



## 2011 AUTOBACS SUPER GT 40<sup>TH</sup> INTERNATIONAL Pokka GT SUMMER SPECIAL Race Report

▽8月20日(土)～8月21日(日) 鈴鹿サーキット (三重県) | コース全長 : 5,807m

- ・8月20日(土) 公式練習 09:55 - 11:40 | ノックアウト予選 Q1 12:55 - 13:40 ノックアウト予選 Q2 15:25 - 15:45 ノックアウト予選 Q3 15:55 - 16:20 | 入場者数 : 20,500 人 |
- ・8月21日(日) フリー走行 10:00 - 10:45 | 決勝 15:00 Start [87 Laps / 505.209 km] | 入場者数 : 27,000 人 |

### D'STATION KeePer SC430



| Drivers         | Qualifying | Final |
|-----------------|------------|-------|
| 脇阪寿一 / アンドレ・クート | 10 位       | 7 位   |



今年もいよいよ真夏の祭典“Pokka GT SUMMER SPECAIL”の季節がやってきた。シリーズ前半戦、なかなか思うようにレースを運ぶ事が出来なかったが、気付けばとうとうシーズンの折り返し地点。今回も東日本大震災復興支援大会と位置づけられたこのレース、もともとは総走行距離700kmレースであったが、震災の影響により節電などを考慮した結果、500kmに短縮されている。長いレースキャリアの中で今シーズン程苦しんでいる状況はなかった脇阪だが、必ずや状況を打開すべくチーム一丸となってこのレースを戦い抜くという強い気持ちをもって鈴鹿入りした。

## 8月20日(土)

| 公式練習 09:55 - 11:40 | ノックアウト予選 Q1 12:55 - 13:40 ノックアウト予選 Q2 15:25 - 15:45 ノックアウト予選 Q3 15:55 - 16:20 | 入場者数 : 20,500 人 |

○公式練習 | タイム 1'55.684 | 順位 : 5 位 | 天候 : 曇り | コース : ドライ | 気温 / 路面温度 開始時 : 25 度 / 28 度 終了時 : 27 度 / 32 度

レースウィークの走り出しは脇阪から。速さを携えたD'STATION KeePer SC430 は、脇阪がクルマの状態を確認しながら周回を重ねていくが、タイミングボードの上位に来るであろうと思った矢先、悪天候による他車のクラッシュのため赤旗中断となってしまう。走行再開後、5番手のタイムをマークした後一旦ピットに戻り、新しいパーツをテストする為装着し走行するも、そのパーツが破損しコースアウトを喫する。フロントスポイラーを破損したが、破損前のタイム的、クルマのポテンシャル的には手ごたえ十分でこのセッションを終えた。



シーズン中の車両開発テストが原則禁止されてからはレースウィークにテストもしなければならぬ状況であり、今回のようなことが起きてしまう可能性もある。しかし、クルマを進化させていくためには常にトライしていく姿勢が必要なのである。

### -脇阪寿一のコメント-

「走りだしからクルマはとても速く、これに加えて破損してしまったパーツの力があつたら、さらにポテンシャルを発揮できた状況。コースアウトはしたがウォールへヒットすることは何とか回避したので、最悪の状況は免れた。このままの状況で予選を迎えるのは、若干辛いですが全力でアタックする」

○公式予選ノックアウト方式

| タイム 1'54.537(Q1) | 順位 : 7 位 | 天候 : 曇/雨 | コース : ドライ | 気温/路面温度 開始時 28℃ / 33℃ 終了時 26℃ / 32℃ |

| タイム 2'10.832(Q2) | 順位 : 10 位 | 天候 : 曇/雨 | コース : ウェット | 気温 路面温度 開始時 24℃ / 28℃ 終了時 24℃ / 27℃ |



今回の予選はノックアウト方式が採用された。最初の Q1 セッション。GT300 クラスとの混走セッションでカート選手が予選通過基準タイムをクリア。続いて、GT500 クラスの専有走行で脇阪がタイムアップを図る。上位 11 番手までに入ると Q2 へ、Q2 で 7 番手以内に入ると Q3 へと進出できる。

