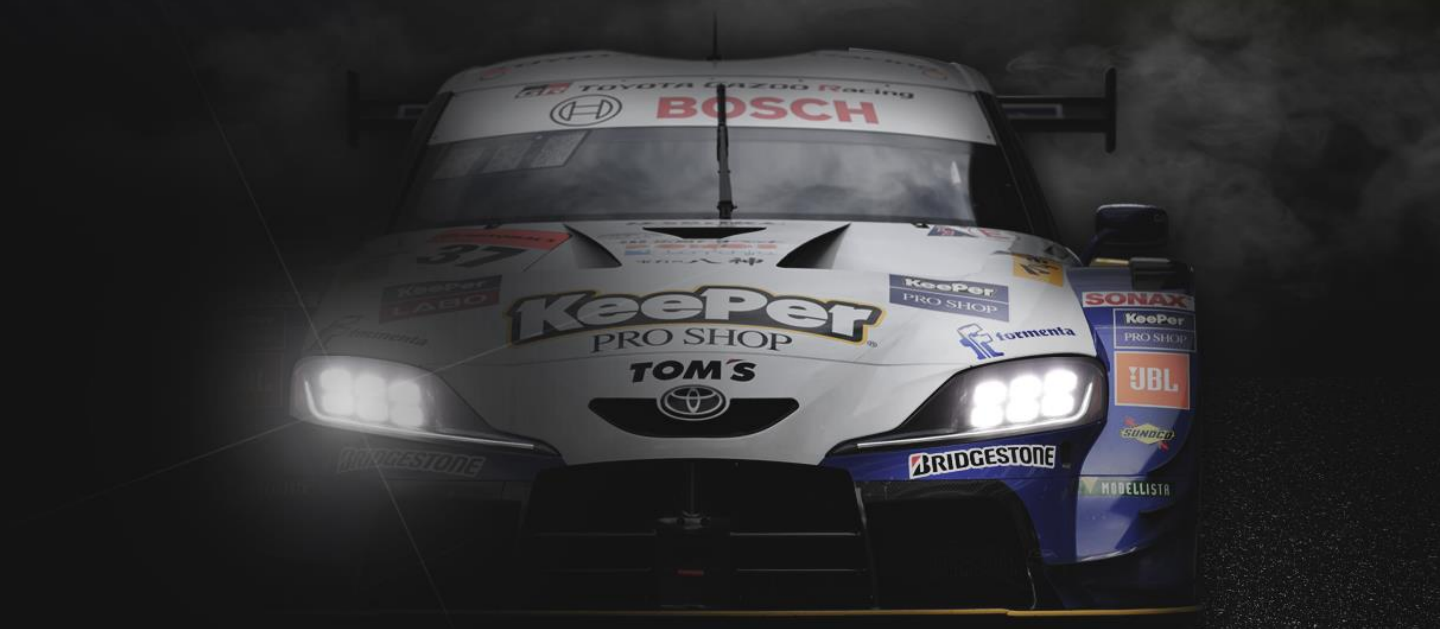
SUPER GT

AUTOBACS SUPER GT 2020 SERIES

RACE REPORT

KeePer

TEAM TOM'S



Rd.6 @Suzuka Circuit

REPORT

予選　10/24(土) 9,500名来場

天候：晴れ時々曇り/ 気温：20-20℃ / 路面温度：28-26℃

TGR TEAM KeePer TOM'Sの37号車は、第6戦を迎えてランキング2位。46ポイントを獲得しており、ハンディウエイトは92Kgとなっている。このレースが最もウエイトハンディが重い状態で戦われる。午前中の練習走行では、Q1突破の可能性を感じられるマシンの感触を掴んだ。そして迎えた10分間の予選Q1の約7分を経過した時に1台のマシンがダンロップコーナーを立ち上がってコースオフ、クラッシュ。このアクシデントによってセッションは赤旗中断、その後残り時間5分で再開された。赤旗が提示された時点での順位は7番手。 Q1通過は上位8番手まで。赤旗が提示された周にアタックを開始ていた37号車のタイヤパフォーマンスはピークを迎えつつあった。再開後に再びコースインして若干のタイムアップを図ることができたがQ1突破はならず、11番手グリッドから決勝をスタートする。

