

BMW Motorsport
Customer Racing Team

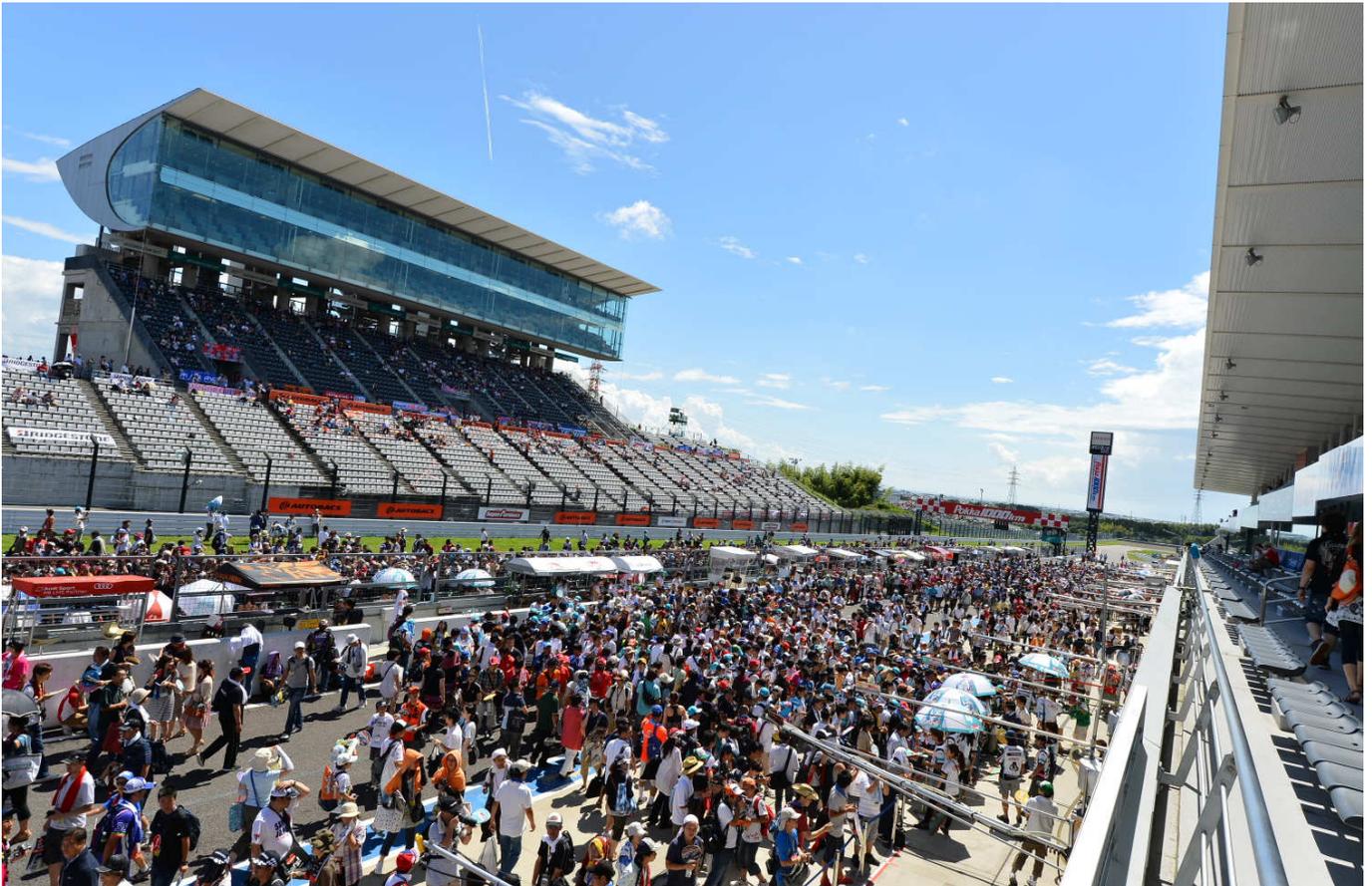


GSR&Studie
with Team UKYO

2012 AUTOBACKS SUPER GT
ROUND5 SUZUKA Pokka1000km

#0 DRIVER 谷口信輝 片岡龍也
#4 DRIVER 番場琢 佐々木雅弘

0号車リタイア
4号車 7位完走



2012年8月18日・19日の2日間、2012 AUTOBACKS SUPER GT シリーズ第5戦『SUPER GT 第5戦 第41回インターナショナル ポッカ 1000km』が三重県鈴鹿市の鈴鹿サーキットにて開催された。SUPER GT 夏の風物詩、鈴鹿戦は前회가 500km。前々회가 700km。1000km レースは3年ぶりの開催だ。予選は第1戦以来今シーズン2度目の3ノックアウト方式。

