



## Press release

# SUPER GT RD.3 SEPANG INTERNATIONAL CIRCUIT RACE REPORT

### TEAM JLOC

- 88号車 マネパ ランボルギーニ 織戸 学/青木 孝行
- 87号車 ラ・セーヌ ランボルギーニ 吉本 大樹/山内 英輝
- 86号車 クリスタルクロコ ランボルギーニ 山西 康司/細川 慎弥

### 公式予選

日付：2013年6月15日(土)  
 天候：晴れ時々曇り  
 予選結果：88号車 5位、87号車 11位、86号車 9位  
 観客動員数：41,000人

### 3台ともQ1突破、88号車は表彰台を見据える5位に

年に一度の海外戦がマレーシア・クアラルンプール郊外のセパン・インターナショナル・サーキットで開催されました。F1でもおなじみのチャレンジングなレイアウトを持つ本サーキット、赤道に近く高温多湿なコンディションがドライバー、マシン共に負担になり過酷なレースが毎年繰り広げられます。

気温34度曇りのコンディションで開催された予選。3台ともQ1を通過。Q2は88号車が表彰台を見据える5位。86号車9位、87号車11位とポイント獲得を狙うポジションとなりました。

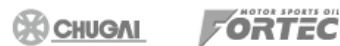
### 88号車 エンジニア牧野成伸 コメント

フリー走行1での走り出しセットアップでテスト項目のフロントスプリングレートを変更してみました。タイヤとの組合せなどでなかなかセットアップ決まらずドライバーには乗りづらい車で、バランス確認の攻撃をしてもらいましたが決め手の無いまま時間が過ぎてしまいました。

残り時間も少なくなりドライバー判断でスプリングを変更し、何とかバランスを取り戻しました。

Q1 青木選手での攻撃は予定通り最少のラップ数で、JAFターボ勢に圧倒される中5番手で通過。バランスも良い事が確認できました。

Q2 織戸選手の攻撃、攻撃チャンスは1周もしくは2周の中1周にまとめてもらいました。5位となりましたが、ターボ勢を除くNA勢では2番手となりまずまずの結果でした。





### 88号車 織戸学 コメント

予選に向けて、持ち込みセットアップを大きく外してしまった短いテスト。僕も珍しく大きくスピンする程、マシンはオーバーステアに悩まされました。その後は、エンジニア牧野さん、ダンパー高橋さん、青木選手と相談しながらマシンを大きくチェンジ。13年モデルのガヤルド GT3 は12年のデータがほとんど使えないくらいにマシンがチェンジされており、この点に少し戸惑いもありましたが、予選までには感触を掴めるまでのバランスにタイヤも合わせて仕上げる事ができました。

Q1 は青木選手が担当し素晴らしいタイムを刻んで来ました。この辺の青木選手の適応能力は本当に嬉しいかぎり、その走りのもとに Q2 もセットアップを変更しました。1周のみと決めた予選アタック、最後の高速セクションで行き過ぎてしまいタイムロスを感じました。

結果5番手。JAF 勢のハイブリッドが予選は速いなと実感。FIA 勢ではポルシェに次ぐ2番の総合5番でミスが無ければ4番に入れたと感じました。んー悔しい。

### 88号車 青木孝行 コメント

プラクティスの始まりは車のバランスが悪くタイムが伸び悩んで Q1 通過も危ぶまれましたが、織戸選手、エンジニアと共にうまく順調にセットアップが進み Q1 アタックの時には良いバランスになっていました。Q1 突破と Q2 アタックの為のセットアップ探しが私の役割ですが、共にうまく果たせましたね。

### 87号車 吉本大樹 コメント

富士であった車体の不具合の原因は特定できなかったものの、その「問題点」は解消。セッティングそのものに大きな変化はなかったものの、バランスは真逆のアンダーステア方向へと進み終始その対策で朝のフリー走行は進みました。今回から正式に認められ可能となった足回りのセットアップを重点的に行い、少しずつではあるものの毎度バランスを向上させていくことができました。

予選では Q1 で山内選手の好走で3番手を獲得し、Q2 へと進むことができましたが、今回はタイヤの持ち込みが少しおかしく、なぜかハード側のセット数が足りなかった関係で予選2回目はユーズド（中古）タイヤで走らなければならず、11番手という残念な予選結果となってしまいました。タイヤが無かったことによる妥協ではあったものの決勝を見据えたプランで内容的には充実した初日を終わることができました。

### 87号車 山内英輝 コメント

予選は Q1 を担当。決勝の事を考えハードタイヤを選択し、マシンの調子も良く3番手で終わることが出来ました。Q2 は横浜タイヤから頂いたタイヤ本数が足りず Q2 のタイヤがスタートタイヤになる可能性もあり中古タイヤでのアタック、決勝スタート順位は11位でした。