●37号車ハンディウエイトは92Kg。実ウエイト42Kg+燃料流量リストリクター3段階。
●ニック・キャシディがQ1を担当した。
●タイヤのウォームアップをしてタイムアタックラップに入ったところで赤旗中断。その時点では7番手につけていた。
●Q1セッションが再開され、37号車も再びアタックを開始してタイムアップできたものの、一度熱が入りグリップがほぼピークを迎えてしまっていたタイヤでは大きくタイムアップすることはできず11番手で終了。Q2への進出は果たすことができなかった。
●平川　亮は予選セッションの走行チャンスはなかった。

Driver	Q1	Q2
平川亮	–	–
ニック・キャシディ	P11　1'46.796	–

COMMENT

予選 10/24(土) 9,500名来場

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：20-20℃ / 路面温度：28-26℃

37 / ドライバー

平川 亮

予選までの流れはいつも通りでした。ボクの担当は2種類のタイヤのロングランを行ってセレクトをしました。予選は惜しかったですね。ウォームアップを終えて、ニックがセクター1でプッシュしタイムアタックを始めていた時に赤旗中断となったので、セッションが再開されてもタイヤグリップのピークはすでに過ぎてしまっていましたよね。マシンの調子は良かったので、残念ですね。ランキングを争っている17号車や14号車に前に行かれてしまっているので、決勝では彼らの前でゴールしたいですね。タイヤのチョイスはソフト目ですが、思っていた以上に路面温度が低くグリップ不足で、ハード目のタイヤだと滑ってしまうので、必然的にその選択になりました。返す返すも赤旗で中断したことが残念ですね。

37 / ドライバー

ニック・キャシディ

残念な予選となってしまった。アタックラップに入ったら赤旗が提示されて、セッションが中断されてしまった。そして、残り5分間のアタックではすでにタイヤのグリップはピークを過ぎていた。セッションの中断がなければ、Q2へ十分に進出できていたと思う。流れは良かったし、ここ鈴鹿でポイントを取ることが重要なので、できるだけ上位からスタートしたかった。結果は覆らないから、作戦面でできるだけ順位を上げたい。

37 / レースエンジニア

小枝 正樹

マシンが重い状態の中ではまずまずかなと思いますが、もう少し前の順位で予選を終えたかったかなというのが本音です。同じようなハンディウエイトの17号車、14号車に前に行かれてしまっていますからね。セッションの真ん中あたりで赤旗が出て中断してしまったのが大きいですね。今回ソフト目のタイヤをチョイスしていますから、あの段階ですでにタイヤは温まりきって、途中までアタックしていましたから、グリップを結構使ってしまっていました。セッションが再開されてもその先でのタイムの伸びがそれほど無かったですからね。あの赤旗が出るまでは何とかQ1は突破できるかなという期待がありましたけれど、あれで予定が大きく狂ってしまいました。練習走行の段階から今回はマシンの状態が結構良かったです。持ち込みのセッティングが良くて、苦しい、重い状況でもコーナリングのスピードが速かった。トップスピードが低いのは、リストリクターが3段階ですからしょうがないですけれど、コーナーでタイムを稼げると思っていました。ハンディウエイトを考えるとコース上で他車を抜くのは難しいので、淡々と走りながらピットで順位を上げられるようにしたいです。

COMMENT

予選 10/24(土) 9,500名来場

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：20-20℃ / 路面温度：28-26℃

37 / チーフエンジニア

東條 力

Q1で赤旗中断の影響を受けなかったのは、中断の直前にコントロールラインを通過していたNSXの100号車だけでした。ですから、ほとんどのマシンが少なからず影響を被ってしまいましたね。37号車は赤旗が出された周にアタックに入っていましたので、タイヤのパフォーマンスピークは終わってしまっていますから、再開後のアタックでは大きなタイムアップは望めませんでした。中断が無かったらQ2へも行けた可能性があっただけに残念です。マシンは持ち込みの状態が良さそうです。後方から順位アップを狙う作戦が重要になってきます。

