

## 『ファステストラップを記録するが悔しい 9 位入賞』



シリーズ名 : 2024 AUTOBACS SUPER GT シリーズ

大会名 : 2024 AUTOBACS SUPER GT Rd.4 「FUJI GT 350 km RACE」

レース距離 : 1 周 4.563km×77 周

8 月 3 日 (土) 天候 : 晴 コース状況 : ドライ

公式予選 : GT500 クラス 9 位 : 2:57.506 (Q1/Q2 合算)

前戦鈴鹿から約二ヶ月ぶりに富士スピードウェイで開催される第四戦。ここ数年は温暖化の影響で標高が高い富士スピードウェイとはいえど、気温や路面温度が高くなっていたが、今年はさらに気温も上がり、持ち込みタイヤが重要となる。マーキング 4 セットをどう振り分け確認するか？

午前中の公式練習では、混走時間帯では、午前 9 時からにも関わらず、気温が 30 度、路面温度が 40 度を越える中、予選、決勝に向けセッティングを繰り返しながら周回を重ねていき、後半の GT500 占有走行時間帯に移行し、さながら予選のようなアタック合戦が繰り返される中、19 号車は混走・占有時間合計で 39 週のラップを重ね、GR Supra 勢では最上位となる 8 番手 (1'29.301) となった。



午後からの予選は気温 33 度、路面温度 54 度と厳しい展開となる予感。Q1 は阪口選手。開始 1 分ほどで 39 号車がコースインし、その後、2 分で数多くの車両がコースインする中、19 号車は 3 分経過にてコースに入る。

残り 2 分を切り、19 号車がタイムアタックに入ると阪口選手は暫定トップとなる 1:28.664 となるタイムを出す。各車のアタックで順位が目まぐるしく変わり、結果はトップのタイムから 1 秒以内に 15 台が入る激しいものとなった。

19 号車はトップから 0.6 秒差の 10 位にて Q1 を終了する事となった。

Q1 の結果は上位をシビック勢が占め、上位 6 位の中に 5 台が入る形となった。順位は 100-64-8-12-16-17-38-24-39-19-23-36-3-14-37 となりました。

Q2 は国本選手ドライブでのアタックとなる。Q1 からのタイヤで、かつ、決勝で使うタイヤであることや路面温度が高いこともあって、各車両も開始から出てくるまで時間を取っている中、19 号車は残り 6 分でコースに出ると、周回を重ね、残り 3 分でアタックに入ると、1:26.842 を出し、暫定トップになるものの、Q1 同様に各車がアタック後のタイムで順位が入れ替わる形となり、Q2 では 10 番にて Q2 を終えることとなった。

Q2 の結果は、シビックが 1-2-3 と上位を独占する形となり、スープラは 38 号車が 4 位、Z は 12 号車の 6 位が最上位となりました。順位は 8-100-64-38-17-12-24-16-14-19-23-3-39-36-37 となりました。

Q1/Q2 でのタイム合算での総合順位は 8-100-64-38-17-12-24-14-29-16-23-3-39-36-37 となり、19 号車は予選合算タイムで 2:57.506 となり、9 位で終了となった。

明日の決勝は五列目からのスタートとなります。

各車、トップとの差が無い中、トップからコンマ 6 秒しか離れていない 19 号車を目指すのは表彰台のトップです。

皆様のご声援、宜しくお願いいたします。



【予選終了後、坂東監督コメント】



『ドライバー2人の走りは満足です。

想定より路温が高かったですが、予選のタイムよりロングペースも悪くないですし、2種類のタイヤを試す事も出来、収穫は多かったです。

明日は、レースに強いヨコハマタイヤをお見せ出来るよう、チーム一丸となって戦います。

応援宜しくお願い致します。』

8月4日(日)

天候：晴 コース状況：ドライ

決勝：GT500 クラス 9位

第二戦富士では3時間レースで、今戦は350kmレース。

土曜日に引き続き、日曜も午前中から天候は晴れ、標高600mにある富士スピードウェイとはいえ、今年の酷暑の影響はすさまじく、レース直前の気温が35度、路面温度にいたっては56度と想定外な状況となっており、タイヤにも車にも厳しいレースになると予想される中、決勝直前のウォームアップ走行では決勝にむけてのチェックに専念し、12周周回してタイムが1:30.760と8位となった。

