



TOYOTA GAZOO Racing GR86/BRZ Cup2022 Rd.1 FUJI SPEEDWAY

経験豊富なベテランと2名の若手ドライバーの3台体制で 新生GR86/BRZ Cupのプロフェッショナルシリーズに挑む

Qualifying | #7/23th/2'14.800・#700/28th/2'15.436
#770/17th/2'14.215

▶2022.07.16.SAT

▶路面コンディション：ウエット ▶気温：24℃ ▶路面温度：28℃

2013年にスタートしたTOYOTA86とSUBARU BRZのナンバー付き車両を使用したワンメイクレースの「TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race」。昨シーズンまでの9年間で計78戦が実施され、大会によっては150台を超えるエントリーを数えるほどの人気カテゴリとなった。

競技車両のベースとなる86とBRZは、2021年に2代目へフルモデルチェンジ。そのため今季から新型のGR86とSUBARU BRZ（型式：ZN8/ZD8）を使用した「TOYOTA GAZOO Racing GR86/BRZ Cup」としてレースが生まれ変わることとなった。ベース車両の変更とともにレギュレーションも見直された。86/BRZ Raceではチームが自ら選べるのは「タイヤ」「ブレーキパッド」「ホイール」「シート」「油脂類」などごく一部のパーツのみで、イコールコンディションが保たれていた。しかし、GR86/BRZ Cupではサスペンションやマフラー、冷却系などが主催者の認定部品として追加されたことで選択肢がさらに増え、よりマシンをセットアップできるドライバースキルやチーム力が試されるレギュレーションとなった。

86/BRZ Raceの当初からCABANA Racingとして参戦を開始し、2018年シーズンからはチームの母体となる株式会社東名の社員ドライバーとなる堤優威選手を起用するとともに「T by Two CABANA Racing」として新たなチーム体制で激戦のプロフェッショナルシリーズを戦ってきた。

新たなGR86/BRZ Cupには、堤選手に加えて2019年シーズンにT by Two CABANA Racingよりスポット参戦した経験豊富なベテランドライバーの阪口良平選手、そしてジュニアフォーミュラやスーパー耐久などでのレース経験はあるがツーリングカーのワンメイクレースは初となる石坂瑞基選手の3名を起用。参戦する3台のマ

シンは、7号車の「T by Two カバナ BS GR86」に堤選手、700号車の「MOTUL TWS GR86」に阪口選手、770号車の「FORCE LABO カバナ GR86」に石坂選手が乗り、これまで通り多くのサポートや部品協賛を受けて2022年の5大会6戦にエントリーする。

ベース車両の製作スケジュールなどの都合でシリーズ開始が7月となったが、それでもチームにマシンが届いたのは5月中旬で、車両製作やテストなど慌ただしく開幕戦を迎えた。6月下旬に岡山国際サーキットでシェイクダウンテストは行なえたものの、チームとドライバーとも車両への理解度は不足していて、難しい状況のなかでいかに戦闘力の高いマシンを仕立てるかがキーポイントとなった。

開幕戦の舞台は富士スピードウェイで、7月16日に予選、17日に10周の決勝レースが実施された。チームは7月13日から走行テストを開始し、3台ともに限られた時間の中でセットアップを煮詰めて行く。15日には主催者による専有走行でタイム計測が行なわれ、7号車は2分13秒735で6位、700号車は2分15秒301で27位、770号車は2分13秒969で9位となった。

専有走行もウエットコンディションでの周回となったが、予選はより雨量の多いなかでの実施となり全車が20分の予選時間をフルに使ってタイムアタックを行なった。7号車は計測5周目に2分14秒800をマークするが、路面状況とセットアップが合わずピットに入り調整したがタイムアップできず23位となる。700号車は練習走行から車両トラブルが発生していて、手負いの状況での走行で2分15秒436をマークし28位、770号車は徐々にタイムを上げて計測9周目に2分14秒215をマークし17位となった。



▶路面コンディション：ドライ ▶気温：30℃ ▶路面温度：36℃



7月15日の専有走行、16日の予選とウェットコンディションが続いたが、17日は早朝から富士スピードウェイは曇り空となった。路面は一部が濡れているもののプロフェッショナルシリーズの決勝レースが実施されるころには完全なドライコンディションになることが予想された。

GR86/BRZ Cupプロフェッショナルシリーズの開幕戦は予定通りの12時30分にフォーメーションラップがスタートし、39台のマシンにより10周のスプリントレースの幕が切られる。

7号車の堤選手は抜群のスタートダッシュと的確なライン取りによってオープニングラップで23番手から17番手に浮上する。2周目にも1台をパスして16番手となると、トップ10圏内からわずか数秒のギャップで追走していく。序盤からサイドバイサイドの激しい戦いが繰り広げられるなかで堤選手は冷静に状況を見極めていく。5周目には14番手まで順位を上げると6周目にはベストタイムとなる2分4秒417をマークし、さらに1台をパス。8周目にも1台をパスしトップ10に肉迫する11番手まで浮上する。そして11番手のままファイナルラップに突入すると、先行するマシンにプレッシャーを掛け、最終コーナーで2台をパス。そのままリードを保ち9位でチェッカーを受けた。23番手スタートから実に13台をパスし、GR86/BRZ Cupの開幕戦をポイント圏内の9位で終えた。

