

BMW Motorsport  
Customer Racing Team



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

2012 AUTOBACKS SUPER GT  
ROUND8 GT 250km RACE

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

0号車 4位完走  
4号車 17位完走



2012年10月27日・28日の2日間、2012 AUTOBACKS SUPER GT シリーズ最終戦『SUPER GT Rd.8 MOTEGI 250km RACE』が栃木県のツインリンクモテギで行われた。最終戦を前に0号車のチームポイントランキングのポジションは6位、4号車は13位。0・4号車ともに一つでも上の順位でシーズンを締め括るため、チームは必勝の誓いを胸にレースに挑む。

最終戦の舞台は典型的なストップ&ゴーサーキット。先行するライバルチームのマシンに有利なコースレイアウトだが、0号車の両ドライバーも得意とするサーキットだけに期待度は大きい。予選はシーズン5回目の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**

## 10月27日(土)練習走行・予選

### 練習走行

いよいよ今シーズンの総決算、最終戦モテギラウンドが幕を開けた。初日の天候は晴れ。朝のうちサーキット上空を覆っていた雲も姿を消し、練習走行は定刻どおり9:30スタートした。0号車は谷口選手、4号車は番場選手がまずマシンに乗り込みコースイン。システムチェックのためのアウト・インを終え、両マシン共に予選に向けたセットアップへと再びコースへ向かう。セッション序盤、谷口選手の0号車は計測4周目にこの時点で4番手タイムとなる01'51.188をマーク。番場選手の4号車も計測4周目にクラス



11番手の01'52.516を記録する。このラウンド2台のマシンは共に滑り出し好調だ。谷口選手はその後8周目にマシンを降り、片岡選手にステアリングを委ねる。マシンに乗り込んだ片岡選手は、タイヤとブレーキを評価するメニューを消化。予選に向けたセットアップを行いつつ、アウト・インを繰り返す。その後、再び谷口・片岡とマシンに乗り込みブレーキを中心とした評価を実施。0号車はツインリンクモテギを得意とする片岡選手が記録した01'50.713でこのセッションを4番手のポジションで終えた。



一方4号車はこのセッション、番場選手・佐々木選手とドライバー交代を繰り返し、オーバー傾向を強く感じるマシンのセットアップに集中。コースにラバーが乗り、他のマシンがタイムを更新していく中、序盤に手応えを感じた計測4周目のタイムから記録を伸ばすことが出来ず、このセッションを16番手で終えた。



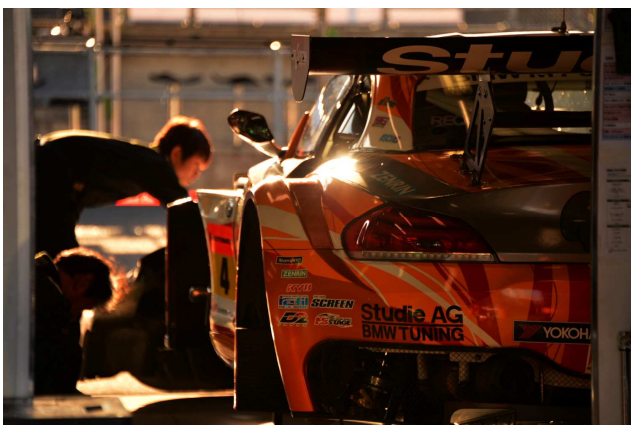


## 公式予選 Q1

予選ドライバー申請は今回も 0 号車が谷口選手・片岡選手・谷口選手の順、4 号車は番場選手・佐々木選手・番場選手の順を選択。公式予選一回目 (Q1) は定刻どおり 14:00 にスタートした。午前の練習走行で堅調な走りを見せた谷口選手の 0 号車は計測 2 周目にその時点のクラス 4 番手となる 01'50.930 を計測。Q1・Q2 は同じタイヤの使用が義務付けられている為、チームはタイヤ温存を図る目的で早々マシンを PIT へ戻し、0 号車はクラス 7 番手で Q2 へコマを進めた。一方、番場選手の



4 号車は計測 1 周目からペースが伸びない。計測 3 周目に 4 号車 Q1 でのベストタイム 01'51.932 を計測するが、この時点でのポジションは 18 番手。4 号車は Q1 の時間ぎりぎりまでアタックを続けたが、記録を更新する事が出来ず、Q1 でこのラウンドの予選を終えた。