### 86号車 エンジニア平井成治 コメント

Q1は山西選手のドライブで行いました。コースとタイヤの特性上1アタックしかタイムを出すことが期待できないため、予選開始から5分経過したところでコースイン。車両のセッティングも悪くは無いが良くも無い状態で、いろいろ探りながらの予選にもかかわらず無事にQ1通過出来ました。

Q2の細川選手も同じように3分経過したところでコースイン。ポジション9番手で予選を終了しました。

### 86号車 山西康司 コメント

手探りの予選でした。予選一回目はダウンフォースを削る方向がうまくいかない中でベストを尽くすことが出来、Q2に進出しました。Q2へのウィング調整や決勝への方向性はしっかり把握できました。

### 86号車 細川慎弥 コメント

今回はQ2を担当しました。ほぼ初めてのニュータイヤでのアタックになったので攻めきれませんでした。それでもレースペースは悪くなさそうなので決勝は着実にポジションアップを狙っていきます。

### 決勝レース

日付：2013年6月16日(日)

天候：晴れ

決勝結果：88号車 5位、87号車 リタイヤ、86号車 9位

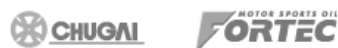
観客動員数：67,000人

### ピットトラブルなどが発生するも88号車、86号車の2台が入賞

灼熱のコンディションを避ける為にスタートは夕方近くになります。67,000人と多くのファンが集まり、グランドスタンドも満員と注目の決勝を迎えます。

16時、気温33度・路面温度42度という中でレーススタート。3台とも順位を上げる順調な第一スティントとなりました。

ピットインでは88号車がクールスーツ関係、87号車はフロントタイヤのトラブルでリタイヤ等がありましたが、路温マッチングの関係で他チームが有利になる状況の中88号車5位、86号車9位とチャンピオンシップ争いを戦う中で貴重なポイントを獲得する事が出来ました。





### 88号車 エンジニア牧野成伸 コメント

フリー走行2でガソリン搭載量を多くしたバランスで走行し、問題点や燃費の再確認をしました。サファリでも走行を重ねレースラップの確認、タイム的にも手応えがありました。

スタートドライバーは織戸選手で、プッシュ作戦でラップ数少なめの22Lapをピットインのタイミングとしました。

1周目織戸選手やってくれ、2ポジションアップの3番手で帰ってきてくれました。後ろの#61BRZを終始抑え3位で予定の22Lapにピットイン、4輪交換ガス給油・青木選手にドライバー交代をしました。

交代中にクールスーツのトラブルにもなりましたが、最適な判断でコースに送り出しました。コース上では他車のドライバー交代のタイミングが重なりアウトラップの車をかわしプッシュしましたが、BRZと#11SLSにピット時間で交わされ5位の復帰順位となりました。一時はBRZに追いつきましたが、その後離され5位のままチェッカーを受けました。

ドライバーの頑張りでもレース内容は良いもののピット作業時間短縮の課題が判明した以上、メカニック側も新たな頑張り方を形として残していきたいです。

### 88号車 織戸学 コメント

スタートはMAXが担当、5番手からスタートするも1周目をうまくこなし3番手に順位を上げました。その後は前に行くCR-Z2台を追い上げつつ、後ろに迫るBRZをかわしながらの走行。タイヤもキープしながら燃料が軽くなるのを待っていたが、なかなか前との距離も変わらず、逆に離れずに走行していた後ろのBRZも少し離れて単独での3位走行。この時点ではFIA勢のマシンは見えない程に離れていました。

PITのタイミングは、この時の僕の考えは少しでも早くタイヤ交換して、青木選手がプッシュし前との距離を縮めて後ろにもマージンをと考えていましたが、やはりPITの燃料給油の時間が長かったです。

そして今回はクールスーツも少しトラブルがあり余計に時間もかかってしまった様でした。PITアウトし落ち着いたところでは、やはり前には大きく離され後ろに居た車にも抜かれていました。後半の青木選手の走りは、クールスーツにトラブルが起きており苦しい状況での走行が続いた様ですが、きっちりとラップを重ねて大きく変動も無く5位でフィニッシュしました。

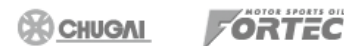
とても苦しい展開だったが、今期初のポイント。しかし、反省する事も多く次回の営生に向けてもう一度作戦や戦略を立て直し、表彰台を目指したいです。

後半戦は全戦表彰台めざし、努力を続けます。応援ありがとうございました。

### 88号車 青木孝行 コメント

織戸選手が素晴らしい追い上げで3位に！ピットでクールスーツのトラブルがあり修復作業に数秒ロスして6位でコースに復帰しました。しかし、クールスーツが直っておらず、脱水&熱中症で意識が飛びそうでしたが5位でチェッカーを受けることができました。(意識朦朧でチェッカーを見た記憶ありません)

