

# LM corsa

**60** **OTG** MOTORSPORTS GT300  
 ● A.Iida ● H.Yoshimoto  
 SYNTIUM LM corsa RC F GT3

**OTG MOTORSPORTS** × **INGING MOTORSPORT**

## RESULT

Round 1 : OKAYAMA GT300km RACE. — 25th ( 74 laps )	Round 6 : 45th International SUZUKA 1000km. — 18th (157 laps)
Round 2 : FUJI GT 500km RACE. — 21th ( 98 laps )	Round 7 : BURIRAM SUPER GT RACE. — 23th (49 laps)
Round 4 : SUGO GT 300km RACE. — 完走扱いならず (47 laps)	Round 3 : MOTEGI GT GRAND FINAL. — 20th (49 laps)
Round 5 : FUJI GT 300km RACE. — 17th (61 laps)	Round 8 : MOTEGI GT GRAND FINAL. — リタイア (3 laps)

## General comment



2016年、スーパーGTシリーズでの3rdシーズンとなるLMcorsaは、昨年に引き続き2台体制を敷き、60号車は「SYNTIUM LM corsa RC F GT3」こと、レクサスRC F GT3を飯田章選手と吉本大樹選手に託しての参戦となった。メンテナンスもOTGモータースポーツが担当、すべて不動の体制とあって、躍進の期待がかかってはいた。

とはいえ、第二の国産FIA-GT3として注目された車両ながら、アップデートはごく一部に限られ、パフォーマンスの最大の肝とされるエンジン関連には、ほとんど手をつけられず。初年度に最も苦労したのはストレートであっただけに、ある意味、苦労は承知の上の参戦ではあった。その上、開幕前に岡山国際サーキット、富士スピードウェイで行われた公式テストではトラブルが相次ぐも、そのつどメカニックたちが懸命に修復。誰もがモチベーションを下げることなく、またドライバーも感謝の念を抱いて開幕戦に挑めたのは、何よりも救いだった。

そして迎えた岡山国際サーキットでの今季最初のレースは、公式練習をノートラブルで終え、上々のムードでの発進に。ところが、飯田選手が挑んだ予選Q1は温度の上昇が災いし、公式練習で記録されたタイムさえ上回れず、26番手に留まってしまった。

決勝では一台がピットスタートを強いられていたこともあり、スタート前にひとつ順位を上げていた飯田選手は、10周目には22番手まで浮上。だが、これをピークに順位は次第に下がっていったことから、37周目には



吉本選手と交代。そのままゴールまで走り続けてトップから2周遅れの25位フィニッシュを果たす。10位以内でなければ、ドライバーランキングではポイントを得られないが、チームランキングではトップから1周遅れに留めれば3ポイントが、2周遅れ以上でも1ポイントが得られる。当面の目標は完走もさることながら、1周遅れとすること。

第2戦の富士スピードウェイでも、吉本選手が担当した予選Q1では29番手。500kmの長丁場とあって、じわりじわり決勝でどこまで耐えて、順位を上げてくるか期待されたが、なんと日曜日早朝のフリー走行でエンジン不調が。そこでエンジンを交換することとなり、ピットスタートを覚悟するも、素早い作業で決勝直前のウォームアップさえ走ることが可能に。こ





れを意気を感じた吉本選手は、オープニングラップだけで3台をパスして26番手に上がったばかりか、アクシデントで脱落する車両が相次いだことから、やがて15番手にまで浮上する。

しかし、その後、GT500車両との接触でボンネットが浮き上がり、さらに左フロントタイヤが異常を来したため、わずか25周で飯田選手とバトンタッチ。修復に時間を要し、その間に大きな遅れをとることとなる。69周目からは再び吉本選手がドライブし、そのまま淡々と走り続けて、トップから4周遅れの21位という結果を得た。

この後は本来ならば、オートポリスで第3戦が行われるはずだったが、熊本地震の影響で中止に。後に最終戦・もてぎと合わせ代替レースが行われることが発表された。そのため、レースそのものは第4戦・スポーツランドSUGOまで2か月以上も空いたが、その間にSUGOと鈴鹿サーキットで公式テストが行われ、しっかりとメニューをこなすことはできた。