## 公式予選 Q2

Q2 は片岡選手がアタックを担当。前のマシンとの間隔を取ってコースインした 0 号車は計測 1 周目から午前のセッションの BestTime を上回る 01'50.102 を計測する。続く 2 周目も 01'49.712 とタイムを更新。Q3 進出を確信したチームはマシンを PIT へ戻し、0 号車は TOP の 33 号車と 0.046 秒差のクラス 2 番手で Q2 を終えた。

## 公式予選 Q3

Q3 は再び谷口選手がアタックを担当。予選開始早々にコースインした 0 号車は、アウトラップ直後の計測 1 周目にこの時点でクラス TOP の 01'50.786 を計測する。続く 2 周目はこのセッション BestTime の 01'50.293 を計測。この時点で 0 号車のポジションは 2 番手だった為、2 列目スタートもあるかと思われたが、計測 3 周目になるとコースとマシンの相性抜群の RR・MR 駆動勢が揃って記録を更新。0 号車は 7 番手で Q3 を終えた。

# Studie AG

BMW Motorsport  
Customer Racing Team



GSR&Studie  
with Team UKYO

10月29日(日) 決勝  
天候:雨/コース:ウェット



決勝日は前日の晴天から打って変わって曇天でスタート。前日までは雨の降り始めが決勝開始後との予報だったが、午前のフリー走行終了直後に早くも雨が落ち始め、続くサーキットサファリでは各チームともウェットコンディションでの決勝に向けた準備に追われた。

その後、一時は大粒の雨がサーキットを襲うが、PITウォークの時点で雨は小降りになり、グリッドウォークでは天候は小康状態に向かう。しかし、決勝はコースコンディションを考慮してセーフティーカー先導でのスタートとの決定がなされた。



この第8戦は7番グリッドスタートの0号車が片岡選手、18番グリッドスタートの4号車は番場選手がスタートドライバーを務める。

**Studie AG**





決勝は定刻どおり 14:00 にセーフティーカー先導でスタート。ローリングラップ後 1 周コース上に残ったセーフティーカーが 2 周目のコントロールラインを越える事無く PIT ロードへ向かうと、シーズン最終戦のレースが事実上スタートした。まずは 500 クラスが激しいウォータースクリーンと共にコントロールラインを通過。続いて 300 クラスもコントロールラインを通過する。2 周目通過時点のポジションは片岡選手の 0 号車がグリッドどおりの 7 番手。一方、番場選手の 4 号車は一つポジションを上げて 17 番で通過した。しかし、上々のスタートを切ったに思えた 4

号車は続く 3 周目通過時点にそのポジションを 20 番手に落としてしまう。この時、0 号車は 5 周目に 1.2 秒あったギャップを 6 周目には 1 秒以下へと、早くも前を行く 3 号車を射程圏に捕らえ始めていた。続く 7・8 周目通過時点の 3 号車とのギャップは 0.3 秒以下。0 号車は 9 周目ダウンヒルのブレーキングで 3 号車をパスしポジションを 6 番手に上げる。3 号車をオーバーテイクした片岡選手の勢いは衰えず、続く 10 周目に 5 番手の 11 号車に肉薄。次の 11 周目には 11 号車をパスし、さらにその翌周にはペースの上がない 33 号車もオーバーテイク。レース序盤にそのポジションを 4 番手まで上げた。

4 番手までポジションを上げた 0 号車はその後も一貫したラップを重ねポジションをキープ。300 クラスの上位陣で最も早い 24 周目に PIT へ向かう。0 号車を迎えたチームは、この前半スプリントの片岡選手からのフィードバックを基にタイヤ無交換作戦を選択。PIT でのドライバー交代・給油作業による停止時間を最小限に抑え、谷口選手を 7 番手のポジションでコースへ送り出した。





その頃、タイヤが暖まりペースが上がっていた 4 号車はレースの前半を堅調な走りで消化し、24 周目に 15 番手、PIT 作業前の 33 周目には他のマシンの PIT インもあり 9 番手へとポジションをアップしていた。34 周目に PIT 作業へと向かった 4 号車に向かえたチームは、こちらも 0 号車と同じタイヤ無交換を選択。燃費に優れる 4 号車は 0 号車よりさらに作業時間を短縮し、佐々木選手と 4 号車を 15 番手のポジションでコースに復帰させた。4 号車はその後、37 周目に 14 番手、38 周目には 13 番手とポジションを上げる。しかし佐々木選手は 39 周目に S 字コーナー

