

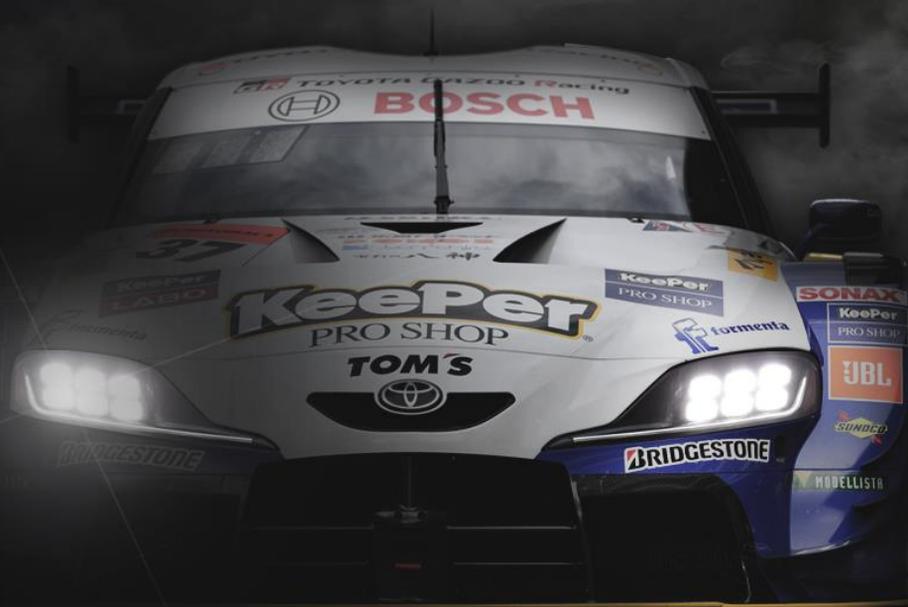


AUTOBACS SUPER GT 2020 SERIES

RACE REPORT

KeepPer

TEAM
TOM'S



Rd.5 @Fuji Speed Way

天候：曇り/ 気温：22-22℃ / 路面温度：32-28℃

全8戦で戦われるSUPER GTシリーズは後半戦に入り、第5戦を再び富士スピードウェイで迎えた。ランキング3位のTGR TEAM KeePer TOM'Sは、ハンディウエイト76Kg(実ウエイト42Kg + 燃料リストラクター 2段階)によって富士の特徴である約1.5kmのストレートの速度が削がれてしまっている。しかし、その苦しい状況の中でも11番手のスターティンググリッドを得て決勝に臨むこととなった。今回から新型コロナウイルス感染拡大の規制が緩和されたことに伴って観客入場、観戦が実現された。



- 前戦のツインリンクもてぎで6位フィニッシュ、5ポイントを獲得、ウエイトが10kgプラスされている。それによって今回から燃料リストラクターが2段階となって、シーズン中盤戦の最も厳しい状況となっている。
- 午前中の練習走行で9番手タイムを叩き出し、Q1突破への期待がかかった。
- ニック・キャッシュがQ1を担当。
- ソフト系のタイヤをセットした。
- コースインして2週のウォームアップをしてからアタック。1分28秒776を記録。練習走行から約0.5秒を短縮したが、Q1突破はならず、11番手から決勝をスタートすることとなった。



Driver	Q1	Q2
平川亮	—	—
ニック・キャッシュ	P11 1'28.776	—

天候：曇り・ドライ / 気温：22-22℃ / 路面温度：32-28℃



37 / ドライバー

平川 亮

予選でチームメイトの36号車に負けてしまったのが悔しいです。ウエイトハンディとリストラクターの影響でQ1を突破できるかどうか微妙な状況でしたが、同じような状況の36号車に負けたのは本当に悔しいです。ポクはここまでロングランでニュータイヤは履いていないのですが、マシンの感触は今シーズンで一番良かった。ランキングトップで第5戦に乗り込んできたNSXの17号車は、燃料リストラクターが3段階となって相当に苦しそうですね。決勝でも上位に上がって来れないのではないかと思いますので、36号車の前でゴールして、なおかつポイントをできるだけゲットしたいと思っています。