前回に引き続き、予選のQ1担当は吉本選手で25番手に。日曜日の天候は不純で、ウェットコンディションとマシンの相性がいいことから、ウェット路面からの決勝スタートが望まれたものの、恵みの雨は訪れず。結局、ドライタイヤを履いてレースを吉本選手は開始する。スタート直後の波乱もあって、まずは3ポジションアップに成功。その後も混乱に乗じ、20番手



にまで順位を上げてくる。

ところが、予定よりも遥かに早く、20周目に吉本選手がピットに戻ってきたではないか。前を行く車両の突然の失速を避けきれずに追突、ラジエータを損傷してしまったためだ。懸命の修復の間にセーフティカー(SC)ランがあり、アベレージが下がったのは不幸中の幸い。なんとか修復なって、飯田選手はコースに送り出された。計算上では規定周回を満たすことは可能だったが、残り6周となったところで激しいクラッシュがあり、赤旗でレースは中断。そのまま終了となってしまったため、完走扱いとはならなかったのだ……。

気を取り直して挑んだ第5戦の舞台は、ストレートの長い富士。しかも、第2戦とは異なりレース距離は通常の300kmであることから、最大の難関となっていた。予選のQ1は久々に飯田選手が担当、28番手からの決勝スタートとした。その決勝のスタートも久々に飯田選手が担当し、苦戦を覚悟のはずが序盤からアクシデントが続出し、しかもトータルで20分間近くSCランが行われたことで、予想外の結果に。34周目まで吉本選手へ



の交代を遅らせたことが功を奏し、16番手にまで浮上することとなったのだ。終盤に1台の先行を許したものの、17位と、ここまで最高の結果が得られたばかりか、トップから1週遅れに留めたこともあってチームランキングで3ポイントを加算する。

第6戦は伝統の一戦、「鈴鹿1000km」としての開催に。第3ドライバーの登録が認められる長丁場とあって、昨年に引き続きドミニク・ファーンバッハー選手を助っ人に加えることに。ドイツ・ニルブルクリンクのVLNレースでは同じレクサスRC F GT3を走らせているばかりか、飯田選手や吉本選手にとっては気心の知れた、頼もしい存在だ。

公式練習では燃料系のトラブルを抱え、それが完全に癒えぬまま予選に望まざるを得なかったが、ぐずるエンジンをなだめずかせて吉本選手はQ1で26番手につけた。決勝はウェットタイヤを履くまでの状況ではなかったが、濡れた路面の中で吉本選手は間も無く23番手に浮上。想定温度域から大幅に外れていたことから、早めのタイヤ交換を強いられる車両も多く、25周目に18番手でファーンバッハー選手にステアリングを託すことに。そして55周目からは飯田選手がドライブし、その段階で16番手につけていた。

75周目からは再び吉本選手が、そして103周目からは再びファーン



バッパ選手がドライブ。途中のSCランや気まぐれな降雨は、全体のアベレージを下げたことから、トップからの遅れも最小限に。1周遅れでの完走も視野に入ったものの、飯田選手が担当した131周目からのラストスティントでは、予選で生じた燃料系トラブルが再発。それでもなんとかチェッカーまでたどり着き、19位でフィニッシュ。実に予選から8ポジションも順位を上げていた。

続いて迎えた第7戦の舞台は、3回目の開催となるタイ、チャーサーキット。富士をも超える高速レイアウトでの苦戦は必至ながら、予選のQ1を担当した吉本選手は前年より1秒以上もタイムアップ。ならば……と行きたいところだが、全体のレベルアップはより著しく、24番手に留まった。それでも結果以上の達成感が得られたのは言うまでもない。

決勝のスタートは飯田選手が担当、序盤からサバイバル戦の様相を呈したこともあり、9周目には20番手に浮上する。34周目に吉本選手と交代すると、21番手とはなっていたが、トップからの遅れはまだ1周。そのままペースを保ってチェッカーを受けることが期待された。ところが、49周目にアクシデントが発生。GT500車両とGT300車両の接触があり、それがブラインドコーナーで起こっていたばかりか、GT500車両が吉本選手の方に動いてしまったから、激突を余儀なくされたのだ。マシンへのダメージ



