

	Max Racing レース結果報告書 2022 SUPER GT Rd.8 富士スピードウェイ
---	--

日時	2022年5月3-4日	■車両名	HACHI-ICHI GR supra GT
■場所	富士スピードウェイ	■ゼッケン	244
■監督	田中哲也	■ドライバー	佐藤 公哉/三宅 淳詞
■チーム	MaxRacing	■リザルト	予選 21位/決勝 19位

カラーリングを一新

されど新たな船出はほろ苦く

今年で SUPER GT への参戦が 3 シーズン目となる Max Racing。昨シーズンは参戦車両を GR Supra へとスイッチ、第 3 戦鈴鹿で三宅淳詞と堤優威のコンビが念願の優勝を達成、シーズン最後までチャンピオン争いに加わり、ランキング 5 位でシーズンを終えるという躍進を見せました。迎えた 2022 年は新たに佐藤公哉を招へい。三宅との新コンビ、さらには車両名も「HACHI-ICHI GR Supra GT」となりました。「HACHI-ICHI」は、チームの拠点地でもある愛媛県のある特定箇所から産出される鉱石、通称「マテラ鉱石」から生まれたマテラ・クレイを素材とするコスメティックブランド「81 マテラシリーズ」のブランドネームで、そのイメージカラーであるレッド&ホワイトをダイナミックにマシンへ施しました。また、「HACHI-ICHI」の「8」はマテラの持つ可能性を∞の記号を、そして「1」はオンリーワンを追求する姿勢を表現しており、これは Max Racing が目指す志と同じと言えます。

一方、チームには新体制の発表から 1 ヶ月あまりのタイミングで予想だにしない出来事が起こりました。Max Racing を率いてきた大野剛嗣代表が急逝したのです。突如、チームの要を失ったチームは参加予定だった 3 月の鈴鹿および富士での公式テスト参加を見送り、さらに、第 1 戦岡山への参戦も見合わせました。これにより、今大会の富士戦がチームにとっての初戦となりました。

サーキットでチームの陣頭指揮を執るのは田中哲也監督。まずは朝一番の公式練習で状況を確認するところから始まりました。持ち込みのクルマのセッティングと予選、決勝のコンディションを想定した上でのタイヤ選択など、次々とミッションを消化する必要があります。GT500 クラスとの混走枠では、佐藤と三宅がほぼ折半するようにそれぞれが周回を重ねました。その後の GT300 専有枠では再度佐藤が

ドライブ。このセッションでのチームベストは三宅がマークした1分37秒821。ポジションは24番手でした。「公式テストに参加できず、GR Supraへ新たに設定されたBoPでの初走行でしたが、ストレートスピードが遅い、というのが最初の印象でした」というのは、三宅。昨年から244号車をドライブしているので、その違いに戸惑ったようでした。

午後のノックアウト予選Q1・Bグループに出走したのは、佐藤。244号車での初アタックとなります。「公載がAドライバーだから、チームを引っ張っていかないと」と田中監督。佐藤自身も「朝の走行でクルマのバランスもよく、フィーリングも良かったし、不具合もなかった」と手応えを持っていたのですが、フタを開けてみれば1分36秒916のタイムでQ2進出は果たせず。決勝はGT300クラス21位スタートという結果になりました。「Aドライバーとしてのプレッシャーもありましたが、チームからAドライバーを任せていただいた、その初陣の予選でQ1落ちをしてしまったことは個人的に大きなショック。申し訳ない気持ちでいっぱい」と佐藤。クルマとしては調子良く走っているとはいえ、レースはライバルとの戦いであり、速さが劣るのであれば当然勝ち目もありません。チームでは、100周という長い戦いで何が出来るか、何をすべきかをみっちり話し合い、決戦に挑むことになりました。

迎えた決勝は、気温、路面温度ともに前日を上回るコンディション。午後2時30分からフォーメーションが始まり、この時点で気温は21度、路面温度は32度と、選択したタイヤとの相性が気になるところです。スタートドライバーは佐藤選手。クリアスタート後、なんとわずか4周終わりでピットイン、ガソリン補給のみの作業でした。ちなみに、今回のレースでは2回のピットインを義務付けていますが、なぜこのタイミングで給油を敢行したのでしょうか？ 答はズバリ、“戦略”です。前後車両と混み合うコース上で走るより、一度ピットインしてタイミングをずらすことで空いたコース上を走れるようになり、クルマ本来のペースで周回を重ねることができる……これによりライバルたちに「追いつけ&追い越せ」を目指したのです。ミッション完遂のため、佐藤はスタート直後から攻めの走りを見せつつ、タイヤマネージメントにも配慮し、4周を終えてピットイン。待ち構えていたスタッフもそつなく給油作業を済ませ、再び佐藤をコースに送り出しました。

2度目のピットインは39周終わり。実のところ、これは本来予定していたタイミングよりも早いものでした。ちょうどヘアピンでGT300クラスの1台がクラッシュ、FCY（フルコースイエロー）宣言からセーフティカーランへと切り替わったのですが、田中監督は、ピットレーンオープンのタイミングで佐藤をピットに戻し、三宅へとバトンを繋ぐ戦略を採りました。ドライバー交代、タイヤ交換、そして給油を済ませて三宅がコースに向かいましたが、まさにドンピシャのタイミングでした。最小限のタイムロスでルーティンを済ませることに成功したのです。

