

*Team Le Mans*2019 SUPER GT × DTM 特別交流戦  
富士スピードウェイレースレポート

## #6 LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S

WAKO S 4CR LC500

Kazuya OSHIMA

Kenta YAMASHITA



## 大会名称／大会概要

AUTOBACS 45th Anniversary presents SUPER GT × DTM 特別交流戦 (Dream Race)

## 開催日時

2019年11月23日 土曜 (レース1 予選&決勝)    11月24日 日曜 (レース2 予選&決勝)

## 開催サーキット

富士スピードウェイ (1周 4.563 km)    所在地：静岡県駿東郡小山町中日向694

## 同時開催レース

・ auto sport web Sprint Cup    ・ TOYOTA GAZOO Racing Netz Cup Vitz Race 2019 Grand Final

## 主 催

株式会社GTアソシエーション (G T A) / 富士スピードウェイ株式会社 / F I S C Oクラブ (F I S C O-C)

## 公 認

国際自動車連盟 (F I A) / 一般社団法人 日本自動車連盟 (J A F)

## 認 定

株式会社G Tアソシエーション (G T A) / トヨタカーズ・レース・アソシエーション (T.R.A.)

## 後 援

ドイツ大使館 / 静岡県小山町 / 御殿場市 / 裾野市 / 公益社団法人静岡県観光協会 / 小山町観光協会  
一般社団法人御殿場市観光協会 / 一般社団法人裾野市観光協会 / 静岡朝日放送

## ◆ #6 LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S 参戦体制

### ■ ドライバー



**大嶋 和也**  
**KAZUYA OSHIMA**

生年月日 1987年4月30日

出身地 群馬県

身長 171cm

体重 61kg

血液型 RH+A

### ■ 監督



**脇阪 寿一**  
**JUICHI WAKISAKA**

生年月日 1972年7月29日

出身地 奈良県

身長 177cm

体重 63kg

血液型 RH+AB



**山下 健太**  
**KENTA YAMASHITA**

生年月日 1995年8月3日

出身地 千葉県

身長 175cm

体重 63kg

血液型 RH+AB

### ■ スタッフ

チーフエンジニア 阿部 和也

チーフメカニック 寺尾 由貴



## ◆レース1 (11月23日/土曜)

天気	曇り / 小雨
コース状況	セミウエット～ほぼドライ (決勝時)
気温	15度 (決勝スタート前)
路面温度	14度 (決勝スタート前)
予選	9時25分～9時45分
決勝スタート	14時30分フォーメーションラップ開始
決勝レース時間	55分+1周 (タイヤ交換義務あり/給油なし)



ついに実現を迎えた、日本と欧州（ドイツ）のトップシリーズによる“ドリームレース”。7台のDTM（ドイツ・ツーリングカー選手権）マシンが富士スピードウェイに訪れ、15台のGT500マシンと競演する。このメモリアルな特別交流戦、大嶋和也と山下健太はWAKO'S 4CR LC500を駆り、今季GT500ドライバーズチャンピオンの誇りを胸に戦う。今大会は木曜～金曜に練習走行等があり、土曜にレース1の予選と決勝が実施され、日曜がレース2の予選&決勝という流れ。出走ドライバーはレース1＝山下、レース2＝大嶋だ。なお、タイヤは全車がDTMのハンコック製を履く。

## #6 WAKO'S 4CR LC500 / 山下健太選手

**予選：11位 (ベストタイム：1分42秒927) 決勝：4位 (時間：57分52秒300 = 35周 / ベストラップ：1分32秒259)**

天候微妙な土曜日、20分間の予選はライトウエットというくらいの路面状況に。山下は不慣れなハンコック製タイヤの扱いに苦慮し、11位に留まる。決勝はほぼドライといえる路面での戦いだ。予選上位に出走できなくなったマシンがあり、山下は実質10番手の位置からローリングスタートに臨む。1周目は8番手、さらにバトルも演じながら早い段階で山下は6番手まで上昇する。しかし36号車をなかなかパスできない状況となったため、レース時間の半分が経過するより前、比較的早めにタイヤ交換義務を実施して局面を打開する作戦を取ることに。やがて全車がタイヤ交換義務を終えると、36号車がピット混雑によるロスを被ったことも含め、山下は1ポジションアップ成功の5番手に位置。終盤にセーフティカー先導となる事象が発生し、それが明けたあとに山下は19号車をパス、4位へ。表彰台には一步届かずも、予選順位から大きく上昇する活躍を見せてゴールした。

## ◆レース2 (11月24日/日曜)

天気	曇り / 小雨 ~ 晴れ ~ 曇り
コース状況	ドライ (決勝時)
気温	21度 (決勝スタート前)
路面温度	21度 (決勝スタート前)
予選	9時00分 ~ 9時20分
決勝スタート	14時30分フォーメーションラップ開始
決勝レース時間	55分 + 1周 (タイヤ交換義務あり/給油なし)



日曜の「レース2」も、前日の「レース1」と同じフォーマットでの実施になる。この日の天候は、朝は曇り/小雨という微妙な状況が続いており、予選時の路面はウエット。しかし昼頃には晴れて、その後また曇りへと転ずるが、決勝はドライコンディションで開戦を迎えることとなった。前日に山下が戦ったレース1からのフィードバックも活かしつつ、チーム一丸でマシンを準備し、大嶋がレース2の予選と決勝に挑む。