は酷く、レース続行はかなわなかった一方で、規定周回を満たしていたことから、完走扱いとなったのが何よりだったが……。

残すはもてぎでの2連戦のみ。目標とするチームランキングの獲得には、いくつかの試練を乗り越えなければならなかったが、可能性が残されている限り、全力を尽くそうとチーム全体が誓ったのは言うまでもない。公式練習が悪天候のため、満足にメニューをこなせなかったことで不安を残したのは事実ながら、条件はすべてに一緒。

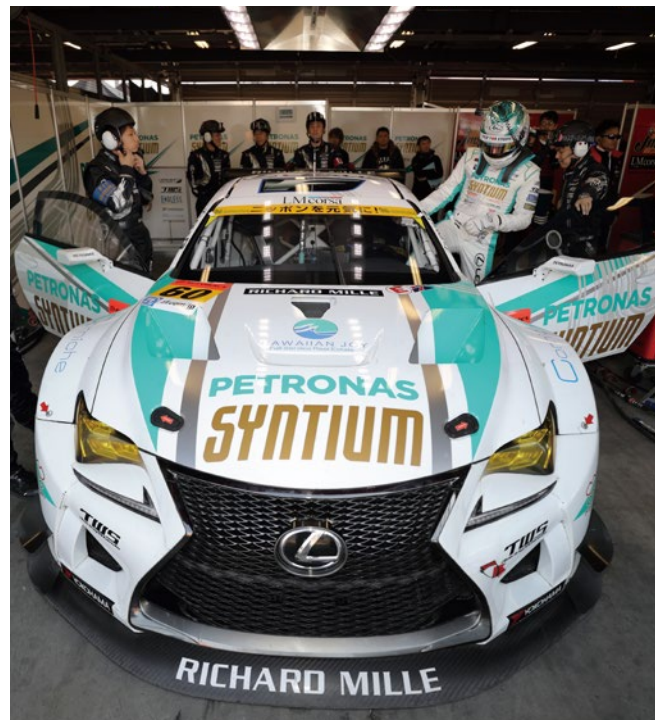
まずは第3戦代替レースの予選に飯田選手が挑み、濡れた路面を豪快に駆け抜けて20番手を獲得。そのままウェットコンディションの保たれることを期待するも、天候の急激な回復によってドライタイヤを履いて飯田選手はスタートを切ることに。2周目のアクシデントによって5周もの間SCランが行われたことで、前との差が広がらずに済んだ結果、トップとは同一周回のまま、31周目に吉本選手への交代が可能に。その後も上位陣の脱落に助けられ、20位でのフィニッシュを果たすとともに、チームランキングに貴重な3ポイントを加えることができた。あとは今季最後の戦い



を残すのみ。

第8戦は吉本選手が予選24番手を獲得。決勝もスタートから間もなく吉本選手はひとつ順位を上げるなど、好調そのもの。しかし、そんなムードはいきなり4周目に断ち切られた。ヘアピンで後続車両に追突されてコースアウト。なんとかピットにたどり着いたものの、ダメージはあまりにも大きく、レース続行は不可能とチームは判断。無念のリタイアを喫することとなった。その結果、チームランキングも26位に留まり、目標を達成することはできなかった。

現在のレクサスRC F GT3ではラストレース。だからこそ2年間、苦勞をともにしてきた愛機をチェッカーまで導けなかったことには悔いは残る。だが、蓄積してきたデータやノウハウ、そして努力はきっと来季のニューマシンに注ぎ込まれるはず。来季もLMcorsaはスーパーGTへの継続参戦を早々と表明。海の向こうからは第6戦の助っ人、ファンバッパ選手のドライブするRC F GT3プロトタイプが著しい進化を遂げ、ハイパフォーマンスを示したとの情報が、必ずLMcorsaはリベンジを果たしてくれるはずだ！





