

灼熱のもてぎ第1ラウンドは、ポイント獲得まであとわずかに迫る

2021 全日本スーパーフォーミュラ選手権第5戦レポート

開催日程	2021年8月28日(土)/29日(日)	開催場所	ツインリンクもてぎ(4.801km)
大会名称	2021年全日本スーパーフォーミュラ選手権 第5戦(35周 / 参加台数:19台)		
天候/気温	8月28日(土): 晴れ / 36°C	29日(日): 曇り / 31°C	
観客動員数	8月28日(土): 3,400人	29日(日): 4,400人	計 7,800人 (主催者発表)



前戦 SUGO 大会から、実に2か月というインターバルを挟んで全日本スーパーフォーミュラ選手権の第5戦がツインリンクもてぎで開催された。この大会の前週、フランスのサルト・サーキットで行われたル・マン24時間レースにおいて、KCMG チームのスーパーフォーミュラドライバーを務める小林可夢偉が総合優勝を達成。ハイパーカー元年といわれる記念すべき大会で悲願のル・マン制覇を成し遂げたというニュースは、その翌週にレースを控えるチームにとって大きな力を与えてくれた。残念ながら小林は帰国・自主隔離の期間と重なるため今大会も欠場。小高一斗がスーパーフォーミュラ5戦目の参戦となった。また松田次生チーム監督も諸事情でサーキットに来ることができず、イレギュラーな体制で臨む1戦となったが、KCMG にとってツインリンクもてぎは、国内トップフォーミュラに参戦して8年目の2017年に初表彰台を手にした地。ル・マンを制した小林の勢いも借り、縁のあるもてぎで再びのポイント獲得を目指す。

【予選】

天気:晴れ / 気温:36°C / 路面コンディション:ドライ

#7 小高一斗 Q1A 組: 8 位 / 1' 33.128

#18 国本雄資 Q1B 組: 8 位 / 1' 32.633

8月のツインリンクもてぎは例年同様、強い真夏の日差しが降り注ぐ中でレースウィークがスタートした。28日(土)の午前中に行われたフリー走行では、開始の時点で気温は33°Cを記録。非常にタフなコンディションの中、小高は29周と最多周回数をこなし、1分33秒149で11番手という結果になった。国本は、マシンバランスの改善でピットに留まる時間が長く、走り出しの1分33秒958からなかなかベストタイムを更新できず、終盤に1分33秒879へとわずかにタイム更新を果たし17番手。ただし悩んでいたマシンバランスは改善方向の感触をつかみ、予選に向けて準備を進めていった。

迎えた予選は、小高がA組、国本がB組に出走。今大会もSUGO同様、Q2までを2組に分けて実施されることが発表されている。気温は更に上昇し、Q1A組のセッション開始時点で気温は36°C、路面温度は43°Cまで上昇していた。セッション開始と同時に、続々とマシンがコースインして行き、小高も後方からピットアウト。コースコンディションをチェックするとそのままピットへと戻り、残り時間が5分を切ったところで再びコースへ。アウトラップに加えてさらに1周、入念にタイヤに熱を入れてアタックに入るが、わずかにミスが響き1分33秒128をマーク。Q2進出ボーダーラインの暫定7番手に着ける。残る1台は同じくルーキーの#36 ジュリアーノ・アレジ選手だが、アレジ選手は小高よりも100分の6秒速いタイムで6番手に入り、これで小高は8番手にノックアウト。7番手の#3 山下健太選手とは100分の4秒差と、ほんのわずかな差でQ2進出を逃すこととなった。

続くQ1B組に出走した国本もセッション開始と同時にコースインしたが、小高とは異なりコントロールラインを通過し2周目に入ってからピットイン。マシンのアジャストを行った後、残り時間5分でピットを後にしてアウトラップ、ウォームアップラップと周回していった。このウォームアップラップの時点で暫定トップに着け、いよいよアタックへ。セクター4でわずかにタイムロスしたものの、1分32秒633と午前中のフリー走行からは大きくベストタイムを更新し7番手に着ける。しかし、最後に計測に入った#51 松下信治選手が2番手タイムを記録したことで、小高と同じくノックアウトとなり、8番手で予選を終えることに。最終結果は国本が15番グリッド、小高が16番グリッドから決勝に臨むこととなった。

