

2025 AUTOBACS SUPER GT Round4 FUJI GT SPRINT RACE

Round 4 富士スピードウェイ

apr GR86 GT

apr

Racing Constructor

apr

Racing Constructor

2025 AUTOBACS SUPER GT Round4

開催地：富士スピードウェイ（静岡県）／4.563km

8月2日（Race 1）

天候：晴れ／曇り／雨 コースコンディション：ドライ 観客数：24,900人

8月3日（Race 2）

天候：雨／曇り 晴れ／曇り コースコンディション：ドライ 観客数：27,400人

厳しい状況ながらもベストを尽くせた一戦。クルマの進化を確信

第4戦富士大会は、SUPER GT史上初となる2日間で3レース開催となった。8月2日土曜日のRace1はGT500/GT300混走の35周レースで、8月3日日曜日のRace2はクラス別の50分レース。各日ともひとりのドライバーしか出走できず、決勝は給油もタイヤ交換義務もない。さらに、獲得ポイントに応じて課されるサクセスウェイトはなくなり、全車がノーウイトで戦うことになる。

フォーマットとしては“個人戦”のスプリントレースだが、走り始めとなる土曜日は持ち込みのセッティングとタイヤのマッチングを確認し、そこからのアジャストは日曜日にも影響する、ある意味“チーム戦”でもある。#30 apr GR86 GTは、経験豊富な織戸学がRace1を担当し、スプリントレースの実績がある永井宏明がRace2に出走する体制で挑んだ。

Race 1 公式練習 25位 8月2日(土)8:30~9:30

公式練習は、8時30分から9時までの30分間のGT500/GT300合同走行後、10分間のFCY(フルコースイエロー)テストを経て、GT300専有が10分間、GT500専有が10分間で行われた。

今季、タイヤをミシュランにスイッチした30号車は、昨季までとのタイヤ特性の違いにセッティングを合わせ切れていないのが現状。コンペティションタイヤのSUPER GTは、同一メーカーでもスペックの違いで特性は大きく異なり、それが勝敗を決するキーポイントになっている。メーカーが変われば、その度合いは大きい。

今回、30号車はダンパーの仕様を変更するなど、さらなるタイヤへの合わせ込みを加速させるセットアップを持ち込んだ。織戸は3回のピットイン・アウトを繰り返し、セッティングをアジャストしていく。その行程で改善への進歩は感じつつも、タイムアップにはつながらない。3周目に記録した1分39秒184がベストタイムとなり、リザルトは25番手となった。

公式予選 8月2日(土)

Grace 1/25位 11:40~12:00

今大会の予選は、全車が出走する20分間の計時予選となった。公式練習から気温は3℃上昇して33℃、路面温度は15℃も高い54℃。コンディション変化への対応も含め、30号車はセッティングをさらにアジャストして予選に臨んだ。

織戸は残り10分となったタイミングでコースへ。路面にラバーが載ったセッション後半はタイムが出やすく、ライバル勢も同様にセッション後半にアタックは集中する。トラフィックになりやすい状況だが、織戸はしっかりとクリアラップをとり、計測3周目にアタックして1分38秒869をマーク。そのまま翌周もプッシュしてセクター1では自己ベストを更新するが、ラップタイムの向上はなく、25番手で予選を終えた。





織戸学選手

今回はセットアップの方向性を大きく変えた持ち込みで、公式練習から予選までアジャストを続けて良い方向には進んでいるのですが、まだタイヤに合わせ切れていないのが現状です。予選ではリヤのブレーキロックがすごくて、行き切ることができませんでした。いつもの予選はQ1でA組とB組に分かれますが、今回は全車が20分間の計時予選。同じコンディションで走れるので、フォーマットとしては今回のほうがいいですね



金曾裕人監督

テストをバンバンできるカテゴリーではないので、今年変更したタイヤに合わせ込むのに時間がかかっている状況です。今回はダンパーなどいろんなものを見直して持ち込みました。織戸選手には申し訳ないけど、予選もまだセッティングのアジャストと確認を続ける途中過程。でも、そこはさすがの織戸選手、公式練習からタイムを上げてくれたのは、今後に向けてポジティブな材料になりました

