



2018 年 4 月 19 日

BMW Team Studie の BMW M4 GT4 は、 開幕シリーズの Rd.2 決勝でトップに僅差の 2 位完走

BLANCPAIN GT SERIES Asia Rd.1 & Rd.2 SEPANG 2018

ビー・エム・ダブリュー株式会社(代表取締役社長: ペーター・クロンシュナーブル)が、コラボレーション・パートナーとしてサポートする BMW Team Studie が本年から BMW M4 GT4 で参戦する Blancpain GT シリーズ・アジアが開幕した。レースはマレーシアの SEPANG INTERNATIONAL Circuit で 4 月 13 日 / 14 日に開催され、チームは本年から 2 台体制で挑み、Rd.1 を 4 位 / 6 位で、Rd.2 を 2 位 / 5 位でフィニッシュと幸先の良いスタートを切った。

モータースポーツの遺伝子を持つ BMW のサブ・ブランド「M」の名を冠した BMW M4 GT4 のポテンシャルを最大限引き出すため、チームは 81 号車に木下隆之選手、砂子塾長選手のベテランペアを、82 号車に海外サーキットでのレース経験が豊富な浦田健選手、マックス・チン選手を起用した。金曜日の練習走行、土曜日の練習走行と予選 Q1 / Q2、そして Rd.1 の決勝と日曜日の Rd.2 の決勝に挑んだ。

公式予選 Q1

予選は、主催者指定の GT3 クラス 12 台が最初にコースインするルールで始まった。チームは全車コースインのタイミングに合わせ、木下/浦田の両選手を送り出す。1 周目、コーナーで飛び出したマシンを回収する為の赤旗が掲示されセッションが中断されるが、再開後、木下選手は計測 3 周目に 2 番手タイムの 2:17.524 を記録した。浦田選手は、6 番手タイムの 2:19.177 を記録し、この予選を終えた。

公式予選 Q2

Q2 は 81 号車が砂子選手、82 号車はマックス選手が挑んだ。Q1 同様、コースイン直後にまたもや赤旗中断となる。予選は残り時間 8 分で再開された。計測 1 周目に砂子選手が 3 番手、マックス選手が 6 番手のタイムを記録する。限られた時間の中、両マシンともにベストタイムを更新し、砂子選手は 2:17.520、Max 選手は 2:19.697 とポジションを上げることはできなかったが 3 番手、6 番手とよい位置で予選を終えた。

Rd.1 決勝

予選前のスコールで濡れた路面もグリッドウォーク前にはほぼ乾き、決勝はドライコンディションでスタートした。このレースは SUPER GT 同様に、フォーメーションラップからのローリングスタートで始まる。マシンの隊列がホームストレートに入ったところでグリーンシグナルが点灯し、60 分間の Rd.1 が始まった。

81 号車のスタートドライバーを務めた木下選手は、無線の不調により『グリーンシグナル』のコールを聞き逃し、一瞬の遅れからポジションを 1 つ落とす。82 号車の浦田選手はミスのないスタートで 6 番手ポジションをキープした。直後、隊列が整う間もなくコースオフ車両が発生する。セーフティカーが導入され、レース序盤は隊列を率いて周回を重ねることになる。セーフティカーは 3 周目にピットインし、レースが再開された。木下選手はその後 3 番手ポジション

をキープ。浦田選手は素晴らしいペースでポジションを上げて 4 番手でルーティンのピットストップを迎える。

チームはまず 81 号車にピットインをコールした。砂子選手にドライバーが替わったマシンがコースに向かうと、続けて 82 号車がピットインする。マックス選手にドライバー交代を終えたマシンはコースに復帰した。しかし、両マシンがコースに復帰した直後にコースオフ車両が発生する。マシン回収のために、トラック上は『フルコースイエロー』のコンディションとなった。車両回収終了後、『グリーンフラッグ』によりレースは再開されるが、無線の調子が安定しない 81 号車、砂子選手に『グリーンフラッグ』のコールが届かず、ここでもポジションを 1 つ下げてしまう。

砂子選手はその後良好なペースを維持しポジションを回復する。表彰台を狙える位置で終盤を迎えるが、マシンに発生したバイブレーションの確認のためペースを落とすことになり、結果、ポジションを 1 つ下げ、4 位で Rd.1 を終える。一方、マックス選手の 82 号車は終始安定した良いレースペースを維持し、一旦 7 番手に順位を落としたものの、スタートの順位 6 位までポジションを戻し、Rd.1 を終えた。

