

2022年7月27日

富士通社員が観た！WEC第4戦モンツァ6時間レポート



富士通は今期、FIA（国際自動車連盟）主催のFIA世界耐久選手権（FIA World Endurance Championship：略称WEC）へ参戦するトヨタ自動車株式会社様のレーシングチーム「TOYOTA GAZOO Racing □（以下TGRさん）」を応援しています。

2022年7月10日、イタリアのモンツァ・サーキットにて、今シーズン4戦目となるWECモンツァ6時間レースの決勝が行われました。結果は、TGRさんの2台のGR010 HYBRID（※1）が厳しいレース

を戦い抜き、8号車が首位と僅差の2位、7号車が3位に入り、見事ダブルで表彰台を獲得しました。

富士通で「モータースポーツ盛り上げ隊」と呼ばれている私、松永も、ここ日本からテレビの前で手に汗握りながら応援していました。今回は盛り上げ隊の代表として、レース結果をレポートします。

※1 GR010 HYBRID：TGRさんが2021シーズンに向け開発し、WECで最高峰クラスであるHypercarクラスに参戦させた車両。

目次

- [トラブルに見舞われながらも、2台のGR010 HYBRIDが見事表彰台を獲得](#)
- [松永が見た、テクノロジーの可能性](#)

トラブルに見舞われながらも、2台のGR010 HYBRIDが見事表彰台を獲得



まず、FIA世界耐久選手権（略称WEC）についておさらいしましょう。WECは競技用に特化して製造されるプロトタイプカーと、市販車をレーシングカーに仕立てて製造されるGTカー（グランドツーリングカー）が混走して争う耐久レースの世界選手権です。また、「Hypercar」、「LMP2」、「LMGTE Pro」、「LMGTE Am」の全4クラスが設けられています。

クラス名	カテゴリー	特徴
Hypercar	プロトタイプカー	WEC最高峰クラス。高性能なプロトタイプカーを使用。TGRさんのGR010 HYBRIDもこのクラスにエントリーしている。
LMP2（ル・マン・プロトタイプ2）	プロトタイプカー	LMP2と呼ばれる車両規則に基づいたプロトタイプカーによって争われているクラスで、出場できるのは自動車メーカーやエンジンメーカーのワークスチームではないプライベートチームに限られている。
LMGTE Pro（ル・マン・グランドツーリング・エンデュランスプロ）	GTカー	自動車メーカーのワークスチームが世界タイトルを争う、プロフェッショナルチームのためのGTカテゴリー。
LMGTE Am（ル・マン・グランドツーリング・エンデュランス アマ）	GTカー	車両はLMGTE Proに準じるが、各車3名までのドライバーのうち2名はアマチュアレベルのドライバーでなければならず、使用する車両はLMGTE Proクラスに出場する最新のワークスマシンより1年以上は古いものでなければならない。

参戦車両のパフォーマンスを均等化するため、各車両の出力を適宜制限するBoP (Balance of Performance) と呼ばれる性能調整により、Hypercarクラスは、もっぱら高速性能を競うスプリントレースのような激しいレース展開になりました。見ている側は、ワクワク、ドキドキ感満載のレースでしたね。4クラスあるうち、LMGTE Amクラスの33号車が横転する大クラッシュが発生しましたが、ドライバーが無事でなによりでした。レースの展開はそのクラッシュにより、セーフティカーが導入され、各車のギャップがリセットとなってしまいました。

更に、注目すべきチーム別に、もう少し具体的にまとめてみました。

- ・ <グリッケンハウス・レーシング>
ポールポジションからスタートするも、レース中盤に右エキゾーストより白煙を吹き上げリタイア。次戦の富士スピードウェイには不参加が決定しています。
- ・ <アルピーヌ・エルフ・チーム>
終始、2台のGR010 HYBRID との激しいレースバトルを展開。7号車との接触の影響も無く、今

期2勝目を挙げる。ドライバー選手権トップを維持しています。

- <プジョー・トタルエナジーズ>

2台ともに何度もトラブルが発生し、ピットインを繰り返していたが、34号車は25周遅れでチェッカー。次戦に期待。

- <TOYOTA GAZOO Racing>

レース序盤から8号車に電気系統のトラブルが発生。レースペースが落ちる中、セバスチャン・ブエミ選手の技量でドライブを続け、ピットインのタイミングで無事修復。BoP(性能調整)により、ハイブリッドの恩恵を十分発揮できない我慢のレースだったが、見事2台が表彰台を獲得。レース残り約1時間のところで、ホームストレートにて7号車と36号車（アルピーヌ）との接触により右リアタイヤがバーストしカウルを破損。あわやクラッシュになるところを、小林 可夢偉選手の技量でマシンをコントロールし、なんと3輪のまま無事にピットイン。メカニックが短時間でマシンを修復し、無事にコースに復帰できました。

続く第5戦目は、いよいよ日本母国でのレース、富士スピードウェイ（以下、富士）で行われます。決勝は9月11日。新型コロナウイルスの影響で開催中止が続きましたが、今年、3年ぶりに開催されることとなりました。非常に楽しみです！次戦の富士は、マニファクチャラー及びドライバーの2タイトルを獲得するためにも(※2)重要なラウンドとなり、トヨタやアルピーヌのチーム一丸となった戦いが見どころですね。またレーシングカーの象徴ともされるリアウイングを無くしたプロトタイプ、プジョーのリアウイングレス車を生で観られるのも楽しみで、レース展開も面白くなることを期待しています。私もぜひ現地に応援に行きたいと思っています。皆さん、現地やテレビの前で一緒に応援しましょう。

※2 マニファクチャラー：参戦チームの中でも、レース車両を製造するメーカーが直接運営するチームを指す。

松永が見た、テクノロジーの可能性



私見となりますが、富士通の持つデジタルアニーラ、データドリブン、AI等のテクノロジーを活用することにより、富士通もモータースポーツに大きく貢献できると思いました。例えば次の3つの例が考えられると思います。

- テレメトリーデータを活用したトラブル事前予測
- 過去データを活用したシミュレーションによるレース戦略
- SNSよりファン層が求めるニーズを分析し、求める情報発信、サービス提供によるファンの囲い込み

富士通のテクノロジーがモータースポーツの第一線で活躍する場面を早く見られるよう、私自身も仕事に励みたいと思います！

富士通では、モータースポーツをはじめとした新たな分野でのチャレンジを通じ、カーボンニュートラルなどのサステナブルな世界の実現をはじめ、社会が抱えている課題の解決に取り組んでまいります。



富士通株式会社
グローバルカスタマーサクセスBG
Mobility事業本部
第一Mobilityサービス事業部
松永 章市（まつなが・しょういち）

