



## 2011 AUTOBACS SUPER GT MOTEGI GT250km RACE Race Report

▽10月15日(土)～10月16日(日) ツインリンクもてぎ(栃木県) | コース全長: 4,801m

・10月15日(土) 公式練習 09:45 - 11:30 | ノックアウト予選 Q1 13:05 - 13:55 ノックアウト予選 Q2 15:00 - 15:20 ノックアウト予選 Q3 15:30 - 15:55 | 入場者数: 10,000 人 |

・10月16日(日) フリー走行 9:00 - 9:45 | 決勝 14:05 Start [53 Laps / 254.473 km] | 入場者数: 26,000 人 |

### D'STATION KeePer SC430



Drivers	Qualifying	Final
脇阪寿一 / アンドレ・クート	15 位	14 位



いよいよ 2011 年シーズンの SUPER GT 最終戦を迎えた。レクサス陣営はこの最終戦にチャンピオンシップの可能性のあるクルマを 1 台も残すことは出来ず、非常に苦しいシーズンであったことがうかがえる。また今シーズンレクサスチームクラフトに移籍した脇阪にとっても、自身のレースキャリアの中でも、最も苦しく辛いシーズンであると言える。しかし、脇阪はプロのレーシングドライバー

として、応援してくれるファン、チームスタッフ、関係者すべての思いにこたえるためにも、全力を尽くして最終戦を戦い、有終の美を飾るべく、ツインリンクもてぎ入りした。

## 10月15日(土)

・10月15日(土) 公式練習 09:45 - 11:30 | ノックアウト予選 Q1 13:05 - 13:55 ノックアウト予選 Q2 15:00 - 15:20 ノックアウト予選 Q3 15:30 - 15:55 | 入場者数 : 10,000 人 |

○公式練習 | タイム 1'55.490 | 順位 : 13 位 | 天候 : 雨 | コース : ウェット | 気温 / 路面温度 22℃ / 22℃ |

今シーズンは雨天に見舞われることが多く、最終戦くらいはドライコンディションでの開催が望まれたが、予選日の朝から残念ながらまたもや雨に祟られた。小雨の降りしきるツインリンクもてぎ。練習走行は、脇阪がまずステアリングを握る。ウェットコンディションではあるが、決勝レース時の天気予報が晴れの為、ドライコンディションの事も鑑みセッティングを施す。足回りのセットアップを中心に煮詰めて行き、10 番手をマークしたところで、クート選手へとドライバー交代。クート選手もコースとクルマのコンディションを確認しつつ周回を重ねる。セッティングの方向性も決まり、最終的に総合 13 番手でこのセッションを終えた。



### -脇阪寿一のコメント-

「深溝タイヤでのセッティングを進め、(クルマが) まとまって来た感触がある。浅溝タイヤでのセッティングはクート選手に任せましたが、とりあえず順調な滑り出しと言える。」

### ○ノックアウト予選 Q1

| タイム 1'55.898 | 順位 : 15 位 | 天候 : 雨 | コース : ウェット | 気温 / 路面温度 開始時 22℃ / 22℃ 終了時 20℃ / 22℃ |



今回の予選方式はノックアウト形式が採用された。GT300 クラスとの混走時間帯に、2名のドライバーが予選通過基準タイムをクリアし、GT500 クラスの専有走行時間で Q1,Q2,Q3 とそれぞれ1名のドライバーがアタックして行くという形式だ。アタックの順は脇阪→脇阪→クート選手とし、チームは Q3 進出を目指した。

GT500 クラス専有走行時間に入り、若干雨脚が弱まりはじめる。

開始1分、脇阪がコースイン。タイヤは浅溝タイヤ（インターミディエイトタイヤ）を選択し、まずは入念にタイヤに熱を入れる。計測ラップを迎え、セクター1でベストラップをマークし、期待が高まる中その先の5コーナーで8号車がスピン、グラベルにはまってしまう。この時点で黄旗が呈示されたため、アタック中の脇阪は同じ5コーナーに差し掛かるかなり手前で黄旗を確認したため、普段の走行時より早めに減速を開始するも、タイヤロックによりオーバーランを喫してしまう。黄旗区間中のオーバーランはペナルティの対象となるため、D'STATION KeePer SC430 には予選タイム抹消という裁定が下ってしまった。その結果、Q1 敗退、予選最下位が決定となった。

非常に不運なタイミングでのアクシデントであったが、この予選結果を甘んじて受け入れ、決勝を全力で戦うためにチームは一丸となるべく気持ちを切り替えた。

-脇阪寿一のコメント-

「クート選手で試していた浅溝タイヤでアタックを試みた。しかし、自分が事前に履いていた深溝タイヤとのフィーリングが違い、全くグリップせず…。5コーナーの黄旗はしっかり確認し、早めのブレーキで対応したがダメでした。チーム間の情報交換不足から、このような結果を招いたと感じる。ウェットコンディションという、ともすると危険な路面状況にも関わらず、タイヤの情報をもっとチームやドライバー間で伝え合い、対処をしていれば危ない橋を渡ることはなかったと自分でも反省をしている」



**10月16日(日)**

| フリー走行 9:00 - 9:45 | 決勝 14:05 Start [53 Laps / 254.473km] | 入場者数 : 26,000人 |

○フリー走行 | タイム 1'58.789 | 順位 : 14 位 | 天候 : 晴れ | コース : ドライ | 気温 : 21 度 / 路面温度 : 22 度 |

決勝日は晴れの予報であったのだが、朝のフリー走行時には、まだ雨の残っているツインリンクもてぎ。決勝レースはドライコンディションに転じる確率が高い為、ドライタイヤで走行したい気持ちは山々だが、これもまた叶わず…。レインタイヤを装着しての走行となった。