午後2時半からの決勝レースは、スタートドライバーは国本選手。富士では恒例の静岡県警の白バイとパトカーによる交通機動隊先導のパレードラップの後、1周のフォーメーションラップを経て、500クラスの車両の団が、最終コーナーから一気に加速し、レースがスタートを切った。大きな混乱も無く、19号車は9位のままオープニングラップを終え、前の24号車に喰い付いていく。

6周目から300クラスの集団に追いつき、300クラスの車両をオーバーテイクしつつ、前の24号車を追いかける19号車は9番手のまま。後ろから順位を上げている16号車が徐々に迫ってくる中、12周目には前の24号車との差が3秒に広がってしまうが、その後は24号車の差が3秒前後のまま、付かず離れずで周回を重ねていく。

20周目で気温33度、路面温度が50度と下がってきたが、相変わらずレースコンディション的には厳しい。

25周目の19号車は9番手のままだが、前の24号車との差は5秒に広がってしまう。後ろの16号車との差は1秒のまま。

28周目に300クラスの車両がコース脇に止まった関係でFCYが出て、30周目に解除されると、早めのピットに入る車両が出てくる。19号車も32周目にピットに入り、フルサービス・ドライバー交代を行い、暫定12位でコース復帰をし、全車ピットインした42周目の19号車の順位は9番手となる。

阪口選手はアウトラップでタイヤを慎重に暖めると、前の24号車への追撃を開始する。43周目には24号車の背後に付き、バトルが開始。46周目の最終コーナーにてインからパスすると、メインストレートから1コーナーまで24号車を押さえ、8番手に浮上する。さらに前の17号車に追い



つくべく、19号車に鞭を入れる。

上空にだんだんと雲が出てきて、白い雲ばかりでは無く、富士山方向から黒い雲も来ており、涼しい風と共に、気温も低くなっていく。53週の19号車は8位。前の17号車との差は2秒半、後ろの24号車との差も2秒半となる。

58周目には前の17号車との差を1秒縮め1.5秒差。その後、一時差が2秒まで広がるものの、64周目には再び1.5秒差に縮める。しかし、残り10周となると、後ろの36号車のペースが早く、19号車に迫ってくる事となり、残り8周からのバトルが勃発すると、残り7週の最終コーナーでアウトから刺され、結果19号車は9位に後退する事となりました。その後、残り6周、9位の順位をキープし、19号車はチェッカーを受けることとなりました。

レースはポールポジションの8号車がスタートからトップを守り、2位の100号車と共にシビックが1-2フィニッシュ。3位は1回目のピットインで浮上した38号車がそのままゴール。以下14-12-64-36-17-19-37-16-3-23-24-39となりました。



### 決勝コメント【坂東監督】



『予選順位と同じ9位でした。

作戦的には前半我慢して後半の追い上げるような展開を望んでいましたが、ライバル勢のタイムは変わらず逆に自分達が辛くなって来ました。

原因はレース後にわかりました。

しっかり対策、ミーティングをして

次は昨年勝った鈴鹿サーキット。後半戦は大量得点取りに行きます。

今回は暑い中、皆様の応援、誠にありがとうございました。』



【国本選手】



『結果 9 位でポイント獲得することが出来て良かったです。  
 良い部分、悪い部分とありましたが、想定していた通りのレースウィークとなったのでベストは尽くせたと思います。  
 想定通り進められたことで課題もしっかりと見えてきました。  
 次戦に向けて良い準備をして臨みたいと思います。』

【阪口選手】



『今回のレースはレースペースを重点的に見直し、レースウィークに入りました。  
 フリー走行では 1 発のスピードはないもののレースペースはこれまでにない感触でした。  
 予選は想定通り少しピークが足りず悔しい結果となりました。レースに向けてさらにアジャストし、決勝に臨みました。僕が担当した 2 ステントではニュースペックのタイヤを投入して追い上げを図りましたが序盤のペースは良かったものの、途中で大きくペースダウンしてしまい順位を上げられず悔しいレースとなりました。  
 フリー走行で確認できたのは 20 周ほどだったのでその先に課題があると感じました。レース後確認すると原因は明確だったので次戦に生きるかなと思います。  
 応援ありがとうございました。』

SUPERGT

<https://supergt.net/pages>

BANDOH

<http://www.bandohracing.com/>

