



# *Le Beausset*

## *Motorsports*

### スーパー耐久シリーズで今季初勝利 ランキング2位浮上、悲願の王座も射程圏内

茂木町に拠点を置くレーシングチーム「ル・ポセモータースポーツ(MS)」が、四輪のツーリングカーレース「スーパー耐久シリーズ」第4戦の富士スピードウェイ9時間耐久レース(9月3・4日、静岡県)で今季初優勝を飾った。同サーキットでは昨年の8時間耐久も制しており、2連覇達成。今回の勝利でチームランキングはトップと16ポイント差の2位に浮上しており、悲願の王座獲得もいよいよ現実味を帯びてきた。

渡辺直明・文  
写真提供：ル・ポセMS

## Le Beausset Motorsports

——今季初優勝おめでとうございませう。ライバル車両の全てを周回遅れとする圧勝でしたね。

——全ての作戦、思惑が予定通り進み、うまくかみ合ったという感じですね。車のポテンシャル、燃費の向上に加え、各ドライバーの担当を明確にしたことも大きかった。まずスタートの中山が期待通りにハイペースの展開をつくり、タイヤを持たせたい時に持たせられるドライバーである山下につなぐことができた。そして最後の峠の時にだけタイヤ交換して持ち前のスピードを生かすこともできました。それぞれのドライバーの持ち味をいいタイミングで最大限発揮できた勝利だったと思いますね。

——車両のポテンシャル向上にどのような手段をとったのでしょうか。

ライバルチームの中には、僕らの「レクサスRC350」より100kg近く軽い車両もあります。この車両の重量というウィークポイントがある中でどこを改善していけばいいか。レギュレーション上、車両を軽くすることはできませんが、コーナーで車両の重さによつてタイヤが動いてしまうことは防がなければならぬ。簡単なのはタイヤの空気圧を高めることです。それがタイヤの寿命が短くなるので難しい。そこで、フロントタイヤのホイールサイズを13mmほど太くしました。ホイールを太くすることでタイヤの支えが良くなってコーナーでも動かなくなり、その結果、タイムの向上にもつながりました。今回の車のセットがドライバー全



## 夏の「富士」で2連覇を達成 2位以下を周回遅れとする圧倒的勝利

渡辺直明・文 写真提供：ル・ポーセMS

### ◎ル・ポーセ坪松唯夫監督インタビュー

## 全ての作戦、思惑がうまくかみ合った 各ドライバーが持ち味を最大限発揮

渡辺直明・文 写真提供：ル・ポーセMS



員の好みに決まってきたという手応えがありましたね。

——今回の勝利でチームランキングはトップと16点差の2位に浮上しました。

16点というのは残り2戦で十分ひっくり返せるポイント差です。逆に今回のレースでトップのレクサスISが優勝し、かつ2位以下のチームが大こけしていたらその時点でシリーズ王座が決まってもおかしくなかった。そういう意味ではトップチー

ムと比べて僕の方が優位に立てているのかなと思います。

——次のレースである10月22、23日の岡山国際サーキット(岡山県)での3時間耐久レースに向けて手応えはいかがですか。

岡山で僕らが勝つか、ライバルチームより前に行かないと勝負が決まってしまうかもしれない状況に変わりはありません。息の抜けない戦いが続きます。岡山のサーキットは山の中にあるのですが、高低差はそれほ

どないので車両の重さのハンディはあまり気にせずに勝負できます。ただ、今回の大会はこれまでのようにST1〜5クラス全てによる混走ではなく、ST1〜3クラスとST4〜5クラスとに分けて行うのが特徴です。つまり、ST3クラスである僕らは自分たちより速いクラスの車と一緒に走るようになるので、後ろから抜きに来る車に十分注意しながらラインどりをしっかりできるかが大きなポイントになります。トップのレクサスISチームも、3位に付けているサーキットに慣れているのは確かですが、そこでも僕らが彼らに打撃を与えることができれば最終戦は面白い展開になると思っています。

——最後に読者にメッセージをお願いします。

今年の夏、作新学院高が甲子園で大活躍し、全国に栃木県が存在をアピールしてくれました。後半戦は岡山県、そして大分県(オートポリス)と本県から遠く離れたサーキットでの戦いになりましたが、僕らも作新学院高に負けぬよう栃木県をアピールできるように頑張りたいですね。

