



**2011 AUTOBACS SUPER GT
FUJI GT250km RACE
Race Report**

▽9月10日(土)～9月11日(日) 富士スピードウェイ (静岡県) | コース全長 : 4,563m

・9月10日(土) 公式練習 09:15 - 11:00 | 公式予選一回目 13:00 - 13:45 スーパーラップ予選 14:45 - | 入場者数 : 15,800 人 |

・9月11日(日) フリー走行 8:20 - 8:50 | 決勝 15:00 Start [55 Laps / 250.965 km] | 入場者数 : 27,800 人 |

D'STATION KeePer SC430



| Drivers | Qualifying | Final |
|-----------------|------------|-------|
| 脇阪寿一 / アンドレ・クート | 4 位 | 9 位 |



今シーズン二回目の開催となる富士スピードウェイ。レクサス勢にとってのホームコース。今季国内ラウンドの決勝レースは、すべて雨に祟られている為、そろそろドライコンディションで本来の力を発揮したいところだ。

ウェイトは軽く、搭載しているエンジンは前戦にリフレッシュ、舞台はホーム富士と脇阪にとって申し分の無い条件が揃った。必ずや結果を出すべく強い決意をもって富士入りした脇阪は、チームと共にその気持ちを充分に感じさせる走りを見せ、公式練習から自身の叩きだすタイムは常にタイミングモニターの上位をマークし絶好調。優勝を見据え、レースウィークの「時」は動きはじめた。

りした脇阪は、チームと共にその気持ちを充分に感じさせる走りを見せ、公式練習から自身の叩きだすタイムは常にタイミングモニターの上位をマークし絶好調。優勝を見据え、レースウィークの「時」は動きはじめた。

9月10日(土)

| 公式練習 09:15 - 11:00 | 公式予選一回目 13:00 - 13:45 スーパーラップ予選 14:45 - | 入場者数 : 15,800 人 |

○公式練習 | タイム 1'35.656 | 順位: 4 位 | 天候: 晴れ | コース: ドライ | 気温/路面温度 開始時: 26℃/32℃ 終了時 29℃/42℃

天候に恵まれ、国内ラウンドでは久しぶりのドライコンディションでセッションがスタート。脇阪、クート共にユーズドタイヤで勢力的に周回を重ねる。セッション残り 30 分となったところで予選を想定し、脇阪がニュータイヤでアタックすると、刻んだタイムは 4 番手と手ごたえ充分。順調な滑り出しでこのセッションを終えた。



-脇阪寿一のコメント-

「いろいろなセットを試しつつ、感触が良いまま走行を終えた。このレースに照準を合わせて来ており、チーム一丸となって戦っていくつもりだ。予選アタックは自分が担当するので期待してほしい」

○公式予選 1 回目

| タイム 1'34.874 | 順位: 4 位 | 天候: 晴 | コース: ドライ | 気温/路面温度 開始時 34℃/43℃ 終了時 30℃/40℃ |

○スーパーラップ

| タイム 1'34.708 | 順位: 4 位 | 天候: 晴 | コース: ドライ | 気温/路面温度 開始時 31℃/41℃ 終了時 30℃/39℃ |



練習走行に続きドライコンディションで公式予選一回目が始まった。今回の予選方式はスーパーラップ方式が採用されている。はじめの GT300 クラスとの混走セッションはクート選手からコースイン。予選通過基準タイムを計測 2 周目で早々にクリアすると、脇阪ヘドライバー交代し、GT500 クラス専有走行の時間帯に備えた。専有走行残り 6 分半となったところでいよいよ脇阪がアタックラップに入る。

タイヤにしっかりと熱を入れアタックした脇阪は 2 番手のタイムを叩きだしピットへ。全車アタックを終えた時点で総合 4 番手と見事にスーパーラップ進出を果たした。

1 時間強のインターバルを挟んで迎えたスーパーラップ。7 番目に出走する D'STATION KeePer SC430 に、思わぬ不運が待ち受けていた。レースコントロール（レース運営側）のミスにより、間違ったタイミングでコースインを指示され、直前にアタックラップに入った 6 号車の前に出てしまう。これによって、アタックラップ中の 6 号車に進路を譲らざるを得なくなり、脇阪は大事なウォームアップ中に走行ラインを外してスピードを緩め、6 号車を先行させなくてはならない事態となってしまったのだ。タイヤを十分に温められないまま臨んだアタックラップ。脇阪は大きなハンデを背負いながらも総合 4 番手のタイムを刻み、明日の決勝レースは今季最高グリッドからスタートすることとなった。

-脇阪寿一のコメント-

「決勝を見据えたタイヤの構造ではあるが、自分の反省点としてあとコンマ 1, 2 秒はタイムアップできた気はする。コースインする際、残念ながらレースコントロールのミスがあり、1 コーナーから 10 OR までラインを譲らざるを得ないという事態となってしまった。全開でタイヤを温められないというのは、非常に大きなハンデ。ミスは再び起きないようにしてくれればそれで良いと思うが、今回のレースに照準を合わせて来た我々にとっては、やり直すチャンスが与えられた訳でもないので非常に遺憾であり、頑張ってきたチームやスポンサーに申し訳ないと思っている。それでもタイムは 4 番手とクルマの状態はとても良く、決勝レースにアドバンテージがあるので、明日は当然優勝を狙っていく」



9月11日(日)

| フリー走行 8:20 - 8:50 | 決勝 14:00 Start [55 Laps / 250.965km] | 入場者数 : 27,800 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℃

