

SUPER GT Official Site

SUPER GT Official Site

▶ SUPER GT Official Channel

f SUPER GT

X @SUPERGT_JP

ig supergt_official

AUTOBACS



SERIES TITLE SPONSOR
AUTOBACS



AUTOBACS AUTOBACS AUTOBACS

スーパージョーダン

SUPER GT FUN BOOK

これ一冊で
SUPER GTの
基本まるわかワ!

GTA
(発行)GTアソシエーション

SUPER GT ファンブック スポンサー



30th
Celebrating the 30 year anniversary
Since 1994



スーパージューモン SUPER GT入門

SUPER GTはツーリングカーレースの国内最高峰で、市販の車をルールに従って改造したレーシングカー（GTカー）で争うレースだ。GTとはグランドツーリングの略で、長距離を高速で走するのに適した車のことをいい、SUPER GTはドライバーが交代で長い距離を走って競う。その最高峰クラスであるGT500は日本を代表する3つの自動車メーカーの車両が参戦。もうひとつのGT300クラスは国内だけでなく海外メーカーのクルマも数多く参加している。ふたつのクラスを合わせた多彩なGTカーの競演は、日本のモータースポーツシリーズで最も多い年間約40万人が観戦に訪れるほど高い人気で、今年30周年を迎える。

ドライバーはハイレベルで監督もビッグネームがずらり

SUPER GTに参加するドライバーは日本を代表するトップ選手だ。多くのドライバーは小さいころにレーシングカートでレースを始め、上級レースへとステップアップ。F1や世界耐久選手権（WEC）など、国際舞台でも活躍の経験がある選手もいる。またSUPER GTには海外からのドライバーも多く参加している。チームの監督も、F1やル・マン24時間レースなどで活躍した往年の名ドライバーがたくさん。まさに日本最高峰と呼びこらふにふさわしい戦いが繰り広げられているレースなのだ！



元F1ドライバーとして活躍した中嶋悟総監督（左）や片山右京監督（中）などSUPER GTにはすごい人がたくさん。牧野任祐選手（右）はGT500のチャンピオンを獲得した現役の選手では最も若く、ほかにも実力の高い選手が競い合っている。

最後まで目が離せない チャンピオン争い



レースは2種類に分けられる

モータースポーツレースは使われるクルマの種類によって大きくふたつに分けられる。ひとつはレース専用で作られた、タイヤむき出しのクルマで競われるF1などの「フォーミュラカーレース」。そしてもうひとつがSUPER GTをはじめとする、街を走っているクルマをレース仕様に改造して走らせる「ハコレース」だ。

SUPER GTはドライバーがふたりひと組となって1台のクルマを交代でドライブする。各大会の順位によってポイントが与えられ、1年を通して一番多くポイントを獲得したドライバーコンビがその年のシリーズチャンピオンになる。前のレースまでのポイントに応じて次のレースでサクセスウェイトが加算されるため、特定のひと組が独走するのは難しい。だから、シーズンの最後まで接戦のチャンピオン争いが行われる！



“ハコ”レース

普段街で見かける、運転席が屋根でおおわれたクルマを「箱（ハコ）型」と呼んでいる。市販車からまったく改造せずに争われるレースもあれば、SUPER GTのように改造して争うものまで幅広い。



フォーミュラカーレース

タイヤがむき出しで、運転席に屋根がない。市販車に比べて重量が軽く、加速やコーナリングスピードに優れている。スピードを追求して開発されているため、ひとりの乗りとなっている。

レースをおもしろくするカギ

SUPER GTでは楽しく観戦してもらうための工夫がいっぱい！
だから、その内容を知っていると、知らないのでは大違い！

GT500 CLASS

【参戦車種】

- TOYOTA GR Supra GT500
 - Honda CIVIC TYPE R-GT
 - Nissan Z NISMO GT500
- ※2024年に公式エントリーしている車両



No.36
au TOM'S GR Supra

クラス分けと豊富な車種

SUPER GTは性能差のあるGT500とGT300のふたつのクラスに分かれている。それぞれのクラスは参加するクルマの目安となる馬力を表していて、GT500はエンジンへの燃料の流量を、GT300は空気の流量を制限して馬力の調整を行っている。このように性能の違うクラスのクルマが一緒に走るため、追い抜きいっぴいの戦いが見られるわけだ。今年のSUPER GTは両クラス合わせて17車種ものマシンが出場！ これだけ多くの種類のクルマが参加するレースはSUPER GTだけだ。

多種多様なクルマが競うおもしろさ

SUPER GTでは様々なクルマが争い合うのが魅力。例えば、ハイブリッドカーのLC500hでも、規則によりエンジン・シャシーの高性能化が可能。出場車両の馬力は規則で同じレベルになっているため元々高性能なスポーツカーとハイブリッドカーという、まったく違う車種が競えるわけだ。



ハイブリッドカーのレクサスLC500h。

サクセスウェイトが接戦を生む

1台だけが勝ち続けるとおもしろさに欠ける。そこでポイントを獲得しているクルマは次のレースでウェイトを積み重ねることが決められている。クルマが重くなると加速しにくく、止まりにくい。だから最終戦まで激しいチャンピオン争いが続く。



どれだけのウェイトを積んでいるかは、クルマの横に貼られているステッカーで分かる。

サクセスウェイト制とその例

ポイント	ウェイト換算	ポイント例	ウェイト(前戦までのポイント×該当するウェイト換算)
第1戦	なし	5	5
第2戦	なし	3	5点 × 2kg = 10kg
第3戦	なし	15	8点(5+3) × 2kg = 16kg
第4戦	1ポイント=2kg	20	23点(5+3+15) × 2kg = 46kg
第5戦	なし	13	43点(5+3+15+20) × 2kg = 86kg
第6戦	なし	4	56点(5+3+15+20+13) × 2kg = 112kg
第7戦	1ポイント=1kg	1	60点(5+3+15+20+11+4) × 1kg = 60kg
第8戦	なし	0kg	0kg

※ウェイトは前戦までにドライバーが獲得したシリーズポイントに対して課される。
※ウェイトは最大でGT500は100kgまで、GT300は80kgまでの搭載。例の第6戦で換算は112kgだが、超えている12kg分は搭載しない。
※GT500ではウェイトが50kgを超えた場合、ウェイトに加え燃料流量リストラクターのサイズ調整によりエンジンの制御が課される。