37 / ドライバー

ニック・キャンディ

マシンのバランスは最高に良かった。もちろん、ハンディウエイトとリストラクターを除けば今シーズン最も良いセットアップなのではないかと思う。チームに感謝。時としてチームにネガティブなコメントをすることはあったけれど、それは、常にチームに対してマシンを良くするためにコメントしてきた。今回はそれが結果として出て、すごく良いセットアップ状況となっている。練習走行で1コーナーのブレーキングでタイヤをロックアップさせてしまって、左フロントタイヤをダメにしてしまった。あれは完全に自分のミスだった。思っていた以上にタイヤが温まっていなくてロックしてしまった。ダメにしてしまったのはハード系のタイヤだった。不幸中の幸いで、予選はソフト系のタイヤでやる予定だったので良かった。そしてソフト系のタイヤとのセッティングはとてもマッチしている。決勝はまずレースを楽しむことを一番大事にしたい。もちろんポイントゲットは大事だ。それを目標にしているというよりも、期待としてレースの終わりにポイントゲットもできたらと考えている。



37 / レースエンジニア

小枝 正樹

マシンの感触は良かったということです。あとは、ウエイトとリストラクターによってスピードが出なかったのはしょうがない部分ですね。ガレージから富士に持ち込んだ状態から練習走行でアジャストしてみたのですが、結局オリジナルのセッティングにほぼ戻りました。ハンディがどんどんと重くなるにつれてハンドリングのレスポンスが良くない、キビキビした感触がないというレポートが上がってきて、しっかりこない部分があったのですが、そこでアライメントをチェックしたりして対応し良くなりました。アンダーステア傾向がずっと続いていたのですが、その点も今回良くなってきました。練習走行でハード系の左フロントタイヤをブレーキのロックアップでダメにしてしまったのですが、今回の気温、路面温度では、ソフト系のタイヤで予選をアタックしたのと、明日の決勝も同じような気象状況でしょうから、不幸中の幸いですね。リストラクターによってストレートスピードが伸びないですが、淡々と走っていけば順位は上げられると思うので、ドライバーに頑張ってもらいたいですね。

天候：曇り・ドライ / 気温：22-22℃ / 路面温度：32-28℃



37 / チーフエンジニア

東條 力

ガレージからサーキットへ持ち込んだ際の状態、セッティングは、同じ富士スピードウェイで行われた開幕戦と第2戦のデータをもとに行ってきました。ベースのセットアップは2台共に、ハンディウエイトはほぼ同じで、リストラクターも2段階で同じ状況ですからね。それから細かい部分をドライバーの好みなどで変えているという状況です。6kg重い36号車の方がポジションひとつだけ前に位置しましたが、これはアタックラップまでのウォームアップの差が出ていますね。37号車は2周温めて、3周目と4周目にアタックしましたが、36号車はもう一周多くウォームアップしたので、結果としてその方が良かったようです。2台共に決勝のペースは良さそうなので、できればトータル50ポイントになってレースを終えて欲しいと思っています。それを目標としています。



37 / チーム監督

山田 淳

36号車に対して0.02秒足りずに負けてしまったのですが、各セクターのベストタイムをつなげればうちの方が速くてQ1も突破できたというデータはあるので、それがアタックラップに出すことができなかつたのは残念。ハンディウエイトとリストラクターの状況を考えれば、仕方ないかと判断しています。決勝ではTOM'Sの強さを示すことができると考えていますので、後ろの方から着実にポジションを上げていきます。練習走行でタイヤをロックアップさせてしまって、1セット分ロスしていますけれど、アタックに使ったタイヤはソフト系のタイヤでしたし、結果的には問題はなかったです。少なくともポイントゲット圏内に入る自信はあるので、あとはどれだけポイントを多く獲得できるかです。



37 / 総監督

舘 信秀

今回から観客の前で予選、決勝を行うことができる。ようやく、だんだんと以前の環境が戻ってきていることは嬉しい。練習走行の段階からマシンのバランスが良いとのことだったので期待していた。Q1突破も夢じゃないと思っていたけれどそれは甘かった。特に燃料リストラクターによって、確実にスピードが抑えられている。我々よりも一段階リストラクターが進んでいる17号車の状況を見ると、本当に可哀想になる。でもリストラクターはある面、勲章のようなもの。ポイントを多く稼いでいる証明。ハンディウエイトが6kg重い36号車の方が前のポジションで予選を終えている。2台はほぼ同じセットアップ。なぜなのかと思ったらタイヤのウォームアップが1周違った。タイムアタックの路面状況、温度が下がってきていたので、0.021秒差に出た。僅差だけれど亮は悔しがっていた。チームメイトとはいえ、タイムで負けたことで熱く、悔しさを現していた。これを決勝にぶつけて頑張りたい。

