

PETRONAS SYNTIUM TEAM

PETRONAS SYNTIUM TEAM REPORT

スーパー耐久シリーズ2009
第2戦「SUGOスーパー耐久400kmレース」
2009年5月10日(1dayレース)

▲▽▲予選 天候:晴れ

2009スーパー耐久シリーズ第2戦が、5月10日に宮城県・スポーツランドにて開催。
今回も開幕戦同様、予選と決勝を同日に行う1dayレースイベントとなった。

イベント開催に先立ち、土曜日には非公式の専有走行が設けられており、6名のチームドライバーがNo.1およびNo.28のPETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPEをドライブし、セットアップ作業などを続けた。

今回の舞台となる菅生。1コーナーと最終コーナーのランオフエリアが拡張され、安全面を增强。戦いに挑むドライバーにとってはより安全なサーキットへと進化している。その一方で、PETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPEにとっては、同クラスのライバルたちとの性能調整によって課せられたウェイトがズシリと響き、専有走行でもトップタイムを奪うことは叶わなかった。

なにしろ菅生はアップダウンの続くテクニカルコース。ライバル達からは完全無欠のような存在としてとらえられているPETRONAS SYNTIUMチームだが、去シーズンより30kgも重く、ライバルより70kg重くなったクルマでの戦いは決して容易いものではないのだ。チームではクルマとタイヤにやさしく、負荷をできるだけかけないよう、しかしながらつねに攻めの態勢でレースを行うという難しいミッションに挑んだ。

日曜日の菅生は薄曇ながら風もない穏やかな天候に恵まれ、ファンにとっては絶好のレース日和となった。公式予選は午前9時30分からスタート。今回、No.1のPETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPEは、Aドライバーに柳田真孝、Bドライバーはファリック・ハイルマン、そしてCドライバーを谷口信輝がそれぞれ務めることとなった。

まずAドライバーの攻撃で、No.28の片岡龍也が1分26秒744をマークし3番手。一方のNo.1柳田は1分26秒819で4番手につける。引き続き行われたBドライバーの攻撃。No.28は吉田広樹が1分26秒900、そしてNo.1のハイルマンは1分27秒230のタイムでAドライバー同様に3、4番手となり、PETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPEの2台は揃ってセカンドロ一から決勝レースのスタートを切ることが決まった。

▲▽▲決勝 天候:曇り 気温25.5°C(午後2時)

予選終了後から始まったピットウォークは、多くのファンが詰めかけ、写真撮影やサイン会などで大いに賑わいを見せた。

青空が次第にうす曇へと変わり、少し蒸し暑さを感じる中、午後1時35分に108周の決勝レースがスタート。PETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPEの2台は、No.28に片岡、そしてNo.1には柳田が乗り込んで、序盤の戦いが始まる。

逃げる前方のフェアレディZに対し、PETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPEの2台は同じようなペースで追従。後方からPETRONASグリーンの2台が隊列を組み、ライバルたちへと大きなプレッシャーをかけながら周回を重ねていくこととなった。

レースは10周を過ぎると、早くもPETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPE2台を含む上位4台が、完全に抜き出した状態でレースを牽引。だがPETRONASの2台にさほど勢いを感じる事ができない。やはりプラス30kgという性能調整に悩まされているのかと思っていた矢先、21周を終えたNo.1柳田が緊急ピットイン。駆動系のトラブル発生でクルマがピット内へと納められてしまった。

車両の下にもぐりこみ、慌しく作業を進めるスタッフ。原因はドライブシャフトの破損だった。さらに修復を続けるピットに、No.28片岡が滑り込んできたのは31周目。周りにはルーティンワークに見える光景も、実は予定を前倒してのピットインだったのだ。こちらはハブベアリングのトラブルを抱えながら片岡が予定周回数まで引っ張ろうと努力を続けるも症状がひどくなったため、やむなく早めにピットへとマシンを戻すことになった。

No.28はこの緊急ピットインで作戦を変更。吉田へとスイッチすることを決め、タイヤ交換および給油を行い、ハブを締めなおしてピットを離れた。ピット作業での遅れを少しでも取り戻そうと、吉田は渾身のドライブ。だが、5、6周もすると再びハブからバイブレーションが出て攻めの走りができない。チームでは再度のピットインを決断。今度は頭からクルマをピットインし、ハブ交換作業に入った。

