

2台体制で迎え撃った世界との戦い 悔しい結果も多くの収穫をつかむ

D'station Racing
PORSCHE
911 GT3 R



THE 47TH SUMMER ENDURANCE SUZUKA 10 HOURS ENDURANCE RACE

August 24 - 26 2018

2018年1月にドバイ 24 時間に挑戦し、世界との戦いを展開した D'station Racing。今度は日本屈指のドライバーサーキット、鈴鹿を舞台に世界を迎え撃つことになった。2017 年まで SUPER GT の一戦として行われてきた鈴鹿 1000km が、新たに 10 時間の『第 47 回サマーエンデュランス 鈴鹿 10 時間耐久レース』として生まれ変わったことから、D'station Racing ではこのイベントに、チーム創設以来初となるポルシェ 911 GT3 R の 2 台体制で挑むことになったのだ。このイベントは、FIA-GT3 規定のレーシングカーの“世界一決定戦”として位置づけられ、4 力国で争われる『インターコンチネンタル GT チャレンジ (IGTC)』の第 3 戦としても争われる。

D'station Racing は、このレースに向けて強力な体制を敷いた。FIA ドライバーカテゴリーの縛りが無い PRO クラスに、SUPER GT を戦うホワイトがベースの 7 号車 D'station Porsche を投入。ドライバーは、ふだんドライブする藤井誠暢をエースにスヴェン・ミュラー、そしてバイザッハから 2015・17 年のル・マン 24 時間総合ウィナーであるアール・バンバーを招聘した。バンバーは鈴鹿は初めてながら、ポルシェ 911 GT3 R のことは熟知している。これ以上ない最高の助っ人を起用することになった。なお、7

号車は IGTC の GT3 マニファクチャラータイトルを争うポルシェのエントリーの一翼を担っており、IGTC のステッカーが加えられた。

そして、ふだんスーパー耐久を戦っているグリーンがベースの D'station Porsche が、77 号車としてドライバーカテゴリーの制限がある PRO-AM クラスにエントリーした。ラインアップは星野敏と近藤翼というふだんドライブしているふたりに加え、カテゴリーの関係からニュージーランド人のジョノ・レスターを起用。クラス優勝を目指し戦うことになった。

また、今回のレースはふだんと違うことも多い。タイヤはピレリ製のワンメイク。77 号車はふ

だんから慣れているが、7 号車にとっては事前の公式テストでこそトップタイムをマークしていたものの、あまり馴染みがない。また、ピットストップ時の作業方法、ピットイン時間、スタート方法等、日本のレースとは異なる規定がたくさんあるが、チームはしっかりと準備を整えてきた。

レースウィークは 8 月 23 日 (木) に予定された鈴鹿市内公道パレードから走行が始まり、26 日 (日) に開催される 10 時間レースまでの長い戦い。日本のふだん戦うライバルはもちろん、海外からは GT3 レースの強豪と言われるチームが多数参加しており、相手にとって不足はない。D'station Racing の暑い夏がやってきた。



PARTNERS

YOKOHAMA

Mobil 1

ENKEI

PUMA

GoPro

POINTA PRODUCTION

DIETRICH

KTEL

KENWOOD

EBBRO

P.G.O.

KRS

MAKE WINNER

LG

DAYZ

SPY+

SCD

UNI WORLD

ヤマトグループ

税理士法人 明治会計パートナーズ

三洋紙業

Goko

RAFFINER INTERNATIONAL

air-J

NEXUS GROUP

NEXUS

D'sTATION

SPORESH

HOTEL NEXUS DOOR TOKYO

OZIMA

Aip

湯楽部

D'sTATION

7

● Tomonobu Fujii
● Sven Müller
● Earl Bamber

Practice - Qualify



走行前日からサーキット入りした藤井、ミュラー、バンバーの3人は、サーキットの雰囲気を楽しむ間もなくミーティングを行い、バンバーはさっそく D'station Porsche のシートに座り、その感触を確かめる。ポルシェワークスドライバーは世界中でこうしてチームを手助けしていることもあり、溶けこむのも早い。

