

耐久レースを楽しむライダーたち ①



南孝幸・吉田朋：写真
photo by Takayuki Minami & Tomo Yoshida
吉田朋：文
text by Tomo Yoshida

profile
ここ数年BMW・S1000RRでレース活動を続ける寺本幸司氏が開発した、内圧コントロールバルブ「T-REV」を扱う寺本自動車商会。レースシーンでもおなじみのメンテナンススタンドブランド「Jトリップ」の森製作所のスタッフで構成されるチームだ。同じ大阪に拠点を構え、2015年のもて耐が終わってから比較的早い段階で2016年参戦を合意していたそうだ。

T-REV & J-TRIP with YAMAHA YZF-R25

What's もて耐

“世界一の草レース”を目指し1998年にスタートしたもて耐。過去はリッターバイクが中心だったが、2008年からは参戦できる車両の排気量が115cc～250ccのマシンとなり、より参戦しやすくなった。多くのチームに勝つチャンスがあるように、ライダーの資格やピットストップの滞在時間をクラスごとに設定するなどのルールが存在する。



参加台数が多いため、決勝の7時間耐久に進めるのは77台(2016年は148チームがエントリー)。ただ予選落ちしても、予選後に開催される4時間耐久は走れるので、こちらをメインにしているチームもいる

2015年の戦いを踏まえ 万全の体制でレースに臨む

もて耐は世界一の草レースを標榜するだけあって、サンデーレースを楽しむライダーが多数参戦する。その中にはパーツメーカーやレースに力を入れているショップスタッフが参加するチームも目立つ。自社製品や技術のアピールというねらいももちろんあるだろうが、バイク好きであることは共通している。楽しむことも目的に参戦しているわけだ。

今回もて耐の決勝で張り付いたのは一般ライダーで構成されるチームではなく、現役国際ライダーを含む二輪業界関係者で構成されるチームだ。一般ライダーの参戦記も興味深い。プロライダーがいるチームなら耐久レースに関するノウハウをいろいろと見出せると思っただけ。この理由があったからT-REV & J-TRIPに張り付かせもったのである。

2015年にもT-REVレーシングというチームでもて耐に挑んでいるが、金曜日の練習走行でライダーの一人が転倒し、骨折、ライダーとして2016年も参戦している大西氏は国際ライダーで予選を走れない。というもて耐の予選は基本的に国内ライダー2名の合算タイムで争う。国際ライダーも45歳以上であれば予選を走れるが、大西氏は30代。国内ライダー一人では決勝に進めないというところが決まっていた。ただ4耐で優勝すれば7耐に進めるため、後方から4耐に参戦。上位まで順位を上げたものに転倒によってマシンが走行不能に陥ってリタイア。満足のいく結果を残せなかった。そこで監督を務めた寺本氏はリベンジをはたすべく2016年に向けて動き始めたという。そこで声をかけたのがJトリップブランドのメンテナンススタンドを扱う森製作所の森氏だった。森氏は国際ライダーだが45歳。その森製作所には、過去にミニバイクレースで高い成績を収めた国内ライダーの南氏がいる。大西氏と3人



朝、ピットにお邪魔すると、ガソリタンクを“コンコン”と叩くメカニックの姿が、これは少しでもガソリンが入るようにするため。叩いては少しガソリンを足し、叩いては足すを繰り返していた



マシンのセットアップを担当した大西氏。過去には全日本選手権や鈴鹿8耐に参戦した経験を持つ国際ライダーで、現在は寺本自動車商会で働く、このチームのメインライダーだ



これは2015年のもて耐に参戦したときのYZF-R25だ。2016年はこのマシンをベースに、細部を煮詰めることで完成度をアップさせたという。基本的に大阪のメーカーのパーツで構築されているのも特徴だ



勝負はレース前から スタートしている! 段取りが勝負を左右する



で組めば決勝に進めるだろうと寺本氏は考えた。
一方、森氏は国際ライダーであるものの厳密に言えばプロライダーではない。若かりしころからサーキットを走っていたものの、本格的なレースに出始めたのは2〜3年前から。その理由を聞くと、国際A級という称号が欲しかっただけ、と本人はおどけるが、本当のねらいは、二輪業界を盛り上げるために自身が参加してその楽しさを発信、サーキットでレースを観戦したり、実際にサーキット走行をするライダーを増やしたいということ。このことを

