

2021 AUTOBACS SUPER GT

ROUND 5 スポーツランド SUGO

開催地：スポーツランド SUGO（宮城県）／3.586km

9月11日（予選）天候：曇り コースコンディション：ドライ 観客数：無発表

9月12日（決勝）天候：晴れ コースコンディション：ドライ 観客数：無発表

兆しは見えてきた！ SCに行く手阻まれるも、さらなる進化に向けて新章突入



全8戦で競われる、国内最高峰レースのスーパーGT に、apr は TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV (ZVW52) の2台体制で挑み、「#31 TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT」を3年目のコンビとなる、嵯峨宏紀選手と中山友貴選手に託す。

タイヤは信頼と実績のブリヂストンを使用する。

シリーズはいよいよ後半戦に突入。スポーツランド SUGO を舞台に、第5戦「SUGO GT 300km RACE」として開催された。

昨年はコロナ禍で限られたサーキットだけの開催だったため、SUGO でのスーパーGT は実に2年ぶり。さらに例年行われていた公式テストも行われなかったことから、ありとあらゆるセオリーがリセットされて、普段とは異なる展開になることも大いにありそうだ。

「#31 TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT」は、ハイブリッドシステムを搭載する唯一のGTカーであることを、より一層の武器とするため、今は新たな産みの苦しみを味わっている最中である。さまざまなトライ&エラーを繰り返していることで、今季ここまでの4戦いずれも入賞を果たせずにいる一方で、一度もトラブルに見舞われることなく完走を果たしているのは、それだけマシンそのものは、信頼性が向上していることの何よりの証明と言えるだろう。



公式練習 9月11日(土) 9:30~11:05

9月になってから全国的に降雨が続き、さらに夏の低温注意報なる、聞き慣れぬ言葉が毎日のように伝えられるほど、天気恵まれない日々が続いていたが、SUGOでのレースウィークは曇り気味ではあったが、程よい温度の中から始まった。

公式練習スタート時の気温は21度、路面温度は23度。今回も「#31 TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT」は、中山選手から走行を開始。

8月末にオートポリスでプライベートテストを行って、準備はしっかり整えられていたことから、そのまま中山選手は周回を重ねていく。順調にタイムを縮めていき、まずは1分20秒199にまで達したところで、最初のピットイン。その間に赤旗が出されるも、中断によってメニューに狂いが生じなかったのは何より。

その後もピットに戻ってセットを改めるたび状態は向上し、間もなく1時間経過というところで、このセッションベストとなる1分19秒489を記録するまでとなる。

1時間25分経過したところから、嵯峨選手の走行担当に。そして最後のGT300クラス専有走行の前に、いったんピットに戻って最終チェック用のセットとすると、1分20秒台で走行。嵯峨選手のベストタイムは1分20秒327となった。この後、行われたFCY(フルコースイエロー)テストでは一度もピットに戻らず走行し続けて、前回とは異なり、しっかりマイレージを稼ぐことともなった。



公式予選 Q1 9月11日(土) 14:30~14:40



今回のQ1に、「#31 TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT」はA組での走行となり、担当したのは第4戦・もてぎ以来となる嗟峨選手だ。

天候は相変わらず曇り。気温は24度、路面温度は27度と、公式練習から大きな変化はない。

1周が短いこととも合わせ、2周をウォームアップに充てて、計測3周目から嗟峨選手はアタックを開始した。

まず1分18秒847を記した嗟峨選手は、続いての周回で1分18秒773をマーク。

さらにもう1周のアタックこそタイムを縮められなかったものの、6番手につけることとなり、第2戦・富士以来となるQ2進出を「#31 TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT」は果たすこととなった。

公式予選 Q2 9月11日(土) 15:23~15:33



Q2 を担当した中山選手もまた、嗟嘆選手からのインフォメーションを受けて、計測3周目からアタックを開始した。まずは1分18秒991を記した「#31 TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT」は、次の周には1分18秒785をマークする。しかし、これでもうタイヤはピークに達したと判断した中山選手は、チェッカーが振られるのを待つことなくピットイン。早めの走行終了となった。その結果、「#31 TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT」は7列目イン側、13番手から決勝レースに臨むことが決定した。

嗟峨宏紀選手



HYBRID も含めて、いろいろドライビングで試行錯誤はしていったんですが、今ひとつの結果でした。なんとか Q1 は通れたけれども、タイム的にはサクセスウェイトをタププリ積んだ他のマシンと比べても差は大きかったです。オートポリスでのプライベートテストでいろいろ試したんですが、う〜ん、うまくいかない……。しょうがないですから、コツコツやります。

中山友貴選手



車両パッケージのバランスとフィーリングが良くないので、原因を探しているっていう感じですね。オートポリスのテストでは、問題点の洗い出しができたのと、いい方向性が見つかったんですが、コースが違うから、キャラクターも違うので、合わせきれなかったところがあります。