Rd.2 決勝

Rd.1 の激戦から一夜明けた翌日曜日の走行スケジュールは 11:50 からの決勝のみ。前日の問題点をクリアしたチームは、万全の体制でスターティンググリッドにマシンを並べた。タイムスケジュールどおりにフォーメーションラップがスタートする。2 列縦隊の隊列を率いたセーフティカーがピットロードへ向かい、60 分のレースが始まった。

81 号車 / 82 号車共にトラブルなくスタート。砂子選手の 81 号車は、序盤から GT4 クラスのリーダーを追い、2 番手マシンとギャップ 1 秒以内の接近戦を繰り広げる。ハードなプッシュを続けるがオーバーテイクには至らず、ルーティンのピットタイムを迎えることになる。一方、マックス選手の 82 号車は、スタート直後にポジションを 1 つ落とすが、早くも 3 周目にリカバリーに成功する。その後、毎周回ギャップを詰め続けるが、前車を捉えるには至らず、ルーティンのピットタイムを迎えた。

前日同様、チームはまず 81 号車にピットインをコールする。トップに迫る勢いで周回を重ねてきた砂子選手は、ここでマシンを木下選手に委ねた。ドライバーが変わった 81 号車は、規定のピットストップ時間を消化してコースに復帰する。次の周には暫定トップに上がったが、ライバルのスムーズなピット作業でクラス 2 位へ後退する。一方の 82 号車はピットアウトタイミングで時間をロスしてしまい、ポジションを大きく下げる。浦田選手が担当する第 2 スティントは、後方から追い上げる展開となった。

81 号車の木下選手は、テールツーノーズでオーバーテイクを狙うライバルを押さえながら、トップのマシンに迫る。気迫の走りで後方のライバルを引き離し、周回を重ねるごとに前車とのギャップを詰め続け、残り 5 分時点でのギャップ 2.24 秒まで迫り、ついにトップ を射程圏内に捉える。82 号車の浦田選手も昨日に引き続き、一貫して速いペースを維持し、2 台のマシンをオーバーテイクすると、戦線を離脱したマシンもあって、残り 2 分の時点ではポジションを 5 位まで上げた。

レーススタートから 60 分で GT3 クラスがチェッカーをうける。この時、木下選手は前のライバルから 0.2 秒差のテールツーノーズで最終コーナーを立ち上がったが、ぎりぎりのところでオーバーテイクはならず、わずか 0.15 秒差の 2 位で Rd.2 を終えた。浦田選手の 82 号車は、前日の Rd.1 からポジションを 1 つ上げて 5 位でフィニッシュした。

鈴木康昭 チーム代表兼監督

「我々の記念すべき初レースであった Rd.1 は、81 号車が 4 位、82 号車が 6 位という結果でした。もっと良いリザルトを狙っていましたが、81 号車はこのレース独特のスタート方式とフルコースイエローの際に無線の調子が悪く、順位を落としてしまいました。82 号車は特にファーストドライバー浦田選手の走りが光っていました。スティントの前半はトップ 3 台よりもラップタイム平均が速く、今シーズンの好材料になるかと思います。走行セッション毎にタイムを上げているマックス選手も非常に素晴らしい走りで見事 6 位完走をする事が出来ました。」

「Rd.2 は、非常に残念ながら 81 号車が 0.15 秒差で 2 位、82 号車が 5 位という結果になりました。昨日のレースもそうでしたが、この自分たちにとって新しいシリーズ独特のレギュレーションに対し、まだ改善の余地があることがよく分かったレースでした。そのなかにあって、ドライバーの頑張りで 2 位と 5 位を掴みました。応援して下さった皆さまもそうだったかと思いますが、非常に悔しいレースでした。問題点を改善し、近いレースで勝利します。皆さま引き続き応援よろしくお願い致します。」

この件に関する読者および視聴者からのお問い合わせ先は、
BMW カスタマー・インタラクション・センター:フリーダイヤル 0120-269-437 を
ご掲載ください。

受付時間: 9:00-20:00 年中無休

BMW インターネット・ウェブサイト: <http://www.bmw.co.jp>

この件に関する報道関係者のお問い合わせは:

BMW Japan Corp. 広報室: 03-6259-8025 (企業広報)