

# Juichi WAKISAKA Race Report

2012 AUTOBACS SUPER GT -Round 2 FUJI GT 500KM RACE-

◆◆ 波乱の続く激戦で、逆転優勝達成！ ◆◆

No. 39 DENSO KOBELCO SC430		
Drivers	Qualifying	Final
脇阪 寿一 / 石浦 宏明	3位	優勝

開催日：2012年5月3日-2012年5月4日

サーキット：富士スピードウェイ（静岡県御殿場市、コース全長：4.563km）

レース距離：110周（501.93km）

入場者数：予選日26,000名、決勝日：57,000名 合計：83,000名

チーム移籍後初のレースで入賞を果たし、無事今シーズンのスタートを切ってからはや1ヶ月。第2戦の舞台となる静岡県・富士スピードウェイは、レクサス勢のお膝元。当然のことながら、善戦を誓ったのは言うまでもない。ゴールデンウィーク中に行われた今回は、予選日から多くのレースファンが足を運ぶこととなり、あいにくの天気ながら大変な賑わいを見せた。そして、レースでは500kmという長丁場の戦いの中で、No.39 DENSO KOBELCO SC430は大奮闘。レースそのものが入りの激しい波乱の展開になったが、脇阪はベテランらしいレース運びを完遂させ、見事優勝を果たすことになった。



## ■ 5月3日(木)

09:00-11:00 公式練習

13:15-13:30 公式予選1回目 (Q1)

14:30- スーパーラップ

### 【公式練習】 11番手 / 1'46.891

5月3日、ゴールデンウィーク半ばに予選日を迎えた富士スピードウェイ。天気はあいにくの下り坂で、朝から本降りの雨に見舞われた。午前9時から2時間にわたって設けられた公式練習では計4回の赤旗中断があり、文字通り、水を差すことが多いセッションとなつたが、No.39 DENSO KOBELCO SC430にとっては雨に強いことを改めて証明するチャンスだったこともあり、脇阪そしてチームメイトの石浦宏明選手ふたりが揃って快走を見せた。

脇阪はつねに上位グループに名を刻みながら周回。セッション後半時には、今回持ち込んだタイヤのチェックを精力的に行った。なお、このセッションでNo.39 DENSO KOBELCO SC430は脇阪がチームベストタイムとなる1分46秒891をマークするも、11番手という結果となつたが、セッション中は雨量に見合うタイヤの見極めなど、どちらかというと細やかな作業内容が多く、タイムとして表に出てくるものではなかつた。だが、チームとして手応えある時間を過ごすことになったのは間違いない（チェック一後のセクター1・セクター2では全体の最速タイムを刻んだ）。



### 【公式予選1回目】 4番手 / 1'44.607

今回の予選は、開幕戦の岡山とは異なりスーパーラップ方式が採用された。まず、予選1回目で上位10台を選出、その後、各1台ずつワンラップアタックのスーパーラップに挑む、という方式だが、アタックを担当するドライバーはQ1・スーパーラップで別でなければいけなくなった。

もともとこの富士はレクサス勢が得意とするコース。さらにNo.39 DENSO KOBELCO SC430としては、昨シーズンポールポジションを2度獲得している相性の良さもある。なんとしても上位で予選を通過したいところだ。雨も午前から依然として降り続いている、難しいコンディションのまま。豊富なデータ、キャリアをフル活用し、なんとか上昇気流に乗りたいところだ。

公式予選1回目Q1のアタックドライバーは脇阪。自信をもってアタックができる足元を確保できているせいか、脇阪は15分

間のアタックを積極的に攻めてタイムアップを続ける。アタック 3 周目のトップタイムに名前を刻むと、さらに勢いが増す。セクター毎のラップタイムを示す計時モニターには自己ベスト更新を意味する「赤マーク」を連発し、その後も暫くの間、最速タイムをライバル達と競い合うことに。また、周回を重ねてからも安定した速さを常にキープする気合十分な走りを見せた。アタック終盤、路面状況の変化に合わせて浅溝のレインタイヤを装着したライバルチームがタイムをさらに縮めてきたが、1 分 44 秒 607 のタイムで 4 番手につけ、No.39 DENSO KOBELCO SC430 のスーパーラップ進出を決めた。



#### 【スーパーラップ】 3 番手 / 1'43.778

スーパーラップは石浦選手が担当。10 台中 7 番目のアタックとなつたが、ちょうどタイミング的には雨量が減る傾向にあり、正直なところ、No.39 DENSO KOBELCO SC430 にとってはやや不利なコンディションになつてしまつた。それでもアタックをした石浦選手は果敢な攻めで 1 分 43 秒 778 という申し分のないタイムをマーク。トップと僅か 0.079 秒差の 3 番手から決勝レースを迎えることになった。

チーム移籍後におけるベストポジションで予選を終えた脇阪は、「朝の雨が酷い中で、色々とタイヤのチェックを続けました。減つてくる雨量にどのタイヤをうまく合わせていくか、まだ確認することなどはあります、僕が出走した予選 1 回目の 4 番手というポジションも悪くなかったと思います。逆に石浦選手がアタックしたスーパーラップのときの路面コンディションは、僕らにとって一番中途半端な状態だったのが残念でした。とはいって、3 番手から決勝レースをスタートできるのは、とてもいい材料ですし、500km という長いレースなので面白いレース展開をお見せすることができると思います」と笑顔を見せた。



## ■ 5月4日(金)

08:30-09:00 フリー走行 (09:10-09:25 サーキットサファリ)

14:00- 決勝 (110周)

