

# 2024 AUTOBACS SUPER GT Round1 OKAYAMA GT 300km RACE

Round 1 岡山国際サーキット

apr LC500 h GT

**apr**

*Racing Constructor*

# 2024 AUTOBACS SUPER GT Round 1

開催地：岡山国際サーキット（岡山県）／3.703km

4月13日（予選）

天候：晴れ コースコンディション：ドライ 観客数：8500人

4月14日（決勝）

天候：晴れ コースコンディション：ドライ 観客数：15500人

## 予選では14番手に沈むも、決勝はタイヤ無交換敢行で5位フィニッシュ

全日本GT選手権のシリーズ戦が始まったのが1994年。全日本選手権の枠を超え、2005年にスーパーGTと改称したが、今季はシリーズ発足から30周年を迎える。

その節目のシーズンに大きな変革があった。環境問題対策としてタイヤの持ち込みを1セット削減し、予選はQ1とQ2の合算タイム方式を採用、Q1からQ2、決勝スタートまで同じ1セットのタイヤしか使うことができない。GT300においては、カーボンニュートラルフェーエル(CNF)の『GTA R50』が導入され、安全性向上策として追加重量の搭載が義務付けられた。

31号車『apr LC500h GT』にとって、追加重量は大きな足かせとなる。GT300車両で唯一ハイブリッドシステムを積み、それも含めた岡山ラウンドでのBoP重量が事前テストから20kg増え、90kg。そこに追加重量の38kgが載った車両重量は、GT300クラスで2番目に重い1250kg+128kg=1378kgになってしまった。コーナリングマシンであるGTA-GT300車両は重量感度が高く、厳しい展開が予想された。

相当厳しい条件ではあるが、それを乗り越えるのがスーパーGTだ。今季は小高一斗選手を第1ドライバーに、2024年のFIA-F4でシリーズ2位になった中村仁選手が第2ドライバーとして加入。昨年同様、根本悠生選手が第3ドライバーを務める。そして2年目を迎えたLC500hは熟成を進め、昨年届かなかったポールポジションと優勝、さらにチャンピオンを目指す。

### 公式練習 6位 4月13日(土)9:30~11:15

快晴の空の下、気温20度、路面温度26度で始まった公式練習。LC500h投入初年度の昨季の岡山は冷たい雨が降り続けていた。コンディションもセッティングもタイヤも、まったく異なる走り出しになった。

31号車は、小高選手と中村選手を交互に走らせて持ち込みセットを確認しつつ、セットアップを進めていく。そのなかで、ルーキーイヤーの中村選手には経験を積ませるべく、2回目の担当を長めに設定した。

岡山はもともと、路面コンディションが変化しやすいサーキットだ。時間が経って路面にラバーが載ってくればタイヤのグリップが上がるのはどのサーキットでも同じだが、岡山はダストが出てくるとグリップ感が落ちることがある。今回もやはり、開始から40分を経過したところからタイムが上がらなくなった。しかし、グリップ感の落ち幅は例年以上に感じた。これは後に分かったことだが、今季からはGT300車両もCNFを使用するようになり、ブローバイガスの大気放出量が増え、それが路面に載って滑りやすい状況になっていたようだ。

31号車は8周目、中村選手がマークした1分26秒720がベストタイムとなり、全体で6番手のリザルトに。滑りやすい路面に合わせ込んでセッティングを変更した、公式練習直後のFCY(フルコースイエロー)練習ではトップタイムを刻んだ。ロングホイールベースのLC500hは中高速コーナーを得意としており、岡山のような低中速コースは得意としていないが、上位を狙える手応えを感じて予選に臨むことができた。



## 公式予選 4月13日(土)

Q1 B/11位 14:18~14:28

Q2 Gr.2/2位 14:53~15:03

総合順位 14位

予選はGT300のQ1 A組からスタート。その14時00分の時点で気温は27度、路面温度は36度まで達していた。

31号車はQ1 B組の出走で、小林選手が担当する。朝の公式練習とFCY練習での好調さから、8番手以内に入っのQ1突破が期待されていた。しかし、1分26秒803は11番手タイムで、Q2はグループ2への振り分けになってしまった。これは滑る路面を想定したセッティングが原因。CNFは揮発性が高く、路面はすでにグリップを取り戻していたのだ。

Q2グループ2に向けては「グリップする路面」のセットアップにアジャストして小高選手をコースへと送り出す。ここで小高選手は2番手となる1分26秒807を記録。GT300の予選は特別ルールにより、Q2グループ1の下位4台とグループ2の上位4台による入れ替え戦があり、Q1/Q2合算タイムで下克上を果たし、総合14位に上がることができた。





## 小高 一斗選手

僕たちとしてはQ1を上位で通ると思っていたので、予想していなかったというか、悔しい予選でした。フルプッシュすると結構マシンも安定感が無くドライビングは難しかった。でも、去年のルールのままだと18番グリッドからのスタートだったはずなので、合算の予選になって最低限リカバリーできる順位になれたかなと思います。決勝に向けて、追いつけていきたいですね。