0号車は、谷口信輝と片岡龍也がドライブ、4号車は番場琢と佐々木雅弘がドライブする。

Studie AG

8月18日(土)練習走行・予選

練習走行

3年ぶりの1000kmレースの幕がついに開けた。鈴鹿戦最初の練習走行は薄曇りでスタート。コースはドライだ。走行開始は9:20。チームはマシンをコースに送り出した。このセッション、まずは0号車が谷口選手、4号車は番場選手がマシンに乗り込む。0・4号車ともにコースインしてまずは無線のチェックを行い、マシンの手ごたえを確認する様にLAPを重ねる。谷口選手のドライブする0号車は8周目にPIT IN。その後10周目に0号車このセッションのクラス2番手となる2'03.568をマークし、片岡選手にマシンを委ねる。片岡選手は0号車のセットアップを煮詰め、決勝に向けたデータ取りの為にロングランのチェックも行い、0号車はノントラブルでこのセッションを終えた。一方の4号車も5周目にこのセッションのBestTime2'05.586をマークし、その後は佐々木選手・番場選手が交代で走行。途中、パワステに不具合が生じ、そのトラブルシュートに時間を費やしたが、それ以外のトラブルは発生せず、300クラス17番手でこのセッションを終えた。



Studie AG

公式予選 Q1

今回の予選方式は、Q1 の上位 16 台が Q2 に進出、Q2 の上位 10 台が Q3 に駒を進める事が出来る 3 ノックアウトシステム。Q1 は 0 号車が A ドライバーの谷口選手、4 号車は B ドライバーの佐々木選手が担当する。公式予選一回目は 14:00 にスタート。谷口選手の駆る 0 号車は 3 周目にクラス 3 番手の 2'03.418 をマークする。一方、公式練習中パワステに不具合が生じた 4 号車もこのセッションまでに修理を完了し、佐々木選手のドライブで同じく 3 周目にクラス 6 番手の 2'04.792 をマーク。Q1 と Q2 では同じタイヤを使用しなければならない規定がある為、Q2 進出は確実と見たチームは、タイヤを温存するべく早々にマシンを PIT に戻した。

結果、0 号車が 3 番手、4 号車は 9 番手のタイムで Q2 への進出を果たした。



公式予選 Q2

Q2 は 500 クラスの Q1 で赤旗中断があった為、定刻から 5 分遅れで 14:45 にスタート。0 号車は片岡選手、4 号車は番場選手が担当する。セッション開始直後、0 号車がコースイン。続いて 4 号車もコースへ向かう。0 号車はアウトラップ直後の 2 周目にこの時点でクラス 2 番手の 2'03.729 をマーク。一方、番場選手の 4 号車は 3 周目にクラス 10 番手の 2'04.502 を計測した。番場選手は Q3 への進出を確実なモノにすべく、その後もアタックを行うが、タイムを伸ばす事が出来ず 4 号車は 11 番手で Q3 進出を逃した。0 号車は Q2 を番手で終え Q3 に駒を進めた。

た。

公式予選 Q3

再び谷口選手がステアリングを握る Q3 は 15:15 からスタート。午前の練習走行時からフィーリングの良い 0 号車は、Q2 同様にアウトラップ直後の 2 周目に 2'02.987 をマーク。このセッションを 4 番手のタイムで終えた。

Studie AG

8月19日(日)決勝

天候:晴れ/コース:ドライ

前日の予選で4番手と11番手だった0号車と4号車だったが、Q3でTOPタイムを出した66号車がブルテン違反でタイム抹消・グリッド最後尾スタートになった為、決勝は3番グリッドと10番グリッドからのスタートとなった。この週末を通して、いいポジションをキープしている0号車、前日のトラブルが完璧に解消され万全の体制の4号車、どちらのマシンも不安は無い。チームは大きな期待を胸に決勝へ挑んだ。



前夜の雨の影響で、午前の練習走行では水煙が上がるほどのコンディションだったコースも昼前にはドライとなり、決勝開始時の天候はこの時期らしい夏空が顔をのぞかせた。いよいよ1000kmレースの火蓋が切って落とされる。0号車は片岡選手、4号車は番場選手がスタートドライバーを務める。

12:30 ローリングラップ1周でレースがスタートした。まずは500クラスがホームストレートを通り、続いて300クラスも最終コーナーを立ち上がる。0号車は完璧なスタートダッシュを決め、PPの16号車をパス。1周目で早くもTOPに立つ。10グリッドスタートだった4号車も1周目のコントロールライン通過時にはそのポジションをひとつ上げ9番手につけた。しかし、4号車は4周目の1コーナーで31号車と接触。5周目通過時にはそのポジションを13番手に落としてしまう。0号車は2周目通過時の2'05.658のBestTimeを含め、2分7秒から8秒台のペースで走行。レース序盤にTOPに立ち、そこから後続を引き離し燃費走行にスイッチする作戦通りの走行を続けていた。