より上位でフィニッシュしたかったのですが、チーム全体の雰囲気も良くなってきて、今期初ポイントゲットですし、ここから前半の遅れを巻き返します！！





### 87号車 吉本大樹 コメント

念頭にはタイヤ無交換作戦も視野に山内選手がスタートを担当。序盤は良いペースで走行ができたものの、初日から問題視していた唐突なアンダーステアからくるタイヤの摩耗が思ったよりも激しく、ルーティーンで全4本のタイヤを交換しました。最初のスティントでのラップタイムを考えると、順位を上げていくことが難そうであったため、エンジニアと相談し第2スティントではソフト目のタイヤを選択しましたが、このピットストップで左フロントのタイヤがしっかり閉まっておらず、アウトラップにそのまま再ピットインしました。この時点で勝負争いからは外れてしまったものの、再びコースインしましたが、タイヤが緩んだ状態で1周のアウトインをしていたため、既にダメージは大きく、最後はタイヤが外れてリタイヤとなってしまいました。ランキングは7位ではありますが、ここでノーポイントにて終わってしまったことで点数的にはトップとの差は大きく開いてしまいました。セパンでの取りこぼしは痛いですがSUGOではしっかりと大幅ポイントを獲りに行きたいと思います。次戦も応援を宜しくお願い致します。

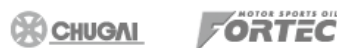
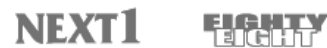
### 87号車 山内英輝 コメント

自分はスタートを担当。セットバランスに苦しみながら前に必死に喰らい付き、何とかポジションを上げ6番手で交代。ですが、タイヤ交換でナットがしっかり閉まっておらず再度ピットイン。

もう一度閉めなおし再スタートをしましたが、マシン側に負担があったのかタイヤが取れてしまい、決勝はリタイヤとなりました。

ポイントも確実に取れていた中でのリタイヤは勿体無い。失敗をバネに変え二度と同じミスがないようにしていきたいと思います。

また、次のレースまでに鈴鹿で合同テストがあります。ここで確実にマシンの成長と共に、チームの勢いも作れるようにしていきたいと思います。次戦も頑張りますので、引き続きご声援宜しくお願い致します。





### 86号車 エンジニア平井成治 コメント

山西選手のドライブで決勝レースがスタート。1周目に7位にポジションを上げ、8週目には6番手に上がりそのまま上位陣とほぼ同じタイムで周回を重ね、予定より1周早い24週目にピットイン。他車より給油時間が長くなってしまったため、ピットアウト後の順位は8位になってしまいました。後半、思っていたより気温が下がり、アンダーステアが強くなりペースが上げられなくなりましたが、それまでに積み上げた後続車との間隔が十分にあり、最終順位は9位でフィニッシュしました。

今回はホモロゲーションの関係で新しいセッティングが試せることになり、いろいろ探りながらのレースウィークになってしまい、少々後手後手に回ってしまったように感じます。そのような状況でもシングルポジション(ポイント圏内)に居ることは、チーム力の底上げが進んでいることの証明だと思います。今後の方向性は確実に見えてきているので、より戦闘力のある車を作って行きたいです。

### 86号車 山西康司 コメント

スタート直後は順位を争いながら大変でしたが、5番手まで上げる事が出来てペースは良かったです。

他のタイヤメーカーを履く車のペースが良く、6番手にてピットイン。ピットで少し順位をロスして、後半速い車が何台か追いついて来る中9位でゴール。

ベストを尽くした結果ですが、もちろん目標としていた順位では無かったです。もっと前進していきたいと思っています。

### 86号車 細川慎弥 コメント

レースペースには自信があったもののアンダーステアが強くなりペースが上がらなかった。山西選手がポジションを上げてくれたにも関わらず申し訳ない気持ちです。菅生に向けてはコンディションも含めてのセッティングも考えて、うまくセットアップをしたいと思っています。

### 監督 コメント

《予選》

3台とも概ね予想通りの結果でした。ただ、予想以上にJAFGT勢はクラス違いの車である様に感じました。正直ミエナイ!!! (想像が付かない)

《決勝》

マレーシアに入った時は、かなりコースにあった車両であるとの期待をして楽しみにしておりましたが、予選の時に燃費の良いJAFGTが、かなりのスピードがある為、目標を表彰台に切り替えました。結果、満足のいくものではありませんでしたが、私達は車両保管後貴重な勉強をしました。ホイールの緩みは構造上のピンの緩みが原因であることを掴みました。又、クールスーツの件もクールスーツボックスのパイプのクリップが各所に必要であることもわかりました。いわゆる二つのマサカ!!が我々の今後に生かされることを期待して下さい。





PHOTOS

