



第1戦 / 1位 (シリーズ1位, ウェイトハンデ0kg)

4/8(土)~9(日) 岡山国際サーキット

## 平川&キャシディでデビューWIN!!

3番グリッドから決勝スタート。NSX勢にトラブル発生、波乱の幕開け

予戦では、天候の影響や赤旗による予戦中断もあり、2列目の3番手グリッドからの決勝スタート。今年も岡山県警交通機動隊の白バイ先導でのパレードラップを終え、フォーメーションラップとなる予定であったが、ポールポジションを含めた4台のNSX勢にトラブルが起こり、スタートができないというアクシデントが発生。波乱の幕開けとなる。

キャシディ選手が勝負に出る! 完璧なマシンコントロールでトップへ

結果的に2番手スタートとなった37号車「KeePer TOM'S LC500」はスタートドライバーのキャシディ選手がまだタイヤの温まっていない2周目に勝負に出た。バックストレートエンドでトップのマシンのイン側にブレーキをロックさせ、白煙を上げながら飛び込み、完璧なマシンコントロールでトップに立つと、その後も快調なペースで後続を引き離していく。

しかし、他車のクラッシュなどによりセーフティカーが導入され、棄っていたギャップがなくなってしまった。

気温が急激に下がり、2位との熾烈なトップ争い

36周目にルーティーンのピットインを順調に終え、ドライバーを平川選手に交代、トップのまま再度コースインしゴールを目指す。

スタート時25℃あった気温が、時間とともに急激に下がり、レース中盤には10℃後半、レース終盤には10℃台中盤まで下がってしまった。すると37号車に比べ、柔らかめのタイヤをチョイスしていた2位が、固めのタイヤでペースが上がらないマシンに徐々に迫ってきた。レース終盤の20周は2位との手に汗握る壮絶なトップ争いが続いた。



広島県出身の平川選手がクレバーな走りを見せ、トップを死守!

しかし、ここ岡山国際サーキットで育ったといっても過言ではない広島県出身の平川選手が抜群のライン取りとGT300クラスをうまく利用するクレバーな走りで見事にトップを死守。LEXUS LC500としてデビューWINをかざった。これで37号車「KeePer TOM'S LC500」は2014年のLEXUS RC FのデビューWINと2車種連続で新型マシンデビューWINを獲得した。



第2戦 / 3位 (シリーズ1位, ウェイトハンデ40kg)

5/3(水・祝)4(木・祝) 富士スピードウェイ

## 3位入賞でシリーズ1位をキープ!

予選は7位。ウェイトハンデの差が如実に

ウェイトハンデ(40kg)の影響もあり予選7位となったが、GT500クラス全15台の中でもっともウェイトハンデを課せられてこの順位は上々といっても過言ではない。決勝がスタート。スタートラップに前を行く19号車をパスし、早々に6位に順位を上げると、勢いそのままに前の6号車を猛追開始、9周目の最終セクターで6号車をパスし、5位に順位を上げるも、20周目に抜き返され順位を6位に戻してしまう、やはり同じLEXUS同士ではウェイトハンデの差が如実に出てしまう。

周回を追うことに順位を上げ、7位から一気に3位へ

35周目にルーティーンのピットイン、ドライバーがニック・キャシディ選手から平川亮選手に代わり再度コースイン。ピットアウト時、エン



ジン始動に若干のタイムロスがあり7位にてコースに復帰する。しかし、前を行く100号車を43周目に抜き、6位に順位を戻すと、53周目にはさらに23号車をパスして5位に、その後36号車のペナルティによって4位に上がると、続く64周目の第3セクターで39号車をパス、表彰台圏内の3位まで順位を上げる。74周目に2回目のルーティーンのピットインでドライバーを再びキャシディ選手へ交代し再度コースイン。前を行く2位の車両を猛追するも、惜しくも届かず。しかしウェイトハンデを課せられながら見事3位表彰台を獲得。シリーズランキングも1位をキープした。



第3戦 / 6位 (シリーズ1位, ウェイトハンデ62kg)

5/20(土)・21(日) オートポリス

## 確実にポイントをゲット!シリーズ1位をキープ!

ノックアウト予選、見事5番グリッドを獲得

ノックアウト予選では、15台中8台までしか次の予選Q2に進めない中、平川亮選手が見事全体の6番手タイムを叩き出し、Q2進出を決める。

続く予選Q2では、午前中に初めてこのサーキットをGTマシンで走行したニック・キャシディ選手が、初めての予選で見事5番グリッドを獲得!適応力の速さを改めて実証した予選となった。

ウェイトハンデに苦戦するも、巧みなドライビングで6位に!

