



HIROKI YOSHIDA

OFFICIAL RELEASE

Race TOYOTA GAZOO RACING
86/BRZ RACE (Professional Class)
Date 2016.08.31-09.03
Race Track FUJI SPEEDWAY
Team OTG MOTOR SPORTS
Car OTG DL 86



占有走行は 16 位、予選は本調子を発揮出来ず 19 位で終える。

第 6 戦の舞台は前戦に引き続き、静岡県富士スピードウェイになります。9 月に入ってからのレースとなりましたが、まだまだ残暑も厳しい中でのレースとなりました。また今回はスーパー耐久 9h レースとの併催イベントとなるため、通常とは違い土曜日に予選・決勝を行う 1 DAY イベントとなります。

2016.08.31-09.02 FREE PRACTICE (占有走行 16 位 / 43 台中) WEATHER : DRY

今回のレースウィークは土曜日に予選・決勝が行われるため、通常より早い水曜日からテストを開始しました。
先ず初日は、前回のテストでフィーリングのよかったセッティングの確認から行います。そこで問題がなかったため、2 日目には一度走行に使用し時間を置いた熱入れタイヤと NEW タイヤを同じセッションで比較してみました。

しかし中々決定的な差が確認出来なかったため、午後には各タイヤでレース距離と同じ周回数を走り、レースを想定したテストを行いました。
その結果少しのタイム差ではありますが、熱入れタイヤの方が明らかにタイヤの落ち幅が少ないことを確認することが出来ました。
けれども、この 1 日を通して自分がアタックした NEW タイヤのタイムがトップタイムとほぼ変わらないことがわかったため、予選とレースのどちらを優先した方が最終的に取り分が多いかを判断しきれないまま、3 日目の占有走行を迎えることとなりました。

これまでのテストから、気温や路面温度が高い場合は熱入れタイヤの方がレース中の落ち幅が少ないためメリットは大きいですが、涼しいコンディションであれば NEW タイヤの方が一発のタイムも出せて、レースも比較的落ち幅が少ないまま耐えられると想定しました。

予選前最後となる占有走行では、翌日の天気予報から気温や路面温度を予想し、もう一度タイヤの比較テストで使用するタイヤを判断するしかありませんでした。このセッションで 2 種類のタイヤを比較した結果、タイムも自分自身で感じたフィーリングも NEW タイヤがよく、さらには予選・決勝日の天気がレース時間の際には崩れる予報だったため、NEW タイヤを選択することにしました。

最終的にこの日はトップから約 0.7 秒差の 16 位で終えることとなりました。

2016.09.03 QUALIFYING (公式予選 19 位 / 43 台中) WEATHER : DRY

土曜日に入り公式予選の時間を迎えます。

予選時間が 9 時過ぎだったため少し涼しいと感じる気候でしたが、僕たちチームが望むほどの気温・路面温度までは下がらず、苦しい予選が想定されました。

予選時間が始まると、路面がきれいな時を狙いすぐにコースインしアタックを開始しました。しかし、前後共にグリップ感は少なく前日の占有走行よりかはタイムアップしたものの、2'06.464 というタイムで 19 番手になってしまいました。

特に大きなミスをしたわけではないのですが、走っていてもタイムを出せている感覚もなく、難しい予選となってしまいました。



SPONSORS



PARTNERS





HIROKI YOSHIDA

OFFICIAL RELEASE



荒れたレースを落ち着いて完走、10位で締めくくる。

2016.09.03 RACE (決勝 10位 / 43台中)

WEATHER : DRY

午後に入り決勝の時間が近づいてきます。しかし、希望していた雨は降らず、曇り空の中スタートの時を迎えることとなりました。

1周のフォーメーションラップを終え、シグナル消灯に合わせてスタート！ホイールスピンが多く出だしは良くなかったのですが、ポジションキープのまま1コーナーへ進入していきます。

すると1コーナー立ち上がりでスピン車両がありコース上は大変な混戦となっていました。どうにか避けることができ、その先のコカ・コーラコーナー、100Rとポジションを上げることに成功します。

ところが、ポジションが落ち着きかけた300R付近を通過中、1コーナー先のクラッシュ車両回収のため、SCカーが導入されることとなりました。私はSCボードを確認し減速を始めましたが、中には気付いていない車両も多くポジションを上げていく車両が多発し、これがレース後の順位に大きく影響することとなります。

SC中に抜かれてしまったこともありこの時のポジションは12位を走行中でしたが、まずはレース再開に向けしっかりとタイヤを温める作業に集中します。

3周ほどのSCラン後にレースが再開。しかし何故かエンジンの伸びがよくありません。次々と後続車に仕掛けられ、あっという間にポジションを3つ落としてしまいます。

その後はどうにかポジションをキープしたまま走ることが出来ましたが、最後まで苦しいレースとなってしまいました。

最終的に15位でチェッカーを受けましたが、SC中のオーバーテイクなどでペナルティを受ける車両が多く、10位というリザルトで今回のレースを終えることとなりました。

久々のポイント獲得でしたが、スピード的には足りない部分が多く、悔しいレースとなりました。レース後にSCラン明けのエンジン不調を調べた結果、SCラン中に油温や水温が高くなり過ぎてしまい、エンジンを守るための制御モードに入ったことが原因の一つではないかということが判明。これはSC中にタイヤを温める方法を考えれば防げる可能性があったものなので、今後の自分の課題としたいと思います。

次戦は私も86で初走行となる北海道の十勝スピードウェイでの開催になります。さらに2レース制での開催となるため、シリーズを考えた上では大きなポイントとなるレースです。しっかり準備し、まずは表彰台に上られるように頑張りたいと思います。

それでは引き続き、ご指導ご支援よろしくお願い申し上げます。

 吉田 広樹



SPONSORS



PARTNERS