37 / チーム監督

山田 淳

走り出しから良かった。持ち込みの状態が良くて、Q2進出も見えていただけに、セッションの中断が残念でした。ランキングを争っている上位陣の中では前にいたかったのですが、 1ポイント差でトップの14号車、我々のすぐ下で3位の17号車が、共に前のグリッドにいる結果となってしまいました。それが予定とは異なる点ですね。シリーズの中で最もハンディウエイトが重くなる、苦しい戦いですが、このポジションから順位を上げてポイントゲットして残り2戦へ繋がる結果を残したいと思います。

37 / 総監督

舘 信秀

GT-Rの23号車はかなりのスピードでクラッシュしてしまっているから、マシンも含めてドライバーのケガが心配だが、あのアクシデントで赤旗が出されてセッションが中断、37号車は悪い影響を被った。走り出しから調子が良いと報告を受けていたので期待していたが、ちょっとガッカリしてしまった。リストリクター3段階はかなりキツくて、ストレートではGT300クラスのマシンにも追いつかないが、そこをどうにかして順位アップに繋げるか。苦境でもレースで強さを発揮して来たTOM'Sの力を今回も発揮して欲しい。

REPORT

決勝

10/25(日)
19,000名来場

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：20-20℃ / 路面温度：31-29℃

予選11番手からスタートしたTRG TEAM KeePer TOM'Sの37号車は、スタート直後の1周目から順位をアップ、ピットインのタイミングでに8位までポジションアップしていた。ドライバーの最小義務周回数をクリアーして、GT300クラスのトラフィックが始まりそうな段階でピットインを指示した。しかしピットにストップしたマシンはフロント部分が壊れていた。ピットロードに入る直前に同時ピットインしたNSXの100号車に追突してしまっていたのだった。タイヤ交換、燃料補給とドライバー交代を行い再びコースへ送り出したが、ダメージの影響が周回を重ねるごとに少しづつ増してきた。大きなダメージに波及する可能性を考えて再びピットインすることを指示、そこでリタイヤすることとなった。

●ニック・キャシディがスタートドライバーを担当した。
●1周目にポイントランキングトップの同じSupraの14号車をパスして10位へ。
●9周目に2ポイント差でランキングを争っているNSXの17号車もパスして9位へ。
●16周目に、６位を走行していたNSXの16号車がピットインして8位へポジションアップ。
●ドライバーの最低義務周回数18周をクリアーしてキャシディはピットイン。ピットロードのスピード制限ラインの直前で前にいたNSXの100号車に追突してしまった。
●タイヤ交換と燃料補給をしたマシンに平川亮が乗り込み再びコースイン。追突が危険行為とジャッジされて28周目にドライブスルーのペナルティーを受ける。
●マシンのダメージはハンドリングと空力性能にも及んでいた。そして、コクピット内に異臭がどんどんと増してきたので、ピットインしてリタイヤ。
●ポイント獲得はできなかったがトップから1ポイント差の46ポイント。ランキング2位のまま第7戦のツインリンクもてぎに臨む。

Driver	1s / Fastest Lap	2s / Fastest Lap
平川亮	–	DNF　1`53.557
ニック・キャシディ	DNF　1`50.337	–

COMMENT

決勝

10/25(日)
19,000名来場

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：20-20℃ / 路面温度：31-29℃

37 / ドライバー

平川 亮

ドライバー交代の準備をしてピットで待ち構えていたところ、マシンの前方が破損しているのはわかりましたが、直前の情報もなく、同時にピットインしてきた100号車の左リヤが壊れているのを見て、突っ込んでしまったのだなと思いました。実際にどのくらいのダメージなのかは走り出すまでは全くわからず、コースインして真っ直ぐ走らないことが分かり、空力も悪くなっているので、注意しながら走行していました。そしてだんだんと車内に異臭がしてきて、それがどんどん強くなってきました。状況をチームに無線で連絡してやりとりした結果、大事をとってピットイン、リタイヤとなりました。右側のカウルがタイヤと接触している部分があり、それが異臭の原因だったと思います。タイヤも削れてしまっていたので、そのまま走行していたら危険だったのでやむを得ない判断でした。結果として上位ランカーが僅差で固まり、ここで仕切り直しとなった感があります。残り2戦を勝ってチャンピオンを獲ります。

