

Sayaka Shimoda D1GP Rd2&3 Report

第3戦: 追走トーナメント **ベスト8**、
D1GP **史上女性ドライバー最高位!!**

< D1GP Rd 2 & Rd 3 リザルト >

於: 滋賀県奥伊吹モーターパーク

日時: 2022年6月11日、12日

Rd2: 単走21位(27台中)

Rd3: 単走13位(27台中)

追走ベスト8

総合順位8位

シリーズポイントランキング(第3戦終了時)

単走ランキング20位

総合ランキング15位



D1 GRAND PRIX
INTERNATIONAL DRIFT CHAMPIONSHIP



D1NEXT10YEARS広報部長



2022.06.29

私が初めてモータースポーツを観戦したのは、今から8年前の10月、D1GPお台場戦でした。

あの日『私もいつかこの舞台に』という夢を追いかけ始め、それから7年。やっとこの舞台まで辿り着くことが出来ました。

憧れの選手たちと肩を並べて走る事が出来る今、ここへ来るまでに一緒に戦い、泣き、笑い、支えてくれていた皆様に感謝の気持ちでいっぱいです。

今回、ベスト8という結果がD1GP女性最高位記録と評価をいただいておりますが、D1は男女関係ないスポーツです。女性という括りではなく、トップドライバーの方たちと、男女遜色ないバッチバチな戦いで、私が初めて見たドリフトで頂いたあの時の感動を、今度は私が皆様にお届けできるドライバーになれるよう頑張ります。

Sayaka.S



At that moment, the whole stadium was extremely excited.



First female driver to win
TOP 8 in D1 history



グランスノー奥伊吹スキー場の駐車場を特設コースとし開催されます今大会は、路面がスポーツ走行用の舗装でない為に滑りやすい事、コース全体がコンクリートウォールに囲まれ、エスケープゾーンが無いことから、車速は高くないものの、マシンのセットアップと、テックニックはもちろんの事、度胸も試されるコースになります。

また、D1 GRANDPRIX初参戦の今年は経験を積むためにも、新車ではなく、実績のある昨年D1GPで走行していた車両を購入しましたが、数々の問題点が発覚し前回の富士スピードウェイでは燃料系のトラブルが現地で発生し、リタイヤせざる負えませんでした。

そして、今季はD1LIGHTSとダブルエントリーの為、限られた時間の中2台のメンテナンスをしながら、テストを行いました。その都度トラブルが発生して対応に追われてしまい、マシンがトラブル無く走る事が出来たのが出発の二日前でした。チームとして何とかここまで漕ぎつけたので、大会中の三日間でマシンセットを出す目標をたて今大会に臨みました。

6月9日（金）公式練習

<テーマ>

今大会は、事実上開幕戦と言っても過言ではなく、またマシンの熟成も足りない事や、ドライバーもマシンに慣れていないこと、走り慣れていないコースと言う事で、本日から3日間かけて1周でも多くの走行と、マシンのセットアップを進め、後半戦に繋がる内容にすることを一番重要視いたしました。

<基本仕様>

ファイナル・・・4.3（ほぼ3速ホールドで走れるギア比）

足回り・・・Lights号と同じ仕様。TRUST製車高調F10k・R6k（フロントのバネレートだけ、エンジン重量が増したため変更）

タイヤ・・・F VALINO PERGER08R 245/40 R17 R VALINO DRIFT STAR 265/35R18（今年からレギュレーションでリアタイヤのグリップを落とすタイヤとなっています）

<流れ>

まずピットの設営を行い、午後4回の走行に向け最終的なマシンチェックを行います。

不安材料の一つでもあるパワステの部品はまだ現地に届いておらず、午後の走行時間に間に合うか不安が残ります。（走行中にパワステトラブルが起ると、ステアリングが回せなくなり、コンクリートウォールに囲まれた今回のコースでは、非常に危険が伴います）

車検も無事にクリアし、走行時間まで2時間を切ったところで、待っていたパワステの部品が届きます。

この2時間でパワステの部品を総交換と、オイルホースなどの洗浄を行わなければなりません（通常4時間ほどの作業）が、メカニックの頑張りにより走行開始時間を1分ほど削ってしまったものの、見事に作業を終わらせ、ドライバーをコースに送り出します。