天候：曇り・ドライ / 気温：21-20℃ / 路面温度：29-24℃

スタート直後、1コーナーの混乱をすり抜けてポジションをアップしたTGR TEAM KeePer TOM'Sの37号車は、ハンディウエイトと2段階の燃料リストラクターを抱えながらレースが進むにつれて驚異的な順位アップと的確な作戦と判断によって表彰台を獲得できるポジションで走行、ゴールを目指した。「決勝に強いTOM'S」の面目躍如。しかし、終盤にペースダウンを余儀なくされて4位フィニッシュせざるを得なかったが、その存在、チャンピオンへ向けての力を強く示し、連続ポイント獲得記録を12に更新した。



- ニック・キャッシュディがスターティングドライバーを務めた。
- スタート直後の1コーナーで接触、数台がコースオフするアクシデントが起こったが、キャッシュディは、混乱に巻き込まれることなく4ポジションアップしてホームストレートに帰ってきた。1周目から4周目までセフトーカーが導入され、5周目からレース再開。
- ポジションアップはできたが、燃料リストラクターでトップスピードが抑えられ、苦しい展開を強いられた。
- 上位陣の中でペナルティやペースダウンする車両があり再びポジションアップ。各車がピットインする段階では2位、そしてトップに立った次周にピットイン、平川 亮に交代。
- 平川は3位でレース復帰。その後2位へポジションアップ。
- しかし、エンジンに不具合があり、チームはペースダウンを指示。5番手でまで順位を下げってしまった。
- 終盤でパワーアップの指示を受けて4位フィニッシュ。8ポイントを獲得。トータル46ポイントとなり、次戦は92kgのハンディウエイトと燃料リストラクター3段階となる。



Driver	1s / Fastest Lap	2s / Fastest Lap
平川亮	—	P4 1`30.858
ニック・キャッシュディ	P4 1`30.838	—

天候：曇り・ドライ / 気温：21-20℃ / 路面温度：29-24℃



37 / ドライバー

平川 亮

ニックがあそこまで順位アップしてくれて、ピットインのタイミングも絶妙で、そしてピット作業も早かったので一気に順位アップできたのですが、予選からエンジンが不調でスタートからパワーをセーブして走らなくてはならなかったというのが悔しくて、悔しくて。もちろんニックも最初からパワーをセーブしていて、ボクに代ってから優勝した39号車に近づいていた時にエンジンの感じが<やばいかな>という状態になったので、もっとパワーダウンしなくてはならなくて、14号車、8号車、そして100号車、3台に抜かれたのは本当に悔しかった。でも最後の最後にリスクを承知でパワーを戻して100号車を抜き返し、何とか4位に終わりましたが悔しいレースとなりました。エンジンが完調だったら勝っていたかもしれません。でも、スタート前に完走できるかどうかと心配していたことを考えると、ラッキーだったと思いますしポイントもゲットできた。ポイント上位陣が僅差です。鈴鹿ではまた苦しい戦いになりますが、そこは耐えて、終盤の2戦で勝ってチャンピオンを獲得します。



37 / ドライバー

ニック・キャンディ

エンジンが壊れるかもしれないという状況の中で行った予選。マシンのバランスは最高だった。エンジンも不具合はあったけれど耐えてくれた。そして迎えた決勝直前のウォームアップでも状況は悪化していたので一体どうなるのか全く分かっていなかった。1コーナーの混乱をうまく抜けて順位アップして、その後も問題は起こらなかった。思いのほかペースも良く、順位アップ、ピットインの直前までにトップまで行けた。ピットインの判断、作戦も最高だった。マシンのセットアップも最高。チームに感謝している。亮のアウトラップも良かった。ペースダウンを強いられたのはしょうがない結果だけれど、ポイントは獲得できた。レースが終わってからエンジンを担当しているTCDのスタッフからも完走おめでとうの言葉をもらった。次のレースからニューエンジンがセットされる。しかし、燃料リストラクターが3段階になるので相当厳しいレースになる。しかし、ポイント獲得を目指して戦う。



