



2018年9月25日

BMW Team Studie が連続表彰台を獲得 Rd.10 でチーム初の 1-2 フィニッシュを果たす BLANCPAIN GT SERIES Asia Rd.9 & 10 Shanghai 2018

ビー・エム・ダブリュ株式会社(代表取締役社長: ペーター・クロンシュナーブル)がサポートする BMW Team Studie が、9月22日/23日に上海インターナショナル・サーキットで開催された Blancpain GT シリーズ・アジア Rd.9 & 10 に BMW M4 GT4 で参戦した。Rd.9 決勝はレース序盤のセーフティーカー導入により序盤に大きなギャップを築けなかったことが響き、2、5位でレースを終えるも、翌日、必勝態勢で挑んだ Rd.10 決勝は、積極的なピット戦略が功を奏すなど常にレースを支配し、チーム初の 1-2 フィニッシュを果たした。

Rd.9 決勝

鈴鹿の1勝に続いて、富士では Rd.7 & 8 の2レース共に 81号車がポール・トゥ・ウィン。シーズン・タイトルの奪取の為に重要となったラウンドに、チームは必勝の思いを胸に挑んだ。決勝は 81号車の木下選手が GT4 クラスのポールポジション、マックス選手の 82号車は4番手からのスタートとなった。1番手ポジションでスタートした 81号車は、1コーナーをスムーズにクリアし、序盤から後続を引き離しにかかる。このまま前半で大きなギャップを築く展開になるかと思われたが、2周目後半にコースオフ車両が発生し、セーフティーカーが導入され、トップを走る 81号車はその速さを発揮出来ない展開となった。マックス選手は、この間に冷えたタイヤのグリップに苦しみコースを外し、7番手までポジションを落とす。迎えた10周目、ピット・ウィンドがオープンする。チームはまず 82号車へコールし、マックス選手ピットに迎える。一方、作戦どおりのギャップを築けなかった木下選手は、前戦の結果に課された15秒のサクセスハンディを埋めるためペースをあげる。11周目にコールを受け、ピットに向い砂子選手にマシンを託す。

マックス選手からマシンを引き継いだ浦田選手は、6番手ポジションでコースに復帰する。ペースが上がらない前のマシンに迫ると、18周目にオーバーテイクに成功し、ポジションを5番手に上げた。浦田選手はその後、タイヤ・グリップが落ちたマシンを巧みにコントロールして、そのままポジションを守りきり5位でチェッカーを受けた。一方、砂子選手はサクセスハンディを消化してコースへ復帰するが、レース序盤で思った様にギャップを築けなかった事が響き、ポジションを2番手に落とす。砂子選手の 81号車はその後、タイヤのグリップ・ダウンに苦しみながらレース後半の周回を重ね、2位完走でこのレースを終えた。

Rd.10 決勝

前日の Rd.9 を2位、5位で終えたチームにとって、タイトル奪取のためこの Rd.10 は更に落とせない重要な一戦になった。81号車には砂子選手、82号車には浦田選手が乗り込んだ。昨日予選トップの 81号車はポールポジションに、82号車は4番グリッドについた。砂子選手はスタート直後の混乱に埋もれる事なくポジションをキープしてトップで1コーナーを抜ける。4番手スタートの浦田選手も素晴らしいスタートを決めてポジションアップに成功し、1周目のコントロール・ラインを3番手ポジションで通過した。81号車と82号車は間にライバル 666号車を挟みレース序盤の周回を重ねる。

迎えた 10 周目、ピット・ウィンドがオープンすると、まずチームは砂子選手をコールしてピットに向かわせる。前日のレースでタイヤのドロップに苦しんだチームは、この Rd.10 でピット作業でのタイヤ交換を選択した。チームは完璧な作業でタイヤ交換を行い、全ての作業とサクセスペナルティのストップ時間を消化すると、81 号車は木下選手ドライブでコースに復帰した。一方の 82 号車は、翌 12 周目にコールを受けピットロードへ向かう。同じくタイヤ 4 本の交換をミス無く済ませ、マックス選手のドライブでコースへ復帰した。全車が規定のピットインを済ませた 14 周目は 81 号車が 1 番手、82 号車は 3 番手。この時点で 2 番手のライバル 666 号車は前半ステントの速さが無く、ポジションを落とし、チームは 1-2 体制を築いた。すでにピットのタイミングで 82 号車とのギャップが広い 81 号車は余裕をもってレースを進める。82 号車は終盤、後続からギャップを詰められたが、無事にチェッカーを受け、BMW Team Studie はチーム史上初の 1-2 フィニッシュを果たした。

鈴木康昭 チーム代表兼監督

Rd.9 決勝

「Rd.9 は 2 位表彰台を獲得しました。この Blancpain GT シリーズの特徴、前戦の結果に対して課せられる 15 秒のサクセスハンディが、連勝をととても難しいものになっている事をあらためて感じました。トップでフィニッシュした 666 号車とのタイム差は 13 秒。このレース、彼らはサクセスハンディが 1 秒もなかったので同条件であれば勝利できましたが、それがこのレースのルール。今回、一番勝たせてはいけないポイント・リーダーに優勝させてしまいました。残り 3 戦を全て勝つつもりで気持ちを切り替えています。まずは明日。666 号車は 15 秒のハンディ、対する我々 81 号車は 10 秒のハンディです。十分勝機はあると思っています。頑張っていてまいりますので、引き続き応援よろしくお願い致します。」

Rd.10 決勝

「81 号車が 1 位、82 号車が 2 位のこれ以上無い良い結果でレースを終えました。まずは、82 号車。本当に頑張りました。ライバル勢も速さを見せる中、しっかりポジションを上げて 2 位。本当に素晴らしいレースでした。一方の 81 号車は、この Rd.10 を落とすと今シーズンのチャンピオンを諦めざるを得ない非常に重要な一戦。それをしっかり勝ちチャンピオン争いに踏みとどまりました。更に、ポイント・ランキング・リーダーの 666 号車がトラブルでリタイヤしたことによって、我々とのポイント差も一気に縮まり、次戦の寧波戦でチャンピオンが決まることになりました。どうか最終戦も楽しみにしていて下さい。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：平日 9:00-19:00 / 土日祝 9:00-18:00
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)