無線からは「パワステ問題無し！」と心強い言葉がドライバーから聞け、一番の不安要素が無くなり、これからはコースに慣れる事と、マシンのセットアップに集中出来ます。これでやっとスタートラインに立てました。

マシンのセットアップ・・・

フロントの応答性は問題が無いのですが、リアのグリップ感が足りず、ある程度攻めていくと直ぐにスピン状態になってしまうという事なので、リアの車高を5ミリ下げます。

良くはなったが、根本的な問題解決にはならない為、（LIGHTS号よりリア周りが軽い為、ショックのストロークを使い切れていません）リアのアーム類の長さの変更し、アライメントを取り直します。

徐々に良くはなっておりますが、根本的な問題解決にはなっていないので、

1 ショックの減衰力を柔らかい方向にする（デメリット・・・マシンの向きの変わりが遅くなる）

2 バネレートを落とす（デメリット・・・逆にショックが底付する可能性アリ）

二つの対策をたて、根本的な問題を解決するために、2のバネレート変更を選択し、通常では考え難いウエット用のバネレートに変更します。

フィーリングは今までの中で一番良いとのことながら、走行時間はこれで終了の為、このセットを基準に明日の第2戦を戦う事になりますが、ショックを確認したところ、やはり底付していました。

決して満足出来るセットではないものの、徐々にマシンへの理解も増えてまいりました。

D1では採点方式がDOSSと言う機械を使用し、公式練習から得点を見る事が出来るため、5つあるセクターごと分析が可能です。

我々のチームは、96点の中間あたりの得点が多く、この得点だとベスト16に残れるかギリギリのボーダーラインになってくると思われれます。

11日（土）第3戦（曇り）

本番前に唯一走行出来る15分間（3周）の練習走行は、リアショックの底付対策として、スプリングに弱プリロードを掛けます。安定した走行を見せ、DOSS（採点の機械）で、昨日より少し得点が上がったのが確認できます。しかしショックの底付は改善されておらず、ショックの減衰力を少し強くして本番に臨みます。

第3戦本番

ウォームアップ走行の1周で、新品タイヤの皮剥き、熱入れ、そしてマシンのグリップ感を掴まなくてはなりません。スタートし1コーナーの振り出しは思い切り良く進入しますが、若干手前気味の振り出しの為、第1ゾーン（1コーナーアウト側）まで届きにくい為、一度付いた角度を戻し、アクセルを入れながらアウトに持って行きます。この様な走りをする、イン側にある第2ゾーンに付き難くなり、ゾーンを若干外します。その後はしっかりとまとめたものの、ゾーン外しの減点1点が引かれ、95.4点。2本目は振り出しを奥にしたものの、角度が付かず95.7点。21位と言う結果で、トーナメントには残念ながら進めませんでした。

やはり、まだマシンに不安を残しながらの走行では、いつもの思い切りの良い走りが出来ません。明日は奥伊吹3日目で、各選手が皆得点を上げてくるので、97点台に入れるマシンセットをしなければ、明日も追走に残れない可能性があります。（本日は96.4点がボーダーライン）再度マシンの状態を確認し、夜のミーティングで足のセットを大幅に変える決定をしました。

12日（日）第3戦（晴れ）

昨日のデーターを元に、朝一からフロント荷重を減らすセットアップに変更します。フロントの車高を10mm上げ、さらにリアのスプリングを6キロに変更、フロントタイヤの切れ角を若干上げ、フロントのトーを調整します。練習走行での感触は良い方向とのドライバーからのコメントでしたので、本番は期待出来そうです。チームとして、とにかく97点台を出すことをテーマにします。

