

BMW Motorsport  
Customer Racing Team



**GSR&Studie**  
**with Team UKYO**

2013 AUTOBACS SUPER GT  
POKKA SAPPORO 1000KM

DRIVER 谷口信輝 片岡龍也 ヨルグ・ミュラー

17番グリッドスタートから2位完走するもリストラクター破損の為、ノーポイント。



2013年8月17・18日の2日間、AUTOBACS SUPER GT 第5戦の『POKKA SAPPORO 1000KM』レースが三重県鈴鹿市の鈴鹿サーキットで開催された。

第4戦のSUGOでチャンピオンシップでのポジションを後退させてしまったチームは、この第5戦のサードドライバーにBMWワークスドライバーのヨルグ・ミュラー選手とヨーロッパでのBMW Z4 GT3のTOPチームであるシューベルトモータースポーツからチーフエンジニアのシュテファン・ウェンドルを招聘。

通常のレースより、獲得ポイントが大きい第5戦に鉄壁の布陣で挑んだ。

# Studie AG



## 8月17日(土)練習走行・予選

### 練習走行

灼熱の鈴鹿戦、初日は青空の下スタート。この時期らしく朝から気温が上昇する中、定刻通り 9:20 より練習走行が開始された。

片岡選手が搭乗した 4 号車はセッション開始と同時にコースイン。まず、無線チェックの為のアウトインを済ませ、練習走行のメニューを開始した。チームは今回の鈴鹿戦、本国ドイツの BMW GT3 トップチームから招聘した、チーフエンジニア、シュテファンのアドバイスに基づいて、



テスト的にセッティングのアプローチを変更。片岡選手はこのセッションの前半、セッティングを煮詰める作業とタイヤのマッチング確認に集中し、セッションの中盤からは 3rd ドライバーのヨルグ・ミュラー選手が 4 号車をドライブした。ヨルグ選手は規定のルーキーテストを兼ねた走行でマシンのセッティングを確認。USED タイヤながら終始安定した良いペースでの走行を披露し、終盤を担当する谷口選手へステアリングを渡した。谷口選手はセッション終了まで 4 号車をドライブ。4 号車は練習走行をノントラブルで終了した。

### 公式予選 Q1

公式予選 Q1 も定刻通り 14:00 からスタート。セッティング変更で立ち上がり加速が改善し、TOP スピードが数 km/h 伸びた 4 号車は、スペースが空いた場所でのアタックを狙って、セッションスタートから 5 分経過した時点でコースイン。Q1 を担当する谷口選手はアウトラップでマシンの感触を確認し、続く周回からアタックを開始した。計測 1 周目はその時点での 13 番手のタイム 2' 04.678。続く計測 2 周目は 2' 04.190 とタイムを更新するが、4 号車のタイムは次々にベストを更新するライバル勢に及ばず、そのポジションを 17 番手まで落としてしまった。谷口選手は続く 3 周目もアタックを継続するが、ベスト更新には至らず、4 号車は 17 番手のポジションでこの第 5 戦の予選を終えた。

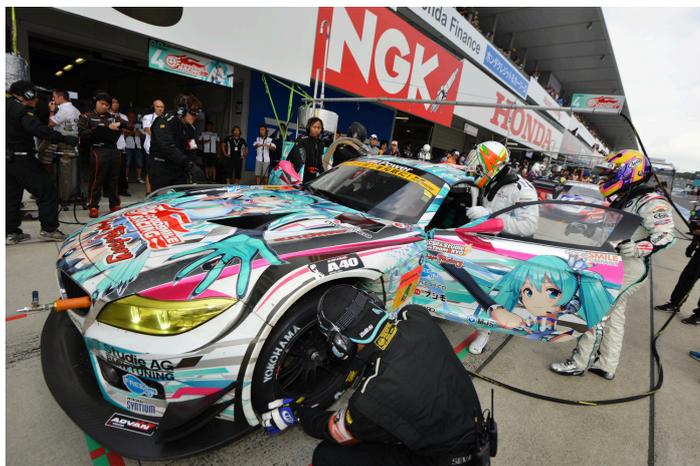
## 8月18日(日) 決勝

天候:晴れ時々曇り/コース:ドライ

決勝日は曇りがちな空の下スタート。

決勝に先駆けて行われたフリー走行のスタート時には、コース上に若干の降雨もありウェット宣言が出されたが、天候はそれ以上悪化する事なく、フリー走行はドライコンディションで行われた。

フリー走行は片岡・ヨルグの両選手が担当。決勝に向けたマシンのセットアップ確認を行い、谷口選手はその後のサーキットサファリをドライブ。チームは1000kmの決勝に向け万端の準備を整えた。



