

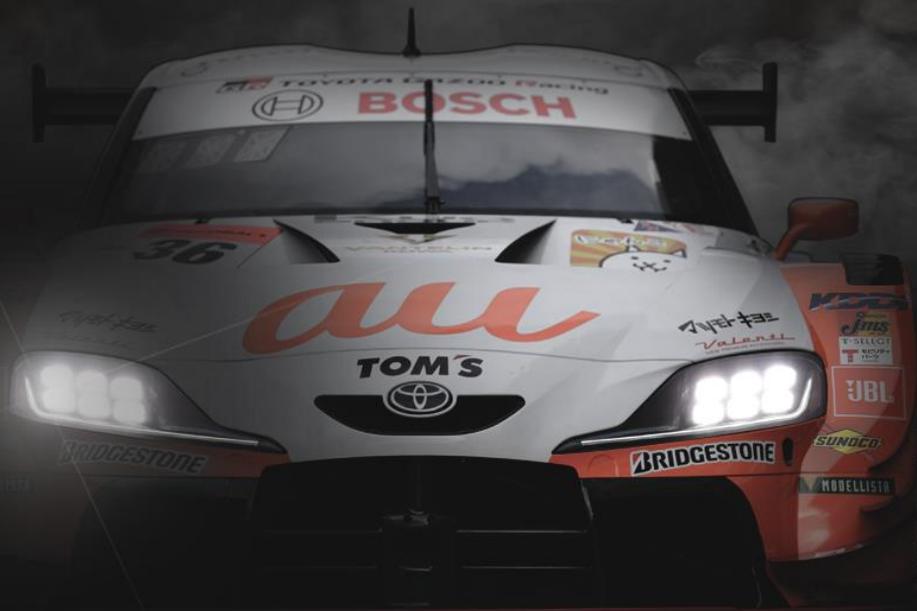


AUTOBACS SUPER GT 2020 SERIES

RACE REPORT

*aw*

TEAM  
**TOM'S**



Rd.7 @TWIN RING MOTEGI

天候：晴れ時々曇り / 気温：19-18℃ / 路面温度：24-23℃

SUPER GTシリーズ第6戦を終えてランキング3位タイの45ポイントで第7戦ツインリンクもてぎに乗り込んだTGR TEAM au TOM'S36号車は、Q1を8番手で通過してQ2に臨んだ。このレースのハンディウエイトは、ポイントと同じとなり第6戦終了時から半減する。ランキングのトップグループは僅差のポイント差であり、それはハンディウエイトが皆ほぼ同じことを示す。36号車よりも上位ランキングチームがQ1で敗退する厳しい状況の中でQ2に進出。アタックラップにタイムロスしながら7番手で予選を終え、4列目のグリッドから決勝に臨むこととなった。



- 36号車のハンディウエイトは45Kg。
- 関口雄飛がQ1を担当した。
- コーナーでのブレーキングでリヤがロックしてしまう症状が出ていたが、関口は8番手でQ1を突破した。
- Q2へ向けて、若干のセッティング修正を加えて、サッシャ・フェネストラズが決勝グリッドを決するセッションへコースインした。
- フェネストラズも関口と同じ、リヤがロックしてしまう症状を何とか克服しつつアタックした。2コーナーでタイムロスをしてしまったが7番手タイムを叩き出した。
- 決勝は4列目のグリッドからスタートする。



Driver	Q1	Q2
関口 雄飛	P8 1'37.271	—
サッシャ・フェネストラズ	—	P7 1'37.500

天候：曇り時々はれ・ドライ / 気温：19-18℃ / 路面温度：24-23℃



36 / ドライバー

関口 雄飛

練習走行の時からリヤがロックする症状が出ていて、チームがいろいろとセッティングを変えてくれたのですが、予選中は最後までその状況は直らなかったですね。それでも、ギリギリQ1を通過することができて、サッシャも苦しいタイムアタックの状況でも頑張ってくれたし、決勝では上位フィニッシュができるグリッドからスタートできることになりました。今晚チームでリヤロックの原因を究明して決勝に臨みます。



36 / ドライバー

サッシャ・フェネストラズ

アタックラップに入って2コーナーでリヤがスライドしてしまって、0.3秒から0.4秒くらいタイムロスしてしまった。それがなかったら少なくとも4番手くらいのポジションへ行けたと思う。単純にオーバーステアというだけではなく、どのコーナーでもリヤのタイヤがロックしてしまう状況だったので、ドライビングがとても難しかった。こんなに難しいドライビングはこれまで経験したことがなかった。でもミスしたのは自分なので、チームに申し訳ないことをしてしまった。チャンピオン争いが厳しくなっている状況なので、もっと上のグリッドからスタートしたかった。何とか7番手で決勝を迎えられることになったが、ニスモの23号車が前にいるのが気になる。決勝に向けてチームがマシンセッティングを改善してくれることを期待している。ハンディウエイトが軽くなって、期待していたけれど、ちょっと予想とは違った予選結果となってしまった。