湿度が低く爽やかな陽気の中、決勝がスタートした。スタートドライバーのキャシディ選手が前をいくNSXに襲い掛かるが、さすがにウェイトハンデが響き次第に離されてしまふ。5周周回時に最終コーナーで大きなクラッシュが発生。セーフティカーが導入され、コースの回収が行われる。

14周目にリスタート。追撃を再開するが15周目にウェイトハンデの少ない36号車に

先を許し、6位へ後退。続く27周目にGT300クラスに詰まった際に38号車にも先行され、7位まで後退してしまふが、38号車の接触の際に再び6位に順位を戻した。続く29周目にルーティーンのピットイン、ドライバーは平川選手へ交代する。全車がピットインを終えた時点で、やはりウェイトハンデの影響が大きく、8位まで順位を下げてしまふが、諦めず果敢に攻め続けた47周目に、先行するマシンに追いつき、なんと3位から8位までが一列縦隊の超混戦状態でレースを繰り広げる。この混戦の中、平川選手は巧みなドライビングで混戦を抜



け出して順位を6位まで上げ、チェッカーを受ける。確実にポイントを稼いでシリーズランキングトップをキープした。

第4戦 / 10位 (シリーズ2位, ウェイトハンデ72kg)

## 7/22(土)・23(日) スポーツランドSUGO 苦しみながらも貴重な1ポイントゲット!



スタートダッシュを決めるもセーフティカー導入で苦戦

決勝は11番手という厳しいポジションからのスタート。フォーメーションラップ中は小雨の状態だった雨脚が、スタート後に一気に激しくなり、ドライタイヤを選択したチームが後退してゆく中、スタートドライバーのキャシディ選手が抜群のスタートダッシュを決め、スタート直後には9番手。その後、クラッシュ車両が発生しセーフティカーが導入されるも、30周目には7

位までポジションアップ。しかしレース中盤、クラッシュ車両が続いて発生し、またもセーフティカーが導入され、ピットインのタイミングを逃してしまふ。セーフティカー導入前に給油とタイヤ交換を終えていたチームがまだピットインをしていないチームの真後ろに着き、ピットインが遅れたマシンはここで実質勝負権がなくなってしまう。

前を行くマシンをパスするも無念の緊急ピットイン

8位まで後退した37号車もやっとピットインを終え、平川選手に交代し、追撃開始!雨もほほ止み、ドライタイヤに交換。ウェイトハンデが影響するもペースは速く、次々と前を行くマシンをパスしたが、100号車に接触し、タイヤにダメージを負い緊急ピットイン。リアタイヤのみを交換しコースに復帰するもペースが上がらず、10位で終了。苦しみながらも貴重な1ポイントを獲得した。

第6戦 / 6位 (シリーズ3位, ウェイトハンデ84kg)

## 8/26(土)・27(日) 鈴鹿サーキット 2戦連続6位入賞でシリーズ2位へ浮上!

ウェイトハンデと戦いながら粘りの走行を続ける

8番グリッドからの決勝スタートとなった37号車はキャシディ選手からスタート。

ウェイトハンデの影響もあり、1つ順位を落としたが、前車をびたりとマーク

し、混戦状態のままレースが続く。30周目に1回目のピットイン、タイヤ交換と給油を行い、ドライバーを平川選手へと交代。前後のマシンの攻防を繰り返す。順位を保ったまま確実に走行を続け、62周目に2回目のピットストップ、再びステアリングをキャシディ選手へ託した。

第7戦 / 1位 (シリーズ1位, ウェイトハンデ48kg)

10/7(土)・8(日) チャン・インターナショナル・サーキット

## ポールtoウインでシリーズランキングトップへ!

不安定なコンディションの中、巧みなドライビングでポールポジションを獲得

数回のスコールに見舞われる中、予選Q1を担当したキャシディ選手が着実に4番手にて予選Q2進出の権利を得て、平川亮選手が不安定なコンディションを巧みなドライビングでタイムを上げ、100分の5秒差で見事逆転し、ポールポジションを獲得した。

快晴の中、決勝スタートを迎えたが、マシンがスタートグリッドに整列した直後にスコールに見舞われ、路面は

瞬刻間にウェットコンディションへと変貌。ドライタイヤでの走行は不可能と判断した37号車は、スタートグリッド上でウェットタイヤへ交換をした。GT500クラスの15台中3台はドライタイヤでのスタートを選択した。路面コンディションの影響で主催者はセーフティカースタートを宣告、オンタイムでのレーススタートだったが、雲の間から青空が見える空模様へと変わりつつあった。スタート後、2番手のマシンをうまく引き離したスタートドライバーのキャシディ選手は、勢いそのままに順調にトップを走行し、6周目にはスリックタイヤでスタートした3台をラップ遅れとし、

第8戦 / 2位 (シリーズ1位, ウェイトハンデ0kg)