【決勝】

天気:曇り/ 気温:31℃ / 路面コンディション:ドライ

#7 小高一斗: 14位 / #18 国本雄資: 11位

決勝日も朝から気温の高い1日となったが、上空の雲が少し厚く、日差しが遮られたことでやや過ごしやすくなった。午前中に行われたフリープラクティスでは、小高はトヨタ勢で#19 関口雄飛選手、#20 平川亮選手に続き3番手、総合でも6番手という好タイムを記録。国本も決勝に向けてロングランチェックを行い、万全の体制で決勝レースへ臨んだ。

気温31℃、路面温度36度というコンディションで、35週の決勝レースがスタート。シグナルのブラックアウトと共に抜群の蹴り出しを見せたのは国本で、ポジションアップに成功する。小高はこれまでスタートでポジションを上げることができず、今回に向けて改善を試みて挑んだものの、アンチストールが作動してしまいスタート失敗。やや順位を下げた形で1コーナーへと入っていった。スタート直後は集団の中でのポジション取りが激しく、各車がオーバーテイクシステム(OTS)を作動させながら接近戦を展開していく。国本も小高も、その中で1つでも前のポジションを目指していくが、V字コーナーに差しかかるところで#5 福住仁嶺選手と#3 山下選手の接触から多重アクシデントが発生。後方の集団はなかばコースアウトしながらクラッシュした車両を避けていき、大混乱となる。国本はこのアクシデントを避けるためにスピードを落としたが、不運にもアンチストールが作動してしまい、いったんは上げた順位を元に戻すことに。それでも、中団の車両が3台戦列を離れたことから、オープニングラップを終えた時点での国本の順位は13番手。レースは2周目にセーフティカーが導入され、5周目にリスタートとなった。このとき、小高は最後尾の16番手。実は小高はオープニングラップの3コーナーで前を走っていた#14 大嶋和也選手と接触し、いったんピットに戻ってきていたのだ。ノーズを交換し再びレース復帰。幸いにもセーフティカー先導で全車がスロー走行していたため、周回遅れにはならず戦列に戻ることに叶った。

5周目にリスタートが切られた決勝レースは、ツインリンクもてぎのストップアンドゴーと呼ばれるコースレイアウトも影響しているのか、なかなか順位変動の起きない展開が続いた。ただし、その中でも各ドライバーは前との差を詰める、あるいは後続との差を広げるために懸命にプッシュを続けていた。13番手を走行していた国本も、#15 大津弘樹選手と#36 アレジ選手の11番手争いにじわじわ接近。相手がOTSを使えない隙を狙い、8周目に#36 アレジ選手の攻略に成功し、12番手にポジションアップした。国本はピットウィンドウが開く10周目にピットイン。直前を走る#15 大津選手も同じタイミングでのピットインで、チーム総力戦での直接対決になった。チームの作業は素早く、#15 大津選手よりもわずかに早くマシンを動き出させたものの、ピット位置が前方の#15 大津選手をかわすところには届かず、順位の逆転はかなわず。それでもチームの努力に応えるように、25周というロングステイメントとなった後半でプッシュを続けた国本は、11位と予選順位から4つポジションを上げてフィニッシュした。小高は国本に続き、11周目にピットイン。ピットアウト後の14周目にはベストタイムの1分35秒409を記録すると、最後までプッシュの手を緩めず走り切り、14位でフィニッシュした。

ポイント獲得まであとわずかというところで終えることとなった今大会。ただし、今シーズンはもてぎでの大会が2連戦で予定されており、次戦までは再び2か月弱のインターバルを挟むことになる。これまでに以上にパフォーマンスを上げて再びこの舞台に戻るため、今大会のデータをしっかりと分析し、次戦に挑む。

