

## MOTOR SPORTS REPORT

### 2016 Pikes Peak International Hill Climb / パイクスピーク インターナショナル ヒルクライム

全日本ラリーで活躍のプロラードライバー 奴田原文雄選手が 100 周年の記念大会に参戦！

2012 年 EV クラス優勝に続いて 2 回目のチャレンジ

参戦マシンは 230 SAMURAI SPEED トヨタ 86 140R-60

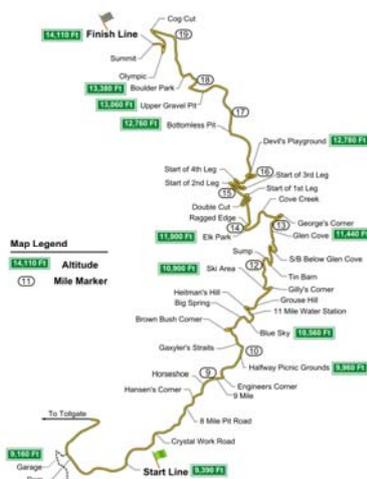
PIAA は LED バルブ、撥水ワイパー、ツインパワーオイルフィルターなどでサポート！

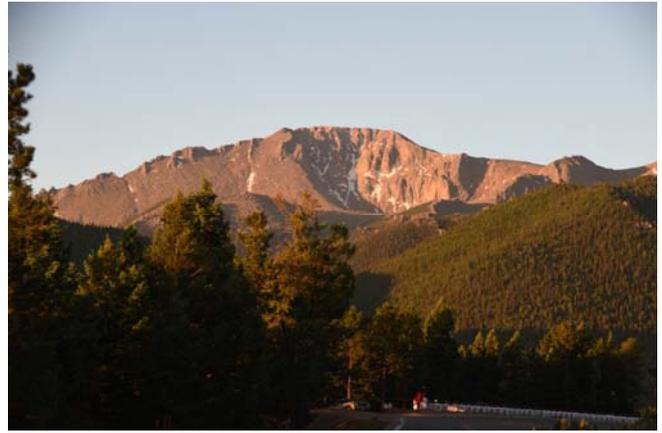


#### ■ パイクスピークインターナショナルヒルクライムの特徴 / about Pikes Peak International Hill Climb

アメリカ・コロラド州のロッキー山脈にあるパイクスピークマウンテンで、標高約4,301m の頂上まで標高差1,500m のワインディングロードを一気に駆け上がる自動車と二輪車によるタイムアタック競技。

1916 年に始まり今年で開催100 周年（開催数は94 回）を迎え、インディ500 に次いで米国で2 番目に歴史のあるレースとして知られる。別名「雲に向かうレース」と呼ばれ、世界でもっとも有名なヒルクライムイベント。気圧、気温、天候などの条件が大きく変化し、高山病に悩まされるドライバーもいるなど特殊な環境で開催される。





スタート地点

4,301mの頂上がゴール

## ■レースレポート/Race Report (奴田原選手レポートより/Nutahara's Report)

6月20日(月)

### 参加確認、公式車検、ドライバーズミーティング

まず選手、スタッフ全員の登録確認、最初は車両重量計測から。

ドライバーの命を左右するヘルメットやレーシングスーツなども細かくチェックされる。

そして、無事に車検合格。パイクス100周年の車検合格ステッカーが左右のドアに貼られる。



6月21日(火)

### サンクションド・プラクティス

例年は水曜から3日間の日程でプラクティスが行われるのだが、今年は自由参加形式でプラクティス日程が追加された。本来のプラクティス日程だとアップパーセクションからの走行であったので、ボトムセクションからの走行ができることは私やスタッフたちの体調面でも願ってもないことであった。

まずは、体を慣らすこと、そしてマシンチェック、タイヤチェックなど基本的なセッティングを確認することを念頭に走行に専念する。2012年振りに走るパイクスのコースをどの位覚えているかも確かめながらの走行だ。

100年記念大会ということもあり、パイクスピークレジェンドであるロッド・ミレンが往年の名車セリカをエキシビション走行させるためプラクティスに参加。名選手とともにパイクスピークを走れるのは光栄でもある。

6月22日（水）

### 公式プラクティス1日目アップーセクション

22日から3日間、全コースを1/3に分けてのプラクティスが行われた。我々はアップーセクションからのスタート。午前3時に宿舎を出発して4時前にはスタート集合地点に到着し、走行準備を行う。

外気温、路面温度ともに低温なのでタイヤウォーマーの使用は必須である。午前5時半、まだ薄暗い中でプラクティスは始まった。

アップーセクションはコース前半は尾根伝いに走るハイスピードなレイアウトだが、中盤からゴールまではつづら折りのタイトターンが連続するのが特徴である。すでに富士山より高い標高でもあることからマシンのパワーは極端に低下しており、ただでさえパワーのないマシンでは踏んだアクセルを如何に戻さずに（一度乗った車速を落とさずに）走ることを目標とした。今回、私のマシンのメカニックを務めてくれたのは同郷の南出司氏である。彼との旧知の仲であると同時に、北海道地区のダートトライアルやラリーに数多く出場する経験豊かなドライバーでもあることから、彼の選手としての知識もバイクスピークでのマシンセッティングを詰めていくうえでとても役にたったのは言うまでもない。



6月23日（木）

### 公式プラクティス2日目ボトムセクション

21日のサンクションド・プラクティスに続き2回目のボトムセクションを走行する。なお、ボトムセクションは、決勝の出走順を決める予選も同時に行われる。勾配もきつくないことから気持ちよく走れるが、3倍近いパワー差のあるライバルマシンにはどうあがいても手が届くことはない。マシンの持つ性能を無駄なくタイム短縮につなげられるかを考えながらの走行となった。

