

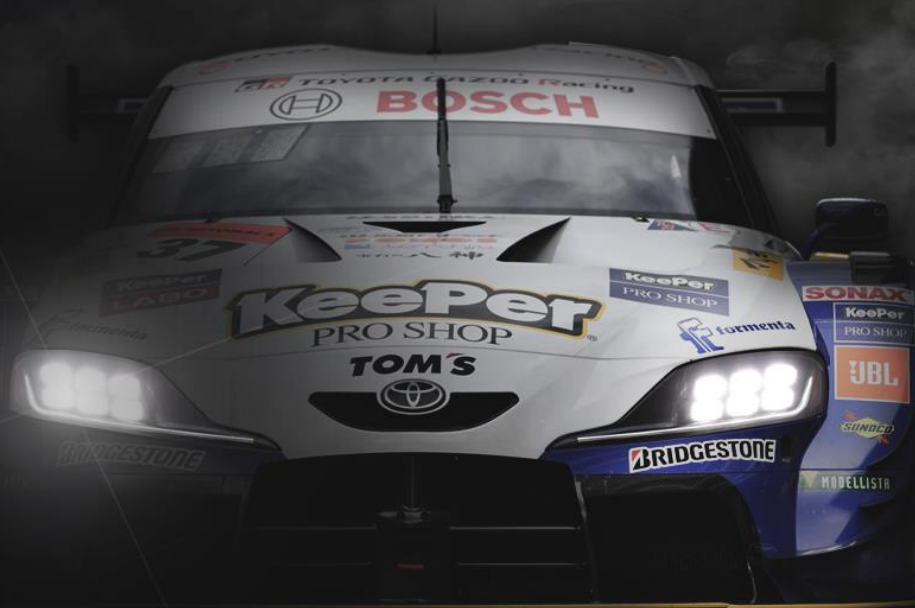


AUTOBACS SUPER GT 2020 SERIES

RACE REPORT

KeepPer

TEAM
TOM'S



Rd.4 @Twinring MOTEGI

天候：曇り時々雨・ハーフウェット / 気温：25-25℃ / 路面温度：29-28℃

SUPER GTシリーズは、前半戦の締め括り第4戦をツインリンクもてぎに舞台を移した。

ランキング2位、33ポイントを稼いでいるTGR TEAM KeePer TOM'Sの37号車は、66kgのウエイトハンディを搭載している。不安定な天候の下で予選日を迎えて、コースコンディションはとてもしつこい状況だった。時折小雨が降ってハーフウェットで走行が開始されるとすぐに走行ラインが乾いていった。ドライ用のスリックタイヤを装着してコースイン。ハンディによってタイムが伸びずに13番手のグリッドから決勝をスタートすることとなった。



- 33ポイントでランキング2位の37号車は、66kg（実ウエイト49kg + 燃料リストラクター1段階）を搭載している。
- 平川 亮がQ1を担当、コースインした。
- 路面温度が低くタイヤのウォームアップを十分に行うことが重要だった。
- 平川は、タイヤの温度が高まるにつれてタイムアップし最終ラップ（5周目）にベストタイムをマーク。
- 13番手のタイムで、Q1突破ならずQ2進出は叶わなかった。
- ニック・キャッシュディの走行チャンスは無かった。



Driver	Q1	Q2
平川亮	1'40.086	—
ニック・キャッシュディ	—	—

天候：曇り時々雨・ハーフウエット / 気温：25-25℃ / 路面温度：29-28℃



37 / ドライバー

平川 亮

今回の予選ではQ1を突破することを目標にしていました。練習走行の状況では、路面が濡れているコンディションでは、まあまあ目標を達成できるかなと思っていたのですが、やはりウエットハンディによって厳しい結果となってしまいました。予選はウエットコンディションを予想していたので、ウエットならばQ1を突破できていたのではないかと思います。ボクらは硬めのドライ用スリックタイヤをチョイスしているので、タイヤの温まりに時間がかかってしまって、Q1の時間内で思うようにタイムアップはできませんでした。完全にドライという状況ではなく、ラインを外すとスライドしてしまって、難しい予選でした。決勝がドライなら、選択しているタイヤはマッチしていると思うので順位は確実に上げられると思います。



37 / ドライバー

ニック・キャンディ

ウエットハンディによって自分たちのパフォーマンスが低められている。これはレギュレーションだからしょうがない。しかし、その状況下でもまだ我々のパフォーマンスを出しきれていない。ウエットとリストリクターのことを言い訳にはしたくない。例えばホンダの100号車、NSXは自分たちと同じリストリクター1段階なのにちゃんとQ2に進出している。パーフェクトを求めてもパーフェクトな状況を常に維持することは不可能だけど、いずれの状況下でもベストを尽くすだけだ。決勝はドライならタイヤチョイスの効果が出せると思うので、楽しみにしている。