## #6 WAKO'S 4CR LC500 / 大嶋和也選手

**予選：20位 (ベストタイム：1分49秒567) 決勝：15位 (時間：57分47秒673 = 31周 / ベストラップ：1分32秒130)**

ウエットの予選、大嶋は20位という結果に甘んじる。とはいえ、ドライの決勝ではマシンの感触がかなり良く、20番手のスタート位置から大幅な順位アップも狙えそうな手応えを大嶋もチームも感じ取りつつ戦いを進めていける状況であった。しかし、レースが乱戦と化していくなかで、思うような展開を実現するのは難しくなる。序盤、まずは予選順位前後のポジション推移から、セーフティカー (SC) 導入が繰り返されるなかをレース後半には13番手まで浮上、大嶋はさらなるポジションゲインを狙っていた。だが、SC明けの26周目にセクター3で複数台が絡む混乱が生じる。大嶋のマシンもそのなかであり、緊急ピットイン、車体チェックと(2度目の)タイヤ交換をしてコース復帰することに。順位は16番手となった。最後は19号車と0.001秒差の横並び状態でゴールするも16位のまま。しかし19号車に40秒加算ペナルティがあり、大嶋は15位へと上がった。

## 大嶋和也選手のコメント（日曜のレース2に出走）

雨の予選ではレインタイヤのグリップが感じられなかったです。サーキットサファリの際に履いたレインタイヤではそういうことはなかったのですが、やはりハンコック製のタイヤを完全に使いこなすのは難しかった、ということだろうと思います。ドライでのレースペースはけっこう良かったですね。SC連発のガチャガチャした展開でなく、普通にレースをさせてもらえていれば追いつけていたと思うので、そのあたりは自分にとって残念でした。でも、見ている方々には面白いレースだったのかな、とも感じています。今後もっといいかたちへと（DTMとのコラボが）進んでいけば、と思います。

## 山下健太選手のコメント（土曜のレース1に出走）

予選では最後の最後に路面が一番良くなると思い、それに備える走りをしていたんですが、それでもタイヤがオーバーヒートしてしまう感じでした。慣れていないハンコック製タイヤ、やはり走ってみたいとわからないところですね。決勝では36号車の前に出るために早めのタイヤ交換をしたので、タイヤが辛くなることは覚悟していましたが、マネージメントもしてはいたんですけど、実際、かなり厳しかったですね。後半は周回の違うマシンが自分の前に入ってきたりもしましたが、最後は3位の1号車に近づいていましたので、あと1周あったら表彰台に乗れていたかもしれません。

## 阿部和也エンジニアのコメント

ウェットでのスピードには課題も残りましたが、ドライでのレースペースに関しては土曜の山下も良かったですし、そこからさらに良くすることを狙っていったところ、日曜の大嶋もその点の改善を含め、やはり良かったと感じてくれていました。展開次第では上位に上がっていったと思います。木曜のドライでの走り出しも良かったのですが、金曜の雨でブレーキ関連の問題に対処せねばならなくなり、流れがわるくなった面がありましたね。

## 脇阪寿一監督のコメント

まず、こうした交流戦を富士で開催できたことに対し、ここに来てくれたDTM側、様々な努力をした日本側、双方に敬意と感謝を表したいと思います。お互いのいいところがわかったと思いますので、それを皆がこれからのモータースポーツの発展につなげていかなければならない、そう感じておきます。日本には、『日本のレース界はまだまだ』と思っていた人もいたかもしれませんが、日本側が十分に戦えるところを見せられたことは嬉しいですね。

チームのレース内容に関しては、ドライバーたちのためにもう少し、なんとかしてやりたかったところですが、しかしながら、我々のチームにとってはぶっつけ本番的な状況であるなか、仕方ない面が多々あったのも事実です。ハンコック製タイヤはもちろんそうですが、そのタイヤからくるブレーキのウォームアップ問題が特に大変でした。そもそもの仕組みがDTMマシンとはいろいろ違うなかで、雨になって冷える状況、その対処に一日半くらいを使うことになりました。ただ、タイトルを獲った年の締めくくりでもあり、それがファンのみなさんが楽しめるレースになったことは良かったです。



## ◆その他サーキット内イベント報告

### ◆観客動員数

開催期間中 延べ入場者数 約51,800人

11月22日 金曜（公式練習 天気：雨） 5,100人

11月23日 土曜（レース1 天気：曇り/小雨） 22,600人

11月24日 日曜（レース2 天気：概ね曇り） 24,100人

（\*21日にもテスト走行が実施されており、観客入場あり）

### ◆ピットウォーク

開催日程 11月23日 10:00~10:40

11月24日 10:10~10:50

主催 GTアソシエーション、富士スピードウェイ等

参加者 大嶋和也、山下健太

ピットロード開放エリアにて握手&サイン会、撮影会、グッズ提供等を行ない、今回もたくさんのお客様をお迎えすることが出来ました。決勝レース開始前にはグリッドウォークも実施されています（土日とも）。シリーズ戦とは異なる趣向も大会全体で実施されました。