決勝レース(33周)／24位 8月2日(土)15:22～16:19

Race1開始直前のコンディションは気温34℃、路面温度57℃と予選時よりも上昇。GT500/GT300混走となったRace1は、警察車両先導のパレードラップ、セーフティカー(SC)先導のフォーメーションラップを経て、スタートが切られた。

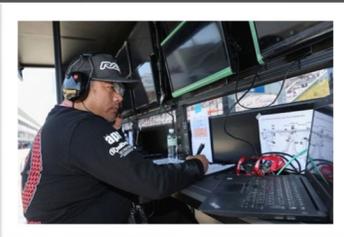
オープニングラップではGT500クラスでクラッシュがあり、早々にSCが導入される。レースがリスタートしたのは5周目だ。この間に、GT300でも1台がガレージに戻っており、織戸は24番手に上がった。

織戸は安定したラップを刻み、前車の1秒圏内でレースを続ける。前走車でトラブルによるスロー走行やドライブスルーペナルティがあり、16周目には22番手にポジションアップ。その後も織戸は前車に迫り続けるが、相手の最高速が勝っており抜くことができない。17周目にはドライブスルーを消化した車両に抜かれて23番手に落ちてしまうが、23周目には前車をついに攻略してポジションを上げた。しかし、その後はタイヤの摩耗がライバルよりも早く、2台に抜かれて24位でのフィニッシュとなった。



織戸学選手

僕たちのクルマはFIA-GT3車両に対してストレートが遅く、着いていくのがやっとという展開が長かったですね。リヤがブレーキロックする症状も決勝中ずっと続いていました。悔しい結果ですが、今日1日の走行を通して、クルマのキャラクターをつかむことができたし、徐々にではありますがクルマはどんどん良い方向に進んでいます。今日を明日のRace2、次戦の鈴鹿につなげたいですね



金曾裕人監督

決勝に向けては、燃料を積んだ重い状態に合わせてセッティングをアジャストしました。1日ずっと、アジャストが続きましたね。24位というリザルトは本意ではありませんが、タイヤのパフォーマンスでは、織戸選手の走りをもってしてもこれが限界でした。それでもしっかり走り切れたことで良い意味でデータは取れたので、明日のRace2に活かしたいと思います



Race 2 公式練習 25位 8月3日(土)8:30~9:30

日曜日の公式練習も前日と同様のスケジュール。セットアップのアジャストは今日も続く。

永井はコンディションに応じたマシンとタイヤのチェックを行って3周でピットイン。セッティングをアジャストしてコースに戻ると、6周目に前日の公式練習より2秒136速い1分38秒707を記録し、この時点で19番手のタイムをマーク。路面にラバーが載ってトラックコンディションが良くなったのもあるが、前日の織戸がつなげたセットアップの改善が奏功した結果だ。

永井はその後もピットでのアジャストを繰り返していくが、ベストタイムの更新はならず。専有走行でタイムアップしたライバルがあり、25番手というリザルトで公式練習を終えた。

Race 2 公式予選 8月2日(土)

25位 11:00~11:20

日曜日のRace2はGT500とGT300のクラス別レースになることもあり、前日より早い11時からGT300の予選がスタート。セッション開始時の気温は31℃、路面温度は43℃と、前日より涼しいコンディションで始まった。

永井はコースオープンからライバルに先行してコースに向かう。しっかりとタイヤを温め、計測4周目のアタックで1分39秒348をマーク。翌周もアタックを続け、1分39秒169にタイムを更新した。

20分間のセッションを終えたりザルトは27番手タイムだったが、上位陣で走路外走行によるタイム抹消があり、決勝は26番グリッドからのスタートとなった。



公式予選 8月2日(土)

