

BMW Motorsport
Customer Racing Team



GSR&Studie
with **Team UKYO**

2012 AUTOBACKS SUPER GT
ROUND3 SEPANG

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

0号車 12位完走
4号車 10位完走シーズン初ポイント獲得



2012年6月9日・10日の2日間、2012 AUTOBACKS SUPER GT シリーズ唯一の海外大会『SUPER GT INTERNATIONAL SERIES MALAYSIA』がマレーシアはクアラルンプール近郊のSEPANG INTERNATIONAL CIRCUITで開催された。予選は前戦に引き続き SUPER LAP 方式。5月開催の Rd.2 で今シーズン初勝利を飾った 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

6月9日(土)練習走行・予選

練習走行

2012年 Rd.3 の初日は曇り空。予報どおりいつ雨が降り始めてもおかしくない空の下、土曜日のスケジュールがスタートした。午前 10:00 公式練習開始。チームはコースオープン早々に 0 号車 4 号車を立て続けにコースへ送り出す。まずルーティンのメニューを消化した 2 台は、曇り空の影響で路面温度が上がらない条件下で持ち込んだタイヤを機能させるべく、セットアップの変更を開始。0 号車は幾通りかのセットアップを試し、4 号車は若干の変更で両マシンとも納得のいくセットアップを確定させ練習走行を終えた。



予選 Q1

15:30 Q1 開始。0 号車は B ドライバーの片岡選手が、4 号車は A ドライバーの番場選手が Q1 を担当する。いつもの Q1 セッションではトラフィックを嫌い、コースインを遅らせるチームだが、今回はセッション中の降雨を警戒し、0 号車・4 号車とも Q1 開始早々にコースインさせた。まずタイムを出したのは 0 号車。アウトラップ後の計測 2 周目に 2 分 7 秒 019 を記録し、その時点での 6 番手となる。続く計測 3 周目、4 号車が 2 分 7 秒 174 を記録。8 番手に飛び込む。その後、他チームのタイム更新で 0・4 号車ともポジションを落としたが、Q1 終了時のポジションは 0 号車が 9 番手、4 号車は 10 番手。4 号車としては初めて、チームとしてもシーズン初となる 2 台揃っての SUPER LAP 進出を果たした。

Studie AG



SUPER LAP

SUPER LAP のアタックは Q1 の 10 番手からのスタートとなる為、300 クラス最初のアタックは 4 号車だ。今大会が自身初のセパンとなる佐々木選手のドライブで 4 号車がコースイン。午前の練習走行では周回を追う毎にタイムを詰め、A ドライバーの番場選手に遜色の無い結果を残した佐々木選手だけに、チームは不安無く 4 号車をコースへ送り出す。アウトラップに続く 2 周目、ライトオンで 4 号車計測開始。途中大きなミスを犯さずアタックを終えた佐々木選手のタイムは、2 分 8 秒 044。続いて 0 号車谷口選手がアタックを開始する。谷口選手のタイムは 2 分 6 秒 833。0 号車は 7 番手、4 号車は 9 番手で SUPER LAP を終えた。



Studie AG

6月10日(日)決勝

天候:晴れ/コース:ドライ



0号車は7番、4号車は9番ダミーグリッドにつく。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。

16:00、通常より1周多い2週のローリングラップでレースはスタートした。7番手スタートの0号車は1コーナーでの911号車のスピンを処理する際にポジションを落とし1周目8番手でコントロールラインを通過、4号車は11番手で通過する。レース序盤、前2戦の獲得ポイント×2kg=62kgにBOPで今回から増加した20kgの合計82kgのウェイトを積んだ0号車は、

苦しい戦いを余儀なくされるが、片岡選手はタイヤマネージメントを徹底しつつ力走。12周目にポジションを一つ落とし9番手となるが、このタイヤをいたわる走りが今回のキーポイントだけに、無理をせずペースをキープ。予定されていた19周目にルーティンのPITへと向かう。



Studie AG



一方、番場選手のドライブで9番手からスタートした4号車は、一時そのポジションを14番手まで落としてしまう。ポジションを一つ取り戻し13番手で迎えた16周目、コーナー飛び込みで前を走る27号車のオーバーテイクを狙った4号車は、深く飛び込んだ先にいた43号車と接触。幸い、双方ともダメージは大きくなくレースを続ける事が出来たが、この接触で4号車はドライブスルーペナルティーを受けてしまう。その後、22周目にドライブスルーペナルティーを履行。26周目に再びルーティンのPITへ向かい、佐々木選手へバトンを渡した。



ウェイト増で苦しい戦いを強いられていた0号車は、このレース、PIT戦略で前に出る作戦を選んだ。前日の練習走行からフィーリングが良く、且つタレの少ない今回のDRYタイヤに賭け、0号車はルーティンのPITで給油とドライバー交代のみを行うタイヤ無交換作戦を敢行。バトンを受けた谷口選手はPIT作業を終え16番手でコースへと復帰した。この時点で0号車の前方にはルーティンのPIT作業を終えているマシンはまだ無い。勝機は確実に0号車の手の中にあった。その後、谷口選手はタイヤをマネジメントしながら2分

