

Race Report



文部科学大臣杯 MFJ 全日本ロードレース選手権シリーズ最終戦 第 52 回 MFJ グランプリスーパーバイクレース in 鈴鹿 JSB1000 クラス

会場:三重県 鈴鹿サーキット 国際レーシングコース

日時:10 月 30 日(金) 公式練習

10 月 31 日(土) 予選(40 分)、決勝レース1 (14 周)

11 月 1 日(日) 決勝レース2 (16 周)

観客数:21,500 人(大会期間中)

ライダー: 櫻山 茂昇 / マシン:BMW S1000RR

結果:

予選 DRY 24 台中 20 位(2 分 11 秒 639 自己ベストタイム 3 秒更新)

レース1 DRY 23 台中 21 位

レース2 DRY 21 台中 18 位(シリーズポイント 6 ポイント獲得)

いつも Team 長野にご支援、ご声援をいただきまして、誠にありがとうございます。

今シーズンも鈴鹿 8 耐参戦を目標にしてきましたが、コロナの影響で中止になってしまいました。その中で、来年の鈴鹿 8 耐参戦を目指し更なるレベルアップのため、第 52 回 MFJ グランプリ鈴鹿大会に参戦いたしました。MFJ グランプリは、全日本選手権のシリーズポイントを獲得したライダー又は、主催者推薦等を受けたライダーしか参戦することが出来ないレースということで、全日本選手権の中でもハイレベルな戦いとなり、また、最終戦ということもあり注目が集まる大会となっています。



予選

今大会は天候に恵まれ、木曜日の走行から良い天気が続いていました。迎えた予選当日も穏やかに晴れて、絶好のレース日和となりました。

予選では、予選通過基準タイムが昨年は上位 3 台の平均タイムから 108%だったのが、今年は 107%に引き上げられたことと、参戦選手のタイムも全体的に上がっていることから、目標タイムを 2 分 12 秒台に設定していました。それまでの自己ベストタイムは 2 分 14 秒 3 だったため、2 秒以上のタイム短縮が必要でした。目標タイムをクリアするため、様々な方の協力をいただき各セクタータイムの分析、ライディングのイメージ作り、修正などを 2 日間の走行の中で、何度も繰り返し行いました。

そして、運命の予選開始、2 日間で学んだこと、イメージしたことを実践するべく、全神経を集中させてタイムアタックをしました。アタック中はとにかくミス無く、無駄なく、丁寧にスムーズに走ることを心掛けました。そして、アタックした結果は 2 分 11 秒 639 でした。それまでの自己ベストタイムを 3 秒近く更新し、予選を通過することが出来ました。このタイムは、スポット参戦組(純プライベートチーム)のパドックエリアにいるチームの中では上位となりました。



レース 1

予選が午前中に行われ、午後にレース1が開催されました。天気は、引き続きドライでのレースとなりました。レース1では、しっかり走り切り鈴鹿 8 耐を見据えたデータを取ることを目標に走りました。レース序盤は、タイヤのグリップも良く順調に走行をすることができましたが、5 周目を過ぎたあたりから急にタイヤのグリップが悪くなりペースを維持するのも難しい状態でした。そこで、走り方を変えタイヤに優しい走行を意識して、なんとかペースを戻しました。しかし、タイヤのグリップは悪くなり続け後続車にも追い付かれ厳しい状態でした。なんとか後続車を抑え苦労しながら走り、迎えたファイナルラップでポイント圏内の 20 位をキープしており、必死に走りましたがデグナーの 2 コーナー立ち上がりで突然トラブルが発生し、後続車にパスをされ、トラブルにより抜き返すことが出来ずそのまま 21 位でのチェッカーとなりました。



ポイント圏内で走れていただけに非常に残念で悔しい結果となりました。ピットに戻り、トラブルの原因と対策をライダー、メカニックで遅くまで話し合い、レース2では万全の状態で開催に臨めるよう各自が入念な準備を行いました。



© coxmate01

レース 2

レース2も天候に恵まれ、ドライレースとなりました。このレースでは、来年の鈴鹿 8 耐参戦を見据えたレースの条件でスタートすることにしました。また、昨日のレース1の反省を活かし、レース中のタイヤライフを考えたタイヤマネジメントを意識すること、レース中のアベレージタイムを上げることが目標にしました。そして、レース1では獲得出来なかったシリーズポイントを獲得し、結果を残すことをスタッフみんなで誓いました。

スタートは、少し出遅れてしまいましたが、2 コーナーの立ち上がりで1台をパスし、レース1では離されてしまった前の集団に、なんとか付いて行こうとプッシュしました。すると、レース1よりフルタンクでの走行など厳しい条件でしたが、ラップタイムは1秒上がり、2 分 12 秒台で周回することが出来ました。しかし、序盤で飛ばし過ぎるとタイヤが持たないことから、タイヤマネジメントを意識してアベレージタイムを落とさないように走りました。すると、中盤以降のタイヤグリップもさほど悪くならず、良いペースで走行することが出来ました。その結果、アベレージタイムを上げ、16 周をしっかりと走り切った結果は、18 位でフィニッシュラインを通過し、目標のシリーズポイントも獲得することが出来ました。



MFJ グランプリを終えて

準備不足や、参戦費用などの課題が多くあり、参戦自体を悩みに、悩んで挑んだ MFJ グランプリでしたが、国内最高峰クラスのレースでチーム一丸となって戦った結果、ライダーのタイムアップ、そして、シリーズポイントも獲得しチーム全体のスキルアップに繋げることが出来たレースになったことと思います。

この結果は一重にご支援、ご声援をいただいている皆様のおかげ様です。心より感謝申し上げます。誠にありがとうございました。更なるスキルアップを目指し、結果を残せるよう頑張りますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。



監督兼マネージャーコメント

チームとして転換期を迎え、新たなチームとして動き始めた 1 年目の締めくりとなった MFJ GP。

資金、時間、経験など含め、ないないづくし。事前のテストでタイムも思うように出ておらず、このまま MFJ GP に出るのは失礼だと、参戦さえも迷うような状況でした。

しかし支えて下さる皆さんの声援、ライダーの走りたいという思い、そしてチームメンバーのレベルを上げたいと考える思いを聞き「チームメイキングからやります」と、マネージャー兼務ですが、監督として挑ませていただきました。

しかし、レースウィークに突入したものの、戦う準備ができておらず、課題だらけで思わず檄を飛ばす状況でした。レース 1 終了後は、悔しくて泣きもしました。しかしその度、各々のメンバーは自らの課題を考え、見つけだし、率先して動いてくれました。

そして迎えた決勝レース 2。各々が精一杯戦い、ポイントを取って完走という素晴らしい結果を残すことができました。終わってみると、本当にチームとして得るものの多い大会でした。

今の Team 長野はまだまだ未完成なチームです。今回も監督としてたくさんの諸先輩方に課題を指摘され、考えさせられました。でも、どんな状況でも我々の戦う姿を見て、未熟でも見放さず、また「女だからお飾り監督だろう」などと軽く扱わず、真摯に向き合って支えてくださった皆様に感謝いたします。

この経験を糧に、この先 10 年 20 年先を見据えチームの強化を行って参ります。

2020 年シーズンのご支援、ご声援ありがとうございました。