ただ、一夜明け迎えた8月23日(木)だが、台風20号が四国に接近しており、荒天が予想された。一時は開催日前までいきながら、大雨警報が発令されたことから午前11時30分からの公道パレードは残念ながら中止に。午後4時15分からの特別スポーツ走行1から、本格的な走行のスタートとなった。時折強い風雨が舞う2時間の走行で7号車 D'station Porsche は35周をこなしたが、そのなかでもチームに驚きをもたらしたのはバンバーだ。初めての鈴鹿、そしてウェットながら、2分16秒945というタイムをポンと出してきたのだ。チームの士気を上げるのには十分なインパクトを残した。

明けて8月24日(金)は、午前9時40分からの特別スポーツ走行2で幕を開けた。台風も過ぎ去り、走り出しこそ湿った部分があったものの、すぐにドライコンディションに転じた。待ちに待ったドライでの走行で、3人のドライバーはピレリタイヤを試していくが、タイムは3人とも近いものの、前日から感じられていたオーバーステアの症状がひどい。14番手ではあるが、上位とはわずかに差がある。

続く午後1時50分のフリープラクティス1からはいよいよ公式セッションとなったが、オーバーステアはますますひどい。藤井がステアリングを握りコースインするが、あっという間にS字でリヤが出て、まさかのスピノフを喫してしまった。幸いにもリヤを小破しただけでピットに戻れたが、S字は藤井ほどのドライバーがコースアウトするような場所ではない。他の日本勢も同様だったが、オーバーステアは深刻だった。

幸いにもそのセッション中に車両の修復がかない、バンバーがコースインするも、2分04秒942というベストタイムで23番手。その後、午後6時30分から行われた夜間走行のフリープラクティス2では、2分04秒901で17番手につけるも、7号車のオーバーステアは収まっていなかった。

8月25日(土)は予選日だ。ただし国内の他のレースとは異なり、ノックアウト形式の予選のみが行われる一日。予選はノックアウト形式だが、今回は15分間ずつそれぞれ3人のドライバーがアタックし、合算したタイムでQ2進出車両を決定。Q2は20台のシュートアウトとなった。

まずは藤井がアタックに向かうが、やはりオーバーステアが厳しい。それでもまずは2分04秒492を記録し、18番手につける。藤井はすぐさまフィーリングを伝え、チームは続くミュラーのアタックへ向けて対策をうった。「良くなったね!」とミュラーは無線で感触を伝え、2分04秒090を記録。11番手につけた。さらに

ミュラーも、今度はバンバーへ向けてアドバイス。これでさらに改良された7号車 D'station Porsche は、2分03秒824までタイムを伸ばし12番手に。タイム合計12番手で、見事Q2進出を果たした。

規定により、Q2のアタッカーを務めるのはバンバー。抗議や計時再計算等もあり、当初予定から大幅に遅れたQ2シュートアウトだったが、バンバーは果敢にアタックを展開する。惜しくもフライングラップ時に、わずかに別の車両に引っかかってしまいロスをするが、2分02秒916までタイムを伸ばした。結果としては19番手と、少々不満の残るグリッドだが、「もしあとコンマ1秒速かったら9番手だ。レースに向けては悪くないと思う」とバンバーは僅差のなかでの順位よりも、ドライバー3人が力を合わせてのフィーリングの向上を喜んだ。



PARTNERS

YOKOHAMA

Mobil 1

ENKEI

PUMA

GoPro

POWER MONITORING

DIETRICH

KTEL

KENWOOD

EBBRO

PGO

KRS

MAKE WINNER

LG

DAYZ

SPY+

SP

UNI WORLD

ヤマトグループ

税理士法人 平山会計パートナーズ

三洋紙業

Goko

RAFTING INTERNATIONAL

air-j

NEXUS GROUP

NEXUS

D'sTATION

SPORESH

HOTEL NEXUS DOOR TOKYO

OZIMA

Aip

湯樂部

D'sTATION RACING

7

- Tomonobu Fujii
- Sven Müller
- Earl Bamber

Race



8月26日、いよいよレースは決勝日を迎えた。10時間レースということもあり、午前10時からスタートと朝も早い。午前中から気温が上がっていき、タフなレースが予想された。

7号車 D'sTATION Porsche のスタートを担当したのはミュラー。今回はスタートも欧州式だが、ミュラーにとっては慣れたもの。序盤、#08 ベントレーや #44 メルセデス、さらに #00 メルセデスや #66 アウディ、#018 GT-R といった日欧の強豪たちと競り合いながら序盤を戦う。

