

**第7戦** 10/7(土)・8(日) チャン・インターナショナル・サーキット  
**1位** (シリーズ1位、ウエイトハンデ48kg)

## ポールtoウィンでシリーズランキングトップへ

数回のスクールに見舞われる中、予戦Q1を担当したキャシディ選手が4番手に予戦Q2進出の権利を得、平川選手が不安定なコンディションを巧みにドライブでカバー。100分の5秒の僅差でポールポジションを獲得。快晴の中、決勝スタートを迎え、マシンがスタート直後にグリッドに整列した直後にスクールに見舞われ、路面は瞬時にウェットコンディションへと変貌。ドライバーでの走行は不可能と判断した37号車は、スタート直後にグリッド上でウェットタイヤへ交換。GT500クラスの15台中3台はドライタイヤでのスタート。路面コンディションの影響でセーフティカーショー

**第6戦** 8/26(土)・27(日) 鈴鹿サーキット  
**6位** (シリーズ3位、ウエイトハンデ84kg)

## 2戦連続6位入賞でシリーズ2位へ浮上

8番グリッドからの決勝スタートとなつた37号車はキャシディ選手でスタート。ウェットハンデの影響もあり、1つ順位を落とし、前車をピタリとマクシ、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交代。前後のマシンの攻防を繰り返して、順位を保つまま確実に走行を続け、62周目に2回目のピットインで再びステアリングをキャシディ選手へ託した。



**第8戦** 11/11(土)・12(日) ツインリンクもてぎ  
**2位** (シリーズ1位、ウエイトハンデ0kg)

## 念願の年間チャンピオンを獲得!



ト。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てリードを広げていった。路面が乾きはじめた14周目ピットイン。ドライバーの交換と給油を行い再びコースへ復帰。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過し、ドライバーでもトップをキープ。徐々にフルドライへと変わったコースを、徐々にフルドライとなったコースを、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。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秒つけてトップ見事シリーズチャンピオンを取り戻した。

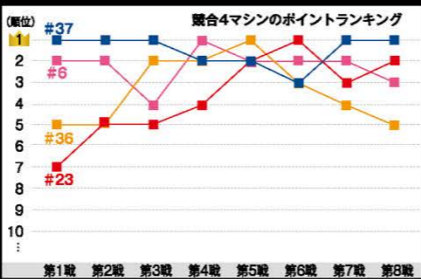
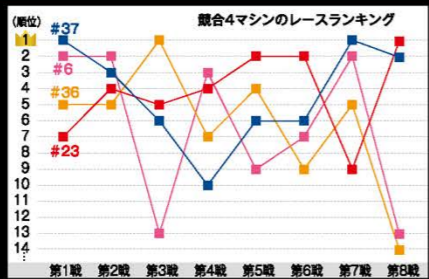
予選は3位。予選がつかない展開にシリーズランキングトップを取り返し、挑む最終戦。予選Q2の結果は3位。1位は23号車「MOTUL AUTECH GT-R」、2位は6号車「WAKO'S 4CR LC500」、シリーズランキング上位3陣営がそのまま予選上位の3位にランキングした。もし、23号車、6号車が1位になると、37号車は3位以下では年間チャンピオンを獲得することはできない。

**上位2台がまさかの接触。37号車が1位を冷静にめざす。**

決勝レーススタート直前、フォーメーションランニングの最終コーナーで、予選1位の23号車と2位の6号車が接触し、レースは波乱のスタートとなった。フォーメーションのキャシディ選手はそのチャンスを確実に捉え、4周目で2位に浮上トップを遂げる。21周目にドライバー交代のためのピットイン。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、「Keep Per TOM'S LC500」は年間チャンピオンとなった。

### 接戦チームとの熾烈なレースランキング争い!

- #6「WAKO'S 4CR LC500」(大橋和也/アンドレア・カルダレッリ)
- #23「MOTUL AUTECH GT-R」(松田次生/ロニー・クインタレッリ)
- #36「fau TOM'S LC500」(中嶋一貴/ジェームス・ロンター)
- #37「Keep Per TOM'S LC500」(平川亮/ニック・キャシディ)



チャンピオン争いでしるぎを割った4車のレースランキング・ポイントランキングの推移を見てみると、最終戦で優勝した23号車「MOTUL AUTECH GT-R」と2位であった37号車「Keep Per TOM'S LC500」はウエイトハンデによりランクを落としつつあるものの、安定した順位を保ち、ポイントを獲得していることが分かる。冷静に、しかし守りに入ることなく、走り続ける集中力が大事だ。

**第2戦** 5/3(水・祝)・4(木・祝) 富士スピードウェイ  
**3位** (シリーズ1位、ウエイトハンデ40kg)

## 3位入賞でシリーズ1位をキープ

予選は7位。ウエイトハンデの差が如実に予選7位となり、GT500クラス全15台中でもウエイトハンデを課せられてこの順位は上々といえる。過言ではない。決勝ではスタート直前に先行した37号車は、スタート直後に順位を上げるべく、勢いそのままに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戻してしまふ、やはり同じLEXUS同士はウエイトハンデの差が如実に出る。



**第3戦** 5/20(土)・21(日) オートポリス  
**6位** (シリーズ1位、ウエイトハンデ62kg)

## 確実なポイントゲットでシリーズ1位をキープ

14周目ピットスタート。追撃を再開するが15周目にウエイトハンデの少ない36号車を先を許し、6位へ後退。続く27周目にGT300クラスに詰まっていた38号車にも先行され、7位まで後退してしまうが、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で平川選手へ交代。全車がピットインを終えた時点で、やはりウエイトハンデの影響で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位までが列縦隊の超混戦状態でレースを繰り広げる。平川選手の巧みなドライブで順位を上げて、チェッカーを受ける。確実にポイントを獲得した。

予選は7位。ウエイトハンデの差が如実に予選7位となり、GT500クラス全15台中でもウエイトハンデを課せられてこの順位は上々といえる。過言ではない。決勝ではスタート直前に先行した37号車は、スタート直後に順位を上げるべく、勢いそのままに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戻してしまふ、やはり同じLEXUS同士はウエイトハンデの差が如実に出る。

**第5戦** 8/5(土)・6(日) 富士スピードウェイ  
**6位** (シリーズ2位、ウエイトハンデ74kg)

## 戦略的な走りで、次戦鈴鹿に大いに期待

予選は3位。予選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陣営がそのまま予選上位の3位にランキングした。もし、23号車、6号車が1位になると、37号車は3位以下では年間チャンピオンを獲得することはできない。



もし37号車が5位でフェイユッシュであればウエイトハンデは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、ひたすらポジションを下げたことで84kgのウエイトに抑えられ、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人の選手と勢いよく今後の戦いは、より面白くなっていく。

**第4戦** 7/22(土)・23(日) スポーツランドSUGO  
**10位** (シリーズ2位、ウエイトハンデ72kg)

## 苦しみながらも貴重な1ポイントを得

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ンニング中は小雨だったが、スタート後に一気に激しくなり、ドライバーを選別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、直後には9番手。その後、クラッシュ車両が発生しセキユリドライバーが導入されるも、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が続いて発生し、またもセキユリドライバーが導入され、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並び、ピット

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



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! 雨もは止み、ドライバーに交換。ウエ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。

前を行くマシンをパスするも無念の緊急ピットイン