BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with Team UKYO

2012 AUTOBACS SUPER GT
ROUND6 FUJI GT 300km RACE

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

0 号車 8 位完走
4 号車 11 位完走

2012 年 9 月 8 日・9 日の 2 日間、2012 AUTOBACKS SUPER GT シリーズ第 6 戦『SUPER GT FUJI 300km RACE』が静岡県の富士スピードウェイで行われた。今回の舞台 FSW は 2011 年の第 6 戦、同じく JAF GP の2戦、そして 2012 シーズン第 2 戦と、これまで立て続けに勝利を手にしてきた縁起の良いサーキット。そして、今シーズンのチャンピオンシップを争う上で、落とすことの出来ない一戦である為、チームは必勝を期してレースに挑んだ。予選は第 5 戦に引き続きシーズン 3 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。

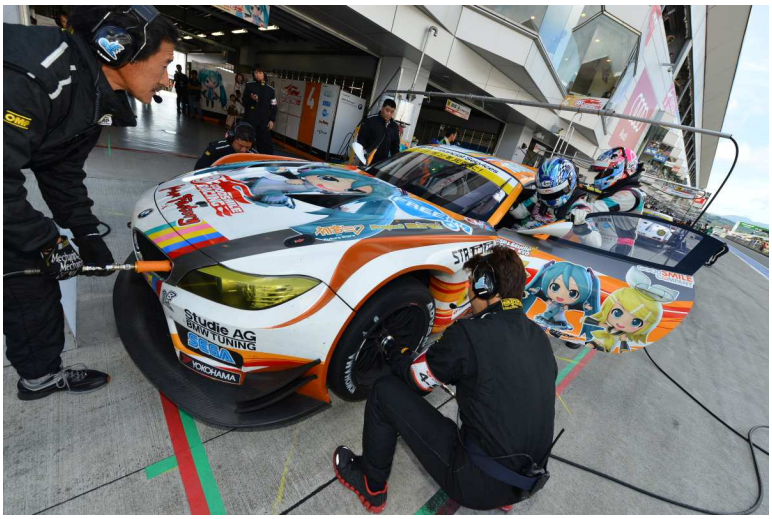
Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with TeamUKYO

9 月 8 日（土）練習走行・予選

練習走行



Rd.6 の初日はドライでスタート。シリーズ連覇を大きく左右する戦いだけに、PIT には心地よい緊張感が漲っている。定刻どおりの 9：00 ちょうど練習走行開始。チームは早々に 2 台のマシンをコースに送り出した。0 号車は片岡選手のドライブ、4 号車は番場選手のドライブだ。必勝体制でこのレースに挑む 0 号車は、序盤からマシンバランスも良く、前半はセットアップを更に煮詰める事に専念。片岡選手は 11 周目に 0 号車のこのセッションのベストタイム 1’41．802 を計測し、後半を担当する谷口選手にバトンを渡した。谷口選手もマシンのセットアップを確認しつつ練習走行の後半を主にタイヤ評価とレースシュミレーションに充て、0 号車は 7 番手のポジションでこのセッションを終えた。一方、番場選手のドライブで走行を開始した 4 号車は序盤こそマシンバランスに苦しんだが、セットアップが決まった後の 16 周目にはベストタイムの 1’42.337 を計測。番場選手はセッション後半を佐々木選手に託し、マシンを降りた。佐々木選手のドライブする 4 号車はその後も小トラブルすら無く、11 番手でこのセッションを終えた。

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with Team UKYO

公式予選　Q1

予選方式は今回も３ノックアウトシステム。０号車は片岡選手・谷口選手・片岡選手の順で予選を担当。４ 号車は佐々木選手・番場選手・佐々木選手の順で予選を担当する。公式予選一回目（Q1）は 14:00 スタート。片岡選手がドライブする０号車は計測２周目にその時点での TOP タイムである 1’41.352 を記録。上位 16 位までが進出可能な Q2 への出場を確実と確信したチームは、Q2 でも継続使用を義務付けられているタイヤを温存する為、早々にマシンを呼び戻した。一方、佐々木選手の４号車も計測２周目にこの時点で４番手となる 1’42.139 を記録。チームは４号車も早々に PIT へ呼び戻し、結果０号車は４番手、４号車は 14 番手で Q2 へコマを進めた。