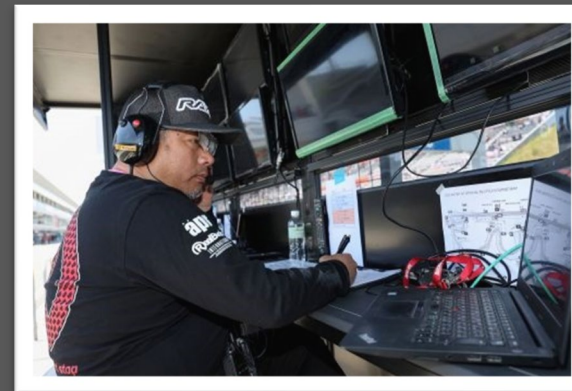
## 中村 仁選手

公式テストでの模擬予選でも僕がQ1を担当させてもらって自信はあったのですが、路面状況とマシンバランスがうまく噛み合いませんでした。大きなミスはなく、しっかり走れたのですが、結果がついてこず悔いの残る予選になってしまいました。クルマにはそれなりに慣れることができたので、終わったことは気持ちを切り替えて、決勝では自分の仕事をやりきりたいと思います。



## 根本 悠生選手

昨年の岡山公式テストでCNF燃料による路面が悪化した時のセットをチームにアドバイスしFCYテスト時は1番時計でした。そんな背景から、Q1もそのセットでアタックだったのですが、それが大きく裏目に出て不安定なマシンバランスだった感じです。予選がタイヤ1セットで路面コンディションもコロコロと変化し、アジャストしなければならない事が増えたので今年の予選は難しいです。



## 金曾裕人監督

公式練習の後半とFCY練習と同じように滑る路面を予測して、Q1も同じセットアップでいったら、路面のグリップが戻っていたのが大誤算。ドライの中、中村選手にはひとりだけウエットセットで走らせるような結果になってしまい、気持ちよくアタックさせることが出来なかったのは僕のミスで申し訳ないです。ふたりのドライバーのパフォーマンスなら、もう少し上の順位にいないとおかしいですからね。決勝は14番手からのスタートですが、秘策はありますので、うまくいけば上位に食い込める自信はあります。ご期待の程。

## 決勝レース(77周)／5位 4月14日(日)13:30～

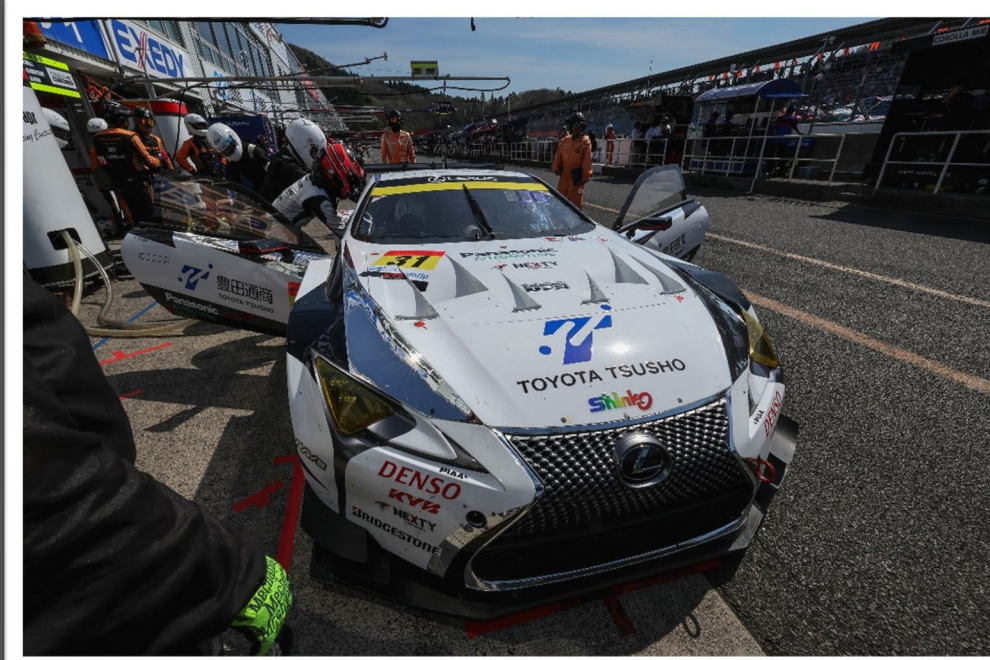
スタート進行直前の20分間のウォームアップでは、スタートドライバーを務める中村選手から走り始め、5周でピットに戻り小高選手に交代。決勝に向けたセットアップの確認を行った。

気温26度、路面温度39度のなかで決勝スタート。オープニングラップでは、GT500とGT300の両クラスで接触等によるアクシデントが多発。コース上にもグラベルにも車両が止まってしまったことからセーフティカーが導入された。この間に、31号車はひとつ順位を上げて13番手に位置していた。

