

FUJI GT 450km RACE

2022 AUTOBACS SUPER GT Round2



## 2022 AUTOBACS SUPER GT Round 2 FUJI GT 450km RACE

開催地：富士スピードウェイ（静岡県）／4.563km

5月3日（予選）

天候：晴れ コースコンディション：ドライ 観客数：29,000人

5月4日（決勝）

天候：晴れ コースコンディション：ドライ 観客数：44,000人

# 発展途上の GR86 GT は 産みの苦しみ苦戦の時期……。 それでもノータブラブルで2戦連続完走！

ゴールデンウィークの富士スピードウェイに、徐々に活気が戻ってきた。

思えば、一昨年は開催できず延期され、昨年は大幅に人数制限した上での有観客レースとあって、本当にコロナのせいで寂しい限りだった。

しかし、今年は3年ぶりに行動制限も無くなったことによって、多くの観客が詰めかけていた。

そんなスーパーGT第2戦、「FEV HOTEL FUJI GT 450km RACE」は観客にとっても、

モチベーションを授けられるドライバーにとっても最高の環境下での開催となった。

aprは今年も2台体制。うち1台をトヨタGR86に改め、「apr GR86 GT」として不動のコンビ、

永井宏明選手と織戸学選手に託す。タイヤは引き続き、信頼のヨコハマタイヤを使用する。

なお、今回は第3ドライバーとして、全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権やスーパー耐久に出場する

TGR-DC育成ドライバーの平良響選手を加えている。

開幕戦の岡山国際サーキットでは、安定方向に振り過ぎたセットが裏目に出てしまい、予選ではQ1突破ならず。

22番手から臨んだ決勝レースでは、今年のGT300規定車両の現実を思い知らされることとなった。

何しろ抜けないのである。BoPによる性能抑制は、決勝レースほど大きな影響を及ぼし、

FIA-GT3勢にまったく歯が立たない状況を強いられてしまう。

それでも永井選手と織戸選手は粘り強い走りを見せ、なおかつ諦めない姿勢が実を結び、終盤に相次いだアクシデントにも乗じて13位でゴール。

これがスープラやプリウスも含めた兄弟車の中で2番目だったというあたりに、どれだけ苦境を強いられているか理解してもらえないのか。

とはいえ、「apr GR86 GT」の扱いやすさや安定感、素性の良さをより確認できたのは、デビュー仕立ての車両としては最高の収穫ではあった。

状況が打破されるのを待つ前に、積極的にメイク&トライを重ねていくのがapr本来の進め方である。可能性のある限り！

公式練習 5月3日(火・祝) 9:00~10:35

今回もまた、搬入日には雨が降ったものの、いざGTマシンが走り出すとなると天候は回復。好天の元で、公式練習が行われた。

開始時の気温は13度、路面温度は18度だったが、時間の経過とともに高まっていき、最終的にはそれぞれ19度、27度まで上昇。

この時期としては、想定どおりのコンディションとなっていた。

最初に「apr GR86 GT」に乗り込んだのは織戸選手。

持ち込みのセットが当たって、計測3周目には1分37秒106と、セッションベストのタイムを記録したことから、早々と交代した永井選手も1分37秒513と、上々のタイムを記していた。

続いてドライブしたのは、平良選手だった。「apr GR86 GT」には初乗車ながら、昨年スポットでGT300クラスに出場経験を持つことから、軽妙な走りを披露する。

平良選手も1分37秒962をマークし、早い段階から3人ともタイムを揃えてきたのは、実に心強いところだ。

そして、ほぼ1時間経過したところで、再び織戸選手が乗り込み、決勝セットの詰めやタイヤ選定を行なっていく。

ラストのGT300クラス専有走行では永井選手がドライブし、最終的な確認も行うまでに。

予選、決勝に向けた準備は、しっかり整えられた。

公式予選 Q1 5月3日 (火・祝) 14:00~14:10

今回、予選 Q1 に「apr GR86 GT」は A 組での走行となった。

このセッションを担当したのは織戸選手。

気温は 16 度、路面温度は 23 度と公式練習の終盤より低くなっていたため、ウォームアップは入念に行われていた。

計測 3 周目から織戸選手はアタックを開始し、まずは 1 分 36 秒 693 をマーク。

続けてのアタックは、逆に 1 分 36 秒 818 とタイムを落としてしまう。

その結果、Q2 進出にコンマ 4 秒及ばず 11 番手に甘んじ、残念ながら Q2 進出は果たせなかった。





### 永井宏明選手

本当に接戦の Q1 だったので、あと少しの頃だったんですけど、その少しが遠くて……。決勝に向けて今、みんなでどうやって追い上げられるか、考えていこうと思っています。長いレースですから、うまく作戦を立ててやっていければ、きっとチャンスはあるはずですよ。



### 織戸学選手

もうちょっとのところが、うまく決まりきってなくて、はまっているわけじゃないんだけど、決まりきっていない。本当に、我々の車はぴったり合わないと感じが出せないで、もうちょっと決めていかないと。乗っていて、ああ……というロスがあるんでね、そこをまとめないと。もうちょっと頑張ります。



### 平良響選手

ちょっとしか乗っていないんですけど、去年の RC F の経験もあるので、GT には特に問題なく乗れているんですが、GT300 車両と FIA-GT3 という違いがあるので、そこには少し戸惑いもありました。特にセクター3でのコーナリング特性の違いに、ちょっとびっくりしたって感じはあります。決勝も今の予定では乗るので、決勝に備えてドライビングにも改善の余地もありますから、そこは見つめ直します。