【ドライバーコメント】

#7 小高一斗

第3戦、第4戦と予選はウェットコンディションになることが続いていて、ドライコンディションでのアタックは第2戦以来だったのですが、車の調子の良さをとても感じることができました。ただ実際に予選になった時には、自分のミスでQ2に進むことができず、クルマの高いパフォーマンスを出すことができずにとっても悔しかったです。決勝も、これまでスタートがうまくいっていなかったので、練習をしっかりと重ねてその練習と同じルーティンで臨みましたが、アンチストールが作動してしまうという今までとは違う失敗をしてしまいました。その後も3コーナーで接触してしまうなど、ミスの多いレースとなってしまいましたが、とても収穫の多い、良いレースウィークになったとも感じています。もちろん、マシンにも慣れてきたところで、結果を残すことができなかつたのは非常に悔しいですが、今回収穫できたことをポジティブに考え、二度と同じ失敗をしないようにしたいです。今回得た経験を忘れず、次のレースに活かしていきたいと思います。

#18 国本雄資

予選日は朝からクルマのバランスが満足のいくものではなく、チームと話し合いながら改善できるよう、予選に向けてアジャストしていきました。その結果、予選ではフリー走行に比べていいクルマのバランスで走れましたし、グリップも感じられましたが、ほんの少しの差でQ2に進むことができず悔しい結果となりました。決勝ではスタートはうまくいったものの、V字コーナーでのアクシデントでスローダウンしたところでアンチストールが作動してしまい、順位を下げてしまいました。ミニマムでピットに入り、後半に追いつける作戦でしたが、前半ステントで1台をかわした以外はなかなかオーバーテイクのチャンスを見いだせず、11位でのフィニッシュになりました。もてぎはオーバーテイクが非常に難しいサーキットで、予選の順位が他のサーキットと比べても結果に左右するコースです。今回は予選順位が望むところではなく、ポイント獲得に届かず非常に悔しい週末になりました。次戦もまたもてぎでの戦いになるので、今回の反省を生かしてよりよいクルマに仕上げ、自分自身もレベルアップして、次こそは予選でいいグリッド位置を手に入れ、たくさんのポイントを稼いでレースを終えられるよう頑張りたいと思います。

【チーム代表コメント】

土居 隆二チーム代表

先ず可夢偉選手が、ル・マン24時間レースにてハイパーカー元年の初代のWINNERとして、遂に悲願の初制覇する事ができたこと。そして TOYOTA Gazoo Racing の1-2フィニッシュによるル・マン4連覇、本当におめでとうございます。心よりお祝い申し上げます。

今回7号車はその可夢偉選手に代わって再び小高選手がステアリングを握りましたが、残念ながら待望のポイントを獲得することはできませんでした。練習走行ではトヨタ勢3番手につけ、好調さをアピールする事ができましたが、肝心な予選と決勝でミスがでてしまい、とても勿体ない内容になってしまいました。とにかく失敗を繰り返さないよう、原因と対策をこれでもかというくらい見つけ出して、次に繋げてもらいたいと思います。

国本選手は車のバランスに少し問題を抱えていましたが、最終的にはかなり改善できたと思っています。しかし、予選Q1突破には100分の2秒足りず、決勝は後方からの追い上げを余儀なくされました。スタートはいつものように上手いきましたが、オープングラップのアクシデントを避けようとしたときにアンチストールが作動してしまうというハプニングがあったことで、ポイント獲得にあと一步とどかず、非常に悔しい結果となりました。しかし決勝ペースは上位と遜色なく、予選さえ上手いけば、十分に戦える状態にある事は確認できたので、次のもてぎ大会ではリベンジを果たしたいです。ピットクルーの作業レベルは今回もかなり高く、国本選手の時には同じタイミングで入ってきた大津選手をあと少しで、ピット作業で抜ける可能性も見せてくれました。日々の努力と準備、そしてチームワークには素直に感謝しています。ただ、ここで気を抜かず、更に高みを目指してもらいたいです。次戦はいよいよ可夢偉選手がチームに戻ってくるので、2台揃って表彰台に上がってくれるよう、しっかりと準備を進めていきたいと思っています。