10秒台でLAPを重ねる。

レースも中盤に差し掛かった24~25周目、前方を走るライバル達が次々にPITへと向かい始め、0号車が浮上開始。27周目には5番手、30周目には3番手でコントロールラインを通過する。前方に残るマシンは33号車と2号車の2台のみ。しかも2号車はまだPITを終えていない。32周目、2号車がPITへ向かう。0号車とのギャップはPIT静止時間+ロスタイム分とほぼ同じ。2号車が前に出るか?0号車がそれをかわすか?非常に微妙なラインだ。だが、PITレーンから出た2号車はわずかに0号車の前でコースに復帰する。しかし、同時にタイヤが温まっていない2号車はペースが伸びない。直後の33周目、0号車は好機を逃さず2号車をオーバーテイク。遂に2番手に浮上する。



この時、佐々木選手がドライブする4号車も着実にそのポジションを上げていた。

27周目に15番手でコントロールラインを通過した4号車は31周目に12番手、33周目には11番手へ浮上する。ポイント獲得圏まであと一つ。前を行く43号車の姿はまだ見えないが、佐々木選手と4号車は1周1秒半ずつその間合いを詰め続ける。35周目には4号車のこのレースのベストタイム2分9秒496を記録した。

2番手を独走する0号車のペースは、レース終盤に差し掛かっても落ちる気振すら見せない。すぐ後ろ、3番手を走る911号車とのギャップはやや詰まり始めるが、谷口選手は2分10秒台半ばでLAPを続け、レースはいよいよ最終局面へと向かう。残り2周。2番手0号車と3番手911号車のギャップは3秒774。11番手を走る4号車と10番手43号車とのギャップは6秒6。このまま行けば0号車は2位チェッカー、4号車は初のポイント奪取を逃す事になる。どちらのマシンにとっても正念場だ。



そして迎えたファイナルラップ。誰もが今回の表彰台を確信した時、0号車から入った無線でチームに衝撃が走る。0号車のエンジンが吹けない。すぐさまチーフエンジニアから谷口選手へ対処を指示するがマシンの反応は変わらない。残りわずか1/2周。谷口選手はマシンをコース脇に寄せた。

そしてチェッカー。0号車は同一周回の最後尾の12番手で完走扱い、4号車はそれによって一つポジションを上げ、10位完走初ポイントを獲得した。



■鈴木康昭エントラント 代表

4号車は初ポイント獲得となりました。

ペナルティ等はありませんでしたが、しぶとく最後まで走り抜いた結果です。

ひとつの階段を登れたレースだったと思います。

0号車は、ウェイトハンデもあり、昨日の段階でトップチームとは明確に早さでは負けていたので、タイヤ無交換という掛けに出ました。結果、上手くハマって2位を獲得できたかと思ったのですが、ファイナルラップでまさかのストップ。

チーム内でも改善できること、反省点を洗い出して、気を引き締め直して次に繋げたいと思います。

■大橋逸夫 総監督/0号車監督

0号車のラストのストップについて、前戦の富士で燃費を計算してギリギリのラインで攻め、結果優勝できたことで、燃費計算について自信があったこと、攻めることを優先して慎重さが掛けてしまっていたことに起因すると思います。今考えるとポイントリーダーである現状、タイヤ無交換作戦がはまりそうだったこと等で肝心なところを見逃してしまっていた気がします。4号車はドライブスルーを受けたことなど、初ポイント獲得という結果ではありませんが、まだまだ喜べる状況ではありません。「あせらなくてもチャンスは来る」ということ含め、上手く指示できなかった責任は僕にあります。前後の差、ラップタイムなど伝え切れていなかったことも理由だと思います。まだ3戦終えたばかり、運に頼ってはチャンピオンは取れません。もう一度チームをきちんとまとめていきます。





■片山右京 スポーティングディレクター/4号車監督

我々の車のレースペースを想定して考えた作戦で、タイヤ無交換という勝負に出た結果2位を走行中、何らかのトラブルで車が最終ラップで止まってしまいました。

チャレンジした結果なのですが、非常に悔しいです。止まるまで全て完璧に行っていただけに……。ドライバー達は良くあの厳しい状況で頑張ってくれました。起こってしまった事は仕方ないですが、この逃がした15ポイントは大きいです。次戦に向って頑張るしかありません。

4号車は接触でペナルティーがあつての結果なので、ポイント獲得は納得の行く結果ではありませんが、これからのレースに繋がる走りだったと思います。佐々木選手は他車より速いペースで走れたのもっと自信を持ってもらえればと思います。