【参戦車種】

- Aston Martin Vantage GT3
- BMW M4 GT3
- Ferrari 296 GT3
- Honda NSX GT3
- LAMBORGHINI HURACAN GT3
- LEXUS RC F GT3
- LEXUS LC500h
- Mercedes AMG GT3
- NISSAN FAIRLADY Z
- NISSAN GT-R NISMO GT3
- SUBARU BRZ GT300
- TOYOTA GR Supra
- TOYOTA 86 MC
- TOYOTA GR86

※2024年に公式エントリーしている車両

GT300 CLASS

No.52

Green Brave GR Supra GT



クラスの見分け方

GT500クラスとGT300クラスはクルマのある部分を見ると分かるようになっていて。その部分はヘッドライト、ゼッケン、フロントウィンドウステッカーの3カ所。GT500クラスが透明もしくは白、GT300クラスは黄色で色分けされている。



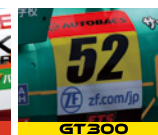
GT500
ヘッドライト



GT300
ヘッドライト



GT500
ゼッケン



GT300
ゼッケン

遠くからでも、天気が悪くても、クラスの違いを確認しやすい。

クルマが横を向いているときにはゼッケンのベースの色で見分けよう。

フロントウィンドウステッカー

このステッカーもGT500クラスが白、GT300クラスが黄色だ。



スタートはローリング方式

SUPER GTで採用されているスタート方式は「ローリングスタート」。F1のように静止した状態からのスタートではなく、走行状態のままスタートする。まずセーフティカーという先導車を先頭に予選順位をくずさずにコースをゆっくりと周回。先導車がコースを外れ、スタートシグナルが青になったところでスタートとなる。スタートラインを越えるまでは追い越しが禁止されているから、その先にある1コーナーでどのクルマも追い越しをねらう。大混戦の迫力あるバトルは必見！



タイトル獲得までの道のり

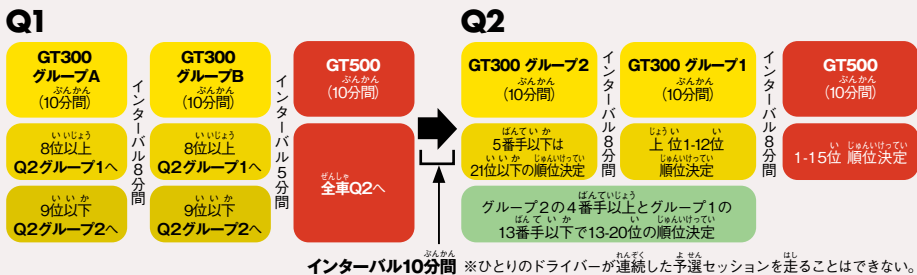
SUPER GTのレースはどんな流れで進んでいくのか
レースのルールとスケジュールをおさえて初めてのサーキット観戦を楽しもう!

1 予選 ポールポジション(予選1位)までの道は遠い

予選は決勝のスタート順位を決める大事なもの。ふたりが出したタイムの合計で争われ、それぞれが遅くないと上位進出はできない。短い時間の中でいかに速いタイムを出すか、時間との戦いはまさに手に汗を流す。

ポイント① 予選順位がいい方が決勝で前寄りの位置からスタートできるため、レースで断然有利になる!

合算方式 昨年までは予選を2回に分けて、1回目(Q1)の上位勢が2回目(Q2)に進んで最終順位を決めるノックアウト方式だった。今年は全車が2回とも走り、Q1とQ2のタイムの合計で順位を決める合算方式で行われる。GT300は参加台数が多いためQ1、Q2とも2組に分けて行われる。



2 決勝 ドライバーだけでは勝てない総力戦

ふたりいるドライバーのうち、どちらが先に走るのか、そしてどのタイミングでピットに入るか、といった戦略はチームによって様々で、この違いもレースをおもしろくしている。スピードだけでなく頭も使って走らないと、SUPER GTで勝つことは難しい。

ポイント② ドライバーひとりだけ走れるのはレース距離の2/3までと決められている。

3 ポイントシステム 1点の重みが最後に効いてくる

SUPER GTはクラスごとにドライバー部門とチーム部門のランキングがあり、レース結果によって得点を重ねていくシステムになっている。過去にはたった1点差でチャンピオンが決まったことが何回もあるから、1点の積み重ねがどれだけ大切かがよく分かる。



ポイント③ チームポイントでは完走車に対し、周回数に応じたポイントも加算される。

ドライバーポイント (※完走車に対して)

決勝順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
得点	20点	15点	11点	8点	6点	5点	4点	3点	2点	1点

※予選でも1位に3点、2位に2点、3位に1点が与えられる。

チームポイント (※完走車に対して)

決勝順位	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
得点	20点	15点	11点	8点	6点	5点	4点	3点	2点	1点

決勝周回数	1位と同一周回	1位から1周遅れ	1位から2周以上遅れ
GT500	3点	2点	1点
決勝周回数	1位と同一周回、または1周遅れ	1位から2周遅れ	1位から3周以上遅れ
GT300	3点	2点	1点

※レースの距離が700km以上、もしくはレース時間が4時間以上の場合、決勝順位に対する得点はドライバー、チームとも各25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。

レースウィークのスケジュール

SUPER GTでは金曜にレースの準備を整え、土曜は練習走行と予選が、日曜に決勝レースが行われる(※)。走行がない時間帯には、大人も子どもも楽しめるイベントが開催されていて、一日中サーキットで楽しめる。

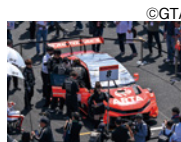
ピットウォーク

ピットロードを開放してピットの様子を楽しめるのがピットウォーク。マシンが周回で見られ、ドライバーがサインや記念撮影に応じてくれることも。参加には別のチケットが必要。



グリッドウォーク

レース前のスターティンググリッドの様子を見学できるのがグリッドウォーク。スタートに向け最終準備を整え、緊張感が高まる雰囲気を感じることができる。参加には別のチケットが必要。



キッズウォーク

ピットウォークの参加を中学生以下に制限した無料イベント。予選日の夕方に行われる。同伴の保護者も参加できるので小さなお子さんと家族そろって楽しむことができる。



オールドライバーズアピアランス

決勝スタート前に参加選手全員が顔をみせてくれる。ピット前に出てアピールする模様は場内のモニターに映し出される。



予選日	決勝日
07:00	
08:00	
09:00	予選TOP3ドライバーズトークショー
10:00	ピットウォーク
11:00	オールドライバーズアピアランス
12:00	
13:00	
14:00	スタート進行/グリッドウォーク
15:00	決勝
16:00	表彰式
17:00	優勝記者会見