公式練習で破損したフロントスポイラーは残念ながら Q1 までの短いインターバルでは完全に修復する事は叶わず、脇阪は苦しい状況でのアタックとなってしまった。そんな中、脇阪はアタックラップで 1'54.537 をマークし、7 番手へ付け Q2 へ進出。破損したフロントスポイラーは Q1 と Q2 のインターバルの間にメカニックの懸命の作業により修復する事が出来た。その Q2 はカート選手が担当するが、セッション開始前に雨が落ち始め路面の状況がウェットへと一変してしまう。カート選手は果敢にアタックしたが、結果 10 番手となり Q3 進出を果たすことは出来なかった。これで D'STATION KeePer SC430 は明日の決勝レースを 10 番グリッドからスタートする事が確定した。

-脇阪寿一のコメント-

「時間もなく、公式練習でダメージを受けたフロントスポイラーの修復がままならない中でのアタックだった。フロントのダウンフォースが減ったままのクルマはアンダーステアで、どうにか 7 番手で Q2 進出。Q2 はカート選手が頑張ったが、残念ながら Q2 敗退。SC とプリチストンのパッケージが、鈴鹿の雨と相性が悪かったようだ。明日は少しでもポジションアップして、納得の行くレースがしたい」

**8 月 21 日(日)**

| **フリー走行 10:00 - 10:45 | 決勝 14:00 Start [68 Laps / 251.889408km] | 入場者数 : 27,000 人 |**

○フリー走行 | タイム 2'10.166 | 順位 : 6 位 | 天候 : 雨 | コース : ウェット | 開始時 : 気温 25℃ / 路面温度 26℃ 終了時 : 気温 25℃ / 路面温度 27℃

走行時間が近づくにつれ雨脚が強くなる。決勝日の朝もウェットコンディションとなった。タイヤの皮むきや決勝セットの確認等、慌ただしい中でも順調にプランを進め、このセッションを 6 番手で終了した。



○決勝 / 87 Laps / 505.209 km

| 順位 : 7 位 | 天候 : 雨 | コース : ウェット | 気温 26℃ | 路面温度 28℃ |



決勝日は雨にも関わらず、鈴鹿サーキットへは2万 7000 人も観客が集まった。スタート進行を迎え、ダミーグリッドにマシンが付く頃には残念ながら土砂降りの雨。スタート30分ほど前には若干雨脚は弱まったが、波乱のレースを想像するのがいとも容易い状況である。行き交う観客をかき分け脇阪もグリッドへ。久しぶりのスタートドライバーを務める脇阪は、張り詰めたムードに包まれながらも程よくリラッ

クスしており、気合も充分。伝統の一戦でこれまでのシリーズの流れを是が非でも変えるべく、スタートを待ち望んでいる。

午後3時10分、雨脚がまたも強まる中、深溝のレインタイヤを装着した D'STATION KeePer SC430 は、10番手からスタート。距離は短縮されたものの、普段のレースの倍の距離を走るため、耐久戦という要素もあり、オープニングラップは各車慎重に1コーナーを通過したが、脇阪は1周目のシケインで早くも6号車をパスし、9位でコントロールラインを通過。2周目には、5番手から9番手脇阪までの5台が数珠つなぎといった状況になってしまうも、8周目に100号車がコースアウトすると、ポジションを1つ上げ8番手に。続く9周目には17号車をパスし、7番手へポジションアップとペースはすこぶる快調。18周を過ぎた頃から、1回目のルーティンのピットインを早めにこなすクルマが出始め、それにより21周目に6番手、27周目には5番手、29周目には3番手、32周目にはついに2番手と着実に順位を上げていく。

レースプランでは、脇阪のファーストスティントは長めに設定されており、予定通りの32周目でピットインを敢行。給油、ドライバー交代を行い、クート選手にドライバーチェンジ。このピット作業では給油時間を長めにしたこともあり、全車1回目のピットインを終えた時点で順位は10番手。