筆者は以前同席した宴会で熱く話っていたのを知っていた。このねらいがあったからこそ、参戦することにしたんだと理解した。
さて、話がレースのノウハウから離れたが、ここから軌道修正をしよう。楽しむための耐久レースといえど、レースはレース。少しでも上位に行くためには、万一の転倒で出走不能になることも想定してライダーたちの総合力を考えなければならぬ。2015年の総合力が低かったわけではないが、戦線離脱者が出てしまうことを想定していなかったのは悔やまれるところ。それを踏まえた人選を行なったのだ。
また早い段階で陣容を決めたことも重要なポイントになってくる。というのもレースに出ようと思っても、すぐに体制は整えられない。とくに耐久レースはライダーだけで戦うわけではないからだ。走行の終わったライダーをケアするヘルパーやビットボードを出すクルーなどが必要になる。さらにはマシンの作り込みも必要で、とにかく時間がかかるのだ。
監督を務めた寺本氏に話を聞いているときに印象に残った言葉がある。『レースは段取りが重要』ということだ。スタッフも急ぎよ集めてはしっかりと仕事をこなすのは難しいだろう。マシンもテストを含めた作り込みが必要だ。ドタバタとマシンを組み上げたものの、ポルトの締め忘れが転倒の原因になったレースに参戦するところか、最悪ライダーの命にもかかわってしまう。またチーム員はもて耐を中心にして生活しているわけではない。普段の仕事はこなしつつも耐に挑むわけだが、仕事が終わらないので参加できません。はチームに迷惑がかかってしまふ。参加したものの、3日貫徹したので動けません。も意味がない。日常生活からの段取りもポイントになるわけだ。言われてみればそのと

おりと思う人が多いだろうが、はたしてどれだけの人ができるのか? レースに参戦すれば、スケジュールを立てる能力が鍛えられるというメリットもありそうだ。
実際、もて耐に取材入りしたのは土曜日の朝(予選と4耐が行なわれた日)。ビットを歩き回っていると、バタバタと作業をしているチームもあったが、TREV & J-Tripのビットは穏やかそのもの。緊張感は漂うものの、各自自分の与えられた仕事をスムーズにこなしていた。無事に決勝進出が決まり、出席必須のフリーフィンクが終了。4耐の取材をしているときふとビットをのぞくとすでに撤収していた。翌日の決勝に備えての休息のためだろう。これも段取りがよくなければできないことだ。

も重要なポイントになってくる。というのもレースに出ようと思っても、すぐに体制は整えられない。とくに耐久レースはライダーだけで戦うわけではないからだ。走行の終わったライダーをケアするヘルパーやビットボードを出すクルーなどが必要になる。さらにはマシンの作り込みも必要で、とにかく時間がかかるのだ。
監督を務めた寺本氏に話を聞いているときに印象に残った言葉がある。『レースは段取りが重要』ということだ。スタッフも急ぎよ集めてはしっかりと仕事をこなすのは難しいだろう。マシンもテストを含めた作り込みが必要だ。ドタバタとマシンを組み上げたものの、ポルトの締め忘れが転倒の原因になったレースに参戦するところか、最悪ライダーの命にもかかわってしまう。またチーム員はもて耐を中心にして生活しているわけではない。普段の仕事はこなしつつも耐に挑むわけだが、仕事が終わらないので参加できません。はチームに迷惑がかかってしまふ。参加したものの、3日貫徹したので動けません。も意味がない。日常生活からの段取りもポイントになるわけだ。言われてみればそのと

筆者は以前同席した宴会で熱く話っていたのを知っていた。このねらいがあったからこそ、参戦することにしたんだと理解した。
さて、話がレースのノウハウから離れたが、ここから軌道修正をしよう。楽しむための耐久レースといえど、レースはレース。少しでも上位に行くためには、万一の転倒で出走不能になることも想定してライダーたちの総合力を考えなければならぬ。2015年の総合力が低かったわけではないが、戦線離脱者が出てしまうことを想定していなかったのは悔やまれるところ。それを踏まえた人選を行なったのだ。
また早い段階で陣容を決めたことも重要なポイントになってくる。というのもレースに出ようと思っても、すぐに体制は整えられない。とくに耐久レースはライダーだけで戦うわけではないからだ。走行の終わったライダーをケアするヘルパーやビットボードを出すクルーなどが必要になる。さらにはマシンの作り込みも必要で、とにかく時間がかかるのだ。
監督を務めた寺本氏に話を聞いているときに印象に残った言葉がある。『レースは段取りが重要』ということだ。スタッフも急ぎよ集めてはしっかりと仕事をこなすのは難しいだろう。マシンもテストを含めた作り込みが必要だ。ドタバタとマシンを組み上げたものの、ポルトの締め忘れが転倒の原因になったレースに参戦するところか、最悪ライダーの命にもかかわってしまう。またチーム員はもて耐を中心にして生活しているわけではない。普段の仕事はこなしつつも耐に挑むわけだが、仕事が終わらないので参加できません。はチームに迷惑がかかってしまふ。参加したものの、3日貫徹したので動けません。も意味がない。日常生活からの段取りもポイントになるわけだ。言われてみればそのと

①ビットインする時間に合わせて革ツナギを着るが、直前に着るわけではない。余裕を持って準備し待機する。ライダーごとに待機している時間のごし方が違うのは、見ていて興味をひかれた



②スタートライダーの大西氏から第二ライダーの南氏にバトンタッチ。作業待ちの間に、大西氏が感じたレースの流れやマシンの状態などを伝える。このやり取りはレースが終わるまで続けられるのだ

T-REV & J-TRIP

メカニックも!