■ ドライバー仕事中心 / 📷 サイン&撮影チャンス

※一部レースは曜日が異なるので、正式なスケジュールは、supergt.netやサーキットのホームページ等で事前に確かめよう。

宮城県: スポーツランドSUGO

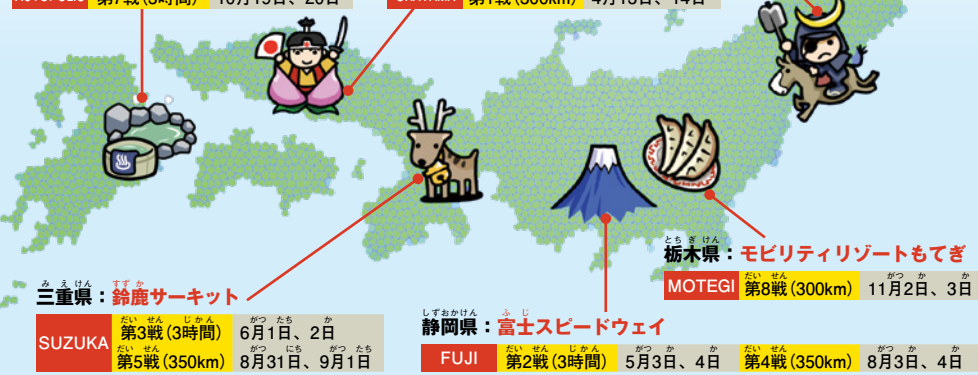
SUGO 第6戦 (300km) 9月21日、22日

大分県: オートポリス

AUTOPOLIS 第7戦 (3時間) 10月19日、20日

岡山県: 岡山国際サーキット

OKAYAMA 第1戦 (300km) 4月13日、14日



三重県: 鈴鹿サーキット

SUZUKA 第3戦 (3時間) 6月1日、2日
第5戦 (350km) 8月31日、9月1日

静岡県: 富士スピードウェイ

FUJI 第2戦 (3時間) 5月3日、4日
第4戦 (350km) 8月3日、4日

SUPER GTは日本全国そして海外でも開催!

日本全国のモータースポーツファンに観戦してもらうため、SUPER GTは日本中のサーキットでレースを開催している。日本だけでなく海外でも開催し、世界中で多くのSUPER GTファンを生み出している。※ () はレース距離/時間。

楽しさいっぱいのサーキット

レースが行われるサーキットには、コースだけでなくチームスタッフが作業をするピット、レースを運営するためのコントロールタワー、事故に備えて医療施設などがそろっている。サーキットではサーキットでしか味わえないSUPER GTマシンの速さや、体に響くエンジン音など、スピード感や迫力を肌で感じる事ができる! そしてあこがれのドライバーやマシンを間近で見る事も! レースの間には、イベント広場でトークショーやステージイベントがあったり、ピットロード上でキッズウォークやピットウォークが行われたり、とにかく見逃せないイベントが盛り沢山。

A コントロールタワー

ここでは競技中にコースの安全を確認したり、タイムを計り順位を記録している。ルール違反があったときにペナルティ(罰則)を出したりと、レース進行の監視もしている。



B パドック

チームメンバーやドライバー、スタッフが活動する施設がまとまっているエリア。ドライバーが歩いている、クルマを間近に見られるけど、作業の邪魔にならないようにね。



C ピットエリア

走行前にクルマの調整や整備を行ったり、レース中には給油やドライバー交代するためにピットインするのがここ。ピットウォークやキッズウォークの時だけ観客も出入りすることができる。



D イベント広場

ドライバーのトークショーやレースアンバサダーが参加するステージをはじめ、さまざまなクルマの展示、走行体験ができるキッズカートなど楽しい催し物がいっぱい! チームグッズやおもちゃ、SUPER GTオフィシャルグッズなど多くのGTグッズが売られていたり、ご当地グルメなど、美味しい食べ物も楽しめる飲食店も並んでいるよ。



SUPER GTの救急システム「FRO」

訓練を積んだドライバー、救急医療の専門医、車両火災に備える消防要員と消防設備一式という、緊急時に必要な人と機材が車両に集結。すべての機能を備えるこの車両が事故現場に急行することで、素早い救急対応を可能にするシステムが「FRO (First Rescue Operation)」だ。2024年はSUBARUレガシアウトバック、NISSANパトロールNISMO、TOYOTAランドクルーザーの3台がFROとして働いているよ。



サーキットで働くプロフェッショナル

いくら立派なサーキット施設があっても、それだけではレースは成り立たない。サーキットの安全を守る専門家やGTマシン以外にもレースを支えるクルマが備えられている。

サーキットで働く専門家

1 競技長

レースを取り仕切り、運営に関する責任を負っている。サーキットごとに競技長がいて、どの種類の旗を掲示するのかの指示したり、罰則などへの最終的な判断を下したりする。



2 マーシャル

マーシャルとはオフィシャルとも呼ばれる審判員。状況に応じて旗を振り、必要な情報をドライバーに知らせる。アクシデントが発生した時にはまっすぐに駆けつけて安全を確保する。



3 ドクター&ナース

事故等の緊急時に備えるのはもちろん、SUPER GTでは毎戦レースに同行して、ドライバーが安心してレースに集中できるよう健康管理などのトータルケアを行っている。



サーキットで働くマシン



4 セーフティーカー

セーフティーカー (SC) はレーススタート前の競技車両の隊列をスピードを調整しながら先導したり、レース中に事故が起きた場合や競技車両がコース上に止まってしまった場合などには、コース上に落ちた部品による損傷やさらなる事故が起きないように、レースの安全を守るため、競技車両のペースをコントロールする。2024年のSCは日産フェアレディZが使われている。

5 救急車&搬送用ヘリ

突発的な事故に備えて、サーキット内にもいつでも待機している。緊急な治療が必要だと判断された場合には、ヘリコプターを使って患者を病院へ運ぶこともある。



6 トランスポーター

クルマや機材は大会ごとに運ばれる。その荷物を運搬するのがトランスポーターというトラックだ。チームのカラリングが施されている場合も多く、そうした車両の人気も高い。



GTマシン大解剖

市販車を基に作られたGTマシン
レース用にどのような改造がされているのか
GTマシンと市販車の違いを見てみよう

COCKPIT

コックピットとは運転席のこと。安全のためにパイプが張り巡らされ、シートもドライバーの体に合ったものになっている。また、ドライバーのためにエアコンやクールスーツが装備されている。

ENGINE

一般のエンジンをいかにレースに合ったものにするかが勝負どころ。どのチームもエンジンの開発には力を入れている。GT500クラスは2.0直列4気筒ターボに統一。GT300クラスでは、GT300規定車両はベース車と同じメーカーのものなら使用できるが、FIA GT3はエンジンの変更はできない。