程なくして、浅溝タイヤに適した雨量・路面コンディションになってきてしまったため、深溝タイヤを履いたクート選手は、浅溝タイヤを履いた他車よりペースが上がらず非常に苦しい状況。そんな中、42周目に100号車がスピン、クラッシュしたことによりセーフティーカーが導入される。44周目にホームストレート上にクラスごとにクルマが並べられた。この後、セーフティーカーランで隊列が整えら

れ、コースの安全が確保された時点でレースが再開されるのだ。そのため、これまで築いた上位マシンのマージンはなくなり、下位のチームには追い上げるチャンスが訪れることとなる。47周目、レースが再開されるとクート選手は、ポジションをキープしたまま周回を重ねる。その後、他車の2回目のピットインが始まる。クート選手が規定周回数30周を走行する必要があるため、D'STATION KeePer SC430の2回目のピットインは他車より遅めとなり、62周目には2番手まで浮上した。変わりゆく雨脚、それにより路面コ

ンディションも著しく変化していく状況の中、ピットインのタイミングを計り、65周目でいよいよピットインへ。

1回目のピットインで多めに給油を済ませていることから、2回目は給油を少なめにし、迅速にクルマをコースに復帰させることができる。スリックタイヤを選択し、すでにピットロードで脇阪やメカニックたちが待機していた時に、



またもや雨が強まり始め、チームは再度タイヤ選択を迫られる事に。残り20周を周回する中、天候は上向くのか、それともこのまま雨が降り続くのか…。モニターで見る限り、若干レコードラインが乾いてきている部分もあったが、強くなり始めた雨はスリックタイヤで最後まで走り切るには困難な勢い。そこでチームは改めて、浅溝のレインタイヤを選択。慌ただしい状況下でも、クルーは冷静かつ迅速にピット作業をこなし、脇阪をコースへ送り出した。全車、2回目のピット作業を終えた66周目の時点で6番手を走行。ベストラップを更新し、5番手のマシンを射程に捉えた翌周、今度は雨が上がりてしまいラインがみるみる乾いていく。当然浅溝レインタイヤを履いた脇阪には苦しい状況。スリックタイヤを選択したクルマの猛追をしのぎ続けるも、そのペースの差は歴然としておりポジションを明け渡す事になってしまい、8番手までポジションダウン。しかし、またもや79周目に再び雨が落ち始め、スリックタイヤ勢が瞬く間にペースダウンしていく。脇阪はこの状況を見逃すことなく6号車をパス、7番手へ浮上。6番手を走行している36号車の背後をゆさぶるも、午後6時30分のレース終了最大延長時間を迎えてしまう。恵みの雨のタイミングはやや遅く…。7位でチェッカーを受けた。

-脇阪寿一のコメント-



「いろいろ難しいレースだった。しかし自分にしろ、メカニックにしろ、きっちりレースをして戦ったと思っている。タラレバを言えばキリがないが、タイヤ選択については、あの時（2回目のピットイン時）スリックをチョイスしていれば…。今回は、チームと言うよりもSCとブリヂストンのパッケージ全体の問題とも取れる状況だったように思う。ポテンシャルの幅がない中よく戦ったし、成績は良くは無いけど、チーム力は着実に上が

っているの、自分としては期待している。次またベストを尽くします」

菅生ラウンド、今回の鈴鹿ラウンドとチームは着実に変化してきた。あとは、様々な問題もあるが、今シーズン苦戦しているSC勢全体の問題が解決されなければ難しい状況かもしれない。しかし、シーズンも残すところあと3戦。短い期間の中でどう巻き返してくるのか、楽しみに待ちたい。脇阪の、表彰台からのいつものフレーズ、「楽しんでいただけましたか?」、あのフレーズを早く聞けることを願いつつ…。次戦は、9月10-11日、富士スピードウェイにて開催される。