### 【フリー走行】 2番手 / 1'43.156

前日、一度は上がった雨だが、決勝日の朝、またしてもサーキット上空に分厚い雲が広がり、午前8時30分からのフリー走行は霧雨からのスタートとなった。

まず最初に石浦選手がNo.39 DENSO KOBELCO SC430をドライブ、徐々にタイムを削り、トップタイムをマークした後にピットへと戻って脇阪へとスイッチした。残り10分、脇阪もタイムを削り始め、さらにタイムアップ。結果、2番手となる1分43秒156をマークし、フリー走行を終了。その後のサーキットサファリでは、刻々と変化するコースコンディションを確かめながら周回を重ねた。



### 【決勝】 優勝 / 20ポイント獲得 (シリーズポイント: 22ポイント、シリーズランキング: 3位)

徐々に天気が回復の兆しを見せ始め、決勝はドライコンディションでのスタートが切れるかに思われたのだが、ダミーグリッド上に全車が集結すると、天気が急転、再びポツポツと雨が落ち始める事態に。結果、決勝レースも気まぐれな天候に左右されることになってしまった。

コース上の車両はすでにスリックタイヤを装着していたことから、ローリングスタートながらもセーフティカー (SC) 先導によるスタートへと変更、ゆっくりとしたペースでまずはオープニングラップが終了する。雨脚が強まつたことから、2周目終了時には大半の車両がピットイン。No.39 DENSO KOBELCO SC430も同様にウェットタイヤへと変更し、コースへ復帰した。

大混雑のピットからコースへ戻ったあとも混戦は続き、激しい競り合いの中で石浦選手は他車からの接触を受けてポジションダウン。しかし、足元が定まつると一気にペースアップ。速さを武器に着実にポジションを挽回していく。さらに路面状況が回復すると、再びピットイン。今度はスリックタイヤで力走し、26周終了時点でトップへと浮上した。勢いに乗つたNo.39 DENSO KOBELCO SC430は後続との差をぐんぐんと広げる活躍でその後もレースを牽引。45周目にルーテインワークのピットインを行い、脇阪へとステアリングを委ねた。

トップでピットインした No.39 DENSO KOBELCO SC430。コース上で後続にいた 2 番手 36 号車の SC430 も同周回にピットインしたが、スムーズなルーティンワークでさらにタイムを稼ぎ、ライバルとの差を広げることに成功する。そしてひと足先に第 2 スティントへ入っていた車両が 2 台いたため、このあと脇阪は 3 番手の位置から周回を重ねていった。

レースは折り返しを過ぎた 62 周目にストレートエンドで大事故が発生する。GT300 車両が急にバランスを崩し、ガードレールに接触した末に大破。SC が導入され、整列を行ったことからあろうことかこれまで築いてきたマージンを失うことになる。だが、逆に前を行く 2 台との差も一気に縮まり、終盤戦にかけて激しい攻防戦になることが予測された。

レース再開は 67 周終了時。前 2 台が先んじてルーティンワークに入ったことでトップに立っていた脇阪は、23 号車の GT-R、さらにはこの 23 号車をパスしてなおも勢いよく迫ってきた 17 号車の HSV-010 など、次々と後続車とのバトルを展開。特に 17 号車とのテール・トウ・ノーズは、コーナーで詰め寄られたあと、得意とするメインストレートで引き離し…という戦いを何度も何度も繰り返し、その都度スタンドにいる観客を沸かすことになった。

激しいバトルを重ねた脇阪は、そのまま後続を巧みにシャットアウト。そして 82 周を終えてピットへとマシンを戻したが、このタイミングで 17 号車も同時にピットイン。先程の 36 号車のときと同様、今回もドライバー交代、タイヤ交換、そして燃料補給をライバルよりも短い時間で完了させ、再び石浦選手をコースへと送り込んだ。

フィニッシュまで残り 28 周。幸い雨も上がり、猛ピッシュできる状態。しかもトップ GT-R、2 番手 HSV-010、そして SC430 …と三つ巴の戦いの中で、3 番手にいる No.39 DENSO KOBELCO SC430 はトップ 2 台との差を瞬く間に縮めていく。ところがその矢先、なんとまた雨が降り始め、それぞれ足元が怪しくなってくる。とはいえ、濡れ始めたばかりの路面を得意とする No.39 DENSO KOBELCO SC430 にとっては、好都合な事態。GT-R はインターミディエイト装着のためにピットイン、そして HSV-010 は石浦選手から受けるプレッシャーからか、オーバーラン。これによって、ついに No.39 DENSO KOBELCO SC430 が 106 周終了時点で再びトップに立ち、110 周のチェックカードフラッグに向けて、ラストスパートに入った。すでに後続との差は 10 秒強。しかしながら石浦選手は最後まで手を緩めることなく疾走を続け、トップでフィニッシュ。様々なドラマを生み出した長丁場の 500km を戦い抜き、ついに待望の勝利を果たすことになった。

なお、今回の勝利は、チームにとっては 2004 年以来となる優勝、脇阪自身にとっては GT 通算 11 回目の優勝となった。



チーム移籍後 2 戦目にして掴んだ勝利に対し、脇阪は「こういう慌ただしい展開の中で優勝できるのは、まさに高いチーム力があってこそ。チームを大きく改革してきた石浦選手と去年まで在籍していた井口選手の力が大きいでしょう。もちろん、僕自身

もSARDに優勝をプレゼントする気持ちで移籍してきたわけですから、それが早くも達成できてホッとしています。このチームで走る意義を示すことができて良かったと感じています。ありがとうございました」と達成感いっぱいの表情を見せた。

次戦は、6月9日(土)・10(日)に唯一の海外戦となるセパンインターナショナルサーキット(マレーシア)で開催される。

### 【Photo Gallery】