迎えた決勝日の朝、ようやくドライコンディションでレースを戦えると思っていた矢先に、なんと雨が落ち始めた。今回もまた雨のレースになるのか…、と頭を抱えるチームスタッフ。ウェット宣言が出されフリー走行がスタートすると、数多あるウェットタイヤの皮むきに奔走するピット。クート選手からドライバー交代した脇阪は精力的に周回を重ねるも、最終的に一度もドライコンディションで走行できることはなく、このセッションは終了した。皮肉にもセッション終了直後には雨が止み、青空が広がる天候となり、決勝レースはドライコンディションになることが予想されたが、フリー走行で決勝セットの確認ができなかったことが非常に悔やまれる展開となった。

○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℃ |



多くの観衆が詰めかける中、今季6戦目にして国内初のドライコンディションとなり、優勝に向けての条件は整ってきた。グリッド上位5台までをLEXUS勢が独占する中、午後2時、55周250kmに渡るレースがスタートした。スタートドライバーはクート選手が担当。オープニングラップの1コーナーは混乱なく全車通過、クート選手は序盤数周に渡り周囲の状況を確認しながらのレース運びで徐々に周回を重ねていくも、7周を過ぎた頃からD'STATION KeePer SC430のペースが徐々に下がり始める。9周目以降はラップタイムが周囲より2秒も落ち始め、ポジションは下がる一方。16周目には12番手とスタート時より大きく後退してしまう。この想定外の状況下、無線でのクート選手からの状況報告は不十分で、チームは事態を把握することが難しく、さらにその無線も聞き取れないというトラブルが重なり、チームは最低周回数19周消化後、脇阪にドライバー交代する決断を下した。

結局ピットインするまでに、なんとD'STATION KeePer SC430は14番手まで後退していた。

優勝を目指して臨んだこのレースでまさかの事態だ。しかし、気を取り直して脇阪にすべてを託すチーム。ルーティンのピット作業をミスなくこなし、脇阪をコースに送り出した。のちにクルマの状況を確認すると、クート選手のスティントではタイヤの空気圧が関係したのか、予想以上にグリップダウンしていたことが判明。加えて、クート選手のドライビングスタイルがそれを更に悪化させたと考えざるを得ない事がわかった。

残り36周というロングスティントの走行を強いられた脇阪だが、タイヤマネジメントには定評があるのは周知の事実。本来であれば、優勝に向かって攻めた走りを披露するはずであったが、タイヤをセーブしながら他車をパスして行くというベテランらしいテクニックを遺憾なく発揮。30周目には32号車をパスし13番手に浮上、32周目、35周目にもそれぞれ他車をパスし11番手にポジションアップを果たす。レースも終盤に突入すると、他車もペースダウンして来たが、タイヤをセーブしている脇阪は安定したペースで周回。49周目に36号車のスピンにより10番手に上がると、さすがに脇阪でも苦しい終盤にも関わらず53周目には前を行く6号車をパス、9番手までポジションを回復。スタート時の4番手をキープした

まま脇阪にドライバー交代できていたら…と悔やまれる展開だ。そんな悔しさに包まれる中、ロングステイントを最後まで走り切った脇阪は9位でチェッカーを受けた。

-脇阪寿一のコメント-

「うまく行きませんね。自分としては、シンプルにレースがしたい！そう願っている。今日は、優勝を勝ち取るレースのはずが我慢のレースとなってしまった。前半でロスした分、自分のステイントで少しポジションを回復はしたが…。応援してくれている方々の残念な顔を見たくない、サポートに恩返しをしたいと思って臨んだレースだけに、心の底から残念であり申し訳ないと思っている。



これまで自分もたくさんレースを経験して来たが、新生チームとしてシーズンを戦い始め、ミスや失敗もたくさん経験しながら、みんな努力を重ねて、クルマの仕上がりも良くなってきたし、チーム力も上がってきた。全体的にその傾向が強いが、今回のように絶対に優勝を目指している状況の中で、アンドレにはもう少しタイヤの事を理解して走って欲しかった。厳しいことをあえて言わせてもらうが、チームメイトとして、もう少しレース全体の事を考えて走って欲しいと思う。手負いのクルマを引き継ぎ、優勝争いからかけ離れた状況下で、自分なりにベストは尽くしたが、結果的にレースを全くできていない。今回はレクサス勢の38号車が優勝し、やっとタイヤメーカー（ブリヂストン）を含む開発陣の努力が実った結果を残す事ができたが、自分はそれに報いることができなかったことが残念でならない。」

優勝を目指し乗り込んだ富士ラウンド。緊張感、期待感の高まるレースウィークだったが、終わってみればまたもや残念な結果となってしまった。タイヤ戦争と言われた今シーズンを、D'STATION KeePer SC430も履くブリヂストンが勝利を収め、SUPER GTにブリヂストン健在をアピールできたことは嬉しい。TRDのエンジンもさらに速くなってきている。この状況下で結果を出す事ができていない脇阪の心中は、穏やかではないだろう。計り知れない苦勞がきっとあるにも関わらず、それを表に出さずに過ごしてきた脇阪だが、今回ばかりは我慢ならない心境であるのは、公に出すコメントを読む限り理解して頂けるのではないだろうか。開発陣の努力やスポンサー、メーカー、スタッフの気持ちを受け止め、結果へ導くことができるのは、最後はドライバーのチカラなのだ。

レーシングドライバーとしてかつてない程、厳しく苦しいシーズンを送っている脇阪だが、まだ残り2戦戦いが待っている。

脇阪寿一がこのままで終わるはずはない。最後まで見守って欲しい。

次戦は、10月1-2日、オートポリス（大分県）にて開催される。