このレースでは、規定時間を越えて走り続けることはできないため、必然的に各車のピットインタイミングは似てくるが、ミュラーは29周を終えてピットイン。藤井に交代する。ミュラーからのインプレッションも良好だ。

46周目、#88 ランボルギーニ、#17 アウディらと競り合っていた藤井は、#88 ランボルギーニ

を抜こうとヘアピンでアウトからオーバーテイクを決める。#88 ランボルギーニがふたたびアウトから並んでこようという雰囲気を感じ取った藤井は、それほど厳しいブロックではないが、アウト側ヘアラインを変えた。すると、#88 ランボルギーニのフロントと藤井のリヤがヒットしてしまった。両車とも走行に支障はなかったが、この接触で藤井にはなんとドライブスルーペナルティが課されてしまった。

藤井には少々厳しめのペナルティだが、起きてしまったことは仕方がない。幸い D'sTATION Porsche のフィーリングは良好で、追い上げも可能。藤井はピットに戻り、バンバーと交代した。

バンバーは順調に周回を重ねていたが、スタートから2時間42分、73周目に入っていたところで思わぬ光景がモニターに映る。ヘアピン立ち上がりで、7号車 D'sTATION Porsche が力

なくコース上にスローダウンしている。D'sTATION Racing の参戦から1年半、こんな光景は見たこともない。

チームはなんとか再始動しようとバンバーと交信したが、打つ手はなし。原因は、デグナーカーブで縁石をまたいだ際にオイルパンを打ってしまい、油圧低下からのエンジンストップというもの。不運なトラブルで、チームはまさかのストップに複雑な表情を浮かべた。

7号車 D'sTATION Porsche の挑戦は、まさかの結末で幕を閉じた。結果は残せなかったが、ふだん使わないタイヤ、アール・バンバーの起用、さらに他に4台が参加したポルシェ他チームとコミュニケーションをとりながらの戦い等、ふだんは体験できない経験を積むことができたのも事実。この経験を活かし、SUPER GT の残りシーズンでの好結果を狙っていく。



PARTNERS

YOKOHAMA

Mobil 1

ENKEI

PUMA

GoPro

POWER PRODUCTION

DIETRICH

KTEL

KENWOOD

EBBRO

PGO

KRS

MAKE WINNER

LG

DAYZ

SPY+

SP

UNI WORLD

ヤワタグループ

税理士法人 平山会計パートナーズ

三洋紙業

Goko

RAFFINER INTERNATIONAL

air-j

NEXUS GROUP

NEXUS

D'sTATION

SPORESH

HOTEL NEXUS DOOR TOKYO

OZIMA

Aip

湯樂部

D'sTATION RACING

77

- Satoshi Hoshino
- Tsubasa Kondo
- Jono Lester

Practice - Race



星野敏／近藤翼／ジョノ・レスター組 77 号車 D'station Porsche は、PRO-AM クラスからの参戦ということもあり、7号車とは異なるアプローチでこの鈴鹿 10 時間に挑んでいた。2018 年モデルのポルシェ 911 GT3 R はフロントのダウンフォースが強力になった分、やや動きが敏感な部分がある。それを和らげ、直線スピードを稼ぐべく、規定で認められている 2017 年モデルのフロントパーツを使用したのだ。

7号車同様、8月23日(木)の特別スポーツ走行1から積極的に走行を開始した 77 号車は、近藤が序盤、風雨が強いといううちに 2 分 13 秒 417 を記録。総合6番手／PRO-AM クラス2番手でセッションを終える。星野も 10 周、レスターも5周をこなし、まずは D'station Porsche の初ドライブを果たした。ただ、7号車とは逆にアンダーステアの症状が出ていた。

翌日、8月24日(金)は特別スポーツ走行2、さらに2回のフリープラクティスが行われたが、77号車は前日のアンダーステアを、7号車のデータ等を参考に解消。特別スポーツ走行2では、近藤が2分 05 秒 561 というタイムをマーク。プロ・アマクラス8番手につけ、さらにフリープラクティス1では 2 分 04 秒 677 というタイムをマーク。プロ・アマクラス5番手につける。さらに、夜間の走行では当初夜のドライブ予定はなかった星野が規定で義務づけられた周回をこなすと、近藤、レスターが周回を重ねることに。特に夜に速いのがレスター。第3ドライバーとして信頼に応えた。