### 金曾裕人監督

もう少しで、GR86 とシンクロできそうです。少しでもストレートで最高速を伸ばそうとしたことが裏目に出たところもあり、状況は把握できています。GR86 の素性の良さもあり概ねマシンは良好であり明日のレースは長丁場なので、着々と背後から上位を目指します。それにしても、吸気制限にてストレートが遅いのが いかんともしがたい。でも欲張るとダメ、そんな状況です。

決勝レース (100周) 5月4日 (水・祝) 14:30~



今回は初めて 450km レースとして開催され、2回の給油を伴うピットストップが義務づけられている。

ということは1回はドライバー交代を行わずにショートステントにしたり、タイヤも無交換や2本交換にしたりすることもできる。

そういう戦術の駆使で、一気に順位を上げることが期待された。

決勝日の富士スピードウェイは 44,000 人も観客が訪れ、天候にも恵まれて最高のコンディションとなっていた。

20分間のウォームアップには、今回のスタート担当、永井選手から「apr GR86 GT」に乗り込み、4週の計測の中で 1分38秒826 を記録。

最後は平良選手のドライブとなった。

さて、スタート直前の気温は 21 度、路面温度は 32 度と、やや高め。そのあたりがどう影響を及ぼすか？

22番手から決勝レースに臨んだ永井選手は慎重に、まずはポジションキープでオープニングラップを終える。

後方では早くもその周に、最初のピットストップを行うチームもあり、4周目、5周目あたりにも続々と。これはやはり戦術の妙が結果を大きく左右しそうだ。

そんな中、「apr GR86 GT」は周囲の戦況に惑わされることなく、淡々と周回を重ねていく。

そして 15番手にまで順位を上げた 28周目に、最初のピットストップを行い、ここで織戸選手と交代する。

いったん順位を落とすも、ピットタイミングの違いがあるため、再び順位がじわりじわりと上がっていくことが期待された。

しかし、そんな矢先の 38周目にヘアピンでクラッシュがあり、FCY (フルコースイエロー) が出され、間もなくセーフティカー (SC) が導入される。



ドライバーの無事が確認されるが、ガードレールの損傷が著しく、

スタートから1時間25分経過した45周目には赤旗が出されて、レースは中断となる。

ほぼ30分かけてガードレールは修復されて、レースは再開。SCによる2周の先導の後、グリーンシグナルが灯される。

それからわずか6周後。GT300車両がストレートでスローダウン、ピット寄りを走行して白旗も掲示されていたが、

そこにトップを争うGT500車両が3台連なって近づいてくる。

トップはなんとか回避したものの、2番手の車両が避けきれずにコントロールを失い、スタンド側のガードレールに激突してしまう。

2度目の赤旗が出されて、レースは再び中断に。

ガードレール修復の間に、坂東正明 GTA 代表によって、クラッシュしたドライバーが大事に至らず、怪我もないことがアナウンスされ、場内一同がほっと胸を撫で下ろす。

しかし、時間は刻一刻と経過していき、やがて最大延長時間にも迫ろうというタイミングで、ようやく再開が発表される。

とはいえ、残り時間はわずかに10分。結局、SC先導のままチェッカーが振られることとなった。

「apr GR86 GT」は、2回目の給油をSC明けに行う予定だったが、再開直前に「給油回数義務はなし」と発表とされていたから事なきを得るも、

果たして正しい裁定だったのか？ 結果として18位というリザルトを得たものの、手も足も出ず、不完全燃焼間の残る一戦になってしまった感否めない。

鈴鹿サーキットで5月28~29日に開催される第3戦も、引き続き450kmレースとして開催される。

今度こそフルディスタンスの戦いとなって、ドラマティックなレースになることが期待される。



### 永井宏明選手

赤旗が2回も出て、本当に大変なレースになってしまいました。

僕たちは作戦も悪くなかったのですが、このような大きなクラッシュで最後までレースが出来なかったのは痛手ですが、何より怪我人が出ず安全に終わられただけで満足です。

なので、次に向けてはセットアップも作戦も、もっとうまく調整できるようにやろうと。

次の鈴鹿はホームコースですし、また長いレースなので、しっかり合わせられるように、みんなで考えていきたいと思っています。



### 織戸学選手

今回も今ひとつ我々の車は決まっていなかったのですが、すこし厳しい展開でした。

良かったのは、いろんな人に大きな怪我がなかったこと、それだけで充分です。

次は30号車のホームコース、更に頑張ります。



### 平良響選手

こういう展開だったので走ることはできませんでしたが、チームの中でレース見た雰囲気では、

足りない部分はあったんですけど、毎セッション決まってきた実感はあったので、また次回以降のレースが楽しみです。

長距離レース3回を今年は乗車予定になってますので、もっと皆さんとデータを共有して頑張りたいと思います。



### 金曾裕人監督

大きなクラッシュがあったので、こういう終わり方は仕方ない。

大事に至らず、安全第一。それが最高の結果。

鈴鹿のレースはすぐなのですが、この1週間後に富士でプライベートテストをする予定。

そこで今回レースで、やり残したものの、やるべきだった事を検証します。

次戦は永井選手のホームコースでもあり沢山の皆様が応援に来られると伺っております。

昨年は、両ドライバーも佐橋エンジニアも絶好調でしたのでご期待ください。

