

2024 AUTOBACS SUPER GT Round.6

All Photographs by Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

SUGO



2024 AUTOBACS SUPER GT 第6戦 SUGO GT 300km RACE

2024年9月21日(土)～22日(日)
スポーツランドSUGO(宮城県)

公式練習

9月21日(土) 天候:雨 路面:ウエット

今季は4戦中3戦でポイントを獲得し、ランキング5位につけているTGR TEAM ENEOS ROOKIE。チャンピオンを目指し中盤戦でポイントを重ねるべく準備を進めてきたが、8月31日(土)～9月1日(日)に予定されていた第5戦鈴鹿は、開催直前に日本列島を横断した台風10号の影響で延期が決定していた。

そのため第4戦富士から1ヶ月半ほどのインターバルで迎えることになった第6戦の舞台は、宮城県のスポーツランドSUGO。チームにとっても数々の思い出が残るコースだが、今回から予選でのタイヤ使用方式が変更になるなど、変化があった。そんな状況にもしっかりと対応するべく、TGR TEAM ENEOS ROOKIEは準備を万端に整え、9月21日(土)の予選日に臨んだ。

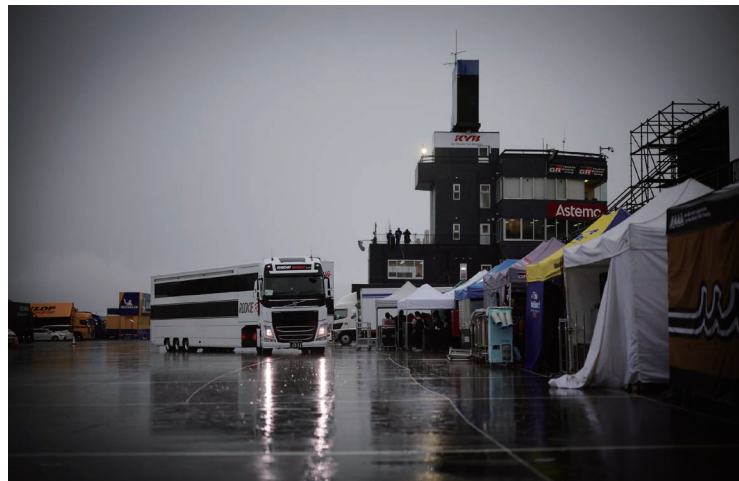
ただ、この日のスポーツランドSUGOは、事前の天気予報どおりの雨模様となっていた。予報では午後から雨脚が強まる可能性も伝えられており、前日の監督ミーティングでは、公式予選がキャンセルされ、土曜の公式練習のタイムが決勝のグリッドに採用されるケースも説明されていた。

チームはそんな可能性も踏まえ、午前9時15分から行われた公式練習に臨んだ。コンディションはフルウエット。気温17度/路面温度20度と、夏から一変した寒さのなか、ENEOS X PRIME GR Supraは大嶋和也が硬めのタイヤでコースイン。赤旗中断が相次ぐなか6周を走り、福住仁嶺に交代。開始から50分が過ぎたころに雨量が少なくなったことから、ライバルたちと同様、予選がキャンセルされた場合を踏まえウエットコンディション

のなかタイムアタックを行った。ここで福住は1分25秒283というタイムを記録し2番手へつめた。

その後は雨脚が強くなり、最後に予定されていたGT500クラスの専有

走行も天候の回復が見込めないことからキャンセルに。タイムの更新はなく、結果的にENEOS X PRIME GR Supraは2番手で公式練習を終えることになった。



公式予選

9月21日(土) 天候:雨 ※開始前にキャンセルが決定



公式練習の後、スポーツランド SUGO は一時雨脚が弱まり、FIA-F4 第9戦はセーフティカーランなども挟みながらもレースが行われた。

ただ、その後のピットウォークのあたりから、ふたたび雨量が増えはじめてしまう。午後2時45分から予定されていた公式予選を前に一時小雨になったものの、やはりGT300クラスのQ1コースオープン直前に雨が強くなってきてしまった。

結果的にディレイを経て、午後の公式予選は天候の回復が見込めずキャンセルが決定してしまった。翌日も午前中に強い雨が予想されたことから、決

勝日の予選実施もなく、事前に通告があったとおり公式練習のタイムが決勝のグリッドに採用された。

午前中に福住が記録していたタイムにより、グリッドは2番手。フロントロウを獲得することができた。「まだまだタイムを上げられるところはありましたが、公式練習でしっかりまとめて2番手を獲れたことは良かったです」と福住はのちに振り返った。

決勝レースは天候が読めないところもあるが、とはいえフロントロウ獲得は良い流れのなかにはいたのは間違いない。どんな天候になろうと好結果に繋げるべく、チームは準備を進めた。

決勝レース

9月22日(日) 天候:曇り/晴れ 路面:ウエット/ドライ

雨で予選がキャンセルされた土曜から一夜明け、迎えた9月22日(日)の決勝日のスポーツランド SUGO は、秋雨前線の影響で前日より強い雨のなか迎えた。午前から断続的に雨が降り続き、サポートレースのFIA-F4も赤旗終了となっていた。