8月25日(土)は、酷暑の中で予選が行われた。77号車は、Q1 で星野、近藤、レスターとそれぞれアタックを展開し、6 分 16 秒 674 という合算タイムを記録する。ただ予選では多くのマシンがタイムを上げていたこともあり、20 台(予選 Q1 時のトラックリミット違反をめぐり、最終的に 24 台に拡大)が出走できる Q2 シュートアウトへの進出は叶わず。77号車は 32 番手／クラス 8 番手から追い上げを目指すことになった。

迎えた8月26日(日)の決勝日。酷暑の中、午前 10 時からのスタートのときを迎えた。スタートドライバーを務めたのは星野だ。長丁場のレースということもあり、序盤は #112 メルセデスらと競りながら周回を重ねていく。ただ、スタートから 30 分も過ぎ始めると、少しずつタイヤのグリップダウンが見られ始めた。

それでも星野はきっちりと走り抜き、レスターに交代。さらにレスターも仕事をこなし近藤に繋ぐが、実は 77 号車 D'station Porsche は、クールスーツがしっかりと動いていなかった。星野もレスターも、クールスーツが動いていることは確認していたものの、思うように冷えていない状態ながら走っていたのだ。ある意味ふたりの体力のすごさの証明でもあるのだが……。

ステアリングを受け継いだ近藤は、今後のレースのことも考えチームに症状を伝え、緊急ピットイン。ガレージで修復作業を行う。これでレースとしては大きく遅れてしまった。その後もクールスーツのトラブルは頻発してしまうが、77

号車は粘り強く戦いを続けていく。

大きく遅れてはしまったものの、77号車は暗くなった鈴鹿サーキットで、最後は総合 28 位／プロ・アマクラス 9 位でフィニッシュ。アンカーを務めたレスターは、マシンを下り笑顔でチームの健闘を讃えた。世界への挑戦という意味ではもの足りない部分があったが、それを星野、近藤が理解し、今後のキャリアに活かすことができれば、この結果は一気にその重みを増すはずだ。



PARTNERS



NEXUS GROUP





Kazuhiro Sasaki General Manager

今回は世界のライバルたちと戦う2台体制ということで、すごく楽しみにしていました。7号車は全体的に、トラブルもあってアンラッキーだったかもしれませんが、予選ではアタックラップでいいタイムが出ていたときに前のマシンに引っかかってしまったりしたので、そこからツキがなかったのかもしれません。一方で77号車はいろいろなトラブルもありましたが、それは次に活かし、今後トラブルがないようにしてもらえればと思います。今回はすごく暑くて、ドライバーたちもスタッフたちも大変なレースだったかもしれませんね。



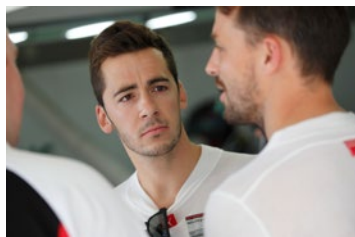
Toshiaki Takeda #7 Team Director

事前にピレリタイヤを履いてテストをすることもできましたが、路面温度やコンディションの違いもあり、走り出しは望んだフィーリングを得ることができませんでした。ただ、3人のドライバーの経験から得られるコメントによって、クルマを改良できたと思っています。レースペースも良かったのですが、不運なペナルティ、トラブルで終わったのは残念です。でも今回、海外勢とレースをできたこと、ポルシェファミリーの一員として戦えたこと、バンパー選手と戦えたことはとてもいい経験でした。SUPER GTにフィードバックできる部分も得られたと思っています。



Tomonobu Fujii #7 Driver

決勝レースではトラブルのためリタイアになってしまいましたし、僕のスティントではドライブスルーペナルティもとられてしまいました。その点では全体的にはあまりいいレースにはなりませんでしたね。持ち込みの状態から少しずつクルマも良くなり、決勝でもペースは思っていたより良かったので、悔しいです。でも今回ピレリタイヤを履いてレースをしたことで足りない部分も分かりましたし、レースウィークの伸びしろはすごくありました。いい経験になったと思っています。まだSUPER GTのレースが残っているので、そこで結果を残したいです。