まず脇阪からコースイン。計測4周でクルマのバランスをチェックし、クート選手へドライバー交代。フリー走行の残り時間とサーキットサファリをクート選手が担当し、朝のセッションを終えた。

○決勝 / 53 Laps / 254.473 km

| 順位 : 14 位 | 天候 : 晴れ | コース : ウェット | 気温 26℃ | 路面温度 33℃ |



朝の雨が瞬く間に上がり、更には暑さが戻って来たツインリンクもてぎ。青空が広がり、最終戦の舞台は初夏を思わせるくらいのドライコンディションとなった。東日本大震災から早7か月、当初開催を危ぶむ声も上がっていた中、大会スケジュールの調整、走行距離の短縮など、関係各位の尽力により開催にこぎつけ、気がづけばとうとう最終戦。その今年最後のレースがいよいよスタートするので

ある。

朝のフリー走行と違い路面がドライコンディションに転じた為、決勝レース前のウォームアップ走行が5分間延長となり、フォーメーションラップ開始は午後2時5分にスケジュール変更、そして決勝は同9分にスタートした。

オープニングラップから、激しい攻防が繰り広げられる。3コーナーの進入で36号車と6号車のレクサス勢同士が接触し6号車はコースアウト、エンジン始動が遅れ最下位へ順位を落としてしまう。クート選手は瞬く間に4つポジションを上げ、11番手に浮上し順調に走行していた4周目、前を行く24号車を射程に捉えオーバーテイクするも接触してしまい、スピンアウト。すぐにコース復帰したが、14番手までポジションダウンしてしまう。しかし、クルマの仕上がりも良く、再び安定したラップタイムで周回し、タイヤが苦しくなった他車の緊急ピットインも重なり、8周目には13番手、9周目には12番手。そして21周目には10番手へとポジションアップ。D'STATION KeePer SC430は、4周目のスピンが悔やまれるものの、順調に周回を重ねていく。そして他車のルーティンのピットインによって28周目に8番手となったところで、ピットイン。脇阪へとドライバー交代、タイヤ交換、給油作業のルーティンのピット作業を済ませ、13番手でコース復帰。ここから脇阪らしい走りが始まる。1分48秒台~49秒台前半という驚異的なラップタイムを刻み、周回を重ねる。トップグループが1分49秒台後半~1分50秒台で周回を重ねていることを考えると、その走りは脇阪のこの決勝レースに対する思いを具現化しているかのようである。テレビには映らない走りではあったが、脇阪が今季最後に自分らしさをアピールできるのは、やはりそのずば抜けた速さとタイヤマネジメントであるのだ。35周を過ぎた頃には20秒以上離れていた10番手の集団に対し、時には3秒近く速い圧倒的なペースで追い上げ、十数周でその差を詰めた。



そして最終ラップ、前を行く19号車と8号車の2台にオーバーテイクを仕掛ける。バックストレートで

で追い上げ、十数周でその差を詰めた。

そして最終ラップ、前を行く19号車と8号車の2台にオーバーテイクを仕掛ける。バックストレートで

その2台をパスする事に成功し、前へ出たところ、12コーナー手前でなんと直前にパスした8号車に真後ろから追突をされ、そのままウォールにヒットしてしまう。リア部分が大破したクルマを止め、コースサイドを歩く脇阪の背中を捉えた映像が流れた。トップ集団がチェッカーを受け、サーキットが盛り上がる中、その衝撃の映像に言葉を失った。怒涛の追い上げを見せた脇阪であったが、ノーチェッカー、14位完走扱いという結果でレースは幕を閉じた。

#### -脇阪寿一のコメント-



「レース終盤、他車が苦しくなってきたから自分は追撃する予定を立てていた。(前方にも後方にも大きなギャップがあったため)レースをする相手の居ないポジションだったが、チームが仕上げてくれた戦闘力のあるクルマを駆り、十数周で20秒以上詰めることができ、自分の思い通りにレースを運んでいた。ラップタイムも1分50秒台(50秒1)になったのはたった一度だけで、常に48秒台から49秒台で周回をした。今日の自分の成果はこれだ。ただやはり、優勝を争うようなポジションでこういう走りを見せたいというのが正直な気持ち。最後、クルマがクラッシュしてしまったのは、直前にオーバーテイクした8号車が、抜き返せるはずのないあのコーナーで真後ろから突っ込んで来た為に起こった。(8号車の)武藤選手のこの行為は本当に残念だ。予選最後尾からのスタートで、自分のパートは自分なりに死力を尽したが、これですべてを失ってしまった。クルマの補修作業も大変だと思うし、チームの頑張りにも少しでも報いたかったが、このような事になりとても残念である。来月の特別戦で、これまで応援してくれたみなさんの気持ちに応えるべくしっかりとしたレースを見せたいと思う」

レースは結果がすべて…、そう言ってしまうば最終戦は良いところが無いレースだった。予選はタイム抹消、決勝はノーチェッカー。クルマの状態はセパン戦の時と同様、シーズンベストに匹敵していただけに、またもや残念な結果となってしまった。しかし、シリーズ最後の走りで他車を圧倒するハイペースな走りを見せたのは脇阪の意地であったと思う。レーシングドライバーに必要なのは、やはりその圧倒的な速さなのだから。



今シーズンの成績は脇阪のレースキャリアの中でワーストなものとなった。しかし、彼の走りは常に「ベスト」であることも最後に証明して見せたのである。

シリーズは終わりを告げた。このままで終わって良いのだろうか。いや、終わらせない、脇阪の活躍を待っている人がたくさんいるからだ。そして、脇阪自身が再び頂点に立つことを誰よりも望んでいるからだ。

特別戦 JAF GP FUJI SPIRINT CUPは、11月11-13日、富士スピードウェイ(静岡県)にて開催される。