PETRONAS SYNTIUM TEAM

待ち構えたスタッフがそつなく作業を済ませると、No.28は吉田が引き続きステアリングを握ってコースへと復帰。だが、ピットでは依然としてNo.1の修復作業は続いている。何とか2台揃っての完走を果たそうとスタッフが懸命に作業を続けた。その甲斐あって、吉田がコースへ復帰したおよそ10分後、No.1にハイルマンが乗り込む。すでにトップ車両は60周を終了しており、完走扱いになる可能性は厳しい状態ではあったが、チームでは最後の最後まで諦めることなく、チェッカーを目指した。

終盤、No.28はジョハン・アズミが、そしてNo.1には谷口がPETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPEへと乗り込む。初の菅生でのレースに挑んだアズミは、丁寧な走りを心がけて周回。一方の谷口はベテランらしいマシンコントロールを見せ、中古タイヤながらコンスタントに好タイムをマークし続けた。

レースそのものもセーフティカーが3度入るといふ大荒れの展開となった今回のスーパー耐久。その中でPETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPEはNo.28がクラス4位でチェッカーを受けることに成功する。だが一方のNo.1は規定集回数まであと5周足りず、惜しくも完走扱いとはならなかった。

◆鈴木哲雄監督

残念ながら厳しい結果になってしまいました。完勝を飾った開幕戦のもてぎは、コースの路面 μ がよいのでさほどタイヤにも負担をかけず走れたり、色んな面で多少ライバルたちより優位に立てる部分があったのですが、今回の菅生はそういう点がなかったですね。今シーズンから車両重量が重たくなり、昨年の経験と違った負荷を与えてしまったということです。BMW社の設計から120kg重くなっているので、今後の再検討が必要になってきました。

◆No.1 PETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPE

柳田真孝

予選のタイムアタックではもう少しいいタイムを狙えると思いましたが、意外とタイムが伸びませんでした。ただ、レースのペースは悪くなかったので、決勝では後ろからフェアレディZをおっかけてプレッシャーをどんどん与えていこう、楽しいレースをしようと思っていました。ところが決勝でドライブシャフトのトラブルが発生し、ピットで長い間時間を費やすことになりました。修復後は完走を目指そうということだったのですが、規定周回数に達せずに終わってしまい、とても残念でした。

ファリーク・ハイルマン

駆動系のトラブルに見舞われ、プッシュするレースはできませんでした。しかしながら、つねに僕自身は自分の中で少しでも進化することを強く意識して走ることを心にかけているので、その点はキチンとパフォーマンスとしてお見せすることができたと思います。次の鈴鹿は僕が大好きなサーキット。ここでしっかりとリベンジを果たしたいですね。

谷口信輝

トラブルが起こってしまってはどうしようもないですね。クルマが去年よりも重くなって、色々と負荷がかかっているのだと思います。ピットでの修復に時間がかかってしまったため、僕がドライブしたのはわずか8周に留まりましたが、自分のステイントはベストな走りをしようと心がけました。

◆No.28 PETRONAS SYNTIUM BMW Z4M COUPE

片岡龍也

予選では前日の練習走行よりもタイムも出ていたので、決勝ではいいレースができると思っていました。ハブのバイブレーションを感じていたもののピットインは40周くらいを予定していたので、なんとかそれまで持たせて走ろうと努力したんですが、ダメでしたね。早めのピットインになりました。スタッフがガンバって仕事してくれ、なんとか完走できて良かったと思います。

吉田広樹

今回の予選はベストを尽くすことができました。ニュータイヤでのアタックがうまくいき、満足できるものでした。決勝では2番目のステイントを担当し、片岡さん同様、40周くらいを走る予定でしたが、トラブルで交代が早まりました。走り始めるとまたハブが緩んでくるのがわかったので、ピットインしてパーツ交換することになりましたが、レース復帰後は、完走することが一番の目的だったので、クルマに負荷を与えないよう、縁石にのらないよう、ブレーキングも激しくならないように、と心がけて走りました。そのせいで走りがやや控えめになってしまったのが残念でした。

ジョハン・アズミ

クルマにトラブルが出てしまい残念でした。ただ、スタッフがきちんと修復してくれたおかげで僕のステイントのときはいいコンディションで走ることができたので満足しています。次は僕自身が憧れている鈴鹿でのレースなので、とても楽しみにしています。次はさらにベストを尽くせるよう、しっかりと頑張りたいと思います。