

オーバーホール仕立てのエンジンでの参戦

前回のレースからテスト走行が出来ていなかった為、約2か月ぶりの走行となった。
エンジンもオーバーホールしたばかりなので前回より確実に上位を目指せる体制になった。
今回の目標を6位以上 タイムを1' 53" 00以下に設定した。

- 7月22日 ●フリー走行 1本目 9:05~9:35 天気 晴れ 路面状況 ドライ 湿度40% 気温25℃ 路温27℃
今回はセッティングが変更されており前回と同じ乗り方をしていたら、リヤがスライドして、まともに走行が出来なかった。そこで、色々と進入のライン、スピードなどを変えて試してみたが、どれも「しっくり」くるのは無かった。同時にブレーキに多少トラブルがあり攻めた走行はしないでラインの確認などに徹して終了した。
- フリー走行 2本目 11:30~12:00 天気 晴れ 路面状況 ドライ 湿度40% 気温25℃ 路温45℃
1本目で出たブレーキのトラブルも改善されたがたまに症状が出るため不安の残る状態で2本目が始まった。ここでNewタイヤと投入した。2本目で行った事は、リヤのダンパー調整、スタビライザーの調整など。2、3周走っては調整を行った。しかし、Newタイヤを投入したにもかかわらず大幅なタイムアップは無かった。
- フリー走行 3本目 14:50~15:20 天気 晴れ 路面状況 ドライ 湿度41% 気温25℃ 路温55℃
1、2本目に出ていたブレーキトラブルもパッド交換したらもっと良くなりトラブル症状減多に出なくなった。3本目も引き続きリヤのダンパー調整を行った。ダンパーの調整1つで100Rとセクター3での挙動が面白いくらい違い、走ってはピットインして調整していた。しかし、1本目から通してリヤの不安定感やブレーキングから旋回にかけての信頼感がなく、ココ・コーラコーナーも極端に減速しなければ曲がれなかった。他のコーナーも一緒に旋回中のリヤが巻き込みが激しく、なかなかスロットルの時間を短くし、アクセルを踏んでコーナーを脱出するために進入の角度を浅くしてボトムスピードを落とし鋭角なラインに変えてみたがタイムは、あまり変わらずにいた。途中でフロントのアップライト付近のトラブルにより3本目は10分弱を残して終了した。翌日のレースに不安が残ったままととなった。

- 7月23日 予選 (20分) 8:50~9:10 天気 晴れ 路面状況 ドライ 湿度22% 気温30℃ 路温28℃
前日に引き続き天候に恵まれたレース当日。結局リヤの不安定の原因は解決できないままだった。オンボード映像を見て、ステアリングの入力スピードが早い。と、コメントを貰い予選中に調整し、多少は改善されたが大幅な改善にはならなかった。予選では20分間のうちコースインしてからタイヤを温めて3周アタック、ピットインしてタイヤの内圧調整して3周アタックと決めていた。しかしピットアウトしてからミスが続きタイムの更新にはならなかった。前日からでている症状も改善されず、ストレスが溜まる一方の予選となった。

Best time 1' 55" 211 / グリッド 14 (24台出走)

決勝 (12周) 15:20~ 天気 晴れ 路面状況 ドライ 湿度25% 気温32℃ 路温61℃

1、2戦共にスタートは失敗しかしていないので今回は合いが違う。レースでは前に出たものが勝ち。スタートで抜かそうと、フォーメーションラップでリヤを入念に熱を入れスタートに臨んだ。レッドシグナルが消灯した。スタートのタイミングは悪くない。クラッチをミートした瞬間に若干、回転数が下がり過ぎたが問題なく1コーナーに進入し1台パスした。しかし、続くココ・コーラコーナーでインに並ばれ押し出されるような形で少しコースからはみ出て1台に抜かされる。この時点では順位が変わらず14位のままだった。2周目の1コーナーのブレーキングで並ぶも抜かせずそのまま前車に続いた。同じ周のヘアピンでインから抜こうとしたが、ラインを塞がれてしまい大きくスピードを落としてしまい車間距離が150mくらいひらいた。それから3周過ぎたころに前車が100でミスがあり一気にヘアピンで差が詰まった。同じ周のダンロップコーナーでブレーキング勝負をしポジションを13位にあげた。その後、後続車を離そうとするも一向にタイムが上がらずに2周が過ぎ、3周目に入ろうとする最終コーナーで痛恨のシフトミスにより軽々と後続車にパスされてしまう。猛ブッシュするが全体的なボトムスピードが低く差を詰めれずいた。その、2週後に最終コーナーで前日に出ていたブレーキのトラブルで止まりきれずに左側のタイヤがグラベルに落とし、結果スピンをしてしまった。そこからチェッカーまでは猛ブッシュで上がりすぎた水温を落とすためにショートシフトでマシンを労って順位のキープに入り、そのままチェッカーとなった。

