

新Web予約システムに移行して、Webでの予約数が2倍以上増加！

従来のWeb予約システムから新Web予約システムへ7月1日より移行したことで、お客様の利便性が各段に上がり、Webからの予約数が倍増しました。

お客様からの予約状況の見え方や、店舗としては適正な予約枠の設定、調整のタイミングなど、まだまだ改善・進化をさせなければならない課題がいくつか出てきています。現在、一つずつ確実に解決をし、最大繁忙期である12月での実践を経て、来年よりキーパープロショップの皆様にご案内できるように準備を進めていますので、楽しみにお待ちください。

【新Web予約システム】

Web上でお客様が店舗の予約状況を見ることができ、希望の日時、コースが予約できます。(予約完了はSMS※にてお客様へお知らせ)

※ショートメッセージサービス



【KeepPer LABO 予約前年対比】

	昨年	今年	
7月	37.0%	52.4%	約15.4%の増加
8月	31.8%	49.1%	約17.3%の増加
9月	30.4%	49.2%	約18.6%の増加 ※24日時点

お客様の感想

- 電話で確認しなくても、店の空き状況が分かるので予約しやすいです。
- 今までのWeb予約も使っていたが、折り返しの電話を待たないと予約が完結しないことを不便に感じていました。今回の予約システムは、予約が完結できるので使いやすい。
- 店舗のスタッフと話さずに予約できるので、仕事の合間にサクッと予約入れちゃいました。手軽でいいです。
- 電話で予約していた時は混雑している日をお願いするのは、少し気が引けました。空いている時間に予約することができるのでいいと思います。

店舗の感想

- 予約状況をタイムテーブルで見ることができ、誰が見ても1日の流れが分かりやすい。
- 1台1台の車の終了時刻が、何時なのかがすぐ分かる。
- 終了時間まで管理しやすいので、受け入れすぎでバンクすることがなくなった。
- お客様の予約の時間がばらけるので、午前中に集中せず、1日通して予約が入るようになった。
- 電話での予約が減った。
- 休憩時間をあらかじめスタッフと約束できるようになった。
- 予約システムを使い始めて、入っている予約の数そのものが増えた。

SUPER GT2020

第4戦 9月12日(土)13日(日) ツインリンクもてぎ

予戦13番手から怒涛の追い上げ 6位入賞で5ポイントGET！



シリーズランキング2位のウエイトハンデと燃料リストラクター(規定によりエンジンに供給される燃料を減らされる装置)はこのストップ&ゴーのコースレイアウトのツインリンクもてぎにおいては大きくマシンに影響を及ぼす。

土曜日の練習走行は雨。ウエットタイヤでは中盤の順位を走行していた37号車、燃料リストラクターの影響を受けにくいウエットコンディションでは順位を確保できていたのだが、午後になって予戦が始まると雨は霧雨状態ではあるもののドライコンディションでの予選となる。予戦Q1に挑んだ平川亮選手であったがハンデを打ち破ることはできず13番手にて決勝レースに挑む。

ドライコンディションで迎えた決勝レース、スタートは平川選手。37号車得意のロケットスタートを狙ったがここでもウエイトと燃料リストラクターの影響で加速が伸びず、他のマシンとの混乱に巻き込まれ、順位を落とす。クラッシュの影響でセーフティカー(以後SC)が導入され、9周から14周までSC先導での走行となったが、リスタートして単独ではラップタイムも速くてもなかなか抜くまでには至らない。そこでチームは通常より早めの23周目にピットストップを慣行し打開を狙うが、給油でのトラブルにより逆に順位を落としてしまった。

ここからステアリングを託されたニック・キャッシュディ選手の怒涛の追い上げが始まり44周目には7位まで順位を挽回、6位のチームメイト36号車にオーバーテイクを仕掛けたところで痛恨の接触、再び11位まで順位を下げる。しかし、ここで諦めないキャッシュディ選手はさらにギアを上げ猛ブッシュ！46周目に再びSCが導入され、前を行くマシンとの間隔が詰まり、レースが再開すると本領発揮！GT300クラスとの混乱がない間に順位をあげ、たくみにGT300クラスのマシンを利用し、なんと6番手まで順位を挽回、予戦13番手から6位入賞、貴重な5ポイントを獲得した。



第5戦 10月3日(土)4日(日) 富士スピードウェイ

4位入賞でトップと1ポイント差の シリーズ2位！



人数制限はあるものの今シーズン初めて観客を入れての開催となった。

15台中3番目に重いハンデに加え、全力でのパフォーマンスが出せない状況になり、それだけでなく厳しいハンデのなかでさらに厳しい状況で予選に挑まざるを得なくなってしまった。

苦しい状況下でも最大のパフォーマンスを発揮するべく、ニック・キャッシュディ選手が予選Q1へ挑んだ。渾身のタイムアタックであつたが、わずか0.4秒届かず予選11位となりQ2進出はかなわなかった。

決勝当日、エンジンをいたわりながらも全力でレースに挑む37号車、スタートドライバーはキャッシュディが担当。ところがスタート直後の1コーナーでアクシデントが発生し、直後にセーフティカー(以後SC)が導入される。その混乱を避けながらも猛然とブッシュし、7位までジャンプアップを果たす。

5周目にSCがピットに入りレース再開。リスタート後ハンデの軽いマシンにかわされ8位に順位を落とすが、20周目には前方の混乱に乗り一気に2台を抜き、ドライブスルーペナルティのマシンもあって5位まで順位を上げる。25周周回りから徐々にピットインするマシンが出はじめる。GT300クラスとの混乱を避け、他のマシンより少し遅い28周目にピットイン。給油とタイヤ交換を完璧にこなした平川亮選手に託す。すべてのマシンがピットインを終えた時点で、抜群のタイミングと完璧なピットワークで2位まで順位をアップした37号車は、さらにトップの39号車に襲い掛かる。39周時点ではトップのマシン後方2秒まで追い詰めたが、エンジンの不具合が顕著になりペースダウン。徐々に後方からのマシンに追い詰められ順位を5位まで落とすが、最後の最後にペースを上げ4位でチェッカーフラッグ。貴重な8ポイントを獲得し、シリーズトップと1ポイント差の2位でレースを終えた。

【ドライバーズランキング】

Po	No	Driver	Total
1	14	大嶋 和也/坪井 翔	47
2	37	平川 亮/ニック・キャッシュディ	46
3	17	塚越 広大/ベルトラン・バゲット	44
4	36	関口 雄飛/サッシャ・フェネストラズ	41
5	39	中山 雄一	39