チームの構成は最低限ライダー3名とピットクルー1名と定められているが、ほとんどのチームはピットクルーを複数名用意している(最大は6名)。練習走行や予選後のメンテナンスや、転倒時の修復、さらには給油作業などにも必要になるからだ。とくに7耐で上位をねらうなら一度はタイヤ交換が必須。ちなみにピットクルーはピットクルーライセンスを取得する必要がある。



① 給油はライダーが車両から降りてから始めなければならない。その際メンテナンススタンドをかけたり、消火器を持つ人間も必要になる。人数が多いに越したことはないのだ

長丁場の耐久レースは 作戦も勝負を左右する

もて耐は速いライダーがいれば上位に食い込めるわけではない。一人のライダーが走れる時間は90分以内と決められており、指名登録されたライダーのうち、最低3名は必ず1回は走行する必要もある。これに加えて給油も考えなければならぬ。しかも1回のピットインで給油できる量は5ℓで、給油作業が入る場合にピットに滞在しなければならない時間も決められている。T-REV & J-TRIPが参戦するWTKクラスは3分間。それに加えガソリンタンクの容量は18ℓ以内(この範囲に収まればタンクを改造するのは可)。これらを踏まえて作戦を立てる必要があるのだ。

たとえばライダーの走行順や走行時間の割り振り、マシンの燃費を算出したつづつ燃調をどうするかを決めることも重要なポイントだ。ちなみにT-REV & J-TRIPは大西氏がスタートとラストを90分ずつ走り、その間の短い時間を南氏・森氏がつないで走るという作戦を取った。ライダーの体力と技術面を考慮するとともに、最後の

スパートを大西氏に託したという。また、燃調に関しては予選用と決勝用のマップを作成したが、燃費を測定すると極端な差がなかった。予選用のマップの方がフィーリングがよかったためエンジン回転を予選より1000rpm下でキヤッチングすることで燃費を稼ぐ作戦を取ることにしたそう。

ただこれはスタート前の作戦で、レースは何があるかわからない。実際今年のレースは転倒によってセーフティカーが入った。チーム自体は転倒などのトラブルはなかったものの、何かしら不測の事態が生じた場合には作戦を変更する必要がある。それまでのデータをもとにして判断を下さなければならぬ。データがなければ正確な判断ができません。ガス欠になることもありうる。こういった面でも段取りが重要になるわけだ。

またこういった事態が生じた場合には、ライダーにもサインボードを使って指示を出し、ピットクルーにも作戦の変更を周知させなければならぬ。チームワークも重要な要素になってくるのだ。さまざまな要素をいい方向へ運び結果に結び付ける。これこそが耐久レースの醍醐味なのである。

ライダーだけでなくチーム一丸となって戦う耐久レース

サインボード持ちも!

四輪のレースであればインカムなどを使うことはあるが、二輪のレースは基本的に使用禁止だ。走行中のライダーにピットインなどの指示を伝える手段はサインボードのみ。しかもライダーは一瞬で通過するため最低限の情報と見やすさが求められる。Jトリップではレース経験を踏まえたうえでオリジナルサインボードを販売し、それを使用していた。

③ サインエリアには1チーム4名までが入ることができる。ライダーは2分強で戻ってくるため、一人ではキツイ部分もあるため複数人で交代するのがベターだ



ヘルパーも!

ライダーやピットクルーのサポートをするヘルパーも不可欠な存在だ。ピットクルーのようにライセンスは必要ないが、走行を終えたライダーのケアは重要な仕事であるため用意したいところ。とくにもて耐は夏場に開催される。熱中症対策のフォローが必須だ。ただしヘルパーはピットインエリアでサインを出したり、給油などの作業はできない。

④ 汗で濡れたレーザースーツを干したりするのもヘルパーの仕事。T-REV&J-TRIPのピットでは専用の乾燥機が用意されていた



監督も!

上位をねらうためには作戦も勝負を分ける重要なポイントになる。寺本氏はライダー登録していたものの、よほどのトラブルがなければ監督業に専念するというのが当初からの予定だったという。つねにピットにいて、モニターを注視しつつ、戦況に応じてピットインの指示などを出していた。ライダーが兼任するチームもあるが、冷静な判断を下すには監督は専任であった方がいいだろう。



⑤ モニターだけでなくパソコンのソフト(エクセル)を使った燃費計算にも余念がない。こういったノウハウは鈴鹿8耐に参戦していることもあり、豊富に持っていた



⑦ 7時間の長い戦いを終え、メインストレートにライダーが続々と戻ってくる。最終ライダーの大西氏の体力も尽きかけ、チーム員に支えられながらピットに戻っていく。ただこの7時間は長いレースの中でほんの一部。準備段階からレースは始まっているのだ。もちろん無事に家に帰るまでレースは続いている

