

レースっていいよね

## 第49回 「ミラクル！ 1-2 フィニッシュ！！」の巻

前回のF4・富士に続き、またしても急ぎよのサーキットサービスを命ぜられた。今回は鈴鹿クラブマンレース。

「RS/ネオ・ヒストリックカー」と呼ばれるカテゴリーの、ネオヒスのほうである。

ネオ・ヒストリックカーとは、コンストラクターが「オトナのための遊べるレース」を目的に、独自に設計、製作

されたレーシングマシンである。そのシルエットはまさにヒストリックカー。

しかして、そのカウルに覆われたシャシーは、コンストラクターの持てる技術をふんだんに用いている。

見た目こそヒストリックなのだが、タイム的にはFJとほぼ互角のタイムで走ってしまうのである。

もともと、FJに比べ排気量は若干大きい、それにしてもタイヤはスリックではなく、溝ありの普通のタイヤ。

車種は今のところ、2種類しかない。

ウエストレーシングカーズ社製「VIVACE」。そして東京R&D社製「カドウェル」(スペル忘れた)

正直、見た目はカドウェルの方がよりヨーロッパ的で、凝っている。

しかし、コスト・性能面においてはビヴァーチェの方がやや優位にある。というのが率直な感想。

ウチからのエントリーは2台。 #4 石田選手。 #5 神谷選手。

そう、石田選手は先回の富士で走ったドライバー。そして、神谷選手はウチの社長！

ちなみに、4号車はレンタルでの参加、5号車は新車のシェイクダウンでもある。

ともかく、この2台をたった一人でサービスしなければならないのである。もともと、金曜日は5号車のみ、

土曜日は4号車のみでの練習走行だったので、それほど苦にはならなかったが、それでも土曜日の走行は

参った。朝7時過ぎにテントや備品の設営をして、走行の準備。しかし、時間の無いなかでシート合わせから

始めなければならなかったのだから。

それにしても金・土曜は走行台数が多い。鈴鹿サーキット(西コース)のスポーツ走行・4S 枠で走るのだけど、

シビックやインテグラの台数が尋常ではない。おそらく、50台は間違い無い。なぜなら、走行台数の制限が

出て、それが40台。走れずに引き返した台数が5~6台。パドックに待機していた台数を入れると、その数は

未知数である。コースは渋滞、何よりサインボードを出すプラットホームがヒトで溢れ返って、大変な状況だった。

そして、レース当日。 RS/ネオヒストリック レースの参加台数は合計9台。内RSは4台、ネオヒスが5台。



予選開始と共に各車コースイン。ところが、先頭を走るRSがスプーンを抜けたところで突如スピン！結構激しいクラッシュになり、コース上に停止。そして赤旗の提示。ちなみに、予選時間は10分間。この赤旗中断によって、タダでさえ少ない時間が8分間に短縮された。

予選再開後、回収されたRSはリタイヤ。ウチの2人は淡々と走り抜いて、石田選手が5番手、社長が6番手という結果に。当然、RS3台が1～3番手を独占している。それもその筈、1周につきRSとネオヒスには約10秒弱のタイム差があるのだ。

むかえた決勝レース。



フォーメーションラップ中、4番手だったカドウェルが突然コースオフ。騒然となる中、またしても赤旗！回収が終了し、再びコースインが可能となったものの、勿論ピットスタートに。ここで事実上、石田選手がネオヒスでの先頭に繰り上がった。

10周のレースは9周に減算。再びフォーメーションし直して、スタート。石田選手はさすが現役F4ドライバー、クラッチミートもうまく決まった。グリッドは上り勾配だから、意外とムズイんだよね。まあ、レースのほうは無難な展開で、途中、石田選手は今レース中のベストタイムである31秒台を叩き出しコースレコードまであともう少し…。

社長は後ろから来るカドウェル（GRIDの中村社長）をブロックしながら、まるで遊んでみたい。まさに、これこそオトナのためのレース。

とにかく無事にレースは終了、終わってみればネオヒスクラスでウチが1-2フィニッシュという結果に。石田選手にとってはカート時代以来、10年ぶり。4輪レース初のお立ち台真ん中！しかも、ネオヒスデビュー・ウイン。





9.22 SUZUKI CLUB MAN RACE



秋の風薫る西コース。また一つ記録と記憶に刻み込まれた。



[GO to TOP PAGE](#)