Studie AG



早くもレースに動きがあったのは 15 周目に入った直後の 1 コーナー。最後尾スタートの 66 号車が驚異的な追い上げを見せ、1 コーナーで 0 号車をオーバーテイク。0 号車は 2 番手にポジションを落としてしまう。2 番手となった 0 号車はそこから後続とのギャップを徐々に開きつつ、27 周目に 66 号車が一度目の PIT に向かったタイミングで再び TOP に返り咲く。

スピードか？それとも燃費か？この時点では 0 号車と 66 号車の 2 台がレースの行方を握っているかに思われた。

一方、一時はポジションを 13 番手まで落とした 4 号車だが、接触のダメージは大きくなく、15 周目通過時には 12 番手、17 周目には 11 番手、19 周目には 10 番手と着実にそのポジションを上げて行く。

300 クラスのポジションが大きく動いたのは 26 周目付近。各車続々と 1 度目の PIT 作業へと向かう中、燃費に優れる 4 号車は 33 周目まで最初のスティントを引き伸ばし、一時は 5 番手までそのポジションを上げた。PIT 作業が終わった翌周は 11 番手。次の周は 10 番手。また次の



周に 9 番手と、4 号車は佐々木選手のドライブでレースの序盤を消化していた。

Studie AG



4号車が一度目のPIT作業を終えたその頃、0号車を悲劇が襲う。0号車を迎える準備が整っていたPITへ入って来たのは0号車からの『燃料が無いっ!』との無線。マシンはつい先ほどホームストレートを通過したばかり。果たして帰って来られるのか? チームラジオを装着している誰もが固唾を飲んだが次に入った無線は『だめだ帰れない』の一言だった。TVモニターに大写しされた0号車はスローダウンしている。片岡選手は35周目のS字コーナー脇にマシンを止め、0号車のレースはここで終了した。

0号車がマシンを停めた直後の37周目、今度は4号車をアクシデントが襲う。

オーバースピードでコーナーに侵入した500クラスの1号車がすでに出口を向いていた4号車の側面に接触。4号車はコースオフを喫する。幸いにもレース続行可能なダメージだった4号車は、マーシャルに引き出されコースに復帰するが、ポジションを9番手から一気に19番手まで落としてしまう。



Studie AG



19番手まで後退した4号車は、堅実にLAPを重ね、53周目に8号車と52号車のクラッシュによるイエローフラッグが出るまでにポジションを15番手まで上げる。その後セーフティカーの導入があり、全車がホームストレート上でポジション順に隊列を組み直す。64周目に番場選手にバトンを渡した時点では4号車は11番手までポジションを取り戻した。佐々木選手から代わった番場選手は12番手でコースに復帰する。4号車レース中のBest Time 2'07.326をマークする等、こちらも力走し、ポジションを8番手まで上げて96周目にPITへ向かう。97周目、コースへ復帰した4号車のポジションは11番手。このステントもノットラブルでポジションを7番手まで上げた佐々木選手は、127周目に再びPITへと向かう。

最後のステントは番場選手の舞台。12番手でコースに復帰した4号車はポジションを見る間に取り戻し、135周目には7番手までつける。しかし、レース終盤の145周目、またもや大クラッシュが発生。リアタイヤのバーストにより500クラスの17号車がガードレールに激突し、レースは再びセーフティカー先導となる。SC先導中、ピットレーンオープンにより4号車は一時6番手までポジションを上げるが、レースが再開された147周目には再び7番手にポジションを下げた。4号車はそこからミス無く走り続け、158周目、今期最高位の7位でチェッカー。チームにポイントをもたらした。



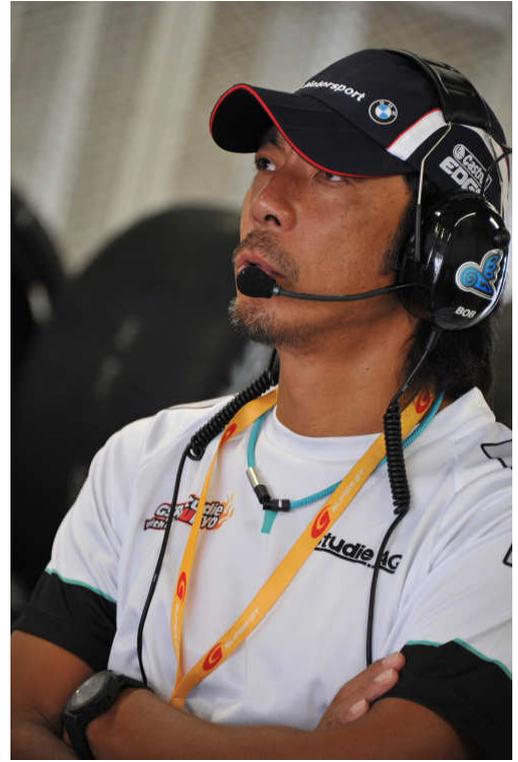
この第5戦の結果を受け、ポイントランキング2位だった0号車は、TOPから12ポイント差のランキング6位。4号車は同13位となった。

