

BMW Motorsport  
Customer Racing Team



GSR&Studie  
with Team UKYO

2013 AUTOBACS SUPER GT  
ROUND2 FUJI GT500km RACE

DRIVER 谷口信輝 片岡龍也

## タイヤトラブルに見舞われるものの、9 位完走



2013年4月28・29日の2日間2013 AUTOBACS SUPER GT シリーズ第2戦『SUPER GT FUJI GT500KM RACE』が静岡県の富士スピードウェイで開催された。

今回の第2戦はレース距離が500KM。通常のレースよりフレキシブルな作戦展開も可能な為、特にチームの総合力が勝敗のカギを握る事になる。開幕戦2位完走で幸先良いシーズンスタートを切ったチームは、王者奪還への足がかりをより強固なものとするべく、この第2戦も必勝の思いでレースに挑んだ。

# Studie AG



## 4月28日(日)練習走行・予選 練習走行

シーズン第2戦の初日は晴天の下スタート。天候に恵まれたGWの直中という事もあり、例年の第2戦に増して、スタンドも賑わいを見せていた。練習走行は定刻通り9:00スタート。このセッション、まずは谷口選手がマシンに乗り込み、マシンはコースへと向かった。コースインした4号車は、まずアウトラップ中に無線のチェック、マシン各部機能の作動確認を実施する。システムは全て

異常なし。前戦の結果を受け、ハンデウェイト30kgを積んだ4号車だが、計測を開始した谷口選手からの無線によると『マシンのバランスも悪くない』との事。谷口選手はその後タイヤ評価等のメニューを消化しつつ周回を重ね、12周目に4号車このセッションのbestタイム1分39秒222を計測。セッション中盤の22周目に片岡選手へステアリングを渡した。谷口選手から代わった片岡選手もまずはマシンバランスのチェックから走行をスタート。ブレーキ系の評価を行いつつマシンバランスを更に煮詰める作業に担当時間の前半を費やした。片岡選手はその後セッションの終盤にタイヤのロングラン評価を行い、4号車はこのセッションを6番手のポジションで終えた。



# Studie AG



## 公式予選 Q1

午前の練習走行セッションに引き続き、午後からの予選のセッションも定刻通りに進行。予選 2 回目 (Q2) への進出車両 13 台を決める予選一回目 (Q1) は 14:00 にスタートした。4 号車のこの Q1 は片岡選手が担当する。

14:00 コースオープン。チームはマシンを 11 台目にコースへ送り出した。片岡選手のドライブする 4 号車はアウトラップ後

の計測 2 周目がその時点の TOP タイム、続く計測 3 周目には 4 号車このセッションの best タイムでその時点の 3 番手につけた。しかし、そのタイムを伸ばす事が出来ず、4 号車は 13 番手のタイムで Q2 へ進出した。

## 公式予選 Q2

Q2 は 500 クラス Q1 での赤旗中断の影響を受け、定刻より 9 分遅れの 14:49 にスタート。チームは谷口選手がステアリングを握る 4 号車をコースオープンと同時にコースへ送り出した。

谷口選手の駆る 4 号車は 4 台目にコースイン。アウトラップに続く計測 1 周目のコントロールラインを 1 分 40 秒 189 で通過した。続く 2 周目はこの時点での Q2 の TOP タイム 1 分 38 秒 912 を計測。続く計測 3 周目も 1 分 38 秒 981 と続けざまに 38 秒台を計測するが、谷口選手からの無線によると、これ以上のタイムアップは難しいとの事。チームはアタック終了の判断をし、マシンを PIT に戻した。Q2 はその後ストレートスピードに優れる JAF GT 勢が次々とタイムを更新。4 号車の Q2 は 13 台中 8 番手で終了した。

BMW Motorsport  
Customer Racing Team



GSR&Studie  
with Team UKYO

4月29日(月)決勝

天候:晴れ/コース:ドライ

第2戦決勝日の天候も初日に引き続き晴天。予選日であった前日の入場者数 31,600 人を大きく上回る

48,500 人の観客で、富士スピードウェイのスタンドは埋めつくされた。この時期らしいさわやかな気候の中行われた午前のフリー走行では、4号車はレースのシミュレーションに専念。谷口・片岡両選手が走行を行い、11番手のポジションでセッションを終えている。



