



Blancpain GT World Challenge Asia 2019

Rd.7&8 FUJI Speedway / JAPAN

5-7.Jul.2019

Photo by HubAuto Corsa

【HubAuto Corsa チーム体制】

チーム : HubAuto Corsa

マシン : Ferrari 488 GT3

カー No. : 27

クラス : GT3 Silver

チーム代表 : モーリス・チェン (Morris Chen)

Aドライバー : 坂本 祐也 (Yuya Sakamoto)

Bドライバー : マルコ・シーフリード (Marco Seefried)



Qualifying Rd.7 / 3rd (1:42.274 M.Seefried) Rd.8 / 12th (1:41.169 Y.Sakamoto)

前戦の鈴鹿に続き、日本ラウンドとして富士スピードウェイが戦いの舞台となります。タイ、鈴鹿と相方として走ってくれたアンドレはオーストラリアの SUPER CAR RACE にシリーズエントリーしており、そのレースとバタニングしてしまうため、今回は日本でのレース経験もあり、ニルブルクリンク 24h レースを終えて駆けつけてくれた、マルコが相方として参戦します。金曜フリー走行は 1 回目 7 番手、2 回目 4 番手と良い手応えで終える事が出来ました。マシンのセットアップも良い感じで進める事が出来ました。土曜の予選は、Rd.7 をマルコが、Rd.8 を坂本がそれぞれアタックを担当しました。Rd.7 はマルコがうまくまとめ 3 番グリッドを獲得。Rd.8 は序盤のアタックでスロー走行カーにヘアピンでラインを塞がれてしまい、仕切り直して再びアタックをかけましたが、セクター 1、セクター 2 は自己ベストを更新出来たものの、セクター 3 で僅かに自己ベストを更新出来ず、12 番手で予選を終えます。トップとの差は 0.659 秒ながらも 12 番手と、超接戦となった予選でした。マシンのフィーリングは悪くないのですが、ヘアピンコーナーだけアンダーステアが強かったので、そこを改善するべくアジャストを施して決勝に臨みます。



RACE Rd.7 / 3rd (Silver Class 3rd)

土曜、第7戦決勝は予選をアタックしたマルコがスタートドライバーを務めます。梅雨時期ではありましたが、雨は朝の公式練習で降っただけで予選、決勝はドライで走る事が出来ました。3番グリッドからスタートを決め、1コーナーで前車のインを伺いますが、ポジションをキープしてオープニングラップを終えます。マルコはトップとの差を2秒以内の射程圏内に抑え、前車を追います。トップのマシンがピットインした翌週の16周目に我々もピットイン。ドライバーを坂本に交代し、タイヤも4輪NEWタイヤに交換。再び戦列に戻ります。コースインした時点ではトップに浮上しましたが、タイヤのウォームアップに時間がかかり、アウトラップのコカ・コーラコーナーでトップを明け渡してしまいます。しかし、何とかトップのマシンに食らいつき、その2周後にはクラスファーストラップ、全体では2番手となる最速ラップを記録し、トップを猛追します。レースも後半に差し掛かると、GT4、GT3マシンのバックマーカーも現れ、そのマシンをパスして少し加速が鈍ったところに、最終コーナーでインを刺されてしまい、2位の座を明け渡してしまいます。しかし、決して諦めることなくプッシュし続け、トップとの差が3秒から2.5秒、そして2秒まで縮め、ファイナルラップでは1.5秒を切るところまで追い詰めましたが、残念ながら届かず。3位でチェッカーを受けました。

今シーズン3度目となる表彰台に立つ事は出来ましたが、優勝には届かなかったので、翌日のRd.8に向けては、サクセス・ペナルティ・ピットストップ5秒ハンデがある中で、走行データを解析し、さらなるマシンセットアップの向上と、ドライビングの修正箇所を合わせ込み、作戦面も含めて、より良い状態で戦えるよう、チーム一丸となって臨みます。



RACE Rd.8 /26th (Silver Class 7th)

開幕戦から今までの傾向を見てみると、ウェットコンディションでは常にトップ3に入る速さがあり、天気予報では、雨予報になっていたのに、ウェットコンディションでの決勝をチーム、そして私たちドライバーも望んでいましたが、残念ながら雨は降らず。曇り空の下、ドライコンディションでのスタートとなりました。12番グリッドからのスタートとなりましたが、オープニングラップでの混乱をうまく交わし、3つポジションを上げ、9位でホームストレートに戻ってきます。その際に軽く他車とヒットしてしまい、マシンに何らかの不具合が生じ、右コーナーがアンダーステアとなってしまいます。なかなかペースを上げる事が出来ず、後方のマシンにパスされてしまい、一旦11番手に落とすもののそこはしぶとく走り、再び9位までポジションを戻し、ピットウィンドウオープンの際と同時の15周目に素早くピットイン。坂本からマルコにドライバー交代し、タイヤも前日と同じくNEWタイヤに換え、前日の3位に伴い、サクセス・ペナルティ・ピットストップ5秒ハンデも消化し、再びコースに復帰します。マルコはNEWタイヤの利点を生かし、良いペースで周回を重ねます。24周を消化した時点で7位。そして25周目にSC（セーフティーカー）が入ります。この時点でトップと24秒あったギャップが一気に縮まる事に。2周のSC走行を終え、再びレース再開。この時点でトップとの差は約8秒。前車をパスし6位に浮上すると、すぐさま3位争いの集団に追いつき、前車に仕掛けます。1コーナー立ち上がりでクロスラインから加速に入ったその時、アウト側にいた5位のマシンを抜きかけた際にラインが交錯。相手の右フロントタイヤとこちらの左リアタイヤが接触してしまい、白煙が上がります。モニターで見ていたチームクルーは頭を抱え、ここで万事休す。接触によるタイヤバーストにより、マシンを止めてしまいました。残り4周での悲劇。26位完走扱いとなりましたが、今回もクラスファーステストラップ、全体では5番目に速いタイムで猛迫していたので、再び表彰台も狙えた展開だっただけに、非常に悔しく残念な結果となってしまいました。

ここまで続いていた連続6位以内での入賞記録が途絶えてしまい、シリーズランキングも2位から3位にドロップしてしまいました。しかし、トップとの差は14ポイントとまだまだ逆転出来る位置にいますので、次戦韓国は優勝を目指し、しっかり準備をして臨みます。ご支援、ご声援ありがとうございました。引き続き、よろしくお願いいたします。

