

# LM corsa

60 **OTG** MOTORSPORTS GT300

● A.Iida ● H.Yoshimoto

● Dominik Farnbacher

**OTG MOTORSPORTS** × **INGINGMOTORSPORT**

## General comment

AUTOBACS SUPER GTシリーズの公式テストが6月のスポーツランドSUGOに続いて、7月8～9日に鈴鹿サーキットで開催された。初日はドライ、2日目はウェットとコンディションは対照的ではあったものの、鈴鹿でのシリーズ第6戦はご存知のとおり、1000kmもの長丁場。レース中に天候が変わり、コンディションが急変することも過去に何度もあっただけに、多くのデータを得る意味では貴重なテストの機会となった。

LMcorsaが飯田章と吉本大樹に託した「SYNTIUM LMcorsa RC F GT3」は、前回のテストにおいて、最後の最後に駆動系トラブルを抱えたものの、それ以外は大きなトラブルに見舞われることなく、順調にメニューをこなしていた。これはメカニックたちがクルマを、回を追うことと理解していき、トラブルを未然に防げるよう、しっかりメンテナンスしているからに他ならない。これはドライバーにとって非常に頼もしく、安心して走れる要素でもある。

さて、今回のテストには、いくつかの変更点がある。まずフロントのタイヤサイズが300/680R18からリヤと同じ330/710R18に改められた。これは性能向上というより、信頼性の向上を目的とした、これまでも何度か見舞われたバースト対策でもある。そして、もうひとつは第3ドライバーの登録が許される鈴鹿1000kmとあって、昨年に続いて起用されることとなったドミニク・ファーンバッハーがテストに加わったことだ。

ファーンバッハーはドイツ・ニュルブルクリンクで行われるVLNシリーズでも、レクサスRC F GT3をドライブしており、かつてはスーパーGTにフル参戦の経験を持つだけに、チームとしても全面的信頼を寄せているドライバーである。

テストは前回同様、1日に2セッションずつ4セッション、合計8時間の走行予定となっていた。前回のテストは、特に初日が本番に限りなく近いであろう温度となっていたが、走り出しとなるセッション1開始時の気温が27度、そして路面温度は30度。本番は8月末に行われることを思えば、もう少し高い方が理想的だが、これはすべてのチームに対して同じ条件なのでやむを得ない。

最初に「SYNTIUM LMcorsa RC F GT3」のステアリングを握ったのは吉本。まずは先に伝えた、新しいサイズのフロントタイヤのチェックを行い、その後にセットアップを進めていく。セッション後半には



ファーンバッハーも乗り込み、ドイツで走らせるクルマ、そしてタイヤとの違いを確認し、互いのフィードバックも行うことができた。その結果、このセッションでは吉本が2分2秒256を、そしてファーンバッハーが3秒605をマークした。

午後からのセッション2には、飯田もドライブ。最初に乗り込み、吉本、ファーンバッハーの順で、それぞれ積極的に周回を重ねていった。それぞれ経験豊富なドライバーであるだけに、積極的に情報交換を行い、そのつどマシンのセットアップも進んでいく。気温は28度、路面温度は33度と幾分上がった、このセッションでのベストタイムは飯田が2分4秒449、吉本が2秒013、そしてファーンバッハーが4秒624。特に小林敬一監督を始めとするチームスタッフ全員が高く評価したのは、ファーンバッハーの安定感。鈴鹿を走るのは1年ぶりだということに、コンスタントにタイムを刻んでいたからだ。

そして、2日目は冒頭で触れたとおり、雨に見舞われてしまう。それは予報でも告げられていたため、午前中のセッション3を延長し、午後のセッション4を短縮することが決まっていたのだが、降り始めが早かったのと勢いはあまりにも強く……。まさにバケツをひっくり返したような強い雨足だったため、飯田がチェック走行を1周行ったのみで、セッション3を終えることに。