Studie AG



12:55 ウォーミングアップ走行スタート。  
4号車は先日の予選結果を受け、8番のダミーグリッドに着いた。この第2戦は谷口信輝選手がスタートドライバーを担当する。

決勝は定刻通り 14:00 にローリングラップからスタート。隊列が動き出した直後、グリッド前方の 300 クラスのマシンがスピンを喫するが、ローリングラップの周回が増える事は無く、セーフティカーは PIT ロードへ向かい 500km の戦いの火蓋が切って落とされた。

300 クラスコントロールライン通過。8番手スタートの 4号車は、その位置をキープして 1 コーナーを通過した。スタート直後の混乱も無く、レースはここからポジションを上げるだけの展開に思えたが、次にコントロールラインを通過した際の 4号車のポジションは 15番手に後退。誰もが苦しいレース序盤を想像したが、その直後に前方を走る JAF GT のマシン 2 台にトラブルが発生。4号車は 4 周目のコントロールライン通過時点でそのポジションを 10番手に戻した。谷口選手はその後、中段グループに捉まり 12~13番手のポジションで前半の周回を消化する。

4号車のレースが動き始めたのはレースディスタンスの 1/4 を消化しようかという 25 周目。中段に埋もれ動きの取れない状況を脱却すべく、チームは PIT 戦略を変更し早くもここで一度目の PIT 作業を実施。ドライバー交代と給油・タイヤ交換を済ませた 4号車は 18番手のポジションでコースへ戻った。谷口選手に代わってステアリングを握った片岡選手は、燃料消費を抑えたペースで着実に周回数を消化。4号車のレースは前方を走る集団の PIT 作業を待つ展開となった。



BMW Motorsport  
Customer Racing Team



GSR&Studie  
with Team UKYO

30 周目付近、前方を走る車両が次々にルーティンの PIT 作業へ向かい始める。この時 16 番手だった 4 号車は 32 周目に 14 番手、36 周目に 8 番手、39 周目には 4 番手とそのポジションを上げ、迎えた 41 周目について 3 番手へと浮上する。的確な PIT 戦略で表彰台圏内を走る片岡選手はその後もペースを維持し、後方 4 番手のマシンとのギャップを拡大。中盤の周回を手堅く重ね、このまま走りければ表彰台は



確実にチームの誰もが思い始めた矢先、4 号車をトラブルが襲った。59 周目の 1 コーナーへ差し掛かった 4 号車の左フロントタイヤがパンク。片岡選手はマシンのダメージを最小限に抑える為、ペースを落とし PIT へと向かった。この時、4 号車を迎える準備を整えつつある PIT ではパンクによるロスを最小限に抑えようと、再び戦略の変更を決断。数周あとに予定していたドライバー交代をこのタイミングで終えてしまおうと、燃費計算とドライバーの準備を急いだ。4 号車到着。マシンへのダメージがほぼ無い事を確認した PIT では、すぐさま給油とタイヤ交換を終了。マシンは再び谷口選手のドライブで 15 番手のポジションでコースへ復帰した。



**Studie AG**

BMW Motorsport  
Customer Racing Team



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

谷口選手はその後しばらく 15 番手を走行。予定の周回より早く PIT 作業を迎えた為、4 号車のレースは燃料の消費をセーブしつつ前に行くマシンの PIT を待つガマンの展開となった。レースが再び動き始めたのは 67 周目。前方を走るマシンが PIT のタイミングを迎え、4 号車は 14 番手へ。その後 72 周目に 13 番手、続く 74 周目には 11 番手へと再びポジションを上げ始めた。76 周目にはポイント圏内の 10 番手に浮上。レース終盤の 93 周目に 9 番手までポジションを上げるが、その時点で前に行くマシンとのギャップは 14 秒。谷口選手は最後までタイヤをいたわる走行を続け、4 号車の第 2 戦は 9 位完走で幕を閉じた。



