

BMW Motorsport
Customer Racing Team



GSR&Studie
with Team UKYO

2013 AUTOBACS SUPER GT
FUJI GT300KM RACE

DRIVER 谷口信輝 片岡龍也

パーフェクトな作戦で 5 番手スタートから今季初勝利



2013年9月7日・8日の2日間、AUTOBACS SUPER GT 第6戦『FUJI GT 300KM RACE』が開催された。前戦 POKKA 1000KM をノーポイントで終え、大きな失意を禁じ得なかったチームだが、同時にレース内容としてはいまだ TOP レベルにある総合力を証明した事で、士気高くこの 300KM のレースへ挑んだ。

Studie AG



9月7日(土)練習走行・予選 練習走行

第6戦は曇り空の下スタート。厚い雲が FUJI SPEED WAY を覆うコンディションで練習走行が開始された。

このセッション、まずステアリングを握ったのは谷口選手。チームは 9:00 のセッション開始と同時にマシンをコースに送り出した。

コースインした谷口選手はアウトラップに続き、タイヤ評価とセットアップの確認に取りかかったが直後にマシンに違和感を覚え、4号車を一旦 PIT へ戻した。谷口選手を迎えた PIT は即座にトラブルシュートを実施。再びマシンをコースへと戻すが、不具合への不安を完全に払拭する事は出来ず、練習走行はこの後もイン・アウトを繰り返しながらの展開となってしまった。



4号車はその後、セッションの終盤を迎えようとする頃になって復調。谷口選手は調子を戻した4号車でこのセッションのベストタイム 1'40.531 を計測し、ステアリングを片岡選手に託すためにマシンを降りた。

セッション終盤に谷口選手からマシンを引き継いだ片岡選手は、300クラスのチェッカーまで計測4周を走行。片岡選手のステイントではマシンは不安を感じさせる事無く、4号車はこのセッションを4番手で終えた。

公式予選 Q1



Q1はスケジュールどおり14:00に開始。このセッションは谷口選手がドライブを担当する。

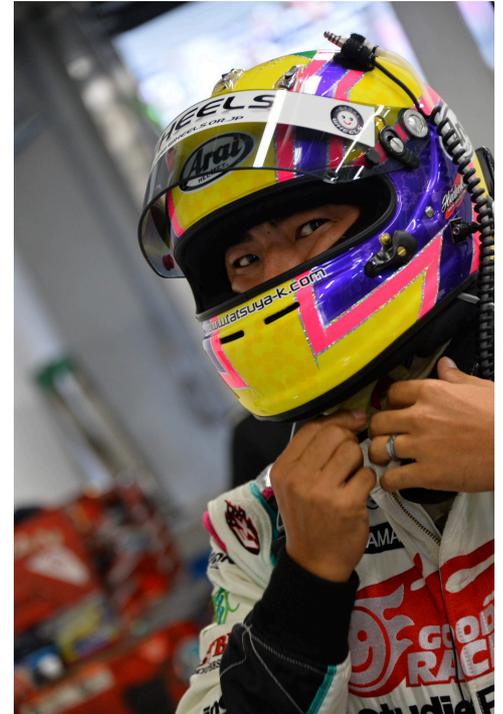
4号車はセッションスタートと同時にコースイン。アウトラップ後1周をおいて計測2周目からアタックを開始した。谷口選手のドライブする4号車はアタック1周目に1'40.466を記録。上々の滑り出しを見せ、続くアタック2周目にはその時点での2番手タイムとなる1'39.861を計測。Q2進出は確実と見た谷口選手は早々にマシンをPITに向けアタックを終えた。

4号車はこのセッションを5番手で終了。Q2への進出を決めた。

公式予選 Q2

Q1に続けて行われたQ2もオンタイムの14:40にスタート。このセッションは片岡選手が担当する。

片岡選手がドライブする4号車はQ1同様、Q2スタートと同時にコースイン。アウトラップに続く計測1周目はアタックせず、計測2周目からアタックを開始した。片岡選手はアタック1周目に早くもQ1のベストタイムを上回る1'39.625を記録、続くアタック2周目にはその時点でのTOPタイム1'39.598を記録した。続くアタック3周目、1'39.703を記録した片岡選手は、計測5周目にタイヤを休ませ最終アタックに備えたが、さらなるタイムアップは難しいと判断。PITにマシンを向けた。4号車はこのQ2を今シーズン予選最高位の5番手で終えた。