11/11(土)・12(日) ツインリンクもてぎ

## プレッシャーを力に変えて、念願のシリーズチャンピオン

予選は3位。どうなるか予測がつかない展開に

シリーズランキングトップを取り返し、挑む最終戦。予選Q2の結果は3位。1位は23号車「MOTUL AUTECH GT-R」、2位は6号車「WAKO'S 4CR LC500」。シリーズランキング上位3車があるまま予選上位の3位にランクインした。もし、23号車、6号車が1位になる

と、37号車は3位以下ではシリーズチャンピオンを獲得することはできない。上位2台がまさかの接触。決勝レース直前、フォーメーションラップの最終コーナーで、予選1位の23号車と2位の6号車2台が接触し、レースは波乱のスタートとなった。ファーストドライバーのキャシディ選手は、

第5戦 / 6位 (シリーズ2位, ウェイトハンデ74kg)

## 8/5(土)・6(日) 富士スピードウェイ 戦略的な走りで、次戦鈴鹿に大いに期待!



チームメイト36号車とのアグレッシブな走りで場内を大いに盛り上げる!

37号車「KeePer TOM'S LC500」は、74kg(40kg+燃料リストラクター:ステージ2)のウェイトハンデを背負っての参戦だ。決勝は7番グリッドからスタート。途中チームメイトである36号車「au TOM'S LC500」との4位争いを展開し、アグレッシブな走りで場内を大いに沸かせた。最終ラップでは12号車が後方に追いついたものの、先行させて37号車は6位でゴール。しかしこれはドライバー平川選手の戦略であっ

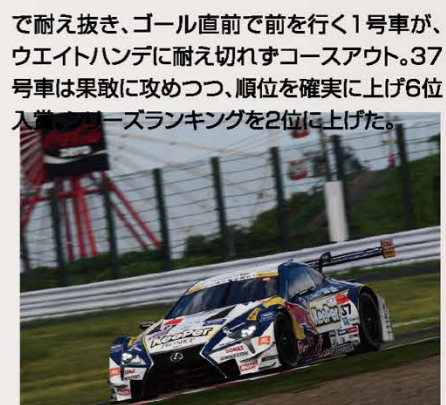
た。「燃料リストラクター制限」を考慮して無理にポジションを守らなかったのである。リストラクター制限を抑えるため意図的にポジションを譲る

もし37号車が5位でフィニッシュしていればウェイトハンデは86kgになり、燃料リストラクター制限は第3段階に突入したが、ひとつポジションを下げたことで84kgのウェイトに抑えられ、次戦は第2段階のリストラクター制限で戦うことができる。

さらに次戦の鈴鹿サーキットは、富士スピードウェイよりもアクセル全開率が高いため、燃料リストラクターによる制限が大きく影響することも踏まえ、平川選手はあえて6位でゴールしたのである。LC500のポテンシャルの高さ、投入予定の2基目のエンジン、そして若い2人の選手と勢いと今後の戦いは、より面白くなっていく。

果敢に攻めて順位を確実に上げる!

91周目に3回目のピットインすると、再び平川選手へと託し、95周目に高速コーナーの130Rで大きなクラッシュが発生。セーフティカーが導入され、102周目にレースが再開された。セーフティカー走行が長かったため、ルーティーンのピットインを最大限に伸ばし、123周目に4回目となる最後のピット作業を行い、キャシディ選手が7位でゴールまでの走行を続ける。コーナーリングのスピードでは負けずとも、ウェイトハンデの影響で防戦が続くつらい状況を平川・キャシディ両選手は必死



で耐え抜き、ゴール直前で前を行く1号車が、ウェイトハンデに耐え切れずコースアウト。37号車は果敢に攻めつつ、順位を確実に上げ6位入賞。シリーズランキングを2位に上げた。



リードを広げていった。ドライタイヤと交換し、順調に走行 路面が乾きはじめた14周目にピットイン、タイヤをドライタイヤへ交換と給油を行い再びコースへ復帰。翌週にタイヤを交換した2番手を走行していたマシンの前でメインストレートを通り、ドライタイヤのマシンでもトップをキープした。徐々に路面がフルドライへとになっていくコースを、順調に走行した37号車は35周目にルーティーンのピットイン。平川選手へと交代しレースを再開する。全てのマシンがピットインを終えた41週目には、2位との差を11秒つけてトップをキープ!見事シリーズランキングトップを取り戻した。



そのチャンスを着実に捉え、4周目で2位に浮上、トップを猛追。21周目にドライバー交代のためのピットイン。エース・平川選手が優勝に向けて走る。全車がピットインが終了した段階で、37号車は順位は2位。そのまま抜群の安定した走り、53周を走り切り、2位で完走した。この結果、「KeePer TOM'S LC500」は、シリーズチャンピオンとなった。平川選手とキャシディ選手は、スーパーGTの最年少でのチャンピオン獲得となった。