専有走行からマシンの不調に見舞われた700号車の阪口選手は、決勝レースでも回復せず厳しいレースとなった。1周目に1台を

パスするがホームストレートでチェックランプが点灯する状況となり、ポジションをアップしていくには危険と判断。完走してデータを取ることを優先する戦略とした。後半の8周目には2分5秒382をマークしベストタイムを更新するが本調子には戻らず10周目に23位でチェッカーを受けた。

初レースとなった770号車の石坂選手は1コーナーまでに数台に抜かされると、コーナー進入時に接触され大きくポジションを落としてしまう。オープニングラップを27番手で終わると、2周目と3周目にも1台にパスされて29番手まで順位を下げる。1周目の接触によりマシンはダメージを受けたが、5周目には2分5秒529の自己ベストタイムをマーク。しかし、29番手を走行していた8周目にミッショントラブルが発生し、ピットにマシンを戻す。正式なりザルトでは完走扱いとなったが、激しい戦いが繰り広げられるワンメイクレースの厳しい洗礼を受ける結果となった。

レースカーの製作開始からわずか1ヶ月半ほどの期間で開幕戦を迎えることとなり、チームもドライバーも準備不足が露呈する結果となった。満足するリザルトを得ることはできなかったが、レースウィークを通してマシンへの習熟度は増した。8月20日-21日にスポーツランドSUGOで開催される第2戦までには、適切なセットアップやドライビングを見つけ出し、3台ともに好成績を残せるようにチーム一丸となって準備を進めたい。





Hiroshi Ando

Team Chairman/Director's Comment

安藤 宏チーム代表兼監督

多くのスポンサー様や協賛メーカー様の支援を受けることで新生GR86/BRZ Cupに3台体制で参戦することができました。関係者のみなさまに感謝申し上げます。レースは準備不足によって厳しい展開となりました。そんな中でも堤選手は決勝レースで9位まで順位を上げてポイントを獲得しました。ドライバーとしての本領を発揮してくれ、チームとしても救われました。阪口選手には本調子のマシンを届けられず申し訳ありませんでした。デビュー戦の石坂選手は専有走行、予選で上位に名を連ねて実力を示せたと思いますが、決勝レースでは経験不足が露呈しました。それぞれ課題はありますが、次戦までに解決策を見つけて好成績を残せるように進めていきます。



Yuui Tsutsumi

Driver's Comment

#7 T by Two カバナ BS GR86 堤 優威選手

事前テストと練習走行を含めてセットアップを進めていきマシンの感触は掴めていました。ただ予選では、タイヤの内圧と路面コンディションがマッチせず予想外のタイムとなってしまいました。データが少ないなかで最適なセットアップが出せなかったのが原因です。ドライとなった決勝レースではペースが良く、周回ごとに先行車をパスできました。ブレーキも最後まで高いパフォーマンスを保つことができ、最終周でポイント圏内まで順位を上げられたことは次戦に繋がると思います。第2戦までには新しいパーツもテストできるので、上位で戦えるマシンを作り上げていきたいです。



Ryohei Sakaguchi

Driver's Comment

#700 MOTUL TWS GR86 阪口 良平選手

700号車自体は今回のレースウィークがシェイクダウンでした。他のマシンを使った岡山国際サーキットでの事前テストではブレーキやタイヤのフィーリングも良く、上位で戦える期待もありました。しかし、実際のレースマシンは13日の走り始めからオーバーステア傾向でトラクションも不足していました。セットアップを煮詰めていったのですが良い状況を作り出せず、決勝レースでは警告灯が点灯してしまいました。そのためデータを取ることを優先し、接触なく10周を走り切ることにしました。チームとしては3台体制で色々試せる状況です。次戦まで時間はありませんが、チーム全体の底上げを行っていききたいです。



Mizuki Ishizaka

Driver's Comment

#770 FORCE LABO カバナ GR86 石坂瑞基選手

事前テストの岡山国際サーキットと富士スピードウェイではスピード域が異なるので、事前テストで得た感触とやや違う印象がありました。13日、14日とセットアップを進めていくと、ようやく方向性が掴め専有走行では上位のタイムをマークできました。予選は専有走行までのデータを元にタイヤ内圧の調整を行ないましたが、状況とマッチしていませんでした。決勝レースはスタート後の加速が悪く接触もあり順位を落としてしまいました。スタートの経験不足など色々足りないところが見えたので、次戦以降に活かし成長していきたいです。



Noboru Yamazaki

Chief Engineer's Comment

山崎 登チーフエンジニア

準備期間の短さやテスト不足など開幕戦で好成績を収めるためには厳しい状況でした。それでも3台体制の強みを活かして、レースウィークでは様々なコンディションで走れました。700号車は今回がシェイクダウンで、ブレーキ制御のトラブルが改善できませんでした。7号車と770号車は使っているタイヤやパーツが異なるなかで、路面コンディションに対してパフォーマンスは発揮したと思います。開幕戦に向けて多くのパーツメーカーやスポンサーの皆様の多大な協力によって3台での参戦が可能となりました。改めてお礼を申し上げます。次戦以降は3台の結果でお返しできればと思っています。