BODY

市販車が鉄やアルミを使っているのに対して、スピードを追求するGTマシンはカーボンという軽くて丈夫な素材を使用している。これにより重さは大幅に軽量化している。

DRIVER

ドライバーは事故に備えてヘルメット、そして顔と首にかかる衝撃を肩全体に分散させるハンスデバイスを装着している。レーシングスーツも燃えにくい素材でできている。



AERO PARTS

エアロパーツの動きは、空気をうまく利用してクルマを路面に強く押し付ける力を発生させること。これによりタイヤのグリップ力が上がり、コーナリング時に有利となる。風がよく当たる前方の側面や後方などに取り付けられている。GT500クラスではフロントスポイラー、アンダーフロア、リアディフューザーは指定された形、リアウイングが全車共通部品になっている。ボディはデザインラインより下（右イラストの青色部分）は独自の空力の開発ができ、それ

より上の部分は市販車と同じ形が求められる。GT300クラスではGT300規定車はルールの範囲で開発が認められ、リアウイングの翼は1枚の形状をとる。FIA GT3は基本仕様のままならGT300規定車で使用できないものも認められるが、エアロパーツ自体の変更はできない。



TIRE

タイヤはレース専用のものを使い、一般車のものより幅が広い。晴れた時には表面に溝のないスリックタイヤ、雨の時には溝の入ったレインタイヤと、路面の状況によって使うタイヤが異なる。

参加できる車両規定が複数あってマシンも多様 GT300 CLASS

GT300クラスにはGT300規定とFIA GT3規定の車両が参加可能。GT300規定では規定範囲内での開発が認められ、エンジン排気量、駆動方式、ボディタイプが異なるマシンが存在する。さらにGTAが企画・開発したマザーシャシー（モノコックやエンジンなどの主要部品をキット化）を使用した車両も参戦する。FIA GT3規定のマシンは世界各地で行われているGTレースに参加できるため世界的に人気が高く、多くのFIA GT3車両がSUPER GTに参戦している。このようにGT300クラスは多種多様なマシンが走っている。



ピットワーク大解析

ピットイン時に同時に作業できるメカニックは5名まで、タイヤ交換は2名以内で行う。ピット作業中はエンジンを停止しなればならず、給油とタイヤ交換は同時にすることはできない。チームは少しでも早くクルマをコースへ戻し、ライバルたちに差をつけるためにスタッフ全員がむだのない動きをめざして練習も行っている。実際にはどんなことをするのか、それぞれの役割を見てみよう！

燃料タンクをいっぱいにしてもゴールまで走り切れないため、レース中に給油が必要となる。素早く給油できるような装置を使っているが、ドライバー交代を確実にを行う時間を確保するため、燃料の流量を制限している。また、昨年からはCO₂排出量削減を目指し、化石燃料を使用しないカーボンニュートラル燃料(CNF)を使っている。

監督
状況を瞬時に判断し、ピットインのタイミングなどレースに勝つための指示を出す。ドライバーをはじめ、チームで働くみんなをまとめる、まさにチームの大黒柱だ。



サインマン
ドライバーにライバルとのタイム差やピットインを知らせるため、サインボードを使って指示を出すのが仕事。ドライバーが見やすいように出すのがポイント。



エンジニア
マシンから得られるデータやドライバーからのコメントを分析して、もっとマシンを速くするにはどうしたらいいのかを考え、その方法をメカニックに伝えている。



マネージャー
レースに出るための手続きや手配、チームのスケジュール管理や取材時間の調整、スポンサーへの対応や情報発信などを行っている。細やかな気配りが大切。

レースアンバサダー
チームの応援やイベントなどでレースを盛り上げたり、チームやスポンサーを知ってもらうための活動を行う。まさにレースの大使(アンバサダー)的存在。



チームで働く人たち

ピット作業の必需品①
消火器
もしも燃料がもれたり、火花が散ったりすると火災が発生する危険がある。だから給油中は消火器をもってスタンバイしている。



給油

エアジャッキ

タイヤを交換する時には、クルマを地面から浮かせなければならない。そのために必要なのがこのエアジャッキだ。クルマの前部や横などから、圧縮したチッ素を入れることで床下から脚が出て、重いクルマが一瞬で持ち上がる。

ピット作業の必需品②

インパクトレンチ

タイヤ交換の時に、タイヤをとめているナットを締めたり緩めたりするのがコレ。使いやすいように改造していることもあって、使う人のこだわりが感じられる道具。

ドライバー交代

決勝では1台のマシンをふたり以上のドライバーが交代で運転することがルールで決められている。ただし、ひとりのドライバーがレース距離の2/3を超えて走ることができない。

タイヤ交換

長距離を走るレースでは、タイヤを途中で替える必要もでてくる。ただ、タイヤ交換は義務ではないので、2本のみの交換や無交換でもOK。タイヤ交換担当者は重いタイヤを軽々と持ち上げて、驚くほどの速さで使用したタイヤを外し、新しいタイヤに交換する。



GTマシン速さの理由 マシンの心臓部、エンジンの話

クルマにとって一番重要ともいえるエンジン

SUPER GTではいろいろなタイプのエンジンが使われている!

エンジンの基本的な働き

エンジンはクルマにとっての心臓ともいえる重要な部分。その仕組みはなかなか複雑だけれど、エンジンは燃料を爆発的に燃焼させて、その時に発生した力を運動エネルギーへと変換する。これが動力となってクルマは動いている。

エンジンにもさまざまなタイプがあり、その形式によって、加速が良い、最高速が伸びる、重量が軽いなど、それぞれ特徴を備えている。クルマの種類が豊富なSUPER GTでは、もちろんエンジンも多種多様。エンジンに注目すると、さらにレースを楽しめるぞ。



SUPER GTで見られるエンジンタイプ

直列型	市販車では一般的。小排気量、少気筒向き 一般的な自動車エンジンは、ピストンを上下させてパワーを生み出すタイプのものが主流。そのうちシリンダーを直線上に並べた形式のエンジンを直列型エンジンと言う。排気量の小さいクルマに使用されることが多い。	【主な搭載マシン】 TOYOTA GR Supra GT500 Honda CIVIC TYPE R-GT Nissan Z NISMO GT500
V型	気筒数が多い場合に全長を抑える シリンダー列を前から見るとVの形に並べたタイプのエンジン。たくさんのピストンを直列に並べるとエンジンが長くなってしまいうため、パワーを必要とするスポーツカーや大型車に多く使われている。	【主な搭載マシン】 Mercedes AMG GT3 TOYOTA GR SUPRA GT300 TOYOTA GR86 GT300
水平対向型	エンジンの高さを抑え重心を低くできる クランクシャフトを中心に180度、左右対称になるようにピストンを並べたのが水平対向エンジンだ。エンジンの全高が低く、低重心なのが特徴。ピストンの動きがボクシングに似ているため、ボクサーエンジンともいう。	【主な搭載マシン】 SUBARU BRZ GT300

SUBARU エンジンのこだわり

SUBARU BRZでGT300クラスに参戦しているSUBARU。そのパワーユニットに使われているのは水平対向エンジンだ。一般的なエンジンに比べて軽量、コンパクトかつ低重心であるため、優れた車両バランスを実現。それにより路面に吸い付くような走行安定性を高めている。またGTマシンのエンジンの位置やマウント方法の考え方は市販車と共通なので、誰もが高次元でバランスの取れた理想の走りを体感できる。

マシンの足、タイヤの話

文字どおりレースもクルマも支えるタイヤ。タイヤが変われば速さも変わる!

