

KENWOOD

ThreeBond

YOKOHAMA

IDEMITSU

Honda Cars 横浜

KATO PRO

TONE

MIR

METAL SURFACE TREATMENT
WPC

SHIBA UNING JAPAN
advanced technology products

Matsui
Bokujo

SP
SP AIR

DRAGON BEARD



AUTOBACS SUPER GT 2019 series Round.4 Chang SUPER GT RACE

開催サーキット：チャン・インターナショナル・サーキット
予選：6/29(土) 晴れ
決勝：6/30(日) 晴れ

第3戦鈴鹿から約1ヶ月。2019年のSUPER GTは、唯一の海外戦であるタイ王国・ブリーラムのチャン・インターナショナル・サーキットでの第4戦を迎えた。リヤを中心にダウンフォースを増し、ドライバークーリングなど新たな機構を備えたHonda NSX GT3 Evoとの相性は決して悪いレースではなさそうだ。

公式練習

6/29(土) 10:00~11:58 (専有 10:38~11:48) 天候：晴れ コース：ドライ
ベストタイム：道上龍選手 1'33.798 大津弘樹選手 1'33.586 10番手

スタッフたちが走行2日前から準備を進め、前日には道上龍と大津弘樹もサーキット入りし、体調を整えながら6月29日の走行開始に備えた。午前10時からスタートした公式練習では、道上からステアリングを握りさまざまなトライをしながら走行を進めていった。

この公式練習では、Modulo KENWOOD NSX GT3のバランスは良好ではあるものの、いまひとつタイムが伸びてこない。道上は1分33秒798というベストタイムをマークし大津に交代。1分33秒586というタイムをマークするが、終盤専有走行の時間帯に「攻めきろ」とトライした」という大津がターン3でコースオフしてしまう。とはいえダメージはなかったのは不幸中の幸い。10番手で公式練習を終えることになった。



KENWOOD**ThreeBond****KATO PRO****MIR****SHIBA UNING JAPAN**
advanced technology products

公式予選

6/29(土) 15:00 ~ 16:13 天候:晴れ コース:ドライ
ベストタイム: 道上龍選手 1'33.680 (Q1) 大津弘樹選手 1'33.023 (Q2) 11 番手

Q1:

午前と変わらぬ暑さのなか、午後3時にスタートした公式予選Q1。今回は道上がQ1を担当した。公式練習で得られたデータをもとに、路面に合わせてアジャストして臨んだ Modulo KENWOOD NSX GT3 は、ターン6~8のフィーリングがいまひとつではあったものの、午前よりもタイムを上げることに成功する。道上は4周目に1分33秒680というタイムで10番手につけ、Q2の大津に繋ぐことに成功した。

Q2:

午後3時45分にスタートしたQ2を担当したのは大津。GT500のQ1を挟んだこともあってか、路面コンディションが大きく上がっており、大津もそのフィーリングを確認しつつ、5周目にアタックを展開すると、1分33秒023というタイムをマークした。ただライバルがさらに大きくタイムを上げており、終わってみれば Modulo KENWOOD NSX GT3 は11番手。とはいえ、入賞圏内を見据えるグリッドを得た。

決勝レース

6/30(日) 14:30 ~ 天候:晴れ コース:ドライ
ベストタイム: 大津弘樹選手 (1' 34.887) 決勝結果: 10 位

6月30日に迎えた決勝日は、レーススタートの前に多くの地元ファンが訪れるなかで迎えた。この日は通常のレースとは異なり、サーキットサファリとウォームアップがレース前に行われたことから、Modulo Drago CORSE は決勝のコンディションを読みながら調整を進めたが、道上はアンダーステアの傾向を感じていた。

チームはそれに対応したセットアップを施したものの、迎えたスタート直後からアンダーステアはさらに強くなってしまった。さらに東南アジアならではの酷暑のためか、ブレーキがフェードしてしまい、ブレーキングで苦しくなってしまう。ドライブしていた道上は11番手付近から前を行く#55 NSX GT3を追ったが、#2 EVOLA MC や #87 ランボルギーニなどとバトルを展開するものの、防戦一方となってしまう。ただ単独走行となったときは症状が治まりペースは悪くなく、道上はポイント圏内を目指し奮闘を続けた。

一方ピットでは、GT500のマシンがピット作業をおこない、コース上が混雑するタイミングを見計らいチームは道上をピットへ呼び戻した。これで大津は好位置でコースに戻ることはできたが、やはり復帰してからアンダーステアとブレーキが厳しい状況は変わらない。

それでも大津は、前を走る#55 NSX GT と #21 アウディに食らいつく走りを見せつけた。1台をかわせばポイント圏内だけに大津の走りにも気合が入る。ただ残りわずかというところで、#55 NSX GT3 を追っていた大津だったが、その前にいた#21 アウディがラップダウンをかわそうとした際に接触。これに大津も巻き込まれ、フロントにわずかにダメージを負うことになってしまった。とはいえ走行に支障はなく大津は最後まで#55 NSX GT3 を追いつめ、テール・トゥ・ノーズでチェッカーを受けることになった。

終わってみれば11位で、ほんのわずかにポイントに届かず……かと思われたが、9位でチェッカーを受けた#21 アウディにレース後ペナルティが課され、Modulo KENWOOD NSX GT3 は繰り上がり10位となった。わずか1ポイントだが、苦境の中で得た1ポイントは、今後につながる得点と言えるだろう。



KENWOOD**ThreeBond****KATO PRO****STONE****MIR****SHIBA UNING JAPAN**
advanced technology products

監督・ドライバーコメント

チョン・ヨンファン監督

ウォームアップとサーキットサファリの路面の状況からアンダーステア傾向があり、それを消せる方向でセットを進めましたが、スタートすると路面温度も上がり、アンダーが強くなり、さらに5~6周でブレーキがフェードしてしまいました。ピットインはコース上が混雑しているときを狙いましたが、それはうまくいったと思います。ただ後半の大津選手も同じ症状が出てしまいましたね。次戦は800kmというレースですが、その距離は走ったことがないので、事前にしっかりと準備を整えたいと思っています。

道上龍選手

レース前からアンダーステアの傾向があり調整しましたが、レースではいまひとつ改善しきることができませんでした。さらにレースではブレーキがフェードしてしまい、アンダーステアとブレーキで防戦一方となってしまいました。おそらく熱の問題もあったと思いますが、GT3カーはそれを改善できるわけでもないので、次戦なにか対策しなければいけません。とはいえ、単独で走れば悪くないペースではあったので、次戦富士に向けて見直さなければならぬところをしっかりと見直し、次戦に繋げていきたいと思っています。

大津弘樹選手

ピットインで良い仕事をしてもらったおかげで道上選手からステアリングを受け継ぎ、一時はポイント圏内に上がることができたのですが、直線が速いライバルに抜かれたりしてしまいました。終盤#55 NSX-GTとバトルになりましたが、お互いにいいところ、悪いところがあり抜けずじまいでしたね。今回期待していただけに悔しさがありますし、5~6位のタイムは見ていたので、後半戦に向けてバトルでの戦い方や反省点をしっかりと見直し、表彰台や優勝を目指せるようにしたいと思います。



Official Twitter : <https://twitter.com/34ModuloDrago>
Facebook Page : <https://www.facebook.com/DRAGO.CORSE>