## Director's comment



チーム監督

小林 敬一

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

今年は最初から我慢のシーズンと、承知の上での参戦でした。それでもメカニックはモチベーションを一切下げず、常に新しい気持ちですっと戦ってくれました。手を抜いている者など、ひとりもいなかったことには、非常に感謝しています。その思いをドライバーのふたりもくみ取ってくれて、走りの部分では手を抜かず、しっかりと持っているものを全部引き出すという走り、レースをしてくれたことにも、とても感謝しています。時には愚痴も言いたかったでしょうが、スタッフみんなが一人生命やっているのを、分ってくれましたからね。

今年の苦勞が、絶対に来年には実ると信じています。クルマのスペック自体がまったく変わって、まったく新しいクルマになりますから、今よりも確実に戦闘力の高いクルマで戦えるので、上位を目指すのは間違いありません。間も無く入ってくるという話ですから、ドライバー、メカニック、スタッフみんなの気持ちをそちらにシフトして、もともと意気込みだけはどこにも負けないぐらい持っている自負はありますから、来年は必ずいいレースをします。そう断言できるぐらいですから、ファンの皆さんにも、そしてスポンサーの皆さんにも、きっと喜んでいただけたらと思います。

## Driver's comment 1



ドライバー

飯田 章

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

今年は本当に厳しい一年だったので、なんとも言い難いんですけど……。今年の目標は全戦完走だったのに、クラッシュとかリタイアが3戦もあったし。反省点としては、僕らドライバーが、ちゃんとチームをまとめていけなかったかなというのがひとつ、ドライバーとチームがマネージメントしてやらなきゃいけなかったことが、しっかりできていなかったことが挙げられます。このあたりしっかり反省して、来年まだ繰り返さないようにしなくちゃいけない。その点では勉強にはなりましたが、やらなければならなかったことが達成できなかったのは、すごく残念でした。ただ、去年よりトラブルは明らかに少なくなったので、それはメカニックの努力だと思うから、すごく感謝はしています。

シード権が取れなかったので、来年ももしかしたら厳しいシーズンになるかもしれませんが、クルマのポテンシャルは確実に上がって、ちゃんとレースはできるようになるでしょう。でも、気は抜けないし、今年以上に頑張らなきゃいけないと僕は思っています。参加台数も増えるし、当然ライバルもまた増えるわけですが、今度はシリーズや優勝を目指して戦っていきたくて、来年はチームの組み立ても含めて、しっかりやり直していきたくて。メカニック、エンジニアリング、マネージメント、そして僕らドライバー、来年はより気を引き締めてやっていきたいと思っています。

## Driver's comment 2



ドライバー

吉本 大樹

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

今年1年間というより2年間、辛抱し続けましたが、とりあえずメカニックもスタッフもよく耐えてくれました。その中でたくさんのが得られたと思うし、通常のクルマでは必要ないほど、毎度いろいろ手を加えてくれたり、現場でも対応に追われたりと、通常の倍ぐらい作業量があったんじゃないかと思うのですが、そこを耐え抜いたメカニックに感謝しています。さらに結果が出ない中でも応援してくれた、スポンサーの皆さんにも感謝しています。

ただ、僕らこの2年間、まったくレースには参加できていなかったの、ある意味、勝負は鈍っているんじゃないかと僕は感じていて……。だから来年からそれなりの戦いができると僕も信じているんですが、その勝負がいざできるという時に、僕たちが勝つ準備をしているかということ、そこはまだできていない気がするんです。それをシーズン前までに、全員の意識を高めようと。僕らがなんのためにレースやっているかということ、勝つため。勝負できる環境に戻った時、結果が出ないようでは、ただ恥ずかしい思いをしに行っているだけです。

本当につらい中でみんなやっていたから、今まではシーズン中は思ったことがあっても、あまり口にしなかったんですけど、僕もいちばん脂の乗っている、この2年間でここに費やしてきた分、口うるさいことも今後は言うていってもいいかもしれませんが、それは結果が出せるように、みんながハッピーになれるため。僕自身は次のクルマで戦えるようになった時、爆発させるためにバネを縮ませていたので、爆発できる時にそういう環境にいないと、耐えがたいですからね！ 来年こそ頑張ります。もう、いい加減我慢の限界なので(笑)。