この結果は、ギリギリの状態で戦っている証拠です。これこそレースです。気持ちを切り替えて受け止めるしかありません。

引き続き、今後とも皆様の応援を宜しくお願いします。

Studie AG



■谷口信輝 選手

7番グリッドから、片岡選手がスタートし、スタート直後の911ポルシェのスピンをかわしているうちに数台に抜かれ・・・と、苦しい展開で、我慢の走りを強いられていました。ウェイトハンデなどもあり速さでは周りに勝てないので、いかにミスせず走るかということと、作戦でなんとかするしかないという状況でした。予選日の練習走行から、ラップタイムは他のマシンに敵わないものの、タイヤの摩耗は悪くなさそうだったので、ひそかに、タイヤ無交換作戦を視野に入れていました。決勝日は気温がかなり上がったこともあり、スタートドライバーを務める片岡選手のフィーリングから、判断にすることにしました。とは言え、レースが始まれば、前車を抜いていくポテンシャルは無いので、「抜けず抜かれる」の我慢のレースになるだろうというのが僕たちドライバーの予想でした。早めにドライバーを交代し、コースの空いているところで走ったほうが効率がいいと考えられることから、片岡選手はショートステント(18周)で僕がロングステント(32周)で行く作

戦でした。タイヤ交換をすると、4輪で約14秒+アウトラップでのタイヤが冷えているロスタイムが6秒くらいとして、トータル約20秒のロスとなりますが、僕のステントの約30周で20秒差を取り返すには、每周約0.8秒速く走らなくてはなりません。タイヤが新しいうちは速く走れても、その後はペースを保てない可能性が大きいですし、何より、タイヤ無交換であれば、他のマシンより前に出ることができます。「トップと20秒差くらいまでだったら、ピットで追いつける！」という確信のもと、ルーティン通り、18周で片岡選手がピットイン。ポジションも、これ以上下げられない位置だったので、苦肉の策ではありましたが、「タイヤ無交換作戦」を決行しました。幸いにもこの作戦が当たり、最終ラップまでに2番手まで追い上げることができました。後続がドンドン追い上げてきているのは知っていましたが、そのまま逃げ切れる差でした。ところが、最終ラップの3コーナーで燃料が来ない症状が出てしまい、あっという間にストップ・・・。とても残念ですが、これもレースです。チームが目一杯攻めた結果ですし、2位のポイント15点が目の前で消えていったのはショックですが、まだチャンピオンが無くなったわけではありません。今回は、「運」がなかっただけ。実力では、2位になれたことは事実です。必ずチャンピオンを獲ります！

BMW Motorsport
Customer Racing Team



GSR&Studie
with Team UKYO

■片岡龍也 選手

ウェイトハンデや今年の勢力図を見ると、自分たちの車は決して優位ではありませんでした。マシンのセットアップも進めて、「作戦によってはなんとか戦えるかも」という状況で決勝に挑みました。最初のアクシデントを避けるために、JAF車両2台に抜かれてしまったり、その処理に手間取ったり・・・と、展開としてはよくなかったのですが、クリアになってからはペースも上げて谷口選手へバトンを渡すことができましたと思います。

チームもドライバーもミスなくタイヤ無交換でルーティンのピットを終え、その後も最終ラップまでは2位までポジションをアップ・・・と、ここまではパーフェクトな展開でしたが、最終的には燃料系のトラブルでストップとなってしまいました。チャンピオンシップを考えると非常に厳しい結果です。

今後も楽な状況ではありませんが、僕たちには「総合力」という強みがあります。今回の取りこぼしを補うというのは厳しいかと思いますが、まだチャンピオンシップを争えるところにはいると思うので、あきらめずに、引き続きリードを作れるようにレースを進めていきたいと思います。



Studie AG



■番場琢 選手

作戦では(佐々木選手と距離的に)半々でレースを受け持ち、タイヤ等の状況でフレキシブルに対応する作戦でした。スタート後、1コーナーの位置取りはよかったのですが、前方のスピン車両を避ける所ですぐいい位置を逃してしまいました。その後、27号車とのブレーキング勝負をしていたところで43号車をスピンさせてしまい、ドライブスルーペナルティを受けてしまいました。ドライブスルーペナルティを巻き返すべく、その後は必至に追い上げました。第2スティントの佐々木選手は本当に頑張ってくれたと思います。レース結果から、ポジティブに考えれば「タイム的には全体的に戦える」という自信を、ネガティブに考えると「もっとレースバトルを勉強するべき」という課題ができました。一時期、0号車もタイムが落ちてきていましたが、最終的には2位という好位置を走っていました。且つ、0号車はトップ6台のマシンに比べるとタイムが1秒くらい遅いのに、いつ

もいい位置をキープできています。4号車も、ベストタイム、ラップタイムは0号車と遜色ないタイムが出せているのですが、タイム的に考えると、(今回のレースで)接触とドライブスルーがなくても8位くらいの位置であったと考えられます。谷口選手、片岡選手の走りから学び、早く自分のものになりたいです。

■佐々木雅弘 選手

今回、番場選手がQ1でスーパーラップに残り、初のスーパーラップを担当しました。9番手という結果でしたが、あの時点での僕の出来る限りの結果だったと思います。予選後から決勝に向けて映像やロガーなどをできるだけ解析し、決勝はさらにいい結果が出せるよう準備をしていましたが、結果を見ると、9秒台で走っている周、11秒台で走っている周・・・などタイムにもばらつきが見られるので、今後は更なるマシンコントロールが課題です。前戦までに比べて車もよくなっているし、次戦の菅生、鈴鹿はもっとよくなって今より上を目指せるはずです。



Studie AG