Sven Müller #7 Driver

レースウィークの最初は、ふだんSUPER GTで使っているものではないタイヤを使ったこともあり。セットアップですごく苦しんだ。でもチームの努力もあって、決勝のペースはすごく良かったと思うんだ。それだけにトラブルが起きてしまってレースを終えなければならなかったのは残念だよ。次はSUPER GTのSUGOでのレースだけど、3週間前にテストをして、初めて走ることができた。ハイスピードのコーナーも多くて、僕の好きなコースになったよ。だから今から楽しみにしているんだ。



Earl Bamber #7 Driver

全体的に見ると、最初はすごく難しい状態だったクルマを、チームが努力をして、レースまでにかかなりいい状態にすることができたと思うんだ。チームの力は高いし、今回トモノブ、スヴェンというふたりと仕事ができて良かった。レースでは序盤からすごくいいペースで走ることができただけに、トラブルが起きてしまったことはすごく残念に思っているよ。でも、チームの力をみせることができたと思うし、この走りがチームにとって、今年残り3戦のSUPER GTのシーズンに役に立つことを願っているよ。

PARTNERS



NEXUS GROUP





Noboru Yoneyama #77 Team Director

レースウィークの最初はアンダーステアでしたが、予選では気温・路面温度の関係で今度はオーバーステアになるなど、難しかったですね。レースではリヤを安定させ、ウォームアップではそれを対策できていたと思います。レースではクールスーツのトラブルが出てしまい、苦しいレースになってしまいました。なんとか完走することこそできたものの、ドライバーたちには申し訳ないです。ただこの経験をしっかりスーパー耐久にも活かさなければいけませんし、速くなるための“ネタ”も仕入れることができたのはプラスな要素です。



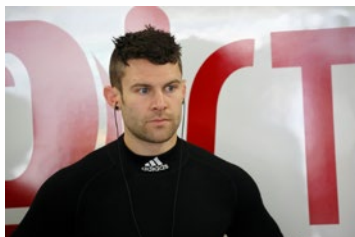
Satoshi Hoshino Team Principal & #77 Driver

今回はトラブルやミスもあったりして、完走することこそできましたが、あまりスッキリしない不満なレースになってしまいましたね。これまで自分はデイトナやドバイでレースを戦いましたが、今回の鈴鹿10時間はそんな外国のような雰囲気があって、良かったですね。3スティントは走りましたが、とてもいい経験を積むことができたと思っています。暑かったですが、自分をもっと練習を積んだり、体力をつけたり、作戦もこなせるようにならないと、もっと上にはいけないと痛感しました。



Tsubasa Kondo #77 Driver

まずは無事に完走できたので良かったとは思いますが、順位としては満足できるものではないので、その点では悔しさがあります。でも今回、7号車のバンバー選手やスヴェン選手と一緒に仕事をする事ができ、オンオフの切り替えやレースへの取り組み姿勢、それに『鈴鹿でこんなラインがあるんだ』等々、本当に勉強になったと思います。良い機会をいただいてチームに感謝していますね。今回得たことがスーパー耐久の残りのシーズンにも役に立つと思いますし、ドライバーとしてもいい経験を積むことができました。



Jono Lester #77 Driver

決勝日はすごく長かったね(笑)! レースウィークの走り出しはフィーリングも良くなくて、僕たちはレースに向けて改良を続けてきた。レースでもクールスーツのトラブルがあったりして、ガレージに入ることがあったから、リザルトを残すことはできなかったけど、D'station Racingを応援してくれるファンもいたし、リスクをなるべく避けて走りきることに向けて努力した。レースの雰囲気は最高だったし、日本で戦うときはいつもこうして素晴らしい経験をできる。この週末、D'station Racingに加わることができたことを光栄に思うよ。

Official Website : <http://dstation-racing.jp>

Facebook : <http://fb.me/DstationRacing>

PARTNERS

YOKOHAMA

Mobil 1

ENKEI

PUMA

GoPro

POWER PROTECTION

DIETRICH

KTEL

KENWOOD

EBBRO

P.G.O.

KRS

MAKE WINNER

LG

DAYZ

SPY+

SP

UNI WORLD

ヤワタグループ

総務士法人 株式会社パートナーズ

三洋紙業

Goko

RAFFINÉ INTERNATIONAL

air-j

NEXUS GROUP

NEXUS

D'sTATION

SPORSH

HOTEL NEXUS DOOR TOKYO

OZIMA

Aip

湯楽部

D'sTATION RACING