『ポールポジションからのスタートから悔しい 5 位入賞！今後は期待大！』

シリーズ名：2025 AUTOBACS SUPER GT シリーズ
大会名：2025 AUTOBACS SUPER GT Rd.3「SUPER GT MALAYSIA FESTIVAL 2025」
レース距離：1 周 5.542km×55 周（300km）

6 月 27 日（金）予選　天候：晴 コース状況：ドライ
公式予選：GT500 クラス 1 位：1:49.748（コースレコード）

世界的なパンデミックにより海外戦が中止になって 6 年、今期初の海外戦は実に 12 年ぶりに開催されるマレーシア・セパンでの第三戦となる。

予選前の公式練習は前日、そして今日の午前中に行われ、両日とも、決勝を見据えたロングランに終始し、公式練習 1 では 25 周周回し、トップタイムは 1:52.171 の 11 番手、公式練習 2 では 31 周周回し、タイムは 1;54.852 と 15 番手となった。

午後からの予選。天気は曇りだが、南国特有の高い湿度で厳しいコンディション。予選開始時の気温は 33 度、路面温度は 40 度、湿度は 65%。

Q1 は、ドライバーは国本選手がアタック。開始すぐに 38 号車がピットアウトすると、それに続いて開始 1 分の早い時間

で 19 号車がコースイン。1 周 2 分前後で周回を重ねていく中、3 周周回後の残り 2 分から最初のタイムアタックに入る。
国本選手は第二、第四セクターでパープルを出すほどの走りを見せ、1:51.083 を出し暫定トップに躍り出る。更にアタックを続けると、一時、17 号車にトップの座を明け渡すものの、第一、そして第二セクターでパープルを出す快走を見せ、Q1 唯一の 50 秒台である 1:50.856 を国本選手が叩き出し、Q1 トップとなりました。
Q1 の結果は 19-17-64-38-37-8-3-39-12-1-（以上 Q1 通過）-100-14-24-23-16 となり、全車コースレコードとなります。
Q2 のアタッカーは阪口選手。Q1 と同じように、開始 1 分の早い段階でコースインし、19 号車は周回を重ねていく。だが、39 号車が途中トラブルでコース脇に止めたため、赤旗中断となる。
残り 8 分での予選再開後、すぐにコースインしてタイヤに熱を入れていく。
前戦、Q1 にてトップのバトンを受けつつ、Q2 でトップを奪取出来なかった阪口選手は、赤旗中断ゆえの本番一回のみとなったアタックは、全セクターパープルにて Q2 唯一の 49 秒台である 1:49.748 となり、2022 年の第 6 戦 SUGO 以来、3 年ぶりのポールを獲得。実に、4 秒半ものコースレコードの更新となりました。

Q2 の結果は 19-8-64-37-3-12-17-1-38-39 となり、途中予選中断した 39 号車以外、すべてコースレコードという結果となりました。

決勝は、ポールポジションからのスタートとなります。勝ちのみ狙います。皆様の応援、よろしくお願い致します。

予選コメント

【坂東監督】

『久々のポールポジションです！ありがとうございます。ヨコハマゴムありがとうございます！ここまで来るのにエンジニア、スタッフ、そしてヨコハマゴムとともに開発してきて、この二人のドライバーに託して、素晴らしいタイムだったので満足しています。決勝は狙います。』

【国本選手】

［Q1 終了後］

『レースフォーマットが違ったり、路面の状況がコロコロ変わったりで、予定のタイムとかどんなコンディションで走れるのかとか、結構読みづらくて、不安な部分も有ったんですけど、ただ、こうやって暑いところで力を発揮してくれるヨコハマタイヤと、あと、チームの皆さんがいい車を用意してくれたので、気持ちよくアタック出来ましたし、あと、前、タイで優勝して、海外戦、僕達やはり強いんで、今回も狙ってます。

今日はしっかりとロングランも見れましたし、明日のレースプランもしっかりと見ることが出来たんで、この後、阪口選手くんやってくれると思うんで期待したいです。』

［Q2 終了後］

『路温（路面温度）が下がってきたので出るなと思って見てましたけど、セクター1 のタイムから、めちゃくちゃ早かったんで、ずっと赤付けていて、(4)9 秒台で走ってきてくれて嬉しいです。』