Race 2 / 25位 11:00~11:20

日曜日のRace2はGT500とGT300のクラス別レースになることもあり、前日より早い11時からGT300の予選がスタート。セッション開始時の気温は31℃、路面温度は43℃と、前日より涼しいコンディションで始まった。

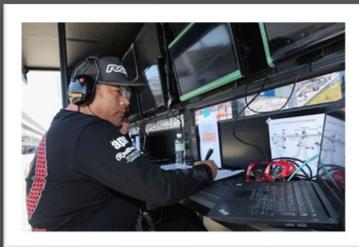
永井はコースオープンからライバルに先行してコースに向かう。しっかりとタイヤを温め、計測4周目のアタックで1分39秒348をマーク。翌周もアタックを続け、1分39秒169にタイムを更新した。

20分間のセッションを終えたりザルトは27番手タイムだったが、上位陣で走路外走行によるタイム抹消があり、決勝は26番グリッドからのスタートとなった。



永井 宏明選手

いろいろと、トライの最中でまだ気持ちよくアタックできる状況では無かったです。徐々には進歩しているので決勝に向けてもエンジニアと相談し、ギリギリまで諦めずに挑戦しようと思います。決勝は、GT300だけのRACEでもあり、GT500を気にせず前に挑むのみで楽しみもいっぱいです



金曾裕人監督

前日の織戸選手のインフォメーションからの続きでセッティングをアジャストしていった、公式練習ではタイムアップすることができました。予選ではタイヤがコンディションと合わず、さらにタイムを上げることができませんでした。クルマのバランスは、ドライバーとエンジニアが全力尽くして、どんどん良くなっているだけに、少しもどかしいですね・・・



決勝レース(50分)／24位 8月3日(日)14:20～15:11

日曜日のRace2は規定周回数ではなく、50分間のタイムレースとして実施された。気温は32℃、路面温度は42℃。GT300クラスのみでの戦いとなるRace2が、2周のフォーメーションラップ後にスタートした。

永井はレース序盤、速いペースで周回を重ねる。30号車も含めた周囲でいくつかの順位変動を繰り返したが、前車に1秒圏内で着いていく。しかし、ライバルよりも先にタイヤの摩耗が始まってしまった。選んだタイヤは前日のRace1と同じスペックだったが摩耗が激しい。後続とのギャップは保ち続けたが、前車には10周目あたりから徐々に引き離されていく展開となった。

レース終盤には、とくに左リヤタイヤの摩耗が激しく、ラップタイムも自己ベストから6秒近くダウン。ファイナルラップはさらにタイムを落としての走行を強いられる。それまでに築いたマージンで抜かれることなく24位でチェッカーを受けたが、レースを終えて戻ってきたとき、左リヤタイヤは完全に摩耗していた。

この週末、クルマのバランスは向上し続けていったが、タイヤはコンディションにまったくマッチせず、ピークグリップでもライフの面でも劣勢にあった。期待と課題が見えた一戦を経て、次戦鈴鹿での飛躍を誓う。



永井 宏明選手

終盤はコースに留まるのが精一杯でした。10周目くらいからブレーキもリアが厳しく、トラクションも無く非常にタフなレースになってしまった。最後は振動もあったのでチェッカー後のタイヤを見ましたがゴムは既に無い状態でした。結果だけを見ると、もっと硬いタイヤチョイスが必要だったかもしれません。でも、エンジニアのおかげで序盤は乗りやすく手ごたえは十分ありました。次はホームコースの鈴鹿なので、このバックデーターを活かし、三重県の皆様と喜べるレースがしたいです

金曾裕人監督

今回持ち込んだタイヤはコンディションにまったく合っていませんでした。Race1ではフロント、Race2ではリヤの摩耗が激しく、その違いも解析が必要。同じミシュランユーザーの20号車(シェイドレーシングGR86 GT)も良いリザルトを残せておらず、厳しいといわざるを得ないですね。その状況でも、チームとドライバーはクルマをできる限り仕立てていってベストを尽くせたと思います。悔しい結果ですが、やり切った感の高い週末になりました。次は鈴鹿、ホームコース、見せ場作ります！

