



特集：挑戦

「TEAM 茶LLENDER」6度目の挑戦 ～2006鈴鹿8時間耐久ロードレース参戦記～

"TEAM CHALLENGER" and its sixth Suzuka 8-hour
Endurance Race campaign (2006)

目黒 克治

Abstract

Originating from an employee club program within SOQI Inc., TEAM CHALLENGER is a racing team made up mainly of people from Kakegawa and Numazu cities. Since 2001, the team has been entering the Suzuka 8-hour Endurance Race of a World Endurance Championship. This team, TEAM CHALLENGER, was originally established under the so-called "Genki Soqi" employee club program within SOQI Inc. (now Yamaha Motor Powered Products Co., Ltd. and SOQI Hydraulic System Co.,Ltd.). The aim of the team is to deepen the relationships with our associated companies and the local society at large, to develop our technologies as a suspension maker and to stimulate and educate our employees.

All the staff including the mechanic crew, who had never entered a race before, were amateurs who responded to the request for club members. Before going to the circuit we worked on setting up the machine and getting together all the various equipment and tools necessary for setting and maintenance, but once we went to the circuit we didn't know what to do there. Eventually our riders had to tell us what to do. It was a rather embarrassing experience.

However, our team was able to finish 7th in our very first entry in 2001 and 5th in 2002. Then people around us began to hope that we might get a podium finish in the following year, but we were forced to retire from race due to a fall during race. And the same thing happened again in 2004, which meant we had to retire from race for the second consecutive year. Last year one of our riders took a fall again and the machine damage seemed critical. After an hour of pit work, however, our machine was able to re-enter the race, but the result was that we finish in 50th place. This result made us fully aware of how hard it is to finish with no trouble in an 8-hour endurance race.

With this experience behind us, TEAM CHALLENGER started preparations in February 2006 for our 6th entry in the Suzuka 8-hour Endurance Race. This is a report of the campaign that carried us into our 6th Suzuka.

1 はじめに

TEAM 茶LLENDERは、創輝H・S株式会社の社内サークルを原点として掛川市、沼津市民が中心になって活動している市民レーシングチームである。2001年より、世界選手権である鈴鹿8時間耐久ロードレース(以下、8耐)への参戦を続けている。このチームは、創輝株式会社(現・ヤマハモーターパワープロダクツ株式会社、創輝H・S株式会社)の「GS (Genki Soqi)活動」という社内サークル活動の一環として

誕生した。その目的は、社内の活性化と人材育成、サスペンションメーカーとしての技術力の向上、そして地域社会や関連企業との結束を深めることである。

当初、レースを運営するメンバーは、社内公募により集まったメカニック、スタッフを含め、全員が初めてレースに参加するという素人集団であった。マシン、設備は当然のこと、整備のためのツールを揃えるところからはじめて、いざサーキットに乗り込むが、右も左も分からず、「何をしたらよいのやら・・・」という具合。我々が支援する立場のライダーに、指導してもらうという申し訳ない状況となってしまった。

ところが、レースを終えてみれば、初参戦で7位。翌年には5位という成績を残した。来年は表彰台かと期待されたが、その後、転倒による2回のリタイア。昨年も転倒によるマシンダメージが大きく、1時間の修復作業後に再スタートできたが、50位完走という結果に終わってしまった。耐久レースを知れば知るほど、トラブルなしで完走することの難しさを痛感させられる結果となった。レースの結果だけを求めるチームではないが、「上位完走」という欲が出すぎた結果かもしれない。

その様な中で、2006年2月、6度目の参戦に向けて、再び、TEAM 茶LENGERの活動が始まった。

2 チーム体制

5回の参戦で少しずつチームも成長し、地域での認知度も上がってきた今年は、人材育成を主眼に、より多くの方々に携わってもらえるよう「スタッフの半分を初参加者にする」ことを決めた。大きなチャレンジではあるが、メインメカニックは全て入れ替え、主要スタッフも入れ替える。となれば当然、テストやレースでトラブルが発生する可能性は急激に大きくなる。

この課題を克服するために、チーム体制をすべて見直し、昨年までの経験者を指導・サポートするポジションに添え、協力会社であるサクラ工業株式会社からもスタッフと技術サポートを頂き、「ノーミス、ノートラブル」を目標に、新たな体制を整えた。

ライダーは、初年度から続けて、藤原儀彦選手を第一ライダーに迎えた。地元掛川市在住である藤原ライダーは、様々な場面でチーム指導をしてくださっていて、チームの育ての親でもある。また、第二ライダーには、昨年同様、大崎誠之選手を迎え、昨年と同じコンビで8耐に臨む。今年は、両ライダーとも全日本ST600クラスへ参戦し、好調な成績を残しており、昨年以上に8耐への意気込みと充実具合が感じられ、チーム全体のモチベーションアップに繋がった。

3 車両

車両(図1)は、YZF-R1 SPをベースに、RC SUGOのキットパーツをエンジンに組み込み、耐久仕様へと改造したものである。今年は、参戦クラスを「スーパーバイク」から「JSB1000」クラスへ変更し、より市販車に近い仕様となっている。基本的には、YAMAHAのトップチームと同じものであるが、排気系にはサクラ工業製のスペシャルマフラーを搭載、サスペンション関連については、フロントフォーク(図2)、リアショックアブソーバー(図3)、及び、ステアリングダンパー(図4)に創輝H・S製8耐仕様を装着している。このサスペンション部品は、今年から創輝H・S株式会社がサポートしているWSB(スーパーバイク世界選手権)のYMF(Yamaha Motor France)チーム用車両のものをベースに、WSBで培ったノウハウと新技術を取り入れ、耐久仕様への改造を施したものである。特に、フロントフォークについては、減衰力特性を格段に向上させることにより、昨年までの仕様に比べ、操縦安定性が大きくレベルアップしている。