# Studie AG

BMW Motorsport  
Customer Racing Team



GSR&Studie  
with Team UKYO



レースは通常の 3 倍強の 1000km で争われるため、通常より開始時間を早め、12時30分にローリングラップからスタート。

500 クラスに続き 300 クラスもコントロールラインを通過し、SUPER GT 夏の風物詩である鈴鹿 1000km の戦いが幕を開けた。

スタートドライバーの片岡選手はポジションキープの 17 番手で 1 周目のコントロールラインを通過。2 周目には 16 番手、16 周目には 9 番手と、序盤から着実にポジションを上げ、20 周目には早くもルーティン 1 度目の PIT IN に向かい、ステアリングをヨルグ・ミュラー選手に託した。

片岡選手から引き継いだマシンをコースへ戻したヨルグ・ミュラー選手は、BMW ワークスドライバーらしい堅実な走りを披露。他チームに先駆けて PIT を済ませ、ライバルチームの PIT タイミングでポジションアップを狙った作戦も功を奏して、ヨルグ・ミュラー選手は合計 28 周のこのステイメント中に 4 号車のポジションを一気に 2 番手まで引き上げ、48 周目にルーティン 2 度目の PIT へ向かった。



**Studie AG**

BMW Motorsport  
Customer Racing Team



GSR&Studie  
with Team UKYO

2番手でPITに入った4号車は、谷口選手のドライブで11番手のポジションでコースに復帰。アウトラップに続く50周目に10番手、59周目には7番手と谷口選手はポジションを上げて行く。

迎えた60周目、後方を走る86号車の左リアタイヤがバースト。バーストによって火災が発生した事でセーフティカー（SC）が導入された。2度目のルーティンPIT INを既に済ませていた4号車は、SC先導走行の間もそのままコース上にステイ。ライバルチームがこ

の間次々にPITへ向かう中、4号車は再びそのポジションを2番手まで上げた。

SCは68周目に解除。ライバルチームもSC走行中に2度目のPITを済ませ、300クラスは再び混戦模様となる。谷口選手はこの混戦も落ち着いた走りでも2番手をキープ。後続3番手マシンとのギャップを周回毎に拡げ、4号車のポジションを確実なモノにしていった。



83周目になると4号車はルーティン3度目のPIT INを実施。再び片岡選手のドライブでコースへと向かった。6番手のポジションでコースに復帰した片岡選手は、後方を走るマシンとのギャップをパフォーマンスの高い走りでも更に拡大。実質2番手のポジションをより確実なモノにし、25周の担当ステイ残り3分の1時点で4号車を再び2番手に浮上させ、108周目に最後のルーティン作業の為にPITへと向かった。

**Studie AG**



片岡選手からステアリングを受け取ったのはヨルグ・ミュラー選手。2度目のステントを担当するヨルグ選手は6番手でコース復帰後、ワークスドライバーの面目躍如たる走りを披露し、規定のPITをまだ済ませていない前方のマシンとのギャップを更に詰める。これにより実質2番手を不動のモノにしたヨルグ選手は、134周目に3番手のポジションで最後のPIT IN。4号車のステアリングを谷口選手へ委ねた。

各ステントを短くまとめ、規定回数より1回多い5STOP作戦を選択した4号車は、PIT作業を終え2番手ポジションでコースに復帰。最終ステント序盤で4号車のこの決勝中のベストラップを計測した谷口選手は、その後もペースを落とさず、2分5秒台から6秒台前半での走行をキープする。迎えた142周目には、エアロパーツの破損で数周前からペースを落としていた独走していた61号車が修理のためにPITへ向かい、4号車は遂に300クラスのTOPへと躍り出た。



が、ボディの応急処置とタイヤ交換・給油を終えた61号車は、ここからクラス違いの速さを見せつける。谷口選手も最高のパフォーマンスでこれを迎えるが、マシンの圧倒的な差は如何ともしがたく、4号車は146周目に再び2番手へと後退してしまう。谷口選手はその後もペースを落とさず、3番手とのギャップを拡大。ファイナルラップの数周前から4号車のエンジンが息継ぎを起こし、終盤はLAPタイムを7秒台まで落としたが、見事2番手のポジションで1000kmのレースを走り終えた。

BMW Motorsport  
Customer Racing Team



**GSR&Studie**  
**with Team UKYO**

しかし、チームのこの第 5 戦はこのままの結果では終わらなかった。

決勝後の再車検で 4 号車のリストラクター接合部の破損が発覚。故意ではなく全くの事故、エンジン性能の向上は一切なく、むしろパフォーマンスダウンにつながる破損だったが、正規の箇所以外から 2 次エアを吸入していた事実には変わりがなく、GTA は 4 号車の決勝結果の抹消を決定。