タイヤの働き

自動車が安定して走行し、目標地点でしっかり止まるなどの基本的な働きを支えるのがタイヤ。SUPER GTでは市販車よりもスピードが出るように設計されているから、その分タイヤにかかる負担も大きい。だからこそ信頼と実績のあるタイヤが選ばれている。

今季SUPER GTへタイヤを供給するのは4メーカー。チームごとにマシンとの相性を考慮しメーカーを自由に選択可能。おなじ車種でも異なるタイヤを選択していることもあり、見どころのひとつ。



SUPER GTタイヤの4大機能

1 荷重支持機能 車体の荷重をしっかり支える!

GTマシンは市販車に比べて軽量だとはいっても、その重さは1tを超える。さらにドライバーの体重やサクセスウェイトを支えなければならず、負担に耐えられる性能が必要だ。

2 制動・駆動機能 スムーズに走る! ギュッと止まる!

ピットストップなどでは決められた位置でギュッと止まらなければならない。ブレーキからの制動力を的確に路面に伝える必要がある。SUPER GTのタイヤは路面との摩擦を緻密に計算して設計。

3 進路保持機能 自由に曲がる!

最もスピードが出るストレートでの安定感。そしてコーナーリングでは、ドライバーのハンドル操作をそのまま路面に伝える機能を兼ね備え、様々な状況に順応する。

4 緩衝機能 乗り心地の快適さを保つ!

スピードが出れば出るほど、たとえ小さな路面の凹凸であってもドライバーが感じる衝撃は大きい。SUPER GTのタイヤは衝撃を吸収し、集中してレースができるようサポートしている!

SUPER GTで培われたテクノロジーを市販タイヤへ POTENZA

ブリヂストンは、SUPER GTをはじめ様々なレースで培ったテクノロジーを市販の[POTENZA]タイヤにも注ぎ込んでいる。サーキット走行でのタイムアップに貢献する「RE-12D」、ストリートからサーキットまで高いドライ&ウェット性能を発揮する「RE-71RS」、上質な走りドライバーの感性を刺激する「S007A」など、用途に応じたタイヤをラインアップしている。



ブリヂストンのモータースポーツ活動はこちら ▶ <https://ms.bridgestone.co.jp/4/supergt/>



GT500マシンを支える共通パーツ

GT500

INTRODUCTION TO GT500 CONTROL SYSTEM

インジェクター



エンジンコントロールユニット(ECU)



高圧ポンプ



エンジン性能を最適化する主要部品。コンピューターでエンジン電子制御するECU、エンジンへ噴射する燃料の量を調節するインジェクター、インジェクターへ燃料を送る高圧ポンプは、モータースポーツ特有の厳しい環境下でも高い信頼性を発揮する。



パワーボックス



ヘッドライトやウインカー、エアコンといった電装品に電力を供給し、総合的に電源をコントロールする。制御の最適化を行うことで効率よく電力を使用でき、エンジン出力の有効活用に大きく役立っている。

マルチディスプレイ



コックピットでドライバーが必要な情報をまとめて表示することで、運転に集中できる環境づくりに役立っている。大きな画面とディスプレイの精細化により高い視認性を誇り、ドライバー用、ピットクルー用といった用途に応じた画面設定も可能となっている。

1901年にフランスで行われたニス〜サロン〜ニス間のレースで、ポッシュのマグネトー式点火装置を搭載したマシンが優勝して以来、120年以上の長きにわたり、F1やWEC、WRCなど様々な車種にポッシュの製品が選ばれてきた。このようにポッシュはモータースポーツの発展を支える縁の下の力持ちであるとともに、より安全で効率的かつ魅力的な量産車の開発に向けた技術力の向上につなげてきた。

GT500の全車両に、エンジンコントロールユニット (ECU)、マルチディスプレイ、パワーボックス、インジェクター、高圧ポンプ、ワイパーモーターなど多様なコンポーネントを提供。その製品のほとんどがモータースポーツに最適化した専用設計による高い性能を誇っている。

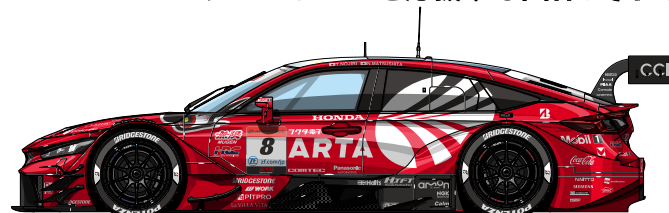
エンジン性能を左右する重要な要素となるECU、インジェクター、高圧ポンプを共通部品として提供することで、さらなる高性能化につながり、今まで以上にエキサイティングなレースを支えている。



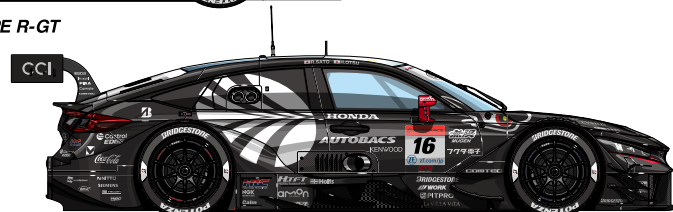
Invented for life

クルマをもっと楽しむために

モータースポーツを応援する団体、それがamscです。



#8 2024 ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT



#16 2024 ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT

たくさんの企業がモータースポーツを応援しています。

amscに参加している会員企業は、様々なクルマ関連製品を開発しています。お店で購入できるそれらの商品が、実はGTマシンにも使われているのです。

[amsc参加企業]