図1 マシン



図2 フロントフォーク



図3 リアショックアブソーバー



図4 ステアリングダンパー

4 鈴鹿 300km ロードレース

6月初め、初参加のスタッフをレースに慣れさせることと、マシンのセットアップを目的に、8耐前哨戦といわれる鈴鹿300kmロードレースに参戦した。スタッフの活動時間が業務終了後と限られているため、マシンの作り込みもギリギリとなってしまう、レースウィークに入ってからやっとシェイクダウンができるという、きわどい状態であった。昨年の8耐決勝のセッティングをベースに、短時間でのセットアップで臨んだ決勝であったが、総合5位という結果で終えた。このレースへの参戦により、初参加メンバーの実作業力、経験値の底上げができ、チーム体制とマシンの改善すべき点を洗い出すことができた。

5 7月28日 予選

鈴鹿300kmロードレースのデータをもとに、3回の鈴鹿テストでセッティングの詰めを行ったのだが、天候に恵まれず、ドライ状態でのテストは1日程度であった。ところがレースウィークに入ると、テスト時とは比較にならないほど気温、路面温度が上昇し、マシンセッティングも大幅な見直しを要する中、予選が始まった。全出場チーム84チームをA・Bグループに分け、さらに第一・第二ライダーに分かれて、午前・午後の2回のセッションでタイムアタックする。この予選の上位10チームのみが、決勝前日に行われるスペシャルステージに出場できるのだが、他チームのデータから判断すると、ボーダーラインは2分9秒台となり、TEAM 茶LLINGERがトップ10に入ることは容易なことではなかった。そんな厳しい状況の中、大崎ライダー(図5)が2分9秒975をたたきだし、予想を大幅に上回る予選総合6位の結果となり、ピット内は歓喜に沸いた。



図5 大崎ライダーの走行

6 7月29日 スペシャルステージ(トップ10トライアル)

午後から行われるスペシャルステージ直前、またもや断続的な雨が降り出す。この不安定な天候と、決勝を明日に見据えた判断の結果、スペシャルステージでは、転倒のリスクを回避するよう、マージンを残した走行をするように指示を出す。結果として10位となってしまったが、チームの作戦であり、マシン、ライダーに問題はなかった。

7 7月30日 決勝

前日のスペシャルステージ走行後、深夜までメカニックによるマシンのチェックを行い、万全の体制で決勝日を迎えた。11時30分、カウントダウンと共に、8時間という長いレースがスタートした。TEAM 茶LLINGERは、藤原ライダーが10番グリッドから絶妙なスタートを切り、順調なペースで周回を重ねる(図6)。スタートから約1時間後、初めてのピットイン。スタッフ全体が緊張に包まれる中、タイヤ交換、給油、ライダー交代と、ピット作業をこなして、無事スタートした。ところが、給油量が予定した量より、2リッター以上少ない。原因を調べるが、判明しないまま予定より2周早い2回目のピットインとなる(図7)。給油装置を替え、再度確認したが、給油量は1回目のピットイン同様、少ない……。3回目のピットインで、考えられる最良の手段で給油を行うが、やはり入らない。この時点で、7回ピットの作戦は崩れ、8回ピットインへの作戦変更を余儀なくされた。藤原、大崎両ライ



図6 藤原ライダーの走行



図7 ピットワーク

ダーの安定した走りで、6時間経過時点で総合8位をキープしたまま7回目のピットインを終え、スタートしようとしたところ、「エンジンが掛からない!!」マシンをピット内に戻し、マシンをチェックするが原因が分からない。走行に問題のないことを確認し、押しがけで再スタートを試みる。皆の祈りの中、無事エンジンに火が入り、再スタートした。その間10分。メカニックの作業は完璧であった。そのトラブルの間に、15位まで順位を下げてしまったが、ライダーの疲労もピークに達する後半であるにもかかわらず、2分13秒台という信じられないタイムで走行を続け、最後の最後に14位にポジションアップ! そのままゴールを迎えることができた(図8)。



図8 ゴール直後

8 おわりに

6度目の挑戦を終えた今、完走できた達成感と、トラブルを出してしまった悔しさで、複雑な心境ではあるが、チームとして結果を残せたことに満足している。ライダー、スタッフはもちろんのこと、各方面でご協力、応援して下さいの方々の力の総合力が結果に結びついていると再認識した。

また、我々チームスタッフも8耐という特殊な環境下で、与えられた役割に対する責任を果すだけでなく、目標達成のために何ができるか?何をすべきか?と各自が考え、行動すると共に、チームとしての迅速な状況判断と正確な情報伝達ができたことで、所期の目的は達成できたと思う。仕事の枠を越えての活動なので様々な問題もあったが、チームとしては予想を超える成長ができた活動だったと感じる。

最後に、TEAM 茶LLINGERに対し、サポートして下さい多くの方々に、感謝申し上げます。

■著者



目黒 克治
Katsuji Meguro
創輝H・S株式会社
技術開発部
(TEAM 茶LLINGER・レース監督)