しかし、セッション4が始まる頃は雨は降り続けていたものの、かなり勢いを弱めていたこともあって、開始と同時にファーンバッハーがピットを離れていく。間もなくセーフティカー訓練が実施される。スーパーGTのSCランは独自のスタイルを採っているため、これはファーンバッハーにとって得難い経験になったはず。本番でもし、SCが入ったとしても戸惑うことはないだろう。またウェットタイヤも経験できたことも同様だ。しっかり周回をこなしたファーンバッハーは2分13秒190をマークした。ラスト約30分間は吉本が走行。13秒462をマークして全テストを終了することに。

今回のテストではセットアップもさることながら、タイヤの選定をドライ、ウェットともに行えたことが最大の収穫に。また、一度も大きなトラブルに見舞われることなく、順調にメニューをこなせたことで、スタッフ全員に安堵の表情が見られた。鈴鹿での第6戦もさることながら、きっとSUGOでの第4戦も終わった後に、みんな揃って笑顔でいるのでは。そう感じられた鈴鹿での公式テストだった。

## Director's comment



チーム監督

小林 敬一

Keiichi  
Kobayashi<http://www.koba-pla.net/>

今回はトラブルに見舞われることなく、やっとクルマが壊れなくなってきたので、いろんなテストをすることができました。前回のテスト、SUGOからの流れでクルマは大きく変えることなく、調整の範囲でセットアップをして、一発のタイムでは決まるとは言い難いのですが、安定してタイムを出せたと思います。ようやくフロントタイヤのサイズ変更が認められて、幅が広がった分、安定感が出てクルマもしっかり動くようになったので、心配事はちょっと解消できましたね。ファーンバッハーはドイツでRC Fを走らせていて、レギュレーションの関係で仕様はちょっと違うんですけど、よく分かっているし、去年乗ってくれた時も安定感のある走りをしてくれたので、また乗ってくれて嬉しい。人間としてもナイスガイですからね。スタッフも頑張ってくれてくれるけど、もっと向上心を高く、モチベーションを高く持ってもらおうと、僕は環境を整えているだけですが、トラブルさえ起きなければ結果として残してくれるのでは、という手応えを最近感じています。

## Driver's comment 1



ドライバー

飯田 章

Akira  
Lida<http://akira.jp/>

鈴鹿はクルマ本来の性能、ドライバーの腕がはっきり出してしまうサーキットなので、僕としても好きなコースだし、走りがいもありますからね。今回からフロントのタイヤサイズが変わって、安定感が増したのを感じられたのは良かったです。鈴鹿のレースは長丁場なので、他力本願でもありますが、何とか完走していい順位でゴールしたいですね。こればかりはチェッカーを受けないと、どうしようもないことなので……。もしかしたら、長いことが悪い方に打ちやうかもしれないし、やってみないと分からないですけどね。ファーンバッハーは、以前スーパーGTを走っていたこともあるし、RC Fをヨーロッパでドライブしているので、2年目にもなりますしチームの一員として心強いドライバーですね。コンスタントにテストをこなしてくれたので、今年もいい助っ人になると思います。

## Driver's comment 2



ドライバー

吉本 大樹

Hiroki  
Yoshimoto<http://www.hiroki-yoshimoto.com/>

新しくなったフロントタイヤは性能的に上がったというわけじゃないんですが、高荷重のところまで今までバ～んといつ行くか分からない不安もあったのが、かなり解消されました。今までのタイヤサイズだと正直、他のクルマより内圧を高めめに設定しないとイケないし、壊れやすくもなっていたんですが、今回からエアボリュームが増えたことで、絶対的な荷重をようやく安心してかけていけるようになりました。鈴鹿と一緒にまた走ることとなったドミニクには、心配要素はゼロです。去年のレースでは500のクルマと接触しかけて危ないシーンもあったんですが、今回のテストでは安心して見ていられたし。正直、本番はレインになった方がいい(笑)。タイム差は思ったよりも、JAF-GT勢が速くなっているのがあったんですが、雨が降ってくれた方が中盤あたりで走れる、いい位置からスタートできると思うんですよ。完走が目的でしかないんですけど、僕らみんな前向きではありますよ！