【阪口選手】

［Q2 終了後］

『緊張しか無いですよね。富士も国本さんが Q1 トップで Q2 僕がトップ取れなかったんで、、っていうフリもありながら、今回も Q1 トップだし、離しているし、もうすごい背中に乗っかかっていましたね。

自分と車とタイヤのパフォーマンスを出そうと思ってアタックしました。

この予選日はヨコハマタイヤさんと 19 チームのみんなが素晴らしい車、タイヤを用意してくれて、本当に気持ちよくアタックさせてもらったんで、明日はその恩返しのつもりでしっかり戦いたいと思います。』

6 月 28 日（土）天候:晴 コース状況:ドライ

決勝 5 位

曇天のマレーシア・セパン・サーキットで行われる第三戦は 6 年ぶりの海外戦、セパンサーキットでは 12 年ぶりの開催となる。

300km の給油義務なし、一人のドライバーが 2/3 以上乗車出来ないという通常レースでの運用となる。

昨日に降った雨が路面のゴムを流したため、路面状況がリセットされたのが、レースにどれだけ響くのか。スターティングドライバーは国本選手。スタート時のタイヤは B（Q2 使用タイヤ）となり、直前の天候は曇り。レース時間内で雲の発生確率は低く、雨が降る確率が低い模様。気温/路面温度は 33 度/42 度となる。

フォーメーションラップ開始直後に、24 号車がスタート後走行できずにピットに戻されるが、スタートには影響が無い模様。

2 周のフォーメーションラップが終了し、ローリングスタートでレースが切られた。

19 号車はウイービングをしながら 1 コーナーに入り、スタートから順位を変えることなくトップで 1 周目を終えて、メインストレートに戻ってきた。19 号車は逃げを打ち、2 位以下を引き離しにかかる。

序盤 3 周目は逃げる 19 号車に 1 秒遅れの 8 号車、更に 1 秒遅れの 64 号車の 3 位集団が周回を重ねて行く。

周回を重ねていくに、2 位の 8 号車との差が少しずつ縮まり、追いついてきている 300 クラスをパスしていく。5 周目には約 1.7 秒、8 周目は約 1.5 秒、9 周目には約 0.7 秒差となる。

9 周目、300 クラスをパスしていく中、8 号車が 300 クラスを抜く瞬間を利用して、19 号車をパスし、19 号車はトップの座を明け渡すが、8 号車に食らいついていく、後続は 3 位集団から抜け出した 37 号車が迫ってきている。

12 周目で 19 号車は 2 位。トップの 8 号車との差は約 3 秒、3 位の 37 号車との差は約 1.2 秒。それが周回を重ねていくごとに、前後との差が開き、15 周目には、1 位の 8 号車との差が約 3 秒、3 位の 37 号車との差が 2 秒と、19 号車は単独 2 位を走行していくこととなる。

周回を重ねていく中で、路面の状況が改善していき、路面が徐々にラバーが乗っているのが見えてくる。18 周目でトップとの差は 3.5 秒。レースの 1/3 を過ぎた 20 周目に 500 クラスでピットに入るチームも出てくる中、20 周目に 1 位との間に 300 クラスの車両が複数入ると、19 号車は間髪入れず、ピットに入り、ドライバー交代を含む通常ピットインを敢行し 35.6 秒でコース復帰、暫定 10 位となる。

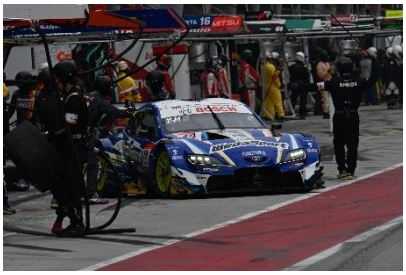
21 周目にトップの 8 号車が入り、41.3 秒でピットアウト。19 号車の前に復帰するも、アンダーカットを狙った 19 号車とのその間隔は一気に縮まり、0.9 秒まで詰めることが出来た。残り 30 周あまり、どこで勝負をかけるかが鍵となる。