リアルドライビングシミュレーター
グランツーリスモ7



25周年を迎えた「グランツーリスモ」シリーズ最新作。クラシックカーから最先端のスーパーカーまで420種類以上のクルマを、比類ないディテールで再現。コースレイアウトは90種類以上。また、伝説のGTキャンペーンモードを再び収録。レースはもちろん、コレクター、チューナー、デザイナー、フォトグラファーなど、あらゆるカーライフを満喫できます。他のプレイヤーと競い合うのが好きなプレイヤーなら、スポーツモードで腕試しも。世界中のプレイヤーとつながりながら、多彩なモードで自分だけのプレイスタイルや楽しみを見つけることができます。



- 価格**
- PS5版 希望小売価格：8,690円 (税込)
 - PS4版 希望小売価格：7,590円 (税込)
 - 25周年アニバーサリーデジタルデラックスエディション 希望小売価格：10,890円 (税込)



グランツーリスモ公式サイト
<http://www.gran-turismo.com/jp>

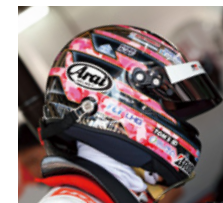
Gran Turismo 7: ©2024 Sony Interactive Entertainment Inc. Developed by Polyphony Digital Inc. Manufacturers, cars, names, brands and associated imagery featured in this game in some cases include trademarks and/or copyrighted materials of their respective owners. All rights reserved. Any depiction or recreation of real world locations, entities, businesses, or organizations is not intended to be or imply any sponsorship or endorsement of this game by such party or parties. "Gran Turismo" logos are registered trademarks or trademarks of Sony Interactive Entertainment Inc.

選手トレードマーク、ヘルメット

安全のための装備品でも、ドライバーの顔となるアイテム

ヘルメットの働き

ヘルメットはレース中の衝撃からドライバーの頭を守る重要な装備品。衝撃を吸収できる度合や強度、燃えにくさなど厳しいヘルメット規格をクリアしたものが使われる。ヘルメットはドライバーが自分の好みを反映できる唯一のアイテムだけあって、カラーリングに個性が表れ、ドライバーのトレードマークともいえる。つまりヘルメットで誰が見分けることができるのだ。好きなドライバーのヘルメットはどんなデザインかな?!



多くのドライバー達が信頼を寄せるヘルメット



世界最高峰レースの実績が活かれ、常に進化し続けるAraiの国内最高峰4輪用ヘルメット「GP-6 8859」。
■価格：104,000円 (税別)

数多くのレースで認められた高い安全性に加え、軽量化と被り心地の向上を実現しています。今では必須となった装備であるHANSとヘルメットを接続するアンカーの取り付けが可能なMGターミナルを標準装備。プロスペックにふさわしい機能を備えている。
■アライヘルメットの詳しい情報は
<http://www.arai.co.jp>

SUPER GT FIA-F4インフォメーション **F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP**

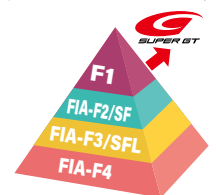
大人気のフォーミュラ入門レース **FIA-F4**

SUPER GTを運営するGTAが、2015年に新たにスタートさせたフォーミュラカーレース、それがFIA-F4選手権だ。FIA (国際自動車連盟) の提唱により、“第4のフォーミュラカー・カテゴリー”として誕生したFIA-F4シリーズは、2014年にイタリアでスタートしたのを皮切りに、日本はもちろん、イギリス、フランス、アメリカなど、多くの国・地域でシリーズが誕生。ワンメイクの車両を使い、高い安全性とイコールコンディションが特徴の新たな入門カテゴリーとして注目を集めている。



FIA-F4で才能を磨いた若手の中から将来のスターが生まれる!

FIA-F4選手権は、右の図にあるようにF1を頂点とするフォーミュラカーレースのピラミッドの中で、上から4番目のカテゴリー。このFIA-F4で腕を磨きFIA-F3/スーパーフォーミュラ・ライツ (SFL)、FIA-F2やスーパーフォーミュラ (SF)、さらにはF1へとステップアップしていく格好だ。近年はSUPER GTで活躍するドライバーの多くが、こうした入門フォーミュラを巣立ってきているだけに、FIA-F4選手権はGTファンならば必見のレースだ。



フォーミュラカーレースのカテゴリー

FIA-F4 Official Sponsor



レースの模様をLIVEで視聴できます

FIA-F4 JAPANESE

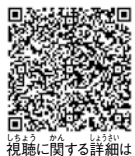
※回線状況により視聴ができない場合があります。



TV PROGRAM テレビで楽しむ

**SUPER GTをJ SPORTSで
とことん楽しもう!**

スポーツテレビ局「J SPORTS」は今季も全戦の予選と決勝を生中継を中心に放送。生中継を見逃しても、再放送やハイライト番組で激戦を振り返ることができる。SUPER GTをとことん楽しむ番組が豊富にラインアップされている。



視聴に関する詳細は

●J SPORTSオンデマンド限定配信番組～PC、スマートフォン、タブレットで視聴可能～今季も全8戦の予選/決勝のほか、予選前の公式練習、決勝日の各イベントもオンデマンド限定でLIVE配信する。



2024年シーズンのメイン実況はサッシャさん、解説は光貞秀俊さん、またピットリポーターは高橋二郎さん、竹内紫麻さんが引き続き担当。レース解説にはスペシャルゲストも予定しており目が離せない。

OFFICIAL SITE

基本情報から最新ニュースまで

SUPER GT公式ウェブサイト

SUPER GTの情報が詰まった公式ウェブサイト。最新ニュースからチームやドライバーの解説、レースの見どころやチケット情報まで、SUPER GTのことなら、まずは公式ウェブサイトへアクセス!

SUPER GT 公式ウェブサイト
<https://supergt.net>



SMARTPHONE APP

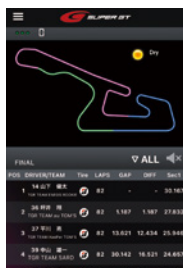
iPhone&iPad専用アプリケーション

SUPER GT 2024 Timing App

SUPER GTの激しいバトルをリアルタイムに楽しむことができるiPhone・iPad専用アプリ。ダウンロード無料。アプリをインストール後、アプリ内課金により2024年SUPER GTレースシリーズの練習走行、予選、決勝のライブタイミングデータビューとサーキットポジションビューを楽しめる。今すぐApp Storeでゲット!



