間もなく始まるという頃、サーキット上空には黒い雲が。いよいよスコールか、過去2回の開催で、実はセッション中にスコールに見舞われたことはなかったのだが、ついに来るべき時が来たのかと思われた。しかし、実際には一瞬だけ雨が降っただけで、路面が濡らされるまでには至らず。とはいえ、その影響で気温こそ30度ながら、路面温度は28度にまで下がっていた。

前回に引き続き、「SYNTIUM LMcorsa RC F GT3」のQ1は吉本が担当。ピットロードオープンと同時に、先頭でコースに飛び込んでいく。1周をウォームアップに充ててから、吉本は最初のアタックを行い、まずは1分35秒803をマーク。1周のクールダウンを挟んで、再びコースを激しく攻め立てていく。そして1分35秒793を出して、もう一発。最後は1分35秒575にまで短縮を果たして、走行を終了する。24番手ということで飯田につなぐことはできなかったものの、昨年よりも1秒以上のタイムアップを果たせたことで、スタッフには結果以上の満足感が得られていたようだ。



決勝結果 23th (49 laps)



日曜日のチャーンは、いよいよ強烈な日差しが注がれるようになり、早朝に行われたフリー走行で早くも気温は32度、路面温度は39度にまで上昇。中には、このコンディションが予選であったなら……と思ったチームもあったことだろう。まずは飯田から走り始めて、間もなく吉本にバトンタッチ。1分36秒601まで刻んだところで、吉本はピットに戻ってくる。その後の作業は長かったものの、それはセットを入念に詰めているからこそ。再び飯田が「SYNTIUM LMcorsa RC F GT3」に乗り込み、1分37秒584をマーク。最後の仕上げを吉本が行い、1分36秒671を記したところでチェッカーが振られることとなった。

スタート進行が開始される頃には、なおも気温は上がって33度、路面温度も44度に。決勝レースではスタートと同時に激しいつばぜり合いが、随所で繰り広げられていた。今回のスタート担当、飯田はまずポジションキープからレースを開始する。序盤はややサバイバル戦の様相も



呈したこともあり、そのつど「SYNTIUM LMcorsa RC F GT3」の順位は上がって、9周目には20番手に。その後は前後の車両とバトルを繰り広げながら、飯田は着実に周回を重ねていった。

18周目には、早々とドライバー交代を行う車両も現れる一方で、「SYNTIUM LMcorsa RC F GT3」は予想以上のタフネスぶりをアピール。34周目になって、ようやく飯田から吉本にバトンは託された。全車がドライバー交代を終えると、ポジションは21番手に。あとはチェッカーまでひた走るはずだった。最大の目標とする、完走を果たすために……。

だが、49周目にまさかのアクシデントに見舞われる。2番手を走行していた車両が、ターン5でGT500車両と接触。これを吉本はイン側から回避しようとしたが、そのGT500車両が「SYNTIUM LMcorsa RC F GT3」に向かって動いてしまったから、たまらない。追突されたことでダメージを負い、ここでレースを終えることに。幸い、規定周回数は満たしていたことで完走扱いとなり、貴重なチームポイントを加えることは許された。

残すはツインリンクもてぎでの2連戦のみ。土曜日にオートポリスの代替レース、第3戦を行い、日曜日に最終戦を行う変則スケジュールで、有終の美を飾れることを祈らずにはいられない。



Director's comment



チーム監督

小林 敬一

Keiichi
Kobayashi<http://www.koba-pla.net/>

もともと苦しいレースになるのは分かった上で、コツコツと確実に拾っていけるようなレースを心掛けて、走ってくれていたんですけど……。思いの外、全体的に大きなアクシデントもなく、SCも入らず、みんな順当に走っていたので、なかなかポジションを上げられなくて。それでも諦めずにアキラもしっかり走っていてくれて、そこからの吉本もね。限りなく20位を切っていきたいと考えていたんですけど、あのクラッシュはモニターでもしっかり映っていたし、どうにもできませんわ。思いっきり避けたのに、そっちにクルマが来ちゃっているの、こっち側の言い分としては、もうちょっと考えて欲しかったですね。僕らとしては不運としか言いようがないですし、残念でなりません。ショックが折れるまでのダメージを負いましたが、次のレースまでにしっかりリフレッシュして、もう締めですからね。泣いても笑っても、このクルマは今年で最後なので、今年でいう最上位を狙って、みんなで集中して頑張ります。

Driver's comment 1



ドライバー

飯田 章

Akira
Iida<http://akira.jp/>

前回から車両の信頼性も上がり、厳しい展開のプリーラム戦も何とか乗り切れる感の手応えのある中、残念ながら後半でまさかのレーシングアクシデントに見舞われ車両が走行不可能になりリタイアという、完走を目指した中で残念な結果の結末を迎えたレースでした。

昨年に比べても大部スピードも上がり進化は見えただけの他車はより一層早くなり今回も特にJAF車両の速さが目立つレースでした。

次回茂木も厳しい最終戦を向かえますが最後までしっかりと戦いたいと思います。

Driver's comment 2



ドライバー

吉本 大樹

Hiroki
Yoshimoto<http://www.hiroki-yoshimoto.com/>

クルマのバランスはすごく良くて、これがRC Fのワンメイクレースだったら、ぶっちぎりのポールだったと思います。そのぐらい昨年に比べると進化していたんですが、他も上がっていますからね……。それでも完走目指して順調にレースが進んでいたのに、まさかのアクシデント。避けようもなかったし、スピンしてそのまま後ろに進んでくれたら良かったんですが、僕が見えなかったのか、僕が避けた方にハンドルを切っていたんで……。まあ、もったいなかった。ただ、たまたまラッキーで完走ポイントをついたので、そこはせめてもの救いかと思います。次のもてぎも多分大変だと思いますけど、多分このクルマで走るのは最後。めいっぱいやってベストを尽くして、しっかり完走ポイントを獲りにいきたいと思っています。