26 周目、まだピットに入っていないのが、37、1、16、14 号車の 4 台。ピットイン組でのトップが 8 号車、続いて 19 号車となり、その後が 12 号車、17 号車となり、その 4 台が等間隔で周回を重ねていく流れとなる。

その後、ピットを遅らせて入るチームが出る中、32 周目に最後までピットに入っていない、暫定トップを走っていた 37 号車がピットインしコース復帰すると、ピット終了組のトップである 8 号車の前に出てきて、アウトラップ中にパスされなかったため、37 号車はトップのまま、2 位が 8 号車、3 位が 19 号車となるも、12 号車からの追撃を食らっており、結果、34 周目に 12 号車にパスされて 4 位に落ちてしまう。さらに、後続の 17 号車との差は 37 周目でコンマ 8 秒まで縮まっている。

トップから 5 台が間を 1～2 秒ほどでトレイン状態になっている中、19 号車は前の 12 号車との差を詰めるべく、そして

後ろの 17 号車との差を広げるべく、周回を重ねるが、42 周目で前の 12 号車との差は 2 秒、45 周目では 3 秒の差が出来てしまうが、後ろの 17 号車との差は 1 秒前後をキープして 4 位の座を守っている。
残り 9 周。10 秒ペナルティを少しでも実害を減らしたい、6 位走行の 100 号車が 5 位の 17 号車を追い上げ、その争いでペースが上がった 2 台が 4 位の 19 号車との差が詰まる形となり、4 位争いの三つ巴が勃発する。のこり 7 周で 100 号車が 17 号車をパスし、更に残り 6 周で 19 号車の背後につくと、残り 5 周のメインストレートのブレーキ勝負で 19 号車をパスし、19 号車は順位を 5 番手に落とす。更に、17 号車にも残り 4 周でパスされて 6 位となる。前を行く 100 号車が 10 秒ペナルティとなっているため、19 号車は 100 号車との差を引き離されないよう周回を重ねていく中、結果、100 号車との差が 9 秒 8 の差で、6 位にてチェッカーを受けることとなるも、結果 5 位でフィニッシュすることとなりました。
レースは、序盤、ポールスタートの 19 号車をパスした 8 号車がトップをキープする中、ピットタイミングを遅らせた 37 号車が 8 号車の前に出ると、2 位以下を 18 秒以上引き離しトップでチェッカー。2 位は 8 号車、3 位は 12 号車となり、以下 12-17-19-100-1-38-14-64-3-16-23-39 となりました。（24 号車は出走出来ず）



決勝コメント【坂東監督】

『悔しいです。勝ちしか狙ってなかったので、本当に悔しいです。まだまだ足りない物がある事は確認出来ました。やっと今年のスタートラインに立つ事が出来ました。今回のペースが落ちた原因はすぐに確認して国内テストに活かしたいと思います。
皆様の応援、誠にありがとうございました。言いたい事は沢山あるのでコラムに書きたいと思います。久しぶりのマレーシアでしたが
決勝日は 4 万 7 千人も入ってくれました。日本のモータースポーツがアピール出来て良かったです。夕方のレースで観客も良かったと思います、GRSupra は昨年から連勝記録を更新中。富士は 19 号車で記録を伸ばしたいです。』

【国本選手】

『残念ながら目標を達成することができませんでした。
ピークパフォーマンスは非常に高くレース序盤をリードすることが出来ましたが、徐々にペースダウンし順位を落としてしまいました。
課題、目指す方向は見えているので、改善出来るように努めていきます。』

【阪口選手】

『自分が担当したスティントではピークのみトップ争いできるスピードはありましたが、スティント中盤からタイムダウンしてしまい、順位を下げてしまいました。予選やピークは良いものの、決勝スティント後半のペースというところが大きな課題が残るレースとなりました。ただゴールをしてポイントを獲得できたことは大きな意味があるのでまた改善して次のレースも頑張ります。』

SUPERGT

https://supergt.net/pages

BANDOH

http://www.bandohracing.com/