金曾裕人監督

環境を見据えた、唯一のHYBRIDレーシングカー、世界的にもFR車両にHYBRIDを装着しているレーシングカーも無い状況なので日々研究開発です。オートポリスのテストは順調に試験をこなせ、ハイブリッドの使い方にも、ひとつ光が見えてきました。でも、まだまだ進化させていかなきゃいけない部分があり、課題は山積。要開発というところはあります。毎回、走らせるたびトライ、トライの状態です。決勝のロングランでどうなるか検証も必要なのですが、勝負の世界なので、順位をひとつでも上げて、ポイント獲得を目標とします。



決勝レース（84 周） 8 月 22 日（日） 13:30～



日曜日になると天気は一転、青空が広がるまでとなっていた。こうなると、気になるのは温度。決勝レース前のウォームアップで気温は 29 度と、夏日にも近くなり、路面温度は一気に 46 度まで高まっていた。

日曜日最初に「#31 TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT」をドライブしたのは、スタートも担当する中山選手。ベストタイム 1 分 21 秒 795 は想定どおり。どうやらタイヤはレンジを外していないようだ。そして、最後の 1 周だけ嗟哦選手がドライブして、ウォームアップを無事終了する。

さて、決勝レースは始まる前から一乱あり。GT500 クラスの隊列が整わないとして、フォーメーションラップが1周加えられることとなり、周回数も1周減とされたからだ。スタートでは、まわりを囲んだ FIA-GT3 のターボ勢の強烈な加速に押され、ひとつポジションを落としてしまった中山選手は、さらに3周目にも1台の先行を許してはいたが、その後はしっかりポジションをキープし続けていく。その印象としては、あえて無理せず、機の熟するのを待つ、といったところか。



実際、ライバルが早めのドライバー交代を行う中、次第に順位が上がっていき、7番手につけた36周目にピットに入って嗟哉選手と交代。

タイヤも4本交換して、しかもここまで引っ張れたことによって、後々の戦略にも幅が広がるものと思われた。だが、さらに嗟哉選手が戻った場所が、まだ交代を済ませていないトップ車両の直後。そして、GT500 車両の火災で44周目からセーフティカー(SC)が導入されてしまったからたまらない。この時点で、ラップダウンがほぼ決定づけられる。

SCの先導は7周にも及び、件のトップ車両がピットに入ると案の定……。

実際のトップと1周遅れとなったばかりか、13番手となっていた。なんとか、ひとつでも上の順位をと、諦めずに周回を重ねていった嵯峨選手ではあったが、無情にもチェッカーが振られてしまい、13位という結果に終わった。しかし、たくさんのデーターを今回も取れたことは、大いに意義ある成果である。

次回のレースはオートポリスで、10月23～24日に開催される。前述のとおりプライベートテストも行っており、ここまでのレース以上に万全の準備で臨める一戦だ。



嵯峨宏紀選手



今回は後半スティントを担当しました。予選から決勝に向けて、セッティングを変更したこととブリヂストンタイヤのパフォーマンスに助けられ、ペースは良かったんですけど、SC 時のポジションで周回遅れになってしまい、前に追いつかない単独走行状況になってしまいました。

しょうがないですね。でも、レースらしいレースができたのは、今シーズン初めてだったので、次にはつながると思います。

ポイント獲って結果残したかったですけど、次に向けて頑張ります。

中山友貴選手



前後にターボ車が非常に多くて、僕らはNA エンジン+HV なので、スタートから非常に厳しい戦いになりました。ただ、この前からクルマの問題点というのが明確に分かってきた中で、バランスの改善方法が非常に見えてきたのが、今回のレースでもあります。

結果としてリザルトを残せなかったのは、すごく悔しいですけど、今後に向けて HYBRID マシンをいかに改善できるかっていう、問題点が明確に分かったので、その点ではいいレースでした。ポジティブにとらえ、上を目指したいと思います。

金曾裕人監督

決勝で、やっといろんなものがパッケージになってきて、高性能ブリヂストンタイヤのおかげもありレースのアベレージはそれなりだったと思うんですけど、基本的にまだまだ足りないものも見えました。それと今日のレースはSC！ まだピットに入っていないトップ車両が本当に目の前だったから、ああなると周回遅れになり戦線離脱。これはもう運のもの。これがレースだから仕方ない。

普通の状態に戻れていれば、タラレバで言っちゃいけないけれど、間違いなくポイント獲れたんだろうなっていうレース展開でした。

もっとも、そこを悔やんでいるんじゃない、まだまだ足りない部分、HYBRID マシンとして足りない話をしなきゃいけない。我々で足りない部分をもっと補わなきゃいけない反面、やっと『らしい』レースができていたのが今回の収穫です。

残り3戦しかないですけど、次のオートポリスではプライベートテストもやっていたことから勝負はオートポリスだと思っています。

残念ながら今回もノーポイントだったのは、運のもの。だから真夏日でなければ非常にポジティブです、光が少し見えてきたので、次のレースはご期待ください！