最終順位 14位

総評 今回は全くレースが出来ていなかった。週末を通して良い方向に1度も進まなかった。セット変更にも戸惑いタイムが出せないドライバー自身の引き出しの少なさが露呈されてしまったと思う。エンジンもオーバーホールされたばかりで確実に前回のレースよりタイムが出せる環境にあったにも関わらず、Best timeが1' 55" 211と前回より約2秒も遅く致命的だった。前戦が調子良かっただけに、とても悔しいレースだった。今回の失敗を糧に次戦は自己ベストの1' 53" 853を更新して決勝レースでも入賞を目指したい。

中村監督コメント 前回の内容から新にクリアしなければいけない課題が出た。
次回はもう2秒縮める様努力致します。



Nankai Plan Co.,Ltd.



鈴木会計
埼玉・川口
http://www.tknf.com/sds

P PLUS

Moty's
HYPER LUBRICANT TECHNOLOGY

SPN
SPEED PARK NIIGATA

CAR No.36

Beyond

スーパーFJ
アルビレックス・レーシング・チーム
PRESS RELEASE
2011/7/23

ALBIREX-RT

スーパーFJ 富士チャンピオンレースシリーズ 第3戦
スピードUPして行く田中選手

前回、富士の開幕戦では練習不足がたり、予選、決勝と満足いく内容とはいえませんでした。開幕戦が終わってから短期間で第2戦が開催されたため、もっぱらドライビングのイメージ構築、トレーニングに始終今回の目標は、①1分52秒台に突入する事、②決勝で表彰台に乗ることの二つとしました。

7月22日 フリー走行 3本ともドライ

1本目: 当日朝の夢の中で、100R後のヘアピンコーナーを高速で抜けるイメージを得て実践しました。これまでは中速コーナーと言う意識で走らせていましたが、コースの形状の割にコース幅が広くワイドなラインをトレースすることでボトムスピードを落とさず走れるということがわかりました。
2本目: 気温の上昇に伴い水温が厳しく、エンジンパワーダウンをしていました。またタイヤも表面だけズルズル削れていき、タイムは出しにくい状況でした。
3本目: このフリー走行から新しいタイプのブレーキパッドを投入しました。ブレーキリリースの調整が行いやすく、止めるブレーキングから曲げる為のリリース、ステアリングとの連動も今回投入したブレーキパッドの方がフィーリングがよく明日の決勝に期待が持てました。

7月23日 予選

前回、前々回と予選で遅い車に捕まってしまう、本来出せるタイムを出せずにいました。今回は上位陣と同じタイミングでピットアウトし、予選をこなすことができましたが、作戦負けした感が否めません。アタックをかけるタイミングはまだまだ練習が必要だと感じました。タイム差としては割合僅差という認識をしていますが、S-FJ 10位/20台で予選を終えました。
決勝
これまでスタートは得意な方でしたが、今回はスタートのタイミングを合わせきれず出遅れてしまいました。今回から投入したブレーキパッドの恩恵は絶大でどのコーナーでも並んでいけるようになりました。暑さの為か、車両同士の接触や離陸が頻発しました。中団グループはあまりクリーンなレースではなかったと思います。車を壊すリスクを負いきれなかったため、今回も我慢のレースとなりました。

総評

今回のレースを自己評価すると予選55点、決勝65点というところではあります。他者比較ではありませんが決勝中、余力を残して良いラップタイムだっただけにスタートのミスが悔やまれます。しかしながら新しいブレーキパッドの恩恵は絶大でブレーキバランスの調整がほとんどできていない状態であった事を考えると今後の結果に期待できるのではと感じています。他のライバルたちがそうなのですが、単純にドライビングテクニックだけでなくレースで少しでも良い結果を出すための様々な引き出し、駆け引きの技を持っている事を痛感しました。小生も機会を見つけて練習に励みたいと考えています。

中村監督コメント

速さは十分出てきました。あとは「勝」に対する意識の問題です。次回は「勝」を意識したレースをして欲しいです。



Nankai Plan Co.,Ltd.



鈴木会計
埼玉・川口
<http://www.tkcncf.com/sds>

P PLUS

Moty's
HYPER LUBRICANT TECHNOLOGY

