

『DOBOT AudiR8LMS』

Yoshiaki Katayama

Seiya Jin



大会概要

2023年 SUPER GTシリーズ 第3戦

大会名称

2023 AUTOBACS SUPER GT Round3 SUZUKA GT 450km RACE

開催日時

6月3日 土曜 (予選) 6月4日 日 (決勝)

開催サーキット

鈴鹿サーキット (1週 : 5.807km)

所在地 : 三重県鈴鹿市稲生町7992

同時開催レース

2023 FIA-F4 選手権 第3戦・第4戦

Porsche Carrera Cup Japan 2023 第5戦・第6戦

主催

関西スポーツカークラブ (KSCC)

鈴鹿モータースポーツクラブ (SMSC)

ホンダモビリティランド株式会社

公認

国際自動車連盟 (FIA)

一般社団法人 日本自動車連盟 (JAF)

認定

株式会社GTアソシエーション

後援

経済産業省 / 国土交通省 / 自由民主党モータースポーツ振興議員連盟 / 三重県 / 鈴鹿市 / 鈴鹿F1日本グランプリ地域活性化協議会 / 一般社団法人鈴鹿市観光協会 / 鈴鹿商工会議所



◆ 参戦体制

■ ドライバー



片山 義章
YOSHIAKI KATAYAMA

生年月日 1993年11月13日
出身地 愛知県
身長 168cm
体重 69.3kg
血液型 RH+O



ロベルト メリ ムンタン
ROBERTO MERHI MUNTAN

生年月日 1991年3月22日
出身地 スペイン
身長 178cm
体重 70kg
血液型 RH+O



神 晴也
SEIYA JIN

生年月日 2000年10月30日 (満22歳)
出身地 大阪府
身長 175cm
体重 70kg
血液型 Rh+O

■ 監督 太田 雅文
Masabumi Ota

■ スタッフ チーフエンジニア Mattia Oselladore
クルーチーフ 小倉 啓悟
チーフメカニック 片岡 恵人

■ スポンサー

DOBOTジャパン株式会社	エルアイピーリゾート株式会社
ザーレン・コーポレーション株式会社	城東電機株式会社
TON E株式会社	ブランデュース株式会社
高新自動車学校	株式会社リブレ
ニチアス株式会社	見田工作株式会社
エバー株式会社	株式会社PACIFIC RACING TEAM
コスモ開発株式会社	朝日金属株式会社
株式会社安藤・間	有限会社大和工業
岡田金属株式会社	有限会社ます徳
株式会社ジョイフル設備	アクセル有限会社
カトー機械株式会社	OIRC
株式会社デジテックエイチピー	SPIN OFF
株式会社マイティミズタニ	
MIDTOWN BBQ	
ウエスタンデジタル合同会社	
青山エレベーター株式会社	

◆ 予 選

天候 晴れ

コース状況 ドライ

気温 25℃ (GT300クラスQ1開始時)

路面温度 40℃ (GT300クラスQ1開始時)

予選開始 15時43分 (GT300クラスQ1-B組開始)



5月の連休中に行われた第2戦富士大会で今シーズン初入賞となる7位フィニッシュを遂げたDOBOT Team LeMans。この結果に貢献した第2ドライバーのロベルト・メリ・ムンタンが、急遽、6月3日～4日にインドネシアで開催されるFormula E第10戦・第11戦に参戦することが決まり、チームは彼のチャンスを応援すべく、第3戦鈴鹿大会の欠場を発表。代わりに今季第3ドライバーとしてチームに帯同している神 晴也が、第1ドライバーの片山義章とともに、鈴鹿の450kmに臨むことになった。

GT300クラスでは、全戦でA、Bの2組に分かれてそれぞれ10分間のQ1を行い、各組の上位8台がQ2に進出する。鈴鹿サーキットで行われる第3戦には27台が参加し、#6 DOBOT Audi R8 LMSはB組でQ1突破に挑んだ

#6 DOBOT Audi R8 LMS**予選結果：18位 (予選Q1ベストタイム：1分58秒472/片山選手)**

台風一過の快晴に恵まれた鈴鹿サーキットでは、予選当日の午前中に公式練習が行われ、#6 DOBOT Audi R8 LMSは片山が1分58秒327の14番手タイムをマークする一方、今回、SUPER GT初出場となる神も12週の走行で1分59秒664のベストを出すなど、好調さをうかがわせた。

そして、15時43分にはQ1-B組がスタート。チームは片山にQ1突破の望みを託す。タイヤの特性を考えるとタイムアタックは一発勝負となることがわかってきた片山は、2周でタイヤを温めたあと、3周目にタイムアタックに挑んだ。

しかし、うまくまとめることができず、タイムは1分58秒472と、練習走行のベストタイムに届かなかった。最終的にはB組トップからコンマ967秒遅れの9番手となり、8番手とはコンマ054秒差でQ2進出を逃した。

◆ 決勝

天候 くもり

コース状況 ドライ

気温 28℃ (スタート時)