36 / レースエンジニア

吉武 聡

苦しい展開の予選でしたが、何とかQ2に進んで7番手となりました。路面温度とタイヤのウォームアップ、タイヤ内圧の調整が難しかったですね。Q1では若干ですが、走り始めのタイヤ内圧が高めであったので、Q2ではそこを調整して送り出しています。リヤがロックしてしまう症状は、タイヤの表面とタイヤ内部の温度、タイヤ内圧が同時に上がってくれなかったということではないかと推測しています。サッシャが大失敗してしまったと言っていますが、データを見ると0.4秒くらいロスしています。それがなかったら5番手くらいになれていたでしょう。他タイヤメーカーさんよりも1周多く走らないと良い状況にならないのですが、その周にはタイヤ表面温度が上がりすぎていて、グリップレベルが落ちてしまっている状況だったと思われます。その対策に関しては、ここかなという点があるので、それを施して決勝に臨みます。

天候：曇り時々晴れ・ドライ / 気温：19-18℃ / 路面温度：24-23℃



36 / チーフエンジニア

東條 力

練習走行の段階では大きな問題はないと思いました。しかし、ホンダのNSXの上り代が大きかった。これまででもそうですが、ホンダは予選では一気に速くなる。タイヤメーカーが異なっても皆速くなっているので、それは明確ですね。我々はいつものように決勝レースを見据えて硬めのタイヤをチョイスして予選に臨んでいますから、タイム的にはQ1でもQ2でもギリギリという感じですが、決勝のロングランでは、問題なく順位を上げられると思っています。あと、前後のタイヤグリップのバランスをとるセッティングをしてあげられなかったのが、決勝ではそこを修正しなくてはなりません。



36 / チーム監督

伊藤 大輔

練習走行の段階では予選に期待が持てる状況だったのですが、いざ始めると予想とは違った展開になってしまった。状況としては、予選でタイヤをうまく使い切れず、使い切るセッティングをしてあげられなかったことがタイムアップにつながらなかったと思っています。現在、ドライバーとエンジニアが状況を分析していますが、選択したタイヤと今日のコンディションが合っていなかった。オーバーステアになってしまってタイムアップにつながらなかったという、ほんの少しの状況変化でも影響を及ぼし、とても難しい。チームとしては、ドライバーにしっかりとアタックさせてあげられなかったことは申し訳なかったと思います。決勝に向けては、思う存分走ってもらえるようなマシンを用意してあげたいと思います。



36 / 総監督

舘 信秀

今回からハンディウエイトは半減するので、これまで厳しい状況の中でも頑張ってきたのだから、当然上位のグリッドを獲得できるだろうと思っていたけれども、そう甘くはなかった。GR Supra全体の問題かもしれないけれど、さすがホンダさんのホームコースでNSXが速かった。練習走行の状況とは一変した感があった。でも、36号車は何とかQ2に滑り込めた。本当に<何とか>という状況だった。まあ、7番手からの決勝では、順位を上げてフィニッシュしてくれることと期待している。

天候：晴れ時々曇り・ドライ / 気温：22-20℃ / 路面温度：29-23℃

TGR TEAM au TOM'S36号車にとっては今シーズン最も苦しい展開の決勝となってしまった。そして、チームにとって屈辱的な周回遅れでの13位でゴール。決勝レース直前のウォームアップ走行を終えて、決勝に向けて最終のセットアップ変更を行なってグリッドへ向かった。しかし、スタート直後からコーナリング前のブレーキングでリヤがロックしてしまうという症状が出てしまい、そのためペースが全く上がらず、順位が後退してしまった。得点を加算することもできず、45ポイント。チームメイトのランキングトップ37号車から6ポイント差で最終戦を迎える。



- サッシャ・フェネストラズがスタートドライバーを担当した。
- スタート直後からブレーキング時にリヤがロックしてしまう症状が出てしまってペースが上げられず、苦しい展開を強いられてしまった。
- タイヤが温まってもその症状は改善できずにいたが、苦しい状況下ながらもセーフティカーが導入される前には8位だった。
- ピットインは37号車が先にピットイン。36号車はその2周後にピットインし、ドライバー交代を行なって12位でレースに復帰。
- リヤがロックしてしまう状況は変わらず、一時は14位まで後退してしまった。59周目にトップ車両にラップされてしまって周回遅れとなった。
- 13位でゴール。ノーポイントでランキング8位。トップとは6ポイント差で最終戦に臨む。



Driver	Race Result	1s / Fastest Lap	2s / Fastest Lap
関口 雄飛	P13	—	1'41.575
サッシャ・フェネストラズ		1'40.516	—