雨は昼ごろまで降り続き、当初午後1時30分に迎える予定だった決勝レースは、ディレイを経て午後2時22分にスタートを迎えることになった。ただ、時間を遅らせたことで雨は止み、グリッドでは青空が見えるほど。路面の水量も減ってきていた。

そんな決勝でENEOS X PRIME GR Supraのスタートドライバーを務

めたのは大嶋。セーフティカースタートを経て4周目にレースはスタートを迎えるが、2番グリッドから大嶋はアクセルを踏み込むものの、スタート時はタイヤの内圧が上がりきっておらず、異なる種類のタイヤを履くライバルたちが猛然と大嶋を抜いていった。

1周目、大嶋は6番手まで順位を落としてしまったが、内圧が上がるとペースを取り戻し、6周目には5番手、19周目には4番手に浮上。少しずつ路面が乾いていくなか、23周目までに一気に2番手へ浮上した。

直後、GT300車両のストップによりレースはセーフティカーランとなるが、30周目のリスタート後も大嶋の勢いは止まらない。トップを走る#36 GR Supraを追いつめるが、ラップダウンに阻まれ首位浮上はならず。しかしそれでも後方から追いつけた#37 GR Supraを交え三つ巴のトップ争いを展開した。

そんななか43周目、GT300車両がクラッシュしたことでセーフティカー導入が予想される展開となった。GT500は各チームとも、この機を逃すまいとピット作業の準備にかかる。TGR TEAM ENEOS ROOKIEも同様に大嶋をピットに呼び戻し、福住に交代。乾きはじめて路面に合わせ、スリックタイヤに換えてピットアウトした。



各陣営の予想どおりセーフティカーランとなり、福住は隊列のなかで走行するが、コース脇の水が流れ続けていたレインボーコーナーを通過する際、まさかのコースアウトを喫してしまう。セーフティカー中のコースアウトは危険をとまなうものであり、ペナルティの対象となる。その後レースは再開されたものの、やはりENEOS X PRIME GR Supraにはドライブスルーペナルティが課されてしまった。

このペナルティによりENEOS X PRIME GR Supraは5番手から9番手まで後退してしまった。その後、福住は追いつけたものの、終わってみれば順位挽回はならず9位。なんとか

2ポイントは獲得したが、2番手からレース序盤にトップ争いを展開していたことを考えると、悔しさを隠しきれないレースとなってしまった。

レース後、ピットに戻った福住をチーム全員が慰めたが、レースでの借りはレースでしか返せない。福住は地元福岡に近い第7戦オートポリスでの雪辱を誓った。

シーズンは残り3戦。まだランキング7位ではあるが、首位とは点差がつけられてしまった。チャンピオンへの戦いは、これからが正念場だ。「後半戦は始まったばかり。しっかり立て直していくことができれば」と豊田大輔GMはチームを鼓舞した。



ドライバー／監督コメント



DRIVER **大嶋 和也** Kazuya OSHIMA

決勝レースではかなり硬めのタイヤでスタートしたのですが、セットアップの影響がポトムギもすごくてペースが上がりませんでした。タイヤの内圧が上がってからはかなり良いペースで走ることができました。クルマのバランスも良かったですね。抜くタイミングなど運が悪いところもあったのですが、クルマの実力としては、本来早くトップに立ってリードを広げたかったですね。自分としてはできる限りのことができたと思っています。レース後半、いろんな不運があり、またペースも上がりませんでした。クルマなどいろいろ見直さなければと思っています。次戦はオートポリスですが、ポイント差としてもかなり上位から後れをとってしまっていますし、とにかく攻めて攻めて、挽回できるようにしたいと思います。



DRIVER **福住 仁嶺** Nirei FUKUZUMI

とにかく難しいコンディションのなかでのレースになってしまいましたが、ペナルティの原因になるコースアウトのときは、油断していたわけでもなかったです。思った以上にスリッピーな状況で、飛び出してしまったことはやってはいけないことで、チームにも申し訳ない気持ちです。ただセーフティカーラン時でなかったらクラッシュしていたのではないかと思います。レインボーコーナー以外にもずっと水が残っていた状況でしたが、自分としてもしっかりドライビングを見直さなければならぬと思います。次戦はオートポリスですが、個人的にここまで流れが良いくないですし、しっかり流れを変えるためにも、チームの皆さんとともにしっかり次戦に向けて考えたいと思います。九州でのレースは地元福岡に近いので、良いところをみせたいです。



DIRECTOR **高木 虎之介** Toranosuke TAKAGI

予選もキャンセルになってしまいましたが、決勝レースもすごく難しいコンディションになりました。タイヤ選択に悩みましたが、攻めたチョイスをして臨み、大嶋選手は走り出しこそ苦しいものになりましたが、スティント中盤からはすごく良いレースをすることができました。どんどんポジションを戻すことができ、優勝するチャンスもあったと思いますが、福住選手のペナルティは仕方がないですね。誰もがああいうシチュエーションになる可能性はありますから。なんというか、うまくいかない流れになってしまっていますね。チャンピオン争いでもかなり後退してしまったので、次のオートポリスはなんとしても勝たなければいけないと思っています。勝たないとシーズンが終わってしまうので、勝利を至上命題として臨みたいです。



