

優勝をかつさらったのはクラフトレーシングAE86(小宮山康彦・貝沼孝)まさかAE86にやられるとは……ECを意図しすぎるあまり、ハチロクの存在を察知しすぎたのが原因だ。(ガソリンがもたないと思っただけなら……サイトー)第1ヒート終了時点ですでに3階位をつけられ、第2ヒートではさらに1階位上げられてしまった。まさにコテンパンにやられた状態。



COLUSスーパー6時間耐久バトルロイヤルin間瀬

走り続けること、それこそが最良かつ、もっとも効果的な作戦。



第1ヒートではアベックスロードスターのひとつ後ろにいたブレン&なめだけ軍団E F3(高橋良一・小日山利明・松村隆之・長谷川正己)なんだけど……アレアレ? いつの間にか抜かれてるー!

ずっとびたつのAE86(坪野一雄・坪野雄仁・一節宗志)は、序盤から涼しいワザ(?)で魅せてくれた。ここってスピードが乗ってるからビックリしたでしょ?



作戦(計算)によると絶対に負けるはずなかったアベックスロードスターTRIAL(マッキー牧原・サイトー)だったのだが、3位でレースを終えた。今は頭が涼しい。



ハチロクとしては2番目のポジションにつけたRSスガノAE86(白石俊幸・勝正明・瀬戸鉄也)を後ろから追いかけるとはRSスガノ三改EG6(古崎康勝・三裕浩)。



決して目立つ走りではなかったけどシコシコとラップを稼ぎ、第1ヒートは5位につけていたスピニングアウト倶楽部AE86(吉村冬彦・吉村昭夫)だけど2ヒート目の序盤に落ち始めた雨が強くなると読んで行ったタイヤ交換が裏目に出てしまい第2ヒートでは22周遅れにまで順位を落としてしまった。



ベストタイムは1'19"010、なのに5位入賞。いつもよりもっと涼しくEP70(丸山康彦・小林勝義)の無給油作戦は見事にはまったのだった。でも、抜かれても抜かれてもじっと我慢で走りつづけるのって精神的にすごくつらいことだよな。



1'14"549という決して遅くはないタイムを出しながらも18位に甘んじてしまったクラフトレーシングAE86(池田貴光・山本卓弥)。8月は頑張ろうぜ!



第1ヒートは6位につけていた佐藤勉1チーム(山中和明・笠木謙一・祝孝之)のFXだけど第2ヒート出走後間もなくリタイヤ。山中くんといえはスプリントでも活躍しているドライバーだけど、夏日のレースでは予選で黄旗退避して1分加算、決勝でも黄旗退避し1分加算という不幸続きの第3戦でした。

たとえはハチロクがGTRを抑えて優勝してしまう、とかチューンドよりライトチューンやノーマルの方が速い、なんてスプリントでは考えられないようなおもしろさがウケてイベント数も増えつつあるサンデーレースのロングデイスタンス(耐久)だけど、勝ち負けを無視したとしても走れる時間が長いので目一杯サーキットを、サンデーレースを楽しめる。

サンデーレース史上空前のロングデイスタンス!

スーパーバトルロイヤル第3戦の前日もまた、間瀬サーキットは熱かった。年に一度のお祭りデー、耐久レースが開催されたのだ。

昨年の2時間耐久から、今年は一気に6時間耐久にまで距離が延長され、給油と作業は10分間のストッパを義務づけるというレギュレーションも新たに採用された。

6時間のロングデイスタンスともなれば速さだけでは勝てない、燃費、マシンとドライバーの耐久性、緻密な作戦、そしてチームワーク。どれが欠けても勝てない、いや完走すらおぼつかない。逆にそれらの要素を満たしてさえいればスプリントでは大排気量マシンに絶対かなわない小排気量マシンが勝つことも十分にありえるのだ。

熾烈! 25台の生き残り合戦!

特に今回の6時間耐久は「もう走りたくない」といいたくなるほどたくさん走れるイベントだったゾ。

これが6H耐久バトルロイヤルのルールだよ!

まずドライバーの出場資格はサンデーレース出場経験が3回以上あること。1チームのドライバーは2名以上なら何人でもいい。ドライバーを増やせば経済的な負担も軽くなるのだ。

車両規則は通常のスプリントと同じだけど排気量によるクラス分けはなし。

レース形態は3時間×2ヒート。第1ヒートと第2ヒートの間には90分のインターバルをおくので、もし第1ヒートでトラブルが出てもしインターバルの間に修理を完了すれば第2ヒートには参加することもできる。

レース中のドライバー交代は何