37 / レースエンジニア

小枝 正樹

決勝直前までエンジンの状態が<これはまずい>と。決勝を走りきれるかどうか。スタートはしたものの、紙一重で走り切れたというのが本当のところ。マシンのセットアップ、バランスはすごく良かったので、行くところまで行くしかない判断してスタートを切りました。TCDさんのケアも良く、走り出したら何とか行けるかなという感触でした。しかしパワーを落として走っていましたから、途中で抜かれたり、抜き返したりしていました。走り出したら思った以上にペースが良かったので本当に良かったです。亮のステントでエンジンの調子が悪化したのでもっとパワーセーブしたので抜かれてしまいましたが、最後はもう一度パワーアップして順位をひとつ戻しました。走り切れて本当に良かったです。<もうダメかな>という状況から走り切って、ポイントも取れて、トップと1点差で次戦の鈴鹿を迎えます。リストラクターが3段階になりますが、そこは耐えしのびしかないですね。

天候：曇り・ドライ / 気温：21-20℃ / 路面温度：29-24℃



37 / チーフエンジニア

東條 力

序盤で順位アップしてくれて、なおかつピットイン前のインラップのタイムがとても良くて、そしてピットインのタイミングと作業がとても早かった。それで一気に順位アップできましたね。あのままであれば、表彰台に確実に立っていましたよね。しかし練習走行、予選を終えた時点でエンジンの調子が悪くなり始めてしまっていたのです。第5戦ですから、エンジンのライフもギリギリの状態だった。だから決勝ではフルパワーで走らせることができなかったのです。スタート前から完走できるかどうかという不安を抱えつつ、少しパワーを落としてスタートしたという状況でした。それでもNSXたちと渡り合って良いレースしてくれました。途中からもっとパワーダウンしてもらおう指示を出した結果、表彰台は逃しましたが、ポイントを取れて良かったです。ただ目標にしていたトータル50ポイントに到達できなかったのは残念でした。



37 / チーム監督

山田 淳

決勝は、最初からエンジンが手負いの状態でした。土曜日の走り出し、練習走行からその兆候、症状があったのですが、それが予選で悪化して、もしかしたら決勝でエンジンが壊れてしまうという可能性もあって、TCDさんがいろいろ処置をしてくれて臨み、騙し騙し、パワーをセーブして走行せざるを得なかったというのが本当のところ。その状況でも良い走りがかできたと思います。しかし、周回を重ねるごとに症状は悪化してきていたので、なおもパワーダウンしてもらって走るしかなかった。最後はリスクはありましたが、パワーを戻して一つ順位を上げることもできました。エンジンの問題がなかったら2位は確実に得ることができたでしょう。途中の展開によっては優勝の可能性もあったでしょう。ピットインのタイミング、ニックのインラップ、ピット作業、亮のアウトラップ、全てが良かった。ハンディウエイトとリストラクター2段階だから予選結果も良かったし、多くを望めないのですが、決勝で表彰台、優勝が少し見えてしまったので悔しさが残ります。ランキングでは1点ビハインドで位置しているのでこれからの3戦でチャンピオンを目指してガンガン突き進みます。



37 / 総監督

舘 信秀

実はスタートからゴールまで冷や冷やししながら決勝レースを見守っていた。エンジンのライフが迫っていて、それが顕著に37号車に出てしまっていた。TCDさんができる限りの処置をしてくれたのだけれど、いつエンジンが壊れてもおかしくない状況だったことは確かだった。でも、最後まで走り切ってくれて、それでポイントを稼ぐことができた。表彰台を獲得することができる位置で走行していながら、パワーを抑える指示を出さなければならなかったのは本当に残念だった。チームスタッフ以上に、ドライバーは本当に悔しかったと思う。リストラクターでパワーが出ないのにそれに上乗せしてパワーを落とせと指示が出たのだから……。しかし、最後は壊れないだろうと判断して再びパワーアップさせた。それで、一旦抜かれたマシンを抜き返すことができた。チーム、ドライバー、そしてエンジンが最後の最後まで頑張ってくれた。これで2基目のエンジンにスイッチできる次戦は、リストラクターが3段階となって相当厳しい。しかし、当然ポイントゲットを狙う。