

## Super GT第2戦@FUJI SPEEDWAY 最後尾スタートの#23 XANAVI NISMO Zが表彰台！

(5/3-4)

五月晴れに恵まれた富士スピードウェイで、2006 オートバックス SUPER GT 第3戦「FUJI GT500km RACE」が開催された。

今回より車種毎の性能均衡化を図る目的で新しいレギュレーションが適用となった。そのレギュレーションとは、レース中のラップタイムを車種とタイヤ毎に比較して、速い車種には追加のウェイトハンディ、遅い車種にはウェイトの軽減がされるというものである。今回の富士では、NISSAN Z + BSタイヤ、NSX + BS タイヤには25Kgの追加ウェイトハンディ、Supra + BS タイヤには25Kgのウェイト軽減となっている。

また、今年からNAエンジンに対する高地補正(従来は富士とオートポリスが対象となり、エアリストラクターの径が拡大されていた)が廃止となった。  
予選結果としては、追加ウェイトの無いTOYOTA SCが1、2位、25Kgのウェイト軽減を許されたスーブラが3位と、ハンディ・ウェイトの影響の大きさがうかがえる結果となった。

MOTUL勢では、#22MOTUL AUTECH Z が7位、#18TAKATA 童夢NSXが8位、#3イエローハットYMSトミカZが10位、#23XANAVI NISMO Zが14位の予選順位となった。

決勝当日、午前中のフリー走行で#23XANAVI NISMO Zがエンジントラブルで急遽エンジンの載せ換えを敢行。レギュレーションにより決勝はGT500クラス最後尾でのスタートとなってしま

う。決勝スタートから、安定してラップを刻むTOYOTA CS勢に対し、#23XANAVI NISMO Z は怒涛の追い上げを見せ、3位を獲得し、昨年のチャンピオンチームの底力を見せたと言える。

その他のMOTULチームの決勝結果は、#22はピット作業違反によりピットスルーペナルティを受け9位、#3は12位、#18はピットイン後、リスタート出来ずリタイヤとなった。

同時開催の日産マーチ・カップからのオイル情報：

レギュレーションでチューニング範囲が厳しく制限されているワンメーカー・レース「日産マーチ・カップ」では、オイルの選択もチームにとって重要なチューニング・アイテム。

小排気量のエンジンで、フリクション・ロスを軽減する粘度でありながら、エンジンの耐久性も維持したいという各チームは、オイル選択にも頭を悩ませています。

MOTULでは、300V HI RPM 0W20 が実績も十分ありお勧めです。一般スポーツ走行にも是非お試しください。