でコースオフ。コースに戻った 4 号車はそのポジションを 19 番手まで下げてしまう。

一方、0 号車は PIT タイミングと戦略が功を奏し 29 周目に 5 番手、34 周目に 4 番手へとポジションを上げる。前方すぐ目の前には 88 号車。谷口選手は一時 0.2 秒差まで 88 号車に詰め寄りバトルを繰り広げるが、レース終盤に雨量が再び増えてきたタイミングと前後してタイヤのグリップも落ち始め、オーバーテイクには至らない。谷口選手は 0 号車で懸命のドライブを続け最後までプッシュし続けるが 88 号車とのギャップは徐々に広がり、0 号車は表彰台目の前の 4 位でこの最終戦を終えた。佐々木選手のドライブする 4 号車はレース終盤の 43 周目に 19 番手から 17 番手にポジションを上げ、そのままのポジションでフィニッシュ。4 号車は 17 位で最終戦を終えた。







■鈴木康昭 エントラント代表

【0号車】

シーズンが終了し、チームランキングは0号車が4位に上がることができました。もちろん、(シリーズ、第8戦共に) 3位の可能性はありますし、チャンピオンを取れない悔しさはありますが、前戦まで悔しい結果が続いていたので、最後に4位まで上がる事ができたことと、速かったポルシェ、アストンマーチンに続く結果という事で、少しだけ満足しています。

【4号車】

予選の厳しい結果も響き、中盤頑張りましたが、スピンによって順位を落としてしまい、17位という結果でした。1年を通して、応援してくださる方々に喜んで頂ける場面をなかなか作ることができず、申し訳ありませんでした。ドライバーが一番悔しいと思うので、彼らにはそれをバネにして今後も頑張ってもらいたいと思います。

■ 大橋逸夫 総監督 / 0号車監督

最終戦は0号車が4位、4号車が17位という結果に終わりました。

【0号車】

ドライバーのパフォーマンスは何も問題が無かった。想定していたよりもガソリンを使う量が多かった事もあり、ピットストップの時間を稼いでなるべく前に出ようという作戦だったので、その作戦がハマらなくなってしまった時点で苦しい戦いでした。予選順位からこのポジションまで上がったのは良かったのですが、悔しい結果でした。

【4号車】

最初からタイムが出せていない状況もあり、どこまで上がって行けるか・・・というところでしたが、今回は運も味方に付かず、スピン等もあり事実通りの結果になりました。





■片山右京 スポーティングディレクター / 4号車監督

【4号車】

予選は、セッティングなどに苦勞し後方スタートになってしまいました。決勝前半はタイヤのキャラクター的にも温度が上がるまでに時間が掛かりましたが、タイヤが暖まった後はペースも上がり始め、前とのギャップもそれなりに保ちながら、周りのタイムが落ちて行く中で4号車はいいペースを保ち続ける事ができ、路面の改善と共にタイムも上がって順位も少しずつ上げていました。佐々木選手へ交代後もすぐにタイムを出すなど好調に12番手を走行し、前を走るマシンが射程圏内に入って「行けるか？」と思ったところで、残念ですがスピンして順位を落とす結果になってしまいました。ギアが落ちにくかったり、グリップが落ちてきた時に雨量も増え始め・・・という状況ではあったのですが、もったいない結果でした。ドライバーにとっては自分たちの足りない部分が見えてきたシーズンだったと思いますが、シーズンを通して2人ともに大きな課題を克服してきました。

【0号車】

この茂木の土曜日と日曜日では谷口君と片岡君は出来るだけのことを全て出し切ってくれました。限界まで予選を戦って、決勝でも見事な追い上げを見せてくれました。最後はせめて表彰台に乗せて上げたかったけど残念ながら4位という結果になってしまいました。もっとチャンピオン争いできたはずなので悔しい思いで終わってしまいました。