チームはこのレースをノーポイントで終えた。



**Studie AG**



#### ■鈴木康昭エントラント代表

このレースはできすぎくらい、すべてがうまくいきました。ヨギー(ヨルグ)とステファンが来てくれたけど、速さが届かない部分が見えてしまったのが事実ですが、そこを作戦でリカバリーできました。とにかく今回のレースは、個人的にプレッシャーが大きかったんです。前戦のノーポイント、BMW ワークスが来日してくれたのに予選 17 位と、本当に苦しかった。

レース終了後に 2 位から失格になってしまいました。これまでの中でベストレースだったと思います。今回のデータはヨギーとステファンが本国に持ち帰ってくれるから、今後に期待したいですね。あと、ステファンが谷口選手と片岡選手の乗り方、タイヤの使い方を褒めてましたね。なお、エンジンですが、完全には壊れておらず、パーツ交換で済みそうです。心配して下さったみなさん、ありがとうございました。

#### ■大橋逸夫監督

昨年と違って、今年の作戦は 1 ステント増やすかわりにドライバーにクリアな状態でアタックをしてもらうというものでした。5 ピット 6 ステントで 1000km を走る作戦でしたが、最初のピットインのときにクリアが取れたしピット作業も速かったので、このまま走れば 5 位にはなれるという手応えはあったのですが、まさか 2 位まで上がるとは嬉しい想定外でしたね。

途中で 1 位になりましたが、昨年のがス欠もあったし、リスクを負ってブッシュしても BRZ にすぐひっくり

返されされると思ったので、優勝はしたかったのですが、2 位を死守するという方向にいきました。ただ、今回の作戦は長距離だからできたわけで、富士はまた別のアプローチを考えないといけません。

そして、失格という結果も想定外でしたが、SUPER GT のルールに沿ってのことなので、真摯に受け止めたと思います。





■片山右京スポーティングディレクター

結果はどうあれ、今回の決勝レースはチームの底力を見せつけることができたと思います。予選で何かが噛み合わなくて、17番手というチームのワーストリザルトからスタートしないといけなかった。さらに、決勝中はセーフティーカーに多少は助けられたといっても、損はしなかったという程度。波乱はみんなに平等起きるけど、そんな中でうちのチームが良かったのはメカニックがミスをしなかったということと、ドライバーが与えられた条件の中で完璧なドライビングをしたということでしょう。

ハイブリッドのCR-ZとかターボのBRZとか、これだけ完璧なドライビングをしても直接対決はやっぱり厳しい。一時期、BRZの前に出たときは盛り上がったけど、正直なところ勝負権はなかった。だから失格になったとはいえ、2位という結果はベストリザルトでしょう。

ヨルグはルーキーテストのときからどんどんタイムを縮めていて、ドライビングスキルもさることながら、クルマに対するコメントがさすがワークスドライバーだなと。貫禄を見せてくれたよね。僕と彼は昔、ル・マンで争ったけど、ヨルグはまだ現役でレースカーに乗っていてすごいですね。



## ■谷口信輝選手

今回、BMW からヨルグとステファンが助っ人に来てくれて、ヨルグの実力はウワサ通り、さすがワークスドライバーという走りを見せてくれたし、ステファンがクルマを速くしてくれたおかげで、いいレースができました。

とはいえ、たしかにパワーは上がったけど有利なレースができるというワケでもなく、まだまだオーバーテイクして順位を上げていくような戦いは厳しいので、みんなが 5 スティントのところをわれわれは 6 スティントで行くという作戦にしました。こ

の作戦がバッチリハマって 2 位まで上がって、鈴鹿 1000km を盛り上げられたんじゃないかと思います、

ご存じのとおり、レース後の車検に引っかかり、残念ながら失格になってしまいました、自分としてはクルマやタイヤのポテンシャルを使い切り、すべてを出し切ってあの順位に行けたので、凹んでいるというより、意外とスッキリしていますね。



## ■片岡龍也選手

決勝レースは 17 位からスタートを担当しました。マシンの状態は良かったんですが、やはり前のクルマを追い越すのは大変でした。しかし、今回の作戦はピットをずらして、クリアな場所を走るというものだったので、早めにピットに入って、助っ人のヨルグ選手へと交代しました。ヨルグ選手は慣れないはずの SUPER GT でも、素晴らしい走りであれわれをサポートしてくれましたね。

その後、谷口選手に交代してからもハイペースで周回を重ね、作戦は想像以上に上手く行きました。その結果が、17 位からの 2 位でゴールです！ とにかくやりきった感じで達成感のあるレース内容でした。レース後の再車検で失格になってしまいとても残念ではありますが、このチームの力強さを見せる事が出来たのではないかと考えています。