9月8日(日)決勝

天候:くもりのち小雨 コース:ドライのちセミウェット



前夜遅くに降り出した雨が朝には上がって、FUJI SPEED WAYはこの第6戦の決勝日を曇り空で迎えた。

コースはウェットコンディション。天候がもてば朝のフリー走行で路面状況は改善するかと期待されたが、重く垂れ込めた雲は9時の走行を前に、コース上に雨を落とし始めた。

4号車のフリー走行は片岡選手のドライブでスタート。途中、コースオフ車両の回収で赤旗中断もあったが、スケジュールはオンタイムで進行した。

前半を担当した片岡選手は、決勝に向けたウェットタイヤの評価を実施し、セッション後半を担当する谷口選手は、アウトラップ直後の周回にクラスの3番手のタイムを計測。4号車はこの第6戦のFUJI SPEED WAYでは、路面コンディションに左右されない力強さを見せ、フリー走行を終えた。

午前のフリー走行時には水煙を上げていたFUJI SPEED WAYだが、その後天候が回復するにつれて路面状況は改善。コースはほぼドライのコンディションとなったが、決勝が近づくにつれ、再び厚い雲が上空を覆い始める中、スタートドライバーを務める片岡選手はマシンをダミーグリッドへ着けた。



BMW Motorsport
Customer Racing Team



GSR&Studie
with Team UKYO

決勝は定刻通り 14:00 スタート。1 周のフォーメーションラップを終え、セーフティカーが PIT ロードへ向かうと、500 クラスに続いて 300 クラスがコントロールラインを通過し、第 6 戦の決勝が始まった。

コントロールラインを通過した片岡選手は、1 コーナー進入で早くも前方のマシンをオーバーテイク。順位をひとつ上げて 4 番手とし、序盤は更に 1 分 41 秒台から 42 秒台の速いペースで

前のマシンの隙を伺うレース展開となった。10 周目、2 番手を走行中の 55 号車のリアタイヤにトラブルが発生。タイヤから白煙を上げる 55 号車はペースを落とし、4 号車はこれをパスして 3 番手に浮上した。片岡選手はその後もライバルと一進一退の戦いを続けるが、オーバーテイクには至らず 4 号車のレースは数周に渡って膠着気味となった。



しかし、レースは迎えた 17 周目に大きく動く。タイヤがバーストした 500 クラスのマシンがホームストレートでスピン。コンクリートウォールに激しくヒットしたマシンは、パーツの破片をまき散らしながらコース上に停止し、これによって FRO が、続いてセーフティカーが導入された

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team



GSR&Studie
with Team UKYO



天候の急変に対応出来る様、フレキシブルな作戦をとっていたチームは、これを絶好のチャンスと判断。セーフティーカー導入中の PIT 閉鎖が解除されるタイミングで 4 号車を呼び戻し、規定の PIT インとドライバー交代を済ませる為、すぐさま万端の準備が整えられた。21 周目、PIT レーンオープン。セーフティーカー先導が続く中、作業禁止が解除された PIT レーンに片岡選手と多くの 500 クラスのマシンが飛び込む。

マシンを迎えたチームは、最小限の作業時間で給油とタイヤ交換を実施。ドライバー交代を済ませ、谷口選手が乗り込んだ 4 号車を再びコースへ送り出した。大混乱の PIT レーンを後にした谷口選手はセーフティーカー先導が続くコースへ 14 番手で復帰。300 クラスではセーフティーカー解除直後の周回に 3 号車が PIT インした以外、このタイミングで規定の PIT を済ませたマシンは 1 台もなく、4 号車はこの時点で事実上の TOP に立った。

谷口選手は、コース復帰の翌周に早くもポジションを 2 つ上げて 12 番手に、更に翌々周には 300 クラスこのレースのファステストラップを更新。ポジションも 11 番手へと上げて行った。迎えた 27 周目、PIT 付近に大粒の雨が落ち始める。雨はその後数周に渡ってコースを濡らしたが、ウェットタイヤへの交換が必要になるまでには至らず、PIT に向かうマシンは現れない。谷口選手はこの間、前方を走るライバル勢より 1~3 秒程度速い驚異的ペースでラップを重ね、前方を走るマシンの PIT 作業を待たず、コース上のオーバーテイクでポジションを大幅にアップ。雨がほぼ止んだ 33 周目には 6 番手、その翌周には 5 番手へと順位を着実に上げて行った。



Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team



GSR&Studie
with Team UKYO



37 周目の 4 号車は 4 番手。この時、谷口選手の前方を走るマシンは全てルーティンの PIT を終えていなかったが、TOP と 4 号車のギャップは 12.6 秒。万が一、急激に雨が強くなり再度の PIT 作業が必要になったとしても、ライバルの給油時間分のアドバンテージがある 4 号車は、ほぼ間違え無く TOP を確保出来るポジションまで上り詰めていた。

42 周目。最後まで残っていたマシンが PIT に向かい、4 号車は遂に TOP に躍り出る。谷口選手はその

後もマシンを駆る勢いを緩める事無く、周回を追う毎に 2 番手以降のマシンとのギャップを拡げ続け、300 クラスのレースは 62 周目にチェッカー。チームは今季初の勝利を上げた。



Studie AG



■鈴木康昭エントラント代表

鈴鹿で受けた心の傷はかなり深く、応援してくれるファンのみみんなも同じだったかもしれません。心が折れるギリギリでした。それが今日の優勝で傷が癒えて、モチベーションを残り2戦に繋げられる結果になった。それくらい大きな一勝でしたね。フリー走行と予選の内容は悪くなかったので、決勝は期待できると信じていました。天気予報も荒れるとのことだったので、それがうちのチーム的に良い方向に転んでくれればいいなと思っていたら、天気だけじゃなくすべてが良いほうに動いてくれて。SUPER GTを6年やって、こんなレースもあるんだというのが、いまの正直な気持ちです。まだまだチャンピオンは狙えます。白旗あげるところではありません。オートポリスでも良い成績を残して、最終戦もときにはチャンピオン争いを持ち込みたいですね。



■大橋逸夫監督

優勝の要因は、いろんなものがうまくハマったということでしょうね。追いかけてくるライバルたちがトラブルで沈んだのも大きかったと思います。雨に関しては、決勝のときに雨雲が細かく切れていたし富士の近くを大きな雨雲が通ることもなかった。それにタイヤ交換をするかしないかという状況はむしろ谷口選手は得意ですからね。なので、あまり心配はしていませんでした。今回はピットインのタイミングが明暗を分けて、うちは1位で走っていましたが、ピット後の40周くらいはいろんなことがもやもやと頭をよぎりましたね。ただ、谷口選手には、リスクのない自分のペースで走ってくれと言っていたので、ガソリンもタイヤも心配はしていませんでした。

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team



GSR&Studie
with Team UKYO

■片山右京スポーツイングディレクター

前戦鈴鹿の結果で、喉の奥に魚の骨が刺さったような感じがずっと続いてきました。それが今回の優勝でポロっと取れた感じです。もちろん作戦が良かったというのもあるんだけど、タイヤがちゃんと機能していてドライバーが完璧な仕事をした。これは鈴鹿からそうだったけど。また、あの難しいコンディションの中で、ほかのクルマより2~3秒も速く走れるというのは、全コンディションに対応できるうちのドライバーならではでしょう。あとは saitom さんのイラストのおかげもあると思います。

ミクさんが雨女で雨に強いというのは、もはやアイルトン・セナの伝説にも近いものになってきたような気がします(笑)。



Studio AG



■谷口信輝選手

今回は練習走行や予選から調子よくて、もちろんほかに速い車はあるんだけど、早くから手応えを感じていました。決勝は絶対勝ちたいと思ってスタートしたんですが、ピットインのタイミングが絶妙だったし、タイヤも素晴らしくて最後までパフォーマンスが落ちなかったんです。クルマのセットもいい、タイヤもいい、作戦もうまくハマった、そしてチョイ濡れスリックという、僕の見せ場的なシチュエーションもあったので、ここは気合いを

入れて頑張らないといかんなど。気がついたら貯金がいっぱいできて、これで勝ちを確信しましたね。今回うちのチームのパフォーマンスを見せられたと思います。

■片岡龍也選手

今日の勝因はズバリ、ピットタイミングでしょうね。もちろんクルマもタイヤもよかったし、1位を取れるパフォーマンスもありました。ただ、レース距離が300kmなのでどこでピットインするかの見極めが難しく、あのセーフティカーがベストのタイミングだったんです。チームは迷わずあそこでピットインを決断しました。そのおかげで、全車のルーティンが終わった頃には大量リード。これにはチョイ濡れの状況を驚異的なスピードで走っていた谷口選手のおかげもありますけどね。前戦鈴鹿と同じく、チーム全員がパーフェクトな仕事をしたうえに、さらに運



も味方して、最車検も合格できて(笑)、そして優勝できました。

Studie AG