リスタート後、中村選手は1分29秒台のラップをコンスタントに続ける。上位勢の1分28秒台に比べると1秒落ちのラップとなるが、中村選手は戦略を遂行していたのだ。31号車はタイヤ無交換作戦を予定しており、タイヤを労ることに徹していた。担当ステントの中盤、終盤には前走車を1秒以内で追送するが無理な追い抜きはしなげず、戦略と後半ステントを担当する小高選手を信じて走り続け、24周走ってピットに戻る。

タイヤ無交換でコースに送り出された小高選手は21番手の復帰となるが、それは実質7番手のポジションでもあった。小高選手も無理はしない。ハイブリッドシステムも搭載する超重量級のLC500hは、燃料満タン時だとさらにタイヤへの攻撃性が増してしまう。タイヤを労りつつも、1分30秒台の安定したラップを刻んでいく。燃料が軽くなった終盤には1分29秒台でラップできたのも、両選手が戦略を完遂した証左といえる。

全車がルーティンピットを終えた50周目には、31号車は5番手を走行していた。4番手とのギャップは大きく、さらに上位を狙うことはできなかったが、後方との差はコントロールし、予選14番手から9ポジションアップの5位でフィニッシュ。LC500hが得意としないサーキットで、予選順位を考えれば最高の結果になったと言える。次戦富士はLC500hにマッチしたサーキット。さらに12kgのサクセスウェイトを搭載することになるが、LC500hの初優勝へ、弾みをつけた内容だった。





## 小高 一斗選手

中村選手がしっかりタイヤを残してくれていたのが、摩耗は大丈夫だったのですが、レース直前で20kgも重くなったのが影響し、満タン時があまりにも重くて、公式テストでチョイスした持込タイヤでは荷重に対して厳しかったです。ブレーキもコーナーリングもマシンがフィッシングしてドライビングも難しく、燃料が軽くなるまではひたすら我慢の走りをするしかない状況でした。チームやタイヤ屋さんにNOインフォメーションで直前にBOPの変更は、非常に危険な事を伝えたい。昨日の予選もプッシュすると同じ現象なのは、そこにあると思います。そのような中で5位は、摩耗に強く無交換ができるブリヂストンタイヤに支えられた結果であり、感謝です。次戦はそれを見越してブリヂストンさんとタイヤを選べれば最高のレースが出来そうです。



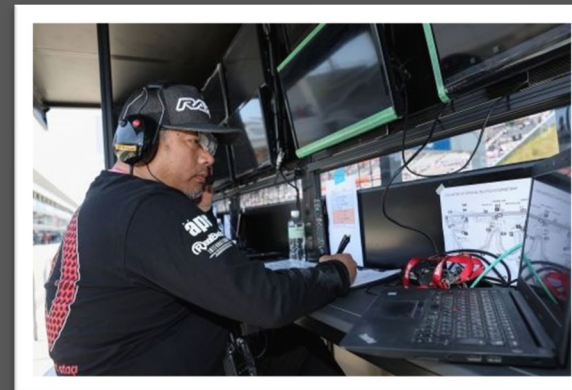
## 中村 仁選手

初参戦でポイントを獲得できたので素直に嬉しいです。スタートも任されましたが、オフシーズンに沢山の経験を積ませて頂けたので緊張もあまり無く冷静にレースができました。自分のステントに課せられた内容は、ほぼこなせたと思います。もっと順位を上げて小高選手に渡したかったのですが、満タン時のコントロールが事前テストと比べて、すごく難しくて無理が出来なかったのが本音です。もっともっと経験を積みスキルをあげ、表彰台を目指します。



## 根本 悠生選手

僕はチームの裏方としてが、今週のお仕事でしたので冷静に判断ができました。今週の状況で5位は最高の結果だと思います。満タンだと1500kgを超える重さでドライビングは相当難しかったです。その重量でも無交換ができるブリヂストンタイヤは本当にすごいパフォーマンスだと思います。このハイパフォーマンスで摩耗に強くロングランが出来るタイヤは、今年の規則では最強のタイヤだと思います。重さに適したタイヤが持ち込めれば、次の富士は期待できそうです。第3ドライバーとしても参戦しますので応援よろしくお願いいたします。



## 金曾裕人監督

スタート担当の中村選手は落ち着いていましたね。タイヤ無交換戦略を教え込んで、その通りにロスなく走り続けた。一応タイヤ無交換でいながら、もしもの場合はもう一度ピットに入ってタイヤ交換することもプランにありましたが、小高選手もしっかりと考えて走ってくれた。5位という結果は、予選順位、当初目標からすれば一番上の結果に到達できたかなと思います。開幕戦に至るまでの間、皆様からたくさんのご尽力を頂いたことに感謝しております。次戦富士はLEXUSのホームコースでもあり得意なサーキット。最高の結果を狙います