アプリ内課金
1200円(税込)



MOBILE APP

SUPER GT場内限定ライブ配信アプリ

Grooview Multi

お手持ちのスマホやタブレットからピエール北川さん実況付き公式中継映像を会場内限定で楽しめる。ご利用は、アプリをダウンロード後、視聴パスワード「GTA2024」入力。



※画像はイメージです。実際の画面と異なる場合があります。
※お使いの端末のスペックおよび通信環境によって動画の視聴ができない場合があります。
※無料で利用できます。



SUPER GTオフィシャルステージ

サーキットのイベント広場でドライバートークショーなどのステージコンテンツをお届けしています。



SUPER GTサポーターズクラブ

SUPER GTの公式ファンクラブを運営しています。



SUPER GTキッズカート無料体験会

小学生を対象に「初めての運転体験」を楽しめるイベントを開催しています。



SUPER GTオフィシャルショップ

観戦グッズからアパレル、小物雑貨まで、SUPER GTのグッズならSUPER GTオフィシャルショップへ!



OFFICIAL SHOP 【オフィシャルショップ】

SUPER GTマスコット ポール&ウィニー

オフィシャルショップ店長でもあるポール&ウィニーのグッズを販売中!



便利なWEBショップもご利用いただけます!



SUPER GTといつでもいっしょ!



サーキットアイテム



SNS・LINEで最新情報配信中!!

LINEで友だちになろう!! ~友だち追加でオリジナル壁紙プレゼント~

LINEの「友だち追加」でID検索かQRコードをスキャンして登録してください



今年で30周年となる人気のレース

SUPER GTは1994年に、その前身である全日本GT選手権として始まった。国産スポーツカーをメインに、ポルシェ、フェラーリ、ランボルギーニなどの外国車が参戦。参加台数の増加とともに人気も高まり、2000年代に入って海外でも開催するようになった。こうしたレースの国際化にあわせて2005年から名称をSUPER GTへと変更。近年ではGT300にFIA GT3規定の車両が数多く参加するようになり、2014年からはDTMとGT500の車両の基本仕様を共通化しコラボイベントも実施するなど、より一層レースの国際化が進んでいる。

1994	全日本GT選手権 (JGTC) スタート。GT1とGT2の2クラス制。シリーズ全5戦。
1995	シリーズ全6戦。
1996	クラス名称をマシンの想定馬力を表すGT500、GT300へと変更。シリーズ全6戦とは別にオールスター戦を初開催。
1997	ホンダの本格参戦でGT500はトヨタ、ニッサンと3大メーカー対決の構図に。シリーズ全6戦とオールスター戦を開催。
1998	シリーズ全7戦とオールスター戦を開催。
1999	シリーズ全7戦とオールスター戦を開催。
2000	シリーズ全7戦以外に、マレーシアで海外初の特別戦を開催。
2001	シリーズ全7戦と、前年に続きマレーシアで特別戦を開催。
2002	シリーズ全8戦。海外で初公式戦をマレーシアで開催 (第4戦)。
2003	シリーズ全8戦。
2004	シリーズ全7戦とアメリカでオールスター戦を開催。
2005	シリーズの名称をSUPER GTに変更。シリーズ全8戦。
2006	シリーズ全9戦。GT500でスープラに替わりSC430が登場。
2007	シリーズ全9戦。通算100戦目 (第9戦富士)。



1996
世界で話題のマクラーレンF1 GTRが参戦。ファン投票によるオールスター戦を初開催。



2002
2000年からマレーシアで開催の特別戦が、この年、海外初の公式戦として行われる。



2004
アメリカでオールスター戦を開催。日本オリジナルのレースがアメリカで行われるのは初。

2008	シリーズ全9戦。GT500でフェアレディZに替わりGT-R登場。
2009	シリーズ全9戦。
2010	GT500の全車両が、基本車両規定に合致した3.4ℓV8エンジンのFR車になる。GT500でNSXに替わりHSV-010 GTが登場。シリーズ全8戦とJAF GP (富士) を開催。
2011	シリーズ全8戦と JAF GP (富士) を開催。
2012	シリーズ全8戦とJAF GP (富士) を開催。GT300にハイブリッド車両が登場。
2013	シリーズ全8戦とJAF GP (富士) を開催。
2014	GT500がDTMと車両の基本仕様を同じにした新規定の車両 (2ℓ4気筒直噴ターボエンジン、共通シャシーモノコック) となる。タイで初の公式戦を開催。シリーズ全8戦。
2015	GT300にマザーシャシー車両登場。モノコックはじめ、主要パーツがキット化され、各チームの開発力が活かしやすい参戦環境に。シリーズ全8戦。
2016	シリーズ全8戦。第3戦オートポリスは熊本地震により中止。代替戦を11月に最終戦にて2レース開催。
2017	シリーズ全8戦。GT500は新規定の車両を投入。ドイツと日本でDTMとのコラボレーションイベントを実施。
2018	シリーズ全8戦。JGTC開始から25年目。
2019	シリーズ全8戦。11月にDTMとの特別交流戦を開催。
2020	GT500はDTMと同一規定の車両となる。海外2戦、国内6戦の予定であったが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により国内3サーキットで全8戦を開催。
2021	新型コロナウイルス感染拡大の状況を踏まえ、国内6サーキットで全8戦を開催。
2022	GT500でGT-Rに替わりZが登場。国内6サーキットで全8戦を開催。SUPER GTが取り組む環境対応ロードマップ「SUPER GT Green Project 2030」を発表。
2023	CO ₂ 排出量削減を旨とし、化石燃料を使用しないカーボンニュートラル燃料 (CNF) をGT500クラスに導入。国内6サーキットで全8戦を開催。
2024	JGTC開始から30周年。GT300クラスにもカーボンニュートラル燃料 (CNF) を導入。シリーズ全8戦を予定。



2012
GT300にハイブリッドカーが初参戦 (トヨタプリウス、ホンダCR-Z)



2014
タイで初の公式戦開催。日本以外ではマレーシアに次いで2カ国目。



2019
DTM (ドイツ・ツーリングカー選手権) のマシン7台が参加し、「SUPER GT × DTM 特別交流戦」を日本で初開催。



2023
地球温暖化対策としてGT500クラスにカーボンニュートラル燃料 (CNF) を導入。

LEON RACING

レオンレーシング

2024年、シーズン開幕!

65 2024
www.leon-racing.com
@leonracing.official



IT'S MY TURN!!!