公式予選　Q2

Q2 も定刻どおり 14:40 にスタート。０号車は谷口選手、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・４ 号車が続いてコースイン。０号車はまず計測 1 周目に 1’42.115 を計測。その後もアタックを続け、計測３周目に０号車このセッションのベストタイムとなる 1’41.931 を記録する。マシンに手応えを感じた谷口選手は更なるタイムアップを狙い、その後もアタックを試みるが、集団の中に入ってしまったマシンはその後のアタックを行えない。０ 号車は 11 番手のマシンとわずか ０ 秒 032 の差で 10 番手となり、Q3 への進出を果たした。一方、番場選手の ４ 号車は計測 3 周目に 1’42.477 を記録。その後も渾身のアタックを続けるが、タイムを 41 秒台に載せることが出来ない。結果、Q2 終了時の ４ 号車のポジションは 13 番手となり、Q3 へ進出することは出来なかった。

公式予選　Q3

Rd.6 決勝のスターティンググリッドを決める Q3 は 15:10 からスタート。０号車のステアリングは再び片岡選手が握る。Q3 開始直後、０ 号車は ３ 台目にコースイン。３ 周目からアタックを開始し、計測 ４ 周目に０号車 Q3 ベストタイムの 1’41.368 を記録した。結果、０ 号車は Q3 を７ 番手のポジションで終えた。

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with TeamUKYO

8 月 19 日（日）決勝
天候：晴れ/コース：ドライ

前日の予選結果を受け、0 号車が 7 番、4 号車が 13 番のスターティンググリッドに着く。マシンはこの週末を通して 0・4 号車ともに快調、グリッドポジションもコースレイアウトとマシン特性からすると決して悪い位置ではなく、むしろ予想通りだ。このレースに向けた力強い戦略もある。昨日の練習走行後に腰の不調を訴え、午前のフリー走行のドライブをパスした谷口選手もレース前には辛うじて復活し、チームは大きな期待を胸に決勝へ挑んだ。この第 6 戦は 0 号車が片岡選手、4 号車は佐々木選手がスタートドライバーを務める。

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with Team UKYO

決勝は定刻どおりの 14:00 にスタート。ローリングラップ 1 周で隊列を先導していたセーフティーカーが戻り、まずは 500 クラスがホームストレートを通過。続いて 300 クラスもコントロールラインを駆け抜ける。

スタート直後の 1 コーナー、このレース PP スタートだった 31 号車がコーナー入り口でコースオフ。0 号車は 1 周目のコントロールライン通過時点で 6 番手につけた。

13 番グリッドからスタートの 4 号車は、同じく 1 周目、ジャンプアップに成功。ポジションを 8 番手に上げた。次の周 4 号車はポジションを一つ落し 9 番手へと後退するが、4 周目に 5 番手を走行していた 87 号車が PIT に戻った事により、ポジションを 8 番手に戻す。この時点で 0 号車も 5 番手に浮上。0・4 号車ともレース序盤を順調に走行していった。しかし、良いポジションをキープしたままレース前半を消化できると思われた矢先、4 号車は 7 周目に 11 コーナーで他のマシンと接触。それによってドライブスルーペナルティを受ける。4 号車は 9 周目にドライブスルーを実施、そのポジションを 19 番手まで下げてしまう。

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with Team UKYO

その頃、片岡選手のドライブする 0 号車は、前を行く 911 号車・後ろから迫る 61 号車・3 号車と熾烈なポジション争いを繰り広げていた。15 周目の 1 コーナー、タイヤのグリップに苦しむ 0 号車は、遂に 61 号車にオーバーテイクを許してしまい続く 16 周目には 3 号車が 0 号車をパス。0 号車は一時ポジションを 7 番手まで落としてしまう。しかし、片岡選手は続く 18 周目に 3 号車をオーバーテイク。6 番手のポジションを取り戻した。

一方、ドライブスルーペナルティで 19 番手まで後退した 4 号車は、その後も堅調な走りを見せ、19 周目には 14 番手まで浮上。佐々木選手担当のスティントが終了する 30 周目までにそのポジションを 8 番手にまで上げ、後半を番場選手に託した。

PIT 作業を終えた番場選手は 14 番手でコースに復帰。アウトラップに続く 32 周目には 13 番手へ、更に 43 周目のコントロールライン通過時には 12 番手へと浮上し、そこからも堅調な走りをキープする。