路面温度 46℃ (スタート時)

決勝レース開始 13時30分

レース予定周回数 77周 (約450km)

#6 DOBOT Audi R8 LMS (片山&神選手)

決勝結果：15位 (所要時間：2時間00分37秒398=54周消化/ベストラップ：2分00秒996=片山選手)



上空を薄い雲に覆われながらも、夏本番を思わせる暑さとなった鈴鹿サーキットでは、13時30分から決勝レースが行われた。前回の富士大会同様、走行距離が450kmとなる今回のレースでは2回の給油が義務づけられ、また、ひとりのドライバーの周回数が3分の2を超えてはならないというルールが設けられる。給油とドライバー交替のタイミングに注目が集まる決勝は、まずは片山がスタートからレース前半を担当した。

片山はオープニングラップで2台をかわして16番手に順位を上げると、2分1秒から2秒のペースで着実に周回を重ねていく。ところが、スタートからわずか7周目、GT300クラスのマシンがタイヤ脱落によりヘアピンで停止したのが原因でFCYが導入され、次の周にはセーフティカーランに変わるという波乱の展開に。#6 DOBOT Audi R8 LMSは11周を終えたところで、ピットストップを行い、給油とタイヤ交換を実施。セーフティカーラン中のため、2回の給油義務にはカウントされないものの、タイヤ交換に要する時間を節約することに成功する。

セーフティカーラン明け、17周を終えたところで、#6 DOBOT Audi R8 LMSは短時間の給油を行い再びコースに復帰。この作戦が功を奏して、GT300クラス全車が1回目の義務ピットストップが終了した32週の時点で、#6 DOBOT Audi R8 LMSは入賞圏内の8位を走行することになる。その一方で、1回目のピットストップで交換したタイヤが予想以上に早く性能低下し、片山は徐々にペースダウンを強いられることになった。

38周を終えたところで片山はピットに戻り、レース後半を神に託す。神は初めてのGT本戦に戸惑いながらも2分1秒台のラップタイムを連発し、GT300クラス全車が2回目の義務ピットストップが終了した51周時点で18番手。そしてここからさらに追い上げを見せようとした矢先の55周目、130Rとシケインの間でGT500クラスとGT300クラスのマシンが絡む大クラッシュが発生してセッションは赤旗中断。そのままレースは終わりを迎えた。最終的には54周終了時の順位がレース結果となり、#6 DOBOT Audi R8 LMSは15位で完走を果たしている。

Q1敗退やレース中盤のタイヤの性能低下で入賞こそ逃したものの、一時はポイント圏内を走行するなど好調の流れが続いているDOBOT Team LeMans。第4戦の富士に向けてはチーム一丸となって表彰台を目指す。

片山 義章 選手のコメント

今回の鈴鹿では、Q1でミスをしてしまい、Q2に進出できなかったことが一番の反省点です。マシンのポテンシャルがあっただけに本当に悔しい。決勝ではスタートで#4 グッドスマイル 初音ミク AMGをパスするなど走り出しは良く、セーフティカーが入ったときのピット作戦もうまくいったのですが、その後、タイヤのグリップダウンもあって、ずるずるとポジションを落としてしまいました。

一方、神選手は今回がはじめてのGTということで難しい部分もありましたが、彼なりの頑張りを見せてくれました。

レースは15位という結果でしたが、マシンや作戦はうまくいった部分もあり、チームとしては着実に前に進んでいる手応えがあります。この流れのまま、あとはすべてが噛みあえば、次の富士や鈴鹿で良い戦いができると思っています。



神 晴也 選手のコメント

今回、初めてGTの決勝レースを走りました。ペース自体も良かったのですが、GTならではのマシンの違いや鈴鹿のコース特性もあり、ストレートで離されてコーナーで追いつくといったことの繰り返しになり、思うようにポジションを上げられなかったのが悔しいです。そのあたりはまだまだ勉強が必要だと感じました。

一方、タイヤをうまくマネージメントしながら、速めのペースで周回を重ねることができたのは良い点でした。次回走る機会に向けて、できるかぎりの準備をしていこうと思っています。



チームコメント

直前にロベルトが欠場することにはなりましたが、鈴鹿は事前のテストでも良い感触を得ていたもので、自分たちのプランどおりにレースを進めて行こうと考えていました。残念ながらQ1を突破することができませんでしたが、決勝はペースも悪くなくて、前半は一時、入賞圏内を走っていたので、良いレースになると期待しました。しかし、タイヤに関していろいろと難しい部分があり、その影響もあって最終的には入賞を逃してしまいました。

一方、マシンや戦略の部分ではうまくいったところもあり、富士に向けてはいま一度チームを見直すことで、しっかりと結果を出したいと思います。

レース終盤の事故については、GT500とGT300との性能差による部分もありますが、我々もいつ巻き込まれるかわからないわけですから、安全なレースができるようGTAと協力して考えてきたいと思います。