37 / レースエンジニア

小枝 正樹

予選に対しては選択したドライタイヤが硬すぎた。予選はウエットコンディションを予想していたので外してしまった。ステアリングに多少のトラブルが出てしまっていたのですが、それがステアリング本体の問題なのか、グリップ不足の中で複合的に起こったものなのかは、より詳しくチェックが必要です。ウエットハンディによってマシンのパフォーマンスが落ちている状況下でセットアップを見直してここに乗り込んでいるので、セットの方向性は間違っていないはずですが、コンディションの予測が外れてしまったりしています。走り出しからドライコンディションでのマシンの状況をしっかりと掴み切れていなかった点もQ1突破できなかった要因でもありますね。ここまでチームはミスなく作業できているし、ドライバーの二人も頑張ってくれているので思ったような結果が出せずにもどかしい気持ちでいっぱいです。決勝はドライで順位アップ出来るタイヤを選択しています。予選のようにドライか、ウエットかどちらか決めかねるようなコンディションが一番嫌ですね。

天候：曇り時々雨・ハーフウェット / 気温：25-25℃ / 路面温度：29-28℃



37 / チーフエンジニア

東條 力

37号車は、燃料リストラクターが1段階というハンディですが、加減速が多いコースキャラクターのツインリンクもてぎでは、1段階とはいえ大きなハンディとなっています。予選結果が示す位置がドライタイヤでアタックした一発のタイムのパフォーマンスを示しています。また、ステアリングの作動に多少のトラブルがあったと報告を聞いています。それがどれだけタイムに影響したかは定かではありませんが、決勝に向けてはちゃんと改善しなくてはなりません。決勝は予選とは異なる展開にするべく準備します。



37 / チーム監督

山田 淳

ウェイトハンディを抱えている我々としては、加速が鈍いですから、そのパフォーマンスが他車も鈍るウェットコンディションで予選を戦いたかったですが、それは自然状況ですから仕方ないですね。ステアリングからバイブレーションが発生しているとドライバーからレポートがあり、夜遅くまで原因を探って、なんとか究明できたと思います。天候次第でQ2まで行けるかなと思っていたのですが、路面が乾いてきたら今回のような結果であるとは予測していました。決勝は、このポジションからでも上位にアップして行って、できるだけ多くのポイントを獲得できるように作戦を立てています。



37 / 総監督

舘 信秀

37号車は、リストラクターが1段階だからもう少しいけるかなと思っていたけれど、その希望的観測は甘かった。36号車の状況を見てもちゃんとウェイトハンディが効いている。決勝のドライコンディションを見据えて、硬めのスリックタイヤをチョイスしているので、その点でも13番手だったのかな。ソフトをチョイスしていたら予選のポジションは上げられたらうけれど、そうすると決勝への影響がどうなるかわからない。そして、ソフトでもQ2進出が約束されたわけでもない。決勝は作戦でポイント獲得、できるだけ多くのポイント獲得を狙いたい。

天候：曇り・ドライ / 気温：27-24℃ / 路面温度：34-29℃

例年ツインリンクもてぎ戦は250kmの走行距離で行われていたが、今年は300kmに設定された。予選で13番手と後方のグリッドから決勝をスタートするTGR TEAM KeePer TOM'Sの37号車は、早めのピットイン、ドライバー交代を挙行。しかし、ピット作業に手間取ってタイムロス、順位を下げてしまった。そこから猛追して順位アップ。6位争いをしていた時にチームメイト36号車と接触して、再び順位を下げた。終盤に今回2回目のセーフティーカーが入り、レース再開は残り14周のスプリントレースの様相を呈した。そこから37号車は4ポジションを上げて6位フィニッシュを果たした。5点を獲得、トータル38点でランキング3位となっている。37号車は現在11戦連続でポイントゲットという記録を更新している。



- 平川 亮がスターティングドライバーを担当。
- レース序盤はタイヤの温まりが悪く直後の36号車に先行を許したが、タイヤが温まって8周目にはポジションをもどした。
- アクシデント発生によって9周目から14周目まで1回目のセーフティーカーが導入された。
- 12位のポジションをキープして走行していたが、ラップタイムの遅いマシンに追いついてもコースレイアウト上抜きにくく、タイムロスしてしまうのでそれを回避するために早めのピットインを判断。23周してドライバー交代を行った。
- タイヤ交換と給油の作業でタイムロス。コースインして順位を落としてしまった。
- セカンドスティントを担当したニック・キャシディはそこから猛追を開始。7位まで順位を挽回。
- 44周目に36号車をパスしようとした際に接触、ハーフスピン、11位に落ちた。
- 2回目のセーフティーカー明けから、激走してポジションアップに成功6位でフィニッシュした。



Driver	順位	1s / Fastest Lap	2s / Fastest Lap
平川亮	6位	1'42.017	—
ニック・キャシディ		—	1'43.001