天候：曇り時々晴れ・ドライ / 気温：22-20℃ / 路面温度：29-23℃



36 / ドライバー

関口 雄飛

サッシャがスタートして、すぐに苦しそうなのがわかりました。対策はいろいろしてもらったのですが、予選や決勝前のウォームアップ走行よりも症状はひどくなっていたという状況です。各コーナーでブレーキングをするときリヤがロックしてしまうので、一気にオーバーステアになってしまい、コーナーを攻めることができませんでした。それでも自分のステイントで何とか挽回してやろうとコースインしましたが、周回遅れになるとは思っても見ませんでした。悔しかったですね。レース後に原因をチェックして、37号車との違いも見て、これかなという部分がありました。チームがガレージに帰ってもっと詳しくチェック、分析してくれるので、最終戦は大丈夫だと信じています。ランキングで下の方になってしまっているので、我々ももう勝つしかありません。勝ちに行きます。



36 / ドライバー

サッシャ・フェネストラズ

こんなに苦しい、難しいドライビングをしなくてはならなかったことは今まで無かった。スタートしてからステイントが終わるまでずっとリヤがコーナリングのブレーキングでロックしてしまってどうしようもなかった。横に並んできたマシンに接触しないようにするのが大変だった。軽くタッチしてしまったこともあったけれど、それは意図していたことではなくて、マシンがスライドしてしまうのを必死にコントロールするのに精一杯だった。エンジニアとレース後にセッティングの見直しをして、原因が見つかりつつあるので、最終戦の富士は大丈夫だろうと信じている。そして優勝争いを演じてチャンピオンを獲得できたら最高だ。GT500クラスで最初の年にチャンピオンを獲得できたら本当に最高だ。ガンバリマス。



36 / レースエンジニア

吉武 聡

マシンのセットアップが良く無かったですね。走り出しからサッシャはブレーキングでリヤのロック、オーバーステアで全くペースを上げられない状況でした。関口選手に交代する時にタイヤの内圧を調整して出て行ってもらったのですが、それで解消できるような問題では無く、ダメでしたね。決勝直前の走行では、アンダーステアだというコメントもあったので、それもケアしてセッティングしたのですが、決勝を走り出したらオーバーに転じてしまって、どうしたのだろうと考え込んでしまいますね。これまで暖かいコンディションの中でアンダー傾向だったマシンをニュートラルにできてきているので、それがだんだんと路面温度が下がって来たときに出る症状なのかもしれません。また、37号車との比較であるポイントが原因かもしれないということもわかっています。トップと6ポイントですからチャンピオンを獲得するには勝つしかないで、目標はクリアです。この時期にテストしたことはないですが、過去のデータから良いセッティングを見つけ出します。

天候：曇り時々晴れ・ドライ / 気温：22-20℃ / 路面温度：29-23℃



36 / チーフエンジニア

東條 力

36号車の場合は、リアのグリップが薄くてオーバーステア、ブレーキングでロックしてしまうという症状があり、満身に戦えていなかった。サッシャもかなり苦労していた。これまであれほど辛そうな走行を見たことがなかった。それでも何とか第1ステントをこなして、ドライバー交代。少し対処はしたものの、雄飛も走り出しからキツくて、順位を落とすしかなかった。残念な、そして悔しい結果となってしまいました。雄飛とサッシャにグリップを感じて攻められるマシンにしてあげたかったですね。最終戦では今回のようなことがないように準備して臨みます。



36 / チーム監督

伊藤 大輔

結果的には、進めてきたセッティングの方向性が違っていったということですね。基本的にレーシングカーは、コーナーで攻めることができなければ全く勝負にならない。リアがロックしてしまって、ハードなブレーキングができない、オーバーステア傾向になってコーナーを攻めることができない。度合いは別としてアンダーステアであった方がドライバーとしてはドライブしやすい。自分が現役だった時も現在でもそれは変わらない。今回ドライバーにとっても難しいセッティングで走らせてしまったことは本当に申し訳なかったと感じています。レース後にマシンセッティングのある面根本的な部分で原因であろうという部分を見つけました。ガレージに戻って、もっと突き詰めてみなければなりません。今回のような苦しい戦いにならないようにして最終戦に臨み、優勝を狙います。我々にとってはもう勝つかチャンピオン獲得の可能性はないので行くしかありません。



36 / 総監督

舘 信秀

予選から抱えていたという症状が改善されないまま決勝に臨み、苦しいレースを強いられてしまったようだ。そしてクラッシュとかコースオフとかではなく、周回を重ねただけでラップされるという、残念な悔しい結果となった。しかし、シーズンの序盤に頑張っていたおかげで、まだチャンピオンの可能性が消えたわけではない。37号車とは立場、状況が違うが、当然チャンピオン獲得を目指して最終戦に臨む。これまで富士ではGR Supraが速さ、強さを示してきたので、それを期待したい。