

コース：Sepang International Circuit  
日付：1月15-18日

## ROTAX SCHOLARSHIP TEST in Malaysia

まず、賞典としてこのような機会を与えてくださったROTAX、EIKO JAPAN、MERITUS GPにとても感謝しています。

2日間もフォーミュラカーをテストすることができ、自分にとって非常に充実した時間でした。

本当にありがとうございました。

1月 15日

14日GOODSMILE RACING KART GP終了後、そのまま空港へ行き0時過ぎにタイ経由でセパンへ向った。

タイには7時間で着き、夜明けとともにタイからマレーシアへ。クアラルンプールにはお昼頃に着いた。

事前に、空港のピックアップはないということだったので、タクシーに乗る覚悟をしていたが、Peter Thompson が迎えに来てくれた。

セパンインターナショナルサーキットはイベントをやっている、パドックが空いていなかったため、コースのガレージでシート合わせを始めた。

自分なりにかなりこだわって、しっかりホールドするシートを作ることができた。

17時からコースへ移動し設備。そして、コーチに車に乗せてもらってサーキットを走行しながらレクチャーを受けた。

ポイントが分かったため、明日からしっかり煮詰めていきたい!!!

その後ホテルへ行き、今回一緒にテストを受けるメンバーと夕食。

最近ではEIKO写真館でもおなじみの、有名アパレルブランド、G STAR RAWのファミリーも一緒だった。

そして就寝。

1月 16日

今日からいよいよ走行開始! ちょ-----楽しみ!

Session 1 (50min)

最初は2周走って、ピット。マシンの確認をして再びコースイン。

コースが先月経験したバレンシアと比べてかなり広いので、ラインなどしっかり煮詰めていかなくてはならない。

いろいろやっていくうちに、セッションが終了。1周2分数十秒かかるので、セッションが50分あっても周回数あまり稼げない。

タイムはフォーミュラ経験者から、1秒落ち。全然問題ないのでどんどん行きたいと思う。

Session 2 (50min)

車の感じはだいたい掴めたので、タイムを縮めていく作業をする。

どんどんペースアップしていく。ただ、高速コーナーでリアがオーバーステアで踏んでいけない。

数周してピットイン。セッティングを変更して再びコースイン。

変更前よりはかなり良くなった。それでもまだ滑る。

タイムはどんどん縮まっていった。トップとのタイム差もコンマ台に突入。

Session 3 (50min)

気温が一番暑くなるセッション。しっかり集中していく。

状態が良いのは最初の数周で、後はタイヤがヒートしすぎてタイムが出ない。エンジンの水温もかなり上昇した。

とにかくこのセッションは、タイムではなく今の自分の問題点を直そうと努めた。特にセクター3が遅い。アクセルを待てない。

Meritus GPからは、フォーミュラ経験者の3名がNEWタイヤを投入していた。やはり速い。

自分はタイヤが完全に終了していて、グリップ、トラクション共に足りなかった。

1コーナーの突っ込みがまだまだ足りないでそこを修正していった。

僕のマシンは次のセッションでもNEWタイヤは入れない。明日の方が今日学んだことを活かせるからである。路面もきっと良くなるだろう。

Session 4 (50min)

途中で今のタイヤよりマシンものをに入れてくれるとのこと。PUSH!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

前のセッションの反省点を活かし、PUSH!!!!!!。そして、タイヤを変更しコースイン。

やはりグリップが違う。なので、どのコーナーもしっかり止められてタイムアップに成功。

チームからは『古いタイヤなのにこのタイムはすごい!!! Good Job!!!』と言ってもらった。

今日一日に関しては満足だった。自分なりにいい仕事ができたと思う。

明日はいよいよNEWタイヤ投入。やってみよう!!!!

夕食は、日本からお仕事で見えていたご夫婦と一緒させていただいた。(ありがとうございます!)

1月 17日

どうも今日は雨が降りそうな予報。

あまり気にせず、タイムを出すことに集中し、イメージする。

Session 1 (50min)

このセッション中にNEWタイヤを入れる予定。路面コンディションもベストタイミングだ。

最初は前日のタイヤで走行し、かなりいいタイムが出た。いよいよNEWタイヤ!!!と思ったら、

なんと、マシンのエンジンの配線が燃えるというトラブル(泣)

走行は危険なのでキャンセル。このセッションはそのまま終了してしまった。

かなり残念だった。温度、路面も良かったので、感覚的にはベストを上回るタイムが出せたはずだが。。

しかし、そんなことはいちいち気にしてはられない。次、次!!!