37 / ドライバー

ニック・キャシディ

マシンの状態が良くて、ポジションアップも出来た。そして早めのピットインの指示でピットロードに向かった。前にNSXが居て、ピットロードへの減速ライン直前で追突してしまった。100%こちらのミスだ。マシンにダメージを受けてしまって、結局リタイヤすることになってしまったのは申し訳ないと思っている。それでもまだランキング2番手にとどまっているので良かった。

37 / レースエンジニア

小枝 正樹

決勝を走り出してみたら、ペースも良くて少しづつ順位を上げることもできていました。走りを見ている状況では、セッティングは良かったと思います。ハンディウエイトが重いなりに頑張れたと思います。そしてGT300クラスのトラフィックに引っ掛かりそうなタイミングだったので、ピットインの指示を出して、ピットに止まったマシンを見るとフロントが壊れていた。無線での連絡もなかったので、どこでどうなって破損したのか、状況はピットロードに入るところで100号車に追突してしまったと。タイヤ交換もできましたし、見た目に大きなダメージはなかったのでコースに送り出しましたが、亮からハンドリングの悪さや、異臭がどんどんとひどくなるという連絡が入り、大事をとってピットインさせました。ポイント争いをしているライバルもトラブルがあったり、大きくポイントゲットできなかったのは不幸中の幸いですね。マシンをチェックして次戦のもてぎへ乗り込みます。

COMMENT

決勝

10/25(日)
19,000名来場

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：20-20℃ / 路面温度：31-29℃

37 / チーフエンジニア

東條 力

決勝で調子が良かっただけに残念な結果となってしまいました。ピットロードの入り口あたりで追突してしまったようですね。どのような状況だったのか把握できていないので、どのくらいのダメージがあったのかも分からないまま送り出さなければなりませんでした。レースの序盤でペースが良かっただけにそのままいけたら確実にポイントゲットできていたでしょう。ピットに帰ってきて、見ただけでも細かなダメージがあるみたいですね。ラジエータも曲がっていましたが、冷却水にリークはなかったようです。エンジンにはダメージはないように思います。残り2戦に向けて細かなチェックをして万全な体制で次戦に臨みます。

37 / チーム監督

山田 淳

重くて燃料リストリクターも3段階ですから、厳しいレースになることは分かっていましたが、そんな状況下でも序盤から順位を上げることができ、ポイント獲得圏内に入ることもできていました。早めのピットインを指示して待っていると、フロントカウルにダメージを受けた状態で37号車がピットインしてきました。状況がハッキリと分からないのですが、ピットロードに入る際に前にいた100号車に追突してしまったようです。キャシディから平川にドライバー交代をしてレースを続行したのですが、破損の範囲がハッキリとは分からないし、当然空力が悪くなっていますので、エンジンなどに悪影響があってはいけないので再度ピットインさせて、そこでリタイヤすることとなりました。チャンピオンを争っているライバル達がノーポイントだったり大量ポイントを獲得しなかったので、1ポイント差でランキング2位にとどまっています。残す2戦でチャンピオンを目指します。

37 / 総監督

舘 信秀

ピットインまでの流れは予想以上だった。しかしそのピットインで、ピットロードのブレーキングで追突するという予想外のアクシデントを引き起こしてしまった。ニックらしからぬ追突だった。レースでの出来事、アクシデントではあったけれど、NSXの100号車には申し訳ないことになった。国さん（高橋国光総監督）に謝らないといけない。これが原因でリタイヤという結末になったけれど、チャンピオン争いのライバル達がポイントゲットできなかったので、まだ僅差で終盤の2戦へ進むことができたのは、本当に不幸中の幸い。まだ運がある。チャンピオン獲得へ突き進めということだと解釈して、次戦もてぎに臨む。