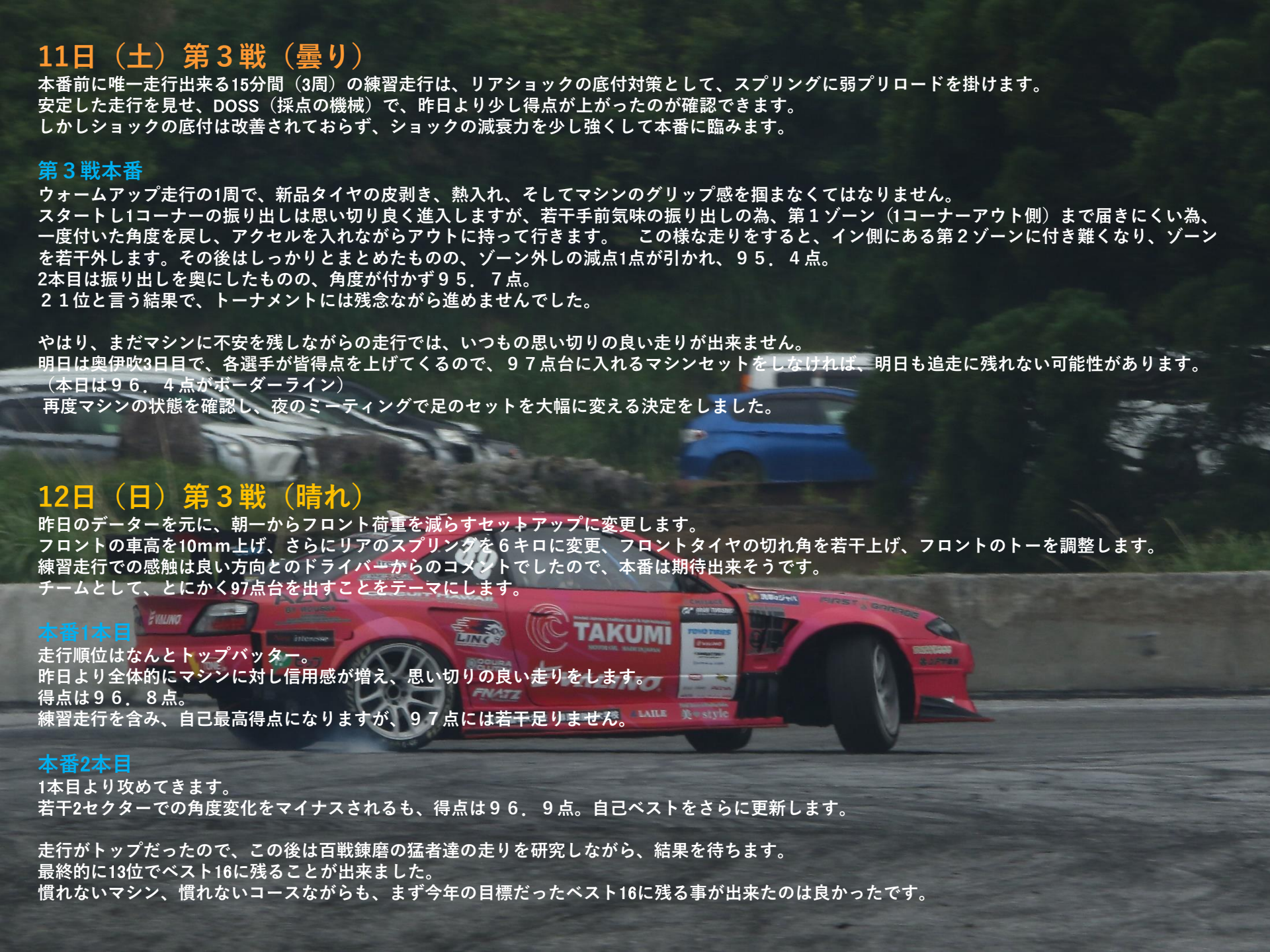
本番1本目

走行順位はなんとトップバッター。昨日より全体的にマシンに対し信用感が増え、思い切りの良い走りをします。得点は96.8点。練習走行を含み、自己最高得点になりますが、97点には若干足りません。

本番2本目

1本目より攻めてきます。若干2セクターでの角度変化をマイナスされるも、得点は96.9点。自己ベストをさらに更新します。

走行がトップだったので、この後は百戦錬磨の猛者達の走りを研究しながら、結果を待ちます。最終的に13位でベスト16に残ることが出来ました。慣れないマシン、慣れないコースながらも、まず今年目標だったベスト16に残る事が出来たのは良かったです。



追走決勝トーナメント1回戦<ベスト16>

対戦相手の増田和之選手は、下田紗弥加と同じく今年からD1にデビューした選手ですが、ドリフト歴も20年と長く、D1LIGHTSの前身でもあるD1STREET LEGALから常に上位につけていた選手なので、実力は同じルーキーとは言っても侮れません。また後追いからのスタート（増田選手は単走4位で、上位の選手が先行スタート）ですが、作戦としては、後でも前でもしっかりと自分の走りをして、なんとか97点台を出す、と言う事のみです。