天候：曇り・ドライ / 気温：27-24℃ / 路面温度：34-29℃



37 / ドライバー

平川 亮

ドライコンディションになって、選んでいるタイヤが硬めですからウォームアップ性が悪いのはわかっていたのですが、抜きにくいサーキットなのでスタート直後の1周目からチャレンジしたのですが逆にポジションを落とす結果となってしまいました。ペースはそれほど悪くは無かったのですが、確実にタイヤがグリップを発動してくれていなかった感じです。そして1回目のセーフティーカーが入ってまたタイヤが冷えてしまって苦しい展開でした。ライバルたちの動向を予選前に見ているとチョイスしたタイヤの影響でしようが、ペースが落ちていたので、僕らは後半戦でポジションアップするという作戦でした。しかし、レースは荒れた展開が予想され、自分のステントで引っ張っても、再度セーフティーカーが入ったら順位を下げてしまう可能性が大きいので、ラップタイムが遅いマシンに追いついたので最低周回数をクリアしてピットインしました。ピットでタイムロスしてしまいましたが、ニックが頑張ってくれました。接触については、できればして欲しくは無かったけれど、もてぎではアグレッシブに行かないとパスすることはできないのは確かでもあります。



37 / ドライバー

ニック・キャンディ

13番手からスタートしてドライバー交代の後に順位を落としたが、何とかポジションを自力で回復した。しかし接触してしまって10番手まで再び落ちてから6位まで追いつけることができたのだから、素晴らしいレースだったと自分では思っている。何回もポジションダウンしなかったら表彰台に立てていたと思う。3位にはなれた。それだけの速さは持っていたのでその点は残念だ。予選日の夜遅くまでチームと作戦を練った。それを100%実行できなかったけれど、5ポイント獲得できたことは大きな成果だ。36号車との接触は、各々言い分があると思うが、あの時点でハーフスピンしてしまったから順位を下げてしまった。そしてそこでレースを終えなくて良かった。得点獲得で次戦はリストラクターがもう一段階上げられてしまうので、より厳しい戦いが強いられる。



37 / レースエンジニア

小枝 正樹

6位フィニッシュを喜ぶ前に、決勝レース中にいろいろと噛み合っていない部分があった。特にピットでタイムロスしてしまって、せっかくポジションアップしていたのに下がってしまったのは本当に申し訳ないことをしてしまいました。ポジションを下げなければ、その後の36号車との接触にも至らなかつたと思うので、足を引っ張ってしまいました。作戦は、ドライバー交代後にニックで順位アップするものでしたから結果はそのようになったのですが、いろいろあったので反省点は多いです。開幕戦の優勝以降、マシンがパーフェクト状態ではないのでそれは改善しなくてはならないですね。実ウエイトが増してリストラクターも2段階となります。厳しい状況の中でポイントゲットをできるように次戦に臨みます。

天候：曇り・ドライ / 気温：27-24℃ / 路面温度：34-29℃



37 / チーフエンジニア

東條 力

個人的には3位は無理だったとしても4位では確実にフィニッシュできていたかなと思います。ポジションを上げたり下げたりとドタバタしたレースでした。ミスを除けば作戦も良かったし、マシンの速さがあったと思います。しかし、チームメイト同士の接触は避けて欲しかったですね。ドライバー間のやりとりは僕らエンジニアリングサイドにはコントロールできないので、今後はマネージメントレベルの判断にお任せします。前半戦が終わり、これから重くなるマシンたちが増えてきて、その中でどう点を取り合うかですね。今後の一戦二戦でどれだけ点を加算できるかでチャンピオンを獲得できるかが決まると思います。



37 / チーム監督

山田 淳

状況に応じて作戦を変えていくつもりでスタートして、結果として早めのピットインすることになりました。そしてピットでタイムロスしてしまって下がってしまいました。ドライバーには申し訳ないことをしました。チームサイドがドタバタしてしまったことで、もっと順位アップできたのに本当に申し訳ありませんでした。ピットのタイムロスは、指示系統、マネージのミスですので、今後このようなことがないようにしなくてはなりません。6位フィニッシュはできましたが、36号車との接触もあり、チーム全体としては褒められたレース内容では無かったです。結果的に今日のレース全体の流れを見たら、ミスなく判断もより良かったなら、3位を獲得はできていたので、悔しさも残ります。ポイントを加算して次戦の富士を迎えるので、厳しい戦いがこれからも続きます。



37 / 総監督

舘 信秀

何回もセーフティーカーが入り、荒れた決勝だった。6位でフィニッシュしたことは素晴らしいけれど、内容を見るとポイント獲得だけを喜んではいけない。トムス全体としてはチームメイト同士で接触してはいけない。それが大前提であることは変わらない。だから、37号車の6位フィニッシュは複雑な心境だ。シリーズは前半戦を終わってこれからもっと厳しい戦いが始まる。