### ■ 2016年スーパー耐久シリーズ5、6戦の日程

第5戦	10月22日(土)・23日(日)	岡山国際サーキット(岡山県)
第6戦	11月19日(土)・20日(日)	オートポリス(大分県)

ル・ポーセMSは今季、スーパー耐久シリーズのST1〜3クラスに「レクサスRC350」で参戦。地元ツイニングもてぎの開幕戦(4月)で2位の好スタートを切ったものの、第2戦スポーツランドSUGO(5月:宮城県)、第3戦鈴鹿サーキット(6月:三重県)ともに5位と、思うような結果を残せなかった。そんな中で迎えた第4戦の富士スピードウェイ9時間耐久レース。昨年の8時間耐久で「RC350」がデビューウインを飾っているビッグステージであると共に、今回の獲得ポイントが通常の2倍に設定されていることから「絶対に取りこぼしのできない一戦」(坪松唯夫監督)だった。

### ■ スーパー耐久シリーズ

前身は1990年にスタートしたFIA(国際自動車連盟)が定めるグループN規定に合致した車両(連続した12カ月間に2500台以上生産された4座席以上の車両)による「N1耐久ラウンドシリーズ」。当初は参加するドライバーもトップクラスではなくレベルの高いアマチュアドライバーを中心に争われてきたが、1998年からはエアロパーツ装着などの改造が許され、名称もスーパー耐久に変更。車両性能が向上するとともに、国内トップ選手も参戦するようになり、日本の主要レースの一つにまで成長した。同時に海外からも注目されるようになり、2007年には特別戦、13年にはシリーズ戦とともに韓国で開催されるようになった。

多くのチームとドライバーに門戸を広げることを目的としているスーパー耐久シリーズは、参戦車両のチューニングが厳しく制限され限りなく市販車に近いものになっている。近年は参加型モータースポーツとしても高い人気を誇り、上限50台の年間参戦台数を超えるエントリーに達している。このため今年からは年間エントリーの上限が65台まで拡大された。

ST-X	国際自動車連盟(FIA)の「FIA GT3規定」に基づいた車両によって争われる。各自動車メーカーがレース用に製作したスポーツカーで、かつ市販されている必要がある。ハイスピード&ハイレベルの車両がエントリーしており、シリーズの総合優勝を争うクラスだ。
ST-1	エンジン排気量3,501cc以上の車両によって争われる。駆動方式は問わない。昨年は年間を通したエントリーがなかったが、今年は2台が参戦。
ST-2	エンジン排気量2,001cc~3,500ccの4輪駆動の車両によって争われる。雨量の多い時などコースコンディションによってはST-1クラス以上の速さを見せることもある。
ST-3	エンジンの排気量はST-2クラスと同じ2,001cc~3,500ccだが、駆動方式が2輪駆動となっている。
ST-4	エンジン排気量1,501cc~2,000ccの車両によって争われる。駆動方式に制限はない。多種多様な車両が揃い、台数も最多な激戦りクラスだ。
ST-5	エンジン排気量1,500cc以下の車両によって争われる。多くのコンパクトカーに門戸を広げようと設けられたクラスだ。

炎天下でのアタック合戦となった予選で、ル・ポーセMSはAドライバー・嵯峨宏紀、Bドライバー・中山雄二が快調な走りを披露。タイム合算によりクラス3番手の好位置から決勝に挑むことになった。

決勝レースでは、スタートを担当した中山がトップ以上のラップタイムで追走を続け、トップと同時の48周目にピットストップ。メカニックの素晴らしい作業により、続くドライバー・山下健太をそれまでトップだった車両より早く送り出すことに成功。しかし、先にドライバー交代を行っていた別のチームがタイヤ無交換だったため、引き続き2番手での走行となった。それでも山下は徐々にトップ車両との差を縮め、83周目についてトップに浮上した。その後、3時間を経

過して間もない96周目に嵯峨へと交代。嵯峨の走行中に2番手車両のドライバー・ベナルティがあつたことから、2番手との差がそれまでの約20秒から1分半程度に拡大した。レースは折り返しの4時間42分、143周目に再び中山に交代。ライバルチームのタイヤ無交換策によりリードは30秒を切ったものの、ル・ポーセには後続にペースを合わせながら走る余裕が生まれていた。190周目からの山下は、ライバルチームとのタイム差をさらに広げるためにタイヤ無交換策を敢行。そしてゴールまで残り1時間半を切った231周目から嵯峨が再びハンドルを握り、最終的には2位以下の全車を周回遅れとする圧勝を飾った。