<後追い>

エアーを通常通り1.2キロでスタート。ストレートやコーナーでも増田選手の車速は高く、若干引き離されてしまいますが、慌てずミスなく走り終えます。

<先行>

とにかく後ろを気にせず、自分の良い走りをしたところ、増田選手が後ろでミスをし、追走1回戦勝ち上がりました。

追走決勝トーナメント2回戦<ベスト8>

対戦相手はチームD-MAXの末永正雄選手。

この選手はD1GPにも20年前から参戦しており、シリーズ優勝こそないものの、多数の優勝経験やシリーズでも2位にもなっている実力選手になります。作戦は変わりません。とにかく胸を借りるつもりで、全力で走るしかありません。

<先行>

エアーを若干落とした新品タイヤを導入し、高得点を狙いますが、每周変化する路面状況（ラバーが乗ってきて、グリップ力が上がる）に若干合わせられず、セクター4でコースアウト減点を取られアドバンテージを持って行かれます。

<後追い>

グリップ力が上がったせいもあり、ビタビタまで行かないものの、なかなか良い走りをはじめますが、やはり経験豊富な末永選手に負けてしまい、ベスト4には勝ち上がれませんでした。因みに、7年前下田紗弥加が初めてD1観戦しD1を目指すきっかけとなった大会の優勝者が今回の対戦相手・末永正雄選手というドラマチックな展開でした。

総括：

マシンがトラブル無く走ったのがほぼ初めてと言って良い今回の状況で、トラブル続きのこのマシンを何とか改善してきたメカニックの努力もありますが、チームとして3日間のテーマをブレなく戦えたこと、常にセッティングを変え、同じ状況で走れないその変化にしっかりと対応したドライバー。チームとして得ることが大きい一戦でした。

「D1GRANDPRIX史上初の女性ドライバーのベスト8」と言われてもおりますが、ドリフトは男女混合の競技の為、性別の枠を超えて、常に上を目指しこれからも戦っていきますので、引き続き応援よろしくお願い致します。

応援ありがとうございました。



下田紗弥加のメディア・イベント展開

(※人数は22年6月29日現在)

①自身のYouTubeとSNSで大会の様様をレポート、



Drifting SayakaくるくるTUBE

累計2215万回再生

チャンネル登録者数

97,200人



YouTube

- ◎奥伊吹大会の2エピソードを配信、5日間で35万回再生
- ◎「感動した」、「泣いた」というコメントが多数あり。
- ◎多くのファンが紗弥加のD1挑戦を後押ししています。



Instagram

フォロワー数

77,800人



Twitter

フォロワー数

20,700人

②D1 NEXT 10 YEARSプロジェクト広報部長としてD1会場を盛り上げ、

NEXT 10 YEARS
D1 GRAND PRIX



D1公式パンフレットより



増田和之（#93）と下田紗弥加（#38）というD1ライツ出身選手同士の追走バトル

③オートスポーツWEB、Yahoo!ニュースなどネットメディアで幅広く報道されています！

④さらに、月刊オプション誌、月刊オートスポーツ誌でコラム連載など

関係者はあまり驚かなかったのではないだろうか。それくらい、ごく自然に下田紗弥加は女性ドライバー初のD1グランプリ（D1GP）ベスト8進出を果たした。そこにもうガラスの天井はなかった。

GR TOYOTA GAZOO Racing Rally challenge

チーム:群馬自動車大学校
マシン:群自大 GR YARIS サヤカSPL
ドライバー:下田紗弥加
コドラ:木村 悟士
ガレージ:千明自動車
協賛:TAKUMIオイル、ブリッド
出場予定大会:TGRラリーチャレンジ
E-4クラス
7月3日 渋川大会 @群馬渋川
8月7日 須坂峰の原大会 @長野
11月20日 豊田大会 @愛知

プロの自動車整備士を育てる

群馬自動車大学校

GAUS
Gunma Automobile University School

下田 紗弥加 選手

ドリフトD1GPドライバー

参戦決定

群自大の学生が
サポートメカニックとして参戦

Rally challenge

IN 伊香保 渋川

7/3 SUN