2024 シーズンエントリーリスト

GT500 エントリーリスト

全15台

No.	車名・車両	ドライバー・エントラント	タイヤ
3	Niterra MOTUL Z Nissan Z NISMO GT500	高星 明誠 / 三宅 淳詞 NISMO NDDP	BS
8	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #8 Honda CIVIC TYPE R-GT	野尻 智紀 / 松下 信治 ARTA	BS
12	MARELLI IMPUL Z Nissan Z NISMO GT500	平峰 一貴 / ベルトラン・バゲット TEAM IMPUL	BS
14	ENEOS X PRIME GR Supra TOYOTA GR Supra GT500	大嶋 和也 / 福住 仁嶺 TGR TEAM ENEOS ROOKIE	BS
16	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #16 Honda CIVIC TYPE R-GT	大津 弘樹 / 佐藤 蓮 ARTA	BS
17	Astemo CIVIC TYPE R-GT Honda CIVIC TYPE R-GT	塚越 広大 / 太田 格之進 Astemo REAL RACING	BS
19	WedsSport ADVAN GR Supra TOYOTA GR Supra GT500	国本 雄資 / 阪口 晴南 TGR TEAM WedsSport BANDO	YH
23	MOTUL AUTECH Z Nissan Z NISMO GT500	千代 勝正 / ロニー・クインタレッリ NISMO	BS
24	リアライズコーポレーション ADVAN Z Nissan Z NISMO GT500	松田 次生 / 名取 鉄平 KONDO RACING	YH
36	au TOM'S GR Supra TOYOTA GR Supra GT500	坪井 翔 / 山下 健太 TGR TEAM au TOM'S	BS
37	Deloitte TOM'S GR Supra TOYOTA GR Supra GT500	笹原 右京 / ジュリアーノ・アレジ TGR TEAM Deloitte TOM'S	BS
38	KeePer CERUMO GR Supra TOYOTA GR Supra GT500	石浦 宏明 / 大湯 都史樹 TGR TEAM KeePer CERUMO	BS
39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra TOYOTA GR Supra GT500	関口 雄飛 / 中山 雄一 TGR TEAM SARD	BS
64	Modulo CIVIC TYPE R-GT Honda CIVIC TYPE R-GT	伊沢 拓也 / 大草 りき Modulo Nakajima Racing	DL
100	STANLEY CIVIC TYPE R-GT Honda CIVIC TYPE R-GT	山本 尚貴 / 牧野 任祐 STANLEY TEAM KUNIMITSU	BS

●タイヤ略号=BS:ブリヂストン/DL:ダンロップ/YH:ヨコハマ
※エントリーは各大会で変更になる場合があります。

GT300 エントリーリスト

全27台

No.	車名・車両	ドライバー・エントラント	タイヤ
2	muta Racing GR86 GT TOYOTA GR86	堤 優威/平良 響/加藤 寛規 muta Racing INGING	BS
4	グッドスマイル 初音ミク AMG Mercedes AMG GT3	谷口 信輝/片岡 龍也 GOODSMILE RACING & TeamUKYO	YH
5	マッハ車検 エアバスター MC86 マッハ号 TOYOTA 86 MC	藤波 清斗/塩津 佑介 TEAM MACH	YH
6	UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARI Ferrari 296 GT3	片山 義章/ロベルト・メリ・ムンタン Team LeMans	YH
7	Studie BMW M4 BMW M4 GT3	荒 聖治/ニコラス・クルッテン/ブルーノ・スペングラー BMW M Team Studie x CRS	MI
9	PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG Mercedes AMG GT3	阪口 良平/富林 勇佑/藤原 優汰 PACIFIC RACING TEAM	YH
11	GAINER TANAX Z NISSAN FAIRLADY Z	富田 竜一郎/石川 京侍 GAINER	DL
18	UPGARAGE NSX GT3 Honda NSX GT3	小林 崇志/小出 峻/三井 優介 TEAM UPGARAGE	YH
20	シェイドレーシング GR86 GT TOYOTA GR86	平中 克幸/清水 英志郎 SHADE RACING	MI
22	アールキューズ AMG GT3 Mercedes AMG GT3	和田 久/城内 政樹/加納 政樹/小山 美姫 R'Qs MOTOR SPORTS	YH
25	HOPPY Schatz GR Supra GT TOYOTA GR Supra	菅波 冬悟/松井 孝允/佐藤 公哉 HOPPY team TSUCHIYA	YH
30	apr GR86 GT TOYOTA GR86	永井 宏明/小林 利徠斗/織戸 学 apr	YH
31	apr LC500h GT LEXUS LC500h	小高 一斗/中村 仁/根本 悠生 apr	BS
45	PONOS FERRARI 296 Ferrari 296 GT3	ケイ・コッツォリーノ/リル・ワドゥー PONOS RACING	MI
48	脱毛ケースフロンティアGO&FUN猫猫GT-R NISSAN GT-R NISMO GT3	井田 太陽/柴田 優作/眞田 拓海 NILZZ Racing	YH

No.	車名・車両	ドライバー・エントラント	タイヤ
50	ANEST IWATA Racing RC F GT3 LEXUS RC F GT3	イゴール・オオムラ・フラガ/古谷 悠河 ANEST IWATA Racing with Arnage	YH
52	Green Brave GR Supra GT TOYOTA GR Supra	吉田 広樹/野中 誠太 埼玉Green Brave	BS
56	リアライズ日産メカニックチャレンジ GT-R NISSAN GT-R NISMO GT3	佐々木 大樹/ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ KONDO RACING	YH
60	Syntium LMcorsa GR Supra GT TOYOTA GR Supra	吉本 大樹/河野 駿佑 LM corsa	DL
61	SUBARU BRZ R&D SPORT SUBARU BRZ GT300	井口 卓人/山内 英輝 R&D SPORT	DL
62	HELM MOTORSPORTS GT-R NISSAN GT-R NISMO GT3	平手 晃平/平木 湧也/平木 玲次 HELM MOTORSPORTS	YH
65	LEON PYRAMID AMG Mercedes AMG GT3	蒲生 尚弥/篠原 拓朗 K2 R&D LEON RACING	BS
87	METALIVE S Lamborghini GT3 Lamborghini HURACAN GT3	松浦 孝亮/坂口 夏月 JLOC	YH
88	JLOC Lamborghini GT3 Lamborghini HURACAN GT3	小暮 卓史/元嶋 佑弥 JLOC	YH
96	K-tunes RC F GT3 LEXUS RC F GT3	新田 守男/高木 真一 K-tunes Racing	DL
360	RUNUP RIVAUX GT-R NISSAN GT-R NISMO GT3	大滝 拓也/青木 孝行/荒川 麟/田中 篤 TOMEI SPORTS	YH
777	D'station Vantage GT3 Aston Martin Vantage GT3	藤井 誠暢/マルコ・ソーレンセン D'station Racing	DL

●タイヤ略号=BS:ブリヂストン/DL:ダンロップ/MI:ミシュラン/YH:ヨコハマ
※エントリーは各大会で変更になる場合があります