SUPER GT 第6戦 スポーツランド SUGO リザルト

9月21日 公式練習 (GT500)

Pos.	No.	Car	Driver	Tire	Time
1	38	KeePer CERUMO GR Supra	石浦宏明/大湯都史樹	BS	1'24.980
2	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也/福住仁嶺	BS	1'25.283
3	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資/阪口晴南	YH	1'25.320
4	36	au TOM'S GR Supra	坪井翔/山下健太	BS	1'25.944
5	12	MARELLI IMPUL Z	平峰一貴/B. バゲット	BS	1'26.115
6	64	Modulo CIVIC TYPE R-GT	伊沢拓也/大草りき	DL	1'26.263
7	24	リアライズコーポレーション ADVAN Z	松田次生/名取鉄平	YH	1'26.991
8	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛/中山雄一	BS	1'27.081
9	23	MOTUL AUTECH Z	千代勝正/R. クインタレッシ	BS	1'27.195
10	17	Astemo CIVIC TYPE R-GT	塚越広大/太田格之進	BS	1'28.210
11	100	STANLEY CIVIC TYPE R-GT	山本尚貴/牧野任祐	BS	1'28.539
12	8	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT # 8	野尻智紀/松下信治	BS	1'28.984
13	16	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT # 16	大津弘樹/佐藤蓮	BS	1'29.605
14	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京/G. アレジ	BS	1'32.665
15	3	Niterra MOTUL Z	高星明誠/三宅淳詞	BS	1'34.831

9月21日 公式予選

荒天からの天候回復が見込めないためキャンセル

9月22日 決勝レース (GT500)

Pos.	No.	Car	Driver	Tire	Time/Gap
1	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京/G. アレジ	BS	2h11'57.509
2	38	KeePer CERUMO GR Supra	石浦宏明/大湯都史樹	BS	19.957
3	12	MARELLI IMPUL Z	平峰一貴/B. バゲット	BS	25.944
4	36	au TOM'S GR Supra	坪井翔/山下健太	BS	41.633
5	100	STANLEY CIVIC TYPE R-GT	山本尚貴/牧野任祐	BS	44.852
6	3	Niterra MOTUL Z	高星明誠/三宅淳詞	BS	54.901
7	17	Astemo CIVIC TYPE R-GT	塚越広大/太田格之進	BS	1'16.812
8	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資/阪口晴南	YH	1'19.552
9	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也/福住仁嶺	BS	1Lap
10	16	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT # 16	大津弘樹/佐藤蓮	BS	1Lap
11	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛/中山雄一	BS	1Lap
12	23	MOTUL AUTECH Z	千代勝正/R. クインタレッシ	BS	1Lap
13	24	リアライズコーポレーション ADVAN Z	松田次生/名取鉄平	YH	1Lap
14	64	Modulo CIVIC TYPE R-GT	伊沢拓也/大草りき	DL	1Lap
15	8	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT # 8	野尻智紀/松下信治	BS	2Laps

2024 AUTOBACS SUPER GT ポイントランキング (GT500・トップ 10)

Pos	No	Driver	Total	サクセス ウエイト
1	36	坪井翔/山下健太	49	98kg
2	37	笹原右京/ジュリアーノ・アレジ	48	96kg
3	100	山本尚貴/牧野任祐	43	86kg
4	38	石浦宏明/大湯都史樹	40	80kg
5	3	高星明誠/三宅淳詞	35	70kg
6	12	平峰一貴/ベルトラン・バゲット	30	60kg
7	14	大嶋和也/福住仁嶺	29	58kg
8	8	野尻智紀/松下信治	26	52kg
9	17	塚越広大/太田格之進	26	52kg
10	23	千代勝正/ロニー・クインタレッシ	23	46kg

※サクセスウエイトについて

SUPER GT ではシリーズ創設当初から成績による性能引き下げのため、重りを積む独自のハンデシステムを使用しており、2021年からは「サクセスウエイト」という名称となっています。

2024年の規則では、GT500クラスでは第1戦から第6戦まで獲得ポイント×2kgを搭載しなければならず、参戦7戦目は獲得ポイント×1kg、参戦8戦目は獲得ポイント×0kgとなります。

GT500クラスでは車体の特性上、重りの搭載は50kgまでで、以降はエンジンに噴射する燃料の流量を減らす＝燃料流量リストラクターの数値を減らし、パワーを下げる事が併用されます。GT500クラスのサクセスウエイトの数値は下記のとおりです。しばしばチームやドライバーは出力ダウンの段階によって「1リスダウン」「2リスダウン」といった業界用語で表現します。

サクセスウエイト数値	0～50kg	51～67kg	68～84kg	85～100kg
車載ウエイト	0～50kg	34～50kg	34～50kg	35～50kg
燃料流量リストラクター	95.0kg/h	92.6kg/h	902kg/h	88.0kg/h

ROOKIE Racing の活動は、多くの皆さまのご協力によって支えられています