タイヤの最適なパフォーマンスを引き出せるよう温度管理を可能な限り行った。

そして、走行前後でのエア圧の確認も欠かさず実施することで、実戦に向けてのセッティングに生きてくることになる。なお、プラクティスは3回程度走行できるので、A052を装着して2回、ネオバを装着して1回走行することを基本としてセッティングを行った。

6月24日（金）

### 公式プラクティス3日目ミドルセクション

ミドルセクションプラクティスでは昨日までの2日間と異なり、午前5時半前から走行開始となったため、計5回の走行を行った。ただし、思うように路面温度が上昇せず、ぎりぎりまでタイヤウォーマーを装着したり、走行順を遅らせるなどの臨機応変の対応が必要となった。ミドルセクションならではの雄大な山並みを前にしてのスタートスタンバイ。エレクトリックモディファイクラスに出場している山野選手ともクラスは違えど日本人エントラント同士の情報交換は大事である。

6月24日（金）

## ファンフェスタ

公式プラクティス終了の後、午後5時から10時まではコロラドスプリングスのダウンタウンを封鎖して、ファンとの集いでもあるファンフェスタが開催された。私たちがマシンやタイヤを展示すると同時に、訪れるファンとの会話を楽しんだ。特にマシンのサムライキャラクターは人気で写真を撮るファンが多かった。また、ファンサービス用に製作したヒーローカードも人気が高く、サインをねだられることも多々あった。10時まで多くのファンが楽しんでおり、パイクスピークが如何に地元に着しているかが手に取るようにわかるイベントであった。



6月26日（日）

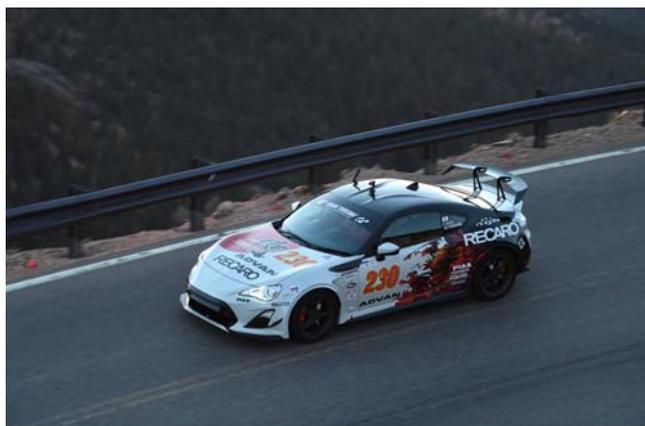
## Race to the clouds

一日の休日を挟んでいよいよ決勝の日。予選タイムにより4輪63台中53番目の出走である。2輪部門からスタートするが案の定トラブルでタイムスケジュールは遅延状態。私の出走時間も全く分からない状況。なので、スタートまでの時間は他の選手との交流をしながら時間を待つこともパイクスピークならではの。懐かしいKP61で出走しているフィンランド人ドライバーと記念撮影。ようやく午後2時半を過ぎ、スタート順がまわってきた。1秒でも早くゴールに飛び込むことを胸にアクセルを踏み込んだ。

そして、ゴール！

タイムは12分33秒139。

成績自体は目を見張るものではなかったが、今後の目標のために第一歩を踏み出すことができた重要な今年の参戦であった。



## 第94回パイクスピークインターナショナルヒルクライム

### タイムアタック2プロダクションクラス最終結果

1 Nick Robinson	2017 Acura NSX	10:28.820
2 Kevin Wesley	2016 Dodge Viper ACR	10:39.964
3 Stephanie Reaves	2016 Dodge Viper ACR	10:56.876
4 Jeff Denmeade	2006 Mitsubishi Lancer EVO	11:32.243
<b>5 Fumio Nutahara</b>	<b>2015 Toyota GT86</b>	<b>12:33.139</b>
6 Kash Singh	2016 Ford Mustang	DNF



#### ■ドライバーコメント 奴田原文雄選手/Driver Comments Fumio Nutahara

2012年のEVクラスでの優勝に続いて2回目の参戦となる今年は2つの目標を掲げ参戦致しました。その一つは、パイクスピークが開催100周年と言う記念大会であり、今後継参戦するに節目として重要であると考え参戦すること、そしてもう一つは6年後のパイクスピーク100回記念大会までに新時代エネルギーのレーシングマシンでコースレコードを更新するためへの経験値を高めることです。

その目標のファーストステップとして、トヨタ86をベースにTRDがチューニングを施した14R-60で改造範囲の狭いタイムアタック2プロダクションクラスへ参戦することで、無用なマシントラブルを避け、ドライビングに集中することで、パイクスピークのコースを学習すると同時に、チームオペレーションの経験を積むこともでき、今後の参戦にとって大きな収穫となりました。

成績は残念ながら満足できるものではありませんでした。

参戦当初からわかっていたことではありましたが、パイクスピークの特殊な環境の中では2リッターノンターボエンジンでは圧倒的なパワー不足であり、公式プラクティスを通して無駄なくコースをトレースすることで細かくタイムを縮めていく走行に徹するも、クラス参戦6台中5位（12分33秒139）に終わってしまいました。しかしながら、パイクスピークのコースを慣熟する目的は達成できたと感じております。

これらの結果は、ご支援いただきましたパートナー企業様のご協力の賜物と心より感謝いたします。

パイクスピークインターナショナルヒルクライム参戦の最終目標である新しいエネルギーで走るクルマの可能性を、モータースポーツという究極のドライビングプレジャーの世界で訴求していきたいと考えております。