Session 2 (50min)

メカニックさんは頑張ってくださっていたけれど、配線の修理がかなり遅れていた。早く走りたい!!!!

やっと直った時には、残り時間は僅かだった。古いタイヤで2周走り、再びNEWタイヤへ交換。

走り始めたが、今度はアンダーステアがかなり強かった。

チームからは、最後のチェッカーが出るまで走れと指示が出た。しかし、この状態ではベースを上げられない。

なんとかこまかしながら走るが、2分13秒5。自分的にはかなり不満足な結果となった。

当然自分の走りはまだまだであるが、マシンの状態はできるだけ良くしたい。

エンジニアと相談して、セッティング変更してもらった。

#### Session 3 (50min)

気温が一番暑いセッション。タイムが出にくいのは承知だが、中でも速さを見せたい。

セッティング変更が幸いし、乗りやすくなった。動きがいい。

タイムもどんどん更新していったところでなんと赤旗。コース上にF3車両がストップしていた。

その時点で、なんとトップから0.063秒差だった。惜しいなあ！！！！

その後はタイムアップはならなかったし、ロングランでのベースは速く、走行車両の中では一番安定したタイムを刻めていた。

次はいよいよ最後のセッションだ。しかし、雨が降りそうな雲行き。。。

#### Session 4 (50min)

なんと、雨だ(笑)しかし、フォーミュラーでは初めての雨だ。練習したい、走りたい！！！！

喜んで走り始めたが、なんだか挙動がおかしい。右コーナーが変である。

ピットに入ったが、はじめは異常を確認できないという。

しかし、あまりにもタイムは出ないし、やはりマシンの挙動がおかしいので再度確認を頼んだ。

すると、左リアタイヤにエアが入っていなかったことが判明した！

そんなこんなでセッション終了となってしまった。

不完全燃焼の最終日だった。

もっと走りたかったというのが正直な気持ちだ。

#### 1月 18日

帰国する日だが、夜9時のフライトなので、それまではコースで見学しながら勉強する予定にしていた。

チーム代表Peterに朝の挨拶をすると、「Ukyo、今日の3セッション目に乗っていいぞ！！」と。ヤッパ！嬉しい！！

アドレナリン全開！！！！！！！！！！ぜってーやってやる。素早く用意を済ませた。

が、しかし、、、2セッションに違う選手のマシンのエンジンが壊れてしまった。そして、自分が乗る車がなくなってしまった。

元々予定には組まれていなかったのですが仕方がないが、残念な思いでいると、

Peterが「特別に、セッション終了後に乗ることができるかもしれない。雨が降らなかつたら乗せるよ！！！」と。

再び期待を持って過ごしていたが雨は止まらなかった。残念ながら乗れないまま終了した。

チームスタッフ全員にお礼の挨拶をした。

Earl Bambar が空港まで送ってくれて、無事帰路についた。

\*今回僕が乗らせてもらったのは、Formula BMWシリーズをインドのJKタイヤがタイトルスポンサーとなり引き継がれた、

JKレーシングアジアシリーズで使用される、140馬力直列4気筒BMWFB02エンジン搭載、ギアはヒューランド製シーケンシャル6速の、

カーボンファイバーとケブラーからできたマイゲール製マシンです。

先月体験したFormula ABARTHよりもステアリングが重いこと等、事前にアドバイスを受けていましたが、

シートをしっかり作る事と、monocolleさまのアドバイスで良いグローブを使用したので、

今回は手を痛める事もなく、ステアリングの重さも自分としてはそれほど気にはなりませんでした。

予想外のトラブルなどで、気持ちいいアタックがたくさんはできませんでしたが、

その中でも自分のポテンシャルは発揮できたと思います。

先へつながるテストになったと感じています。

EIKO様、ROTAX様には、カートレース参戦にあたって大変お世話になった上に、

このような貴重な体験をさせていただき、

本当にありがとうございました！感謝しております！！

笹原 右京