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with Team UKYO

片岡選手の担当するスティントを長めに取った0号車は、300 クラスの中で最も遅いタイミングで 35 周目に PIT に向う。この時の 0 号車のポジションは TOP。チームはライバルに勝る燃費の良さ=給油時間の短さを最大限に活かし PIT 作業で前に出る為に、タイヤ無交換作戦を選択。谷口選手がステアリングを握った 0 号車は 4 番手でコースに復帰した。しかし、コースに戻った0号車を待っていたのは前戦 Rd.5 優勝の 66 号車とストレートスピードに優る 911 号車の猛追だった。アウトラップ中の 0 号車は 66 号車に捕らえられ、ポジションを 5 番手に落としてしまう。が、66 号車は 38 周目にペースダウン。0 号車は再び 4 番手に浮上する。0 号車はその後、911 号車にオーバーテイクを許し 5 番手へと後退。谷口選手はタイヤのグリップが出ない 0 号車で再び 911 号車に肉薄するが、後ろからは 43 号車と 61 号車も前を窺い、盛んに仕掛けてくる展開となった。谷口選手のドライブする 0 号車はそこからも後続の 43 号車・61 号車の猛攻を巧みに抑えるが、49 周目遂に 2 台のライバルにそのポジションを渡してしまう。レースは残り 10 周強。このまま 7 番手でフィニッシュを迎えるかと思われた 0 号車だったが、佳境を迎えた 55 周目に今度は 11 号車が襲い掛かる。56 周目 11 号車は 0 号車をオーバーテイク。0 号車は 8 番手に後退し、そのままのポジションでレースを終えた。

また、4 号車はレース終了直前の 59 周目に前を走る 5 号車のバーストでポジションを一つ上げ、11 番手でレースを終えた。

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with Team UKYO

■鈴木康昭エントラント代表

結果としては、今ひとつの内容だったと思います。
応援してくださったみなさま、申し訳ありませんでした。
【0号車】 タイヤ無交換作戦が失敗したとは思っていませんし、後半のラップが極端に下がったということも無いので、全体的にラップタイムが上がっておらず、谷口・片岡両選手は、現状のマシンパフォーマンスを出し切ってくれた結果の8位です。残り2戦ですが、チームランキングは10pt差だった6位が20pt差での6位、ドライバーランキングは12pt差での6位が22pt差で7位となってしまいました。
【4号車】 序盤のポジションアップ、非常に頑張ってくれました。ドライブスルーペナルティによって大きく順位を下げてしまったのが痛かったです。非常に難しい内容でした。両車ともに、残り2戦で何ができるか。ベストの戦法をチーム全員でもう一度、分析・検討してこのあとのレースに備えたいと思います。車の特性からすると非常に難しい富士でした。次戦は、（車の特性上）相性の良いと思われるコーナリングサーキットなので、気持ちを切り替えて、皆様に良いレースをお見せできるよう頑張ります。

■大橋逸夫 総監督/0 号車監督

【0号車】 タイヤ無交換作戦を取りました。路面温度とタイヤのレンジが合わなかったようだったのに加えて、途中で交換を考える程度にラップタイムが落ちて、その後タイムは戻ったのですがコンディション上どうしても43秒台をキープできず、と、車とサーキットとの特性、タイヤのマッチングが厳しいレースでした。結果的に、最後は8位という結果になりました。この結果はタイヤ交換をしても変わらなかったと思います。むしろ、後ろから追うことのリスクとロスを考えると作戦としてはベストではなかったでしょうか。
【4号車】ガライヤとの接触があり、序盤でドライブスルーペナルティが課せられました。微妙な判定ではありますが、後ろから当ててしまったのは事実ですし、「あのペナルティがなければ・・」という思いもありますが、仕方ないですね。