**Studie AG**



### ■ 鈴木康昭 エントラント代表

燃費を稼ぐ走りだったので、ドライバーはとてもフラストレーションが溜まっていたと思いますが、作戦も良かったし、燃費もタイヤもバッチリだったんですけど……。非常に悔しい展開になってしまいましたね。サーキットのレイアウト上、左前のタイヤは厳しいだろうというのは想定していたんですが、まさかパンクしてしまうとは。

そんな中でもポイント圏外から復帰して2ポイントを取ることができたのは、谷口&片岡選手というドライバーだからこそでしょう！ これからもしぶとく生き残っていきますよ！

### ■ 大橋逸夫 監督

実は作戦は2種類くらいしかなくて、燃料とドライバーの規定周回数の問題をどうするかなんです。1st スティントを引っ張って、2nd をある程度伸ばして、3rd はショート(少ない周回数)、みたいな作戦もありました。これだと、様子を見つつタイヤ無交換もありだな、とか思ってたんですけど、1st スティントで予想外にロスが大きかったんで、早めにピットに入れました。次の片岡選手にはタイヤをいたわりながら多めに走ってもらって、最後の谷口選手に繋ごうかと思ったんですが、予想外のパンクが起きてしまいましたね。後のことを考えると、ガソリンも周回数もギリギリでしたが、あそこでピットに入れるしかなかった。ただ、パンクがあつた周(59周)よりも前に起きていたら、ピット回数は確実に増えていたと思います。富士スピードウェイをパンクしながらほぼ1周走ったのに、クルマが壊れなかったのは良かったですね。大きい不運があつたけど、小さな幸運に助けられる。そんなレースでした。





#### ■片山右京スポーツングディレクター

ペースは悪くなかったし、全体的には周りと戦えていたと思います。序盤に混乱に巻き込まれてしまいましたが、ピットインのタイミングもピット作業も早かったし、片岡選手がタイヤと燃料をいたわって走ってくれたので順位があれだけ(3位)上がりました。このままいけば3位は確定だったんですけど、トラブルが起きてしまい……。それでもなんとか谷口選手が頑張ってくれて2ポイント取れたのは、パンク後にポイント圏外に落ちてしまったことを考えると本当に素晴らしいことです。

パンクしていなければ3位、パンクしても9位という成績からわかるとおり、チーム力は非常に高いので、まだシーズンも始まったばかりですし、今後も取りこぼさないようにいきたいですね。



#### ■谷口信輝選手

1st ステントは、これでもかっというほど他のクルマに飲み込まれてしまい、ある程度の覚悟はしていたのですが、予想以上に飲み込まれて順位が大きくダウンしてしまいました。その後も、コース上でオーバーテイクすることができず、なんでこんなに苦しいのかというくらい苦しい状況だったんですけど、作戦のおかげでなんとか3位まで上がる事ができて、片岡選手から

バトンを受け取ったらなんとしてもこの順位を守るぞ！ と気合いが入っていたんですが、その矢先に不運なアクシデントに見舞われてしまって。幸い片岡選手がピットまで戻ってきてくれて、さらにクルマもパンク以外は問題なさそうだったので、そのままレースに復帰できました。なんとか9位でポイントを取れたというのは不幸中の幸いでしたね。レース後半でも燃料もタイヤも問題なかったのも、タラレバを言えば3位はいけたんじゃないでしょうか。まあ、これもレースですね。次のセパンも作戦と粘りの走りを取り戻します！

#### ■片岡龍也選手

パンクに関しては、乗っててそのような兆候がなかっただけに突然起きてしまってアンラッキーとしか言いようがないですね。1コーナのブレーキを踏んだ瞬間にパンクして、そこから丸々富士の1周を走ったので、だいぶ周囲のライバルたちに置いていかれてしまって、ロスが非常に大きくなってしまいました。作戦もきまっていたし、自分たちのレース展開だったんですけど、神様が「まだだよ」と言っているのか、このような悔しい結果になってしまいましたね。応援していただいた皆さんには申し訳なかったですが、ただ、チームの強さは証明できたと思うので、次戦以降巻き返していきます！