今年1年、0号車と4号車を応援して下さいましたファンの皆様に御礼を申し上げます。

本当にありがとうございました。

再来週のJAF GPが残りますが今後とも宜しくお願い申し上げます。

ちなみにレジェンドカップ出場します！！

**Studie AG**





#### ■谷口信輝 選手

予選7番手からのスタートで結果4位でした。いいペースで行けそうだったのですが、前のランボルギーニをブレーキで躲すにも、横に並ぶところまで行けず、抜くに至りませんでした。しかし、ドライだったらこのようなポジションで終わる事はできなかったと思いますので、今日の雨は僕たちにとっては恵みの雨でした。今回は良い点をつけられるレースだったと思います。2012年、我々のマシンには非常に厳しいレースイヤーでした。今年1年を振り返ると、戦闘力が他のマシンと比べると厳しいこともありましたが、「やらかしてしまった」レースもあり、そのあたりを上手くまとめていけば、チャンピオン争いはもちろん、獲得できていたかもしれません。その点は深く反省をしなければいけないし、それを踏まえて新たに気を引き締めなくては行けません。今年は鳴かず飛ばずでしたが、来年はこの経験を糧に頑張ります。

#### ■片岡龍也 選手

最終戦ということで有終の美を飾りたかったのですが、ポルシェ、ランボルギーニなど速い車もあり、なかなか難しいレースでした。タイヤの暖まりこそ遅かったのですが、中盤までは、ポジションを上げながら攻めるレースを展開できたと思います。しかし、今年のBOPによるストレートの遅さもあり、コーナーで詰めても直線で抜けず、僕のスティント後半から谷口選手のスティントでは、前を走るマシンのテールを見続ける結果になってしまいました。もうひとつ上のポジションで表彰台に乗りたかったのですが、しかし、シーズン締めくくりとしては、チーム全員でほぼ100点の仕事ができたレースだったと思います



# Studie AG



#### ■ 番場琢 選手

昨日から一転、ウェットでのレースとなりました。朝のフリー走行まではウェットではなかったのですが、決勝直前の8分間ウォームアップでマシンとタイヤの確認をし、決勝はまさに「ぶっつけ本番」でした。

僕が担当したレース序盤はタイヤの暖めに苦労しましたが、暖められた後はペースが良くポジションアップもできるなど、良い面と悪い面の両面が見えたレースでした。その後、少しでもポジションを上げるためにタイヤ無交換で

佐々木選手に交代するという作戦を取りました。

ウェットの中、佐々木選手もいいタイムが出してくれて、18番スタートでポイント圏内に入るのは難しいですが、その可能性が見えてきていた矢先にスピンしてしまい、ポジションを落としてしまいました。非常に悔しいです。

しかし、レースを通じて課題が明確に見え、自分に足りないものと自分が持っているものを再確認できたので、自分なりに悔しいけれど収穫はありました。1年間、たくさんのスポンサー様、個人スポンサー様に支えられたレースでした。0号車と4号車の2台で表彰台に乗りたかったのですが、4号車は表彰台にかすりもせず、キツイシーズンでした。0号車は1勝し、終盤までチャンピオンの可能性を残し・・・と、活躍していましたが、この違いはドライバーの強さ。0号車ドライバーの2人が常に見せてくれる「ミスをしない」、「ミスしても最小限の調整でリカバー」という強さ、それが僕らに足りないものです。

いい結果を以て、昨年1年間お世話になった谷口選手に恩返しをしたかったのですが、叶いませんでした。今回のレースで見えた「足りないもの」を克服し、今後も谷口選手や応援して下さった皆様に恩返しができるようなレースをしていきたいと思えます。

1年間、たくさんの声援とパワーをありがとうございました！





■佐々木雅弘 選手

昨日の予選結果が厳しかった事もあり、後方から少しでも追いつけていきたいと考えていました。前半、タイヤが暖まってからは番場選手がいいペースでポジションを上げてくれたので、いい流れのままチェッカーまで頑張りがかったのですが…。(タイヤは無交換だったので)番場選手からバトンを受け取った後はグリップが落ちてきたり、雨量も増えてきたり…という状況の中で、ギアに不調が出て、立て直しが間に合わずS字でスピンしてしまいました。結果、予選からのポジションは1つしか上げられず17位でのフィニッシュとなりました。

応援して下さった方には不甲斐ない結果で大変申し訳ございませんでした。