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with Team UKYO

■片山右京 スポーティングディレクター/4 号車監督

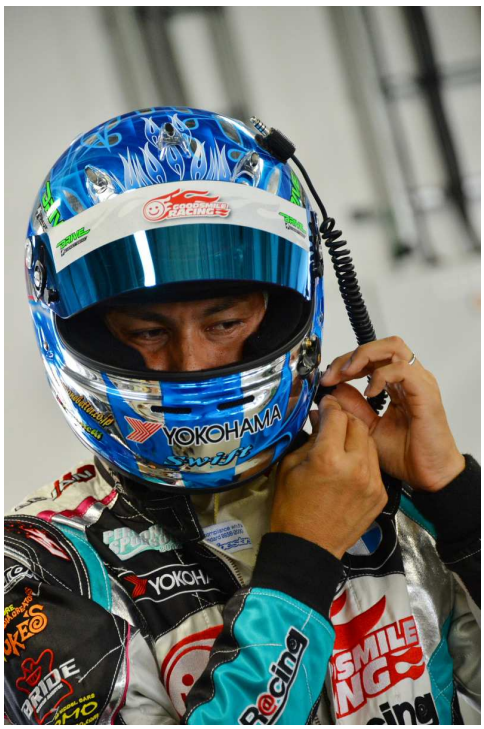
【0号車】
ここ富士は厳しいレースになるとは予測していました。作戦的に片岡選手で長く走って谷口選手へタイヤ無交換で行きました。他車と厳しいバトルを繰り広げた結果8位でゴールしました。悔しいですが次のオートポリスは優勝を目指して頑張ります。

【4号車】
ドライブスルーペナルティを受けてしまい、結果11位でした。両選手共にトップグループと遜色ないくらいのレースペースで走れているので、残念です。予選のポジションが13位でQ3へ進めなかったというのも反省点のひとつです。0号車で言えば、谷口選手がどんなに調子が悪くてもQ2からQ3へ繋げる、片岡選手がQ3で更に詰めてポジションをひとつでも上げる・・というように、4号車も、番場選手が予選でコンマ数秒を詰める、佐々木選手がレースで冷静に繋げるという作業ができるようになることが次の課題です。レーススピードは上がっていますが、これからの2戦で各車ウェイトが下りていくために、4号車的にはアドバンテージが無くなってしまいますので、ここで確実にポイントを取っておきたい1戦ではありました。

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with TeamUKYO



■谷口信輝　選手

できる限りのことはしたつもりですが、8位という結果でした。正直なところ、富士では周りのチームに比べて速さが負けていたと思います。もちろん僕らも全力を尽くしていますが、上手くいくこともあれば、いかないこともあり・・・。チャンピオンへの道はかなり薄く、自力チャンピオンが無くなってしまいましたが最終戦は車の特性上厳しそうなので、一矢報いるにはオートポリスしかないかと！次戦はなんとしても優勝したいと思います。

■片岡龍也　選手

7番手からのスタートでしたが、想定していた路面温度よりも低く、グリップ不足に悩み、「コーナリングスピードが上がらない・直線も速くない」=「武器となるものがない」という苦しい展開でした。唯一の可能性であるタイヤ無交換作戦で後半の谷口選手が頑張ってくれましたが、パフォーマンスが低く、終始「抜かれるレース」になってしまい、ストレスが溜まるレース展開となってしまいました。残り2レース。ポイント差を考えると、チャンピンシップが非常に厳しい展開となってしまいましたが、最後まで諦めずに最後まで頑張ります。

Studie AG

BMW Motorsport
Customer Racing Team

GSR&Studie with Team UKYO

■番場琢　選手

僕らは、マシンのストレートスピードが遅いので、ピットのタイミングやアベレージタイムを上げて、少しでも前がいない場所でプッシュして順位を上げていこうという戦略でした。佐々木選手の序盤の走りは非常によかったのですが、他車との接触があり、主催者の判断によってペナルティを受ける結果になってしまいました。
ペナルティが出てしまったことは残念ですが、今後はこのようなことが無いようにチームでミーティングを重ね、残り2戦に備えます。悔しい結果ですが、次回のオートポリスはコーナリングサーキットになるので、マシンの特性を生かして表彰台目指して頑張ります。

■佐々木雅弘　選手

予選13番手からスタートし、序盤で良いポジションに入れたのですが、ガライヤとの接触でドライブスルーペナルティを受けてしまいました。
接触に関しては、僕も状況が状況でしたので納得出来ない部分もありますが、（ペナルティの）判定は判定なので真摯に受け止めます。その後の僕や番場選手のレースペースが良かったので、ペナルティが無ければ、ポイント圏内でゴールできたのではと後悔しています。残りが2戦になってしまったので、オートポリスは気を引き締め直して臨みたいと思います。応援してくださった皆様には、期待を裏切る結果となってしまい申し訳ありません。次戦、いい結果をお見せできるよう頑張りますので、引き続き応援の程よろしくお願い致します。

Studie AG