ただ、SCランからその後、赤旗となりレースは一旦中断。再開に向けてチームには新たな戦略が必要となりましたが、チームが実行したのはレース再開時のSCラン中でのピットインでした。チェッカーまでに必要なガソリンを割り出し、この時点で足りない分だけを補給する____いわゆるスプラッシュ＆ゴーの戦略でチェッカーを目指そうというものでした。突発的な展開にすばやく対処し、チームとして最善の戦略を採ることで、ポジションアップの可能性を高めようと努めたのです。

しかしながら、そのリスタートからほどなくして、再び大きなクラッシュがメインストレートで発生しました。その直前、三宅はチームベストとなるラップタイムを刻み、徐々にペースアップを果たしているところでしたが、再びレースは赤旗中断に。どちらもクラッシュを喫した両選手が難を逃れ、大事にならなかったことが幸いでしたが、レース観戦に来られたお客様はもちろんのこと、関係者にとっても大きな衝撃となる出来事であったのことに間違いありません。

最終的に1時間半近く中断したのち、レースは午後6時10分に再開しましたが、規定として定められた午後6時20分の最大延長時間を持ってチェッカーとなり、レースは幕を下ろす事になりました。結果、チームは今シーズンの初レースを19位で終えています。

450kmという長いレースを走る実験室に見立てた今大会は、今後の戦いを意識しつつ強いクルマ作りに向けてのデータ取りを兼ねた一戦でもありました。しかしながらレーシングスピードでの周回は極めて少なく、三宅に至ってはクルマに乗り込んだもののレーシングスピードで走行する機会がほとんどありませんでした。結果的に、次の鈴鹿もタフな一戦になりそうですが、これまでのデータを元にしっかりと準備を行い、新たな挑戦に向かって行きたいと思います。

■田中哲也監督

今シーズンから佐藤公哉がチームのAドライバーになったので、チームを牽引してもらいたいし、またこのクルマでの経験を積んでもらうこともあり、アタックを任せました。Q1突破は正直難しいと思っていましたが、出来る限りのことはやってくれたと思っています。レースでは、戦略として4周終わりでピットインしました。周りどタイミングをずらすことでクリアなところを走れるし、あと給油を1回に済ませるのが狙いでした。ただ、39周終わりにクラッシュがあったので、予定よりも早い段階でピットインすることになりましたが、作業が出来るタイミングだったのでドライバー交代、タイヤ交換、給油のすべてを行うことができました。今回、アクシデントに伴い、急な対応が続きましたが、その中できちんとレースをするという練習ができたと思います。次の鈴鹿は去年も良かったので、今年も鈴鹿でなんとか挽回できればと思います。

■佐藤公哉

公式練習で走行したのですが、2月に岡山国際サーキットでの特別スポーツ走行で走って以来でした。チームからはクルマへの理解を深めるように時間をいただいたのですが、走りをはじめからバランスもよく、フィーリングにも違和感なく不具合なく走ることができました。問題なく調子よく走っていたのですが、ラップタイムが体感速度にまったく追いついていませんでした。

担当したQ1では、公式練習から(Q1に向けて)路面コンディションがこうなるであろうと想定して多少調整しました。走っていてクルマのバランス、(タイヤの)グリップ感などフィーリングも良くて、乗

りやすかったのですが……。コーナリングにおいて僕のドライビングえまだ（タイムを）詰められるところがあるかもしれませんが、どうしてこれほどタイムが伸びなかったのか、予選を終えた段階では正直わかりませんでした。周りと比較して、ストレートスピードが遅かったですね。

決勝ではみんなで打ち合わせをして、コース上で（他車を）抜くのは不可能ということを前提に、早めにピットインしてできるだけ空いているところ、渋滞のないところを走るということを考え、4周目にピットインすることを予め決めていました。コース復帰後は自分のペースで走ることができましたが、他車とはアベレージペースで劣っているようで抜かれてしまったし、またタイヤとしても想定していたよりもパフォーマンスを維持するのが難しい状況でした。次第に路面温度が下がり始めたことでタイヤの内圧が上がり、それがパフォーマンスにも影響を与えたようです。

次の鈴鹿においてチームは実績があるので、自分自身も戦いに向けてドライビングやセットアップに関して去年の実績をもとに組み立てていきたいですね。普段以上に気合いを入れて鈴鹿に挑みたいと思います。

■三宅淳詞

新BoPになり、ストレートスピードが伸びないというところに苦しみました。テスト不足もあって、どこに原因があるかも突き詰めることもできず、公式練習だけでは時間が足りませんでした。

直線スピードが遅かったので、ペースが良くても（コース上で）抜きたいから、決勝では早めにピットインして誰もいないところで走ろうということになりました。タイヤをやりつつ走れたら、というのが作戦でした。（佐藤から交代後）正直、あまり乗ってはならず、タイヤが温まったら行こうかなと思ったところでクラッシュがあったので……。次戦の鈴鹿に向けてデータを取ることが大きな予定でしたが、鈴鹿は富士に比べるとテクニカルサーキットですし上り勾配もあるので、今悩んでいる直線スピードが改善されないと他車に対してもアドバンテージを得ることは難しいというのが、チームとしての見解です。鈴鹿もテストに参加しておらず、データも取れていませんが、チームとしてのデータ量を活かして、上位で戦えるようにしていきたいですね。

【問い合わせ先】

つちやエンジニアリング合同会社

〒252-0822 神奈川県藤沢市葛原2507
TEL : 0466-49-5010 FAX : 0466-49-5011

担当： 松井