Studie AG



■鈴木康昭エントラント代表

【4号車】番場・佐々木コンビで最高位の7位。暑い中、よく頑張ってくれました！まだまだ上を目指さなければならないのは承知ですが、そのステップアップにつながる7位だったと思います。
【0号車】みなさまのご期待に応えられないふがない結果で、大変申し訳ありません。現在、正確なストップ原因を解明しています。泣いても笑っても残り3戦。まだチャンピオン連覇は諦めていません。もう一度見直しを計って最終戦に向けて頑張ります。



■大橋逸夫 総監督/0号車監督

【0号車】セバン戦に続いて燃料不足で止まってしまったことは、ドライバーではなく僕たちの責任です。チャンピオンシップは残り3戦しかありませんので、厳しい中ではありますが、できる限りの最善を尽くして諦めずにシリーズチャンピオンを狙いたいと思います。

【4号車】（4号車にとって）よくないタイミングでのSCの導入や、接触などもありました。他車がトラブルで順位を下げていく中、安定した走りで1000kmを完走することが

できました。後半3戦はいい結果をお見せできるのではないかと思います。



■片山右京 スポーティングディレクター/4号車監督

【0号車】正直ここ鈴鹿で優勝か悪くても2位を狙っていたのでこのノーポイントは残念で仕方ありません。チャンピオンシップでは6位に後退してしまい、ポイント的にも引き離されてしまいましたが、最後まで諦めずに頑張っていくしかありません。

【4号車】7位という結果は満足できませんが、途中のレースアクシデントを考えれば、上出来な結果だったのかなと思います。番場選手&佐々木選手は最後まで良く粘り強く走ってくれました。500クラスの1号車との接触が無ければ確実に表彰台だったので悔やまれますね。この流れを次に繋げて行きたいです。



Studie AG



■谷口信輝 選手

優勝できるポテンシャルはあったはずなのですが、このような結果になってしまい残念です。状況は更に厳しいものになってしまいましたが、チャンピオンの可能性はまだゼロではありません。ネガティブな考えはプラスになりません。心の整理を付けるまでに時間が必要ですが、必ずやみなさんの期待に応えるようなレースをお見せできるよう頑張ります。

■片岡龍也 選手

車もタイヤも調子が良く、スタートから上手くレースをリードすることができました。確実に2位は狙える手応えがあったので、燃料不足でのリタイヤという結果は悔しいです。個人スポンサー様をはじめ、応援してくれるみなさんにも申し訳ない結果になってしまいました。残り3戦は、少しでも期待を裏切らないレースをします。





■番場琢 選手

4号車は、佐々木選手とのコンビで最高位でのゴールでした。(マレーシアでのポイント獲得時とは異なり)今回は自力で最後の最後まで走りきった結果でのポイント獲得だったので結果としてはよかったのですが、予選でもう少し上の位置を獲得できていれば他車との接触等のトラブルも避けて、もう少し上を狙えたのではという反省点も残ります。決勝のレースペース、アベレージ、500車両の処理・・・などは最近よくなってきたと感じていたのですが、更に上位を目指すには、やはり予選でいい位置をキープする必要があります。引き続き今後の課題です。今、0号車と4号車のストレートスピードはあまり変わらないのに、0号車が前に出ることができて、4号車は他車両に引っかかって・・・という状況も、予選で少しでも順位を上げて、スタート位置をアップできれば解消できると思います。しかし、今回の鈴鹿では、僕も佐々木選手もステップアップできたと思いますので、今回得たものをレースに生かして、次戦以降も頑張ります。

■佐々木雅弘 選手

長いレースだったので、できるだけミスなくゴールできるよう努めたのですが、序盤の1号車との接触が悔やまれます。今回は1000kmレースということでポイントも多く、4号車にとってはいいチャンスでしたし、チームとしては0号車もリタイヤしてしまったので、こんな時こそもう少し順位を上げてゴールしたかった。番場選手とのコンビで過去最高の結果となりましたが、その反面本当に悔しい結果でもあります。



Studie AG