

2025 AUTOBACS SUPER GT Round5 SUZUKA GT 300km RACE

Round 5 鈴鹿サーキット

apr GR86 GT



*apr
Racing Constructor*

2025 AUTOBACS SUPER GT Round5

開催地：鈴鹿サーキット（三重県）／5.807km

8月23日（予選）

天候：晴れ コースコンディション：ドライ 観客数：19,000人

8月24日（決勝）

天候：晴れ コースコンディション：ドライ 観客数：29,000人

前戦からの改善を感じ、良い流れで決勝へ。しかし、接触されて無念のリタイア

中高速コーナーが主体の鈴鹿サーキットは、ハイダウンフォース車両が有利とされている。コーナリングマシンである#30 apr GR86 GTは、2022年第5戦で3位表彰台を獲得するなど、かつては得意としていたコースだ。

しかし、現在GT300クラスの主流となっているFIA-GT3車両は、大きな下面で強大なダウンフォースを生み出し、さらに大排気量エンジンやターボエンジンによって加速も鋭い。GR86 GTのようなGTA-GT300車両が有利とは言えないサーキットになってしまった。また、30号車は今季から使用するミシュランタイヤへの合わせ込みに、時間を要してしまっているのが現状でもある。

それでも、鈴鹿は永井宏明の地元であり、織戸学には鈴鹿を制した実績がある。そして、apr GR86 GTのセットアップはラウンドごとに進化し続けている。今季初の入賞を目指しつつ、さらなる進化へ挑む戦いが始まる。

公式練習 25位 8月23日(土) 10:20～12:20

前戦富士でダンパーの仕様を変更するなど、タイヤへの合わせ込みを加速させるセットアップを進めた30号車。そこで見つかった課題から、今回も新たな改善にトライしていく。

公式練習の走り出しは経験豊富な織戸が担当。まずはニュータイヤのグリップが高い段階で、2分01秒157を記録した。その後はピットイン・アウトを繰り返し、コンディションに応じたアジャストを続けていく。

14周目からは永井がステアリングを握り、FCY(フルコースイエロー)練習、GT300専有走行までセッティングのアジャストは続いていった。30号車は28周走り、ベストラップは変わらず最終結果は25番手タイムとなったが、前戦からの改善を感じられた公式練習となった。



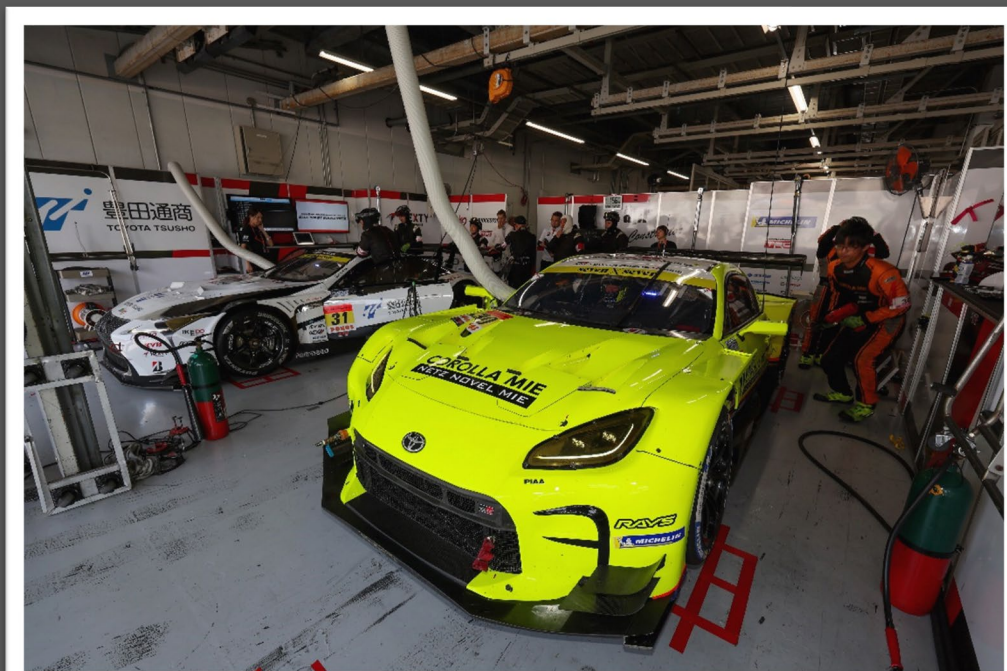
公式予選 8月23日(土)

Q1 A／12番手 15:10～15:25 総合順位 24番手

30号車は予選Q1でA組に出走。チームは予選用のセッティングを施し、織戸をコースに送り出した。

織戸はアウトラップから2周のウォーアップを入れて、計測4周目でアタック。セクター1を上位陣と遜色ないタイムで駆け抜けていく。しかし、セクター2以降のタイムが伸びず、1分59秒623でA組12番手となり、Q2に進むことはできなかった。

予選での総合順位は24番手。車両のバランスは確実に向上しつつあるが、まだミシュランタイヤへのマッチングで正解には辿り着けておらず、タイムに結びつけることは叶わなかった。だが、前戦から今回の公式練習、そして公式予選へ、良い方向に進んでいる手応えを感じ、今後につなげるプラスの材料を持ち帰ることができた。





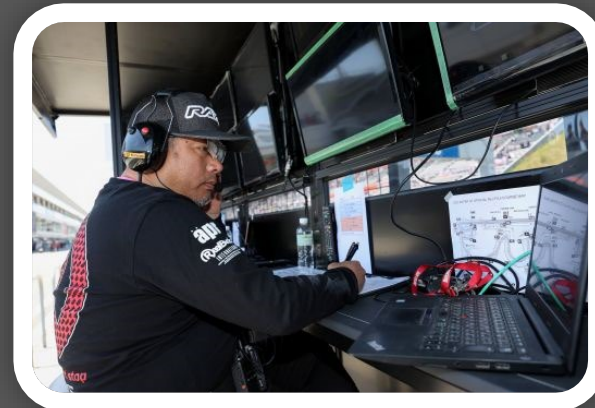
永井 宏明選手

クルマとタイヤのバランスはちょっとずつ良くなっていますが、公式練習で僕が乗った状況では、ずっと抱えてきたアンダーステアの問題をまだ解決できていませんでした。予選に向けても調整して織戸選手に行ってもらいましたが、まだ合わせ切れていないようです。明日の決勝に向けてもアジャストしていくので、さらに良くなっていることを期待したいです



織戸学選手

チームには今回もいろいろと知恵を絞ったセットアップを入れてもらいました。公式練習から予選へも手を加えてバランスの改善を感じましたが、それでもアンダーステアの特性は残っていました。空力を利かせられるセクター1は数的に悪くなかったけど、その勢いが続かない。でも、前回の富士から考えれば、かなり前向きな印象で、求めている方向に進みはじめたのを感じています



金曽裕人監督

クルマには毎戦、良かれと思うことをトライし続けてきて、今回も結構手を入れてきました。公式練習から予選までの流れも悪くないし、クルマのバランスはだいぶ良くなってきている。ドライバーはふたりともいまのパッケージのなかで目一杯走ってくれています。でも、予選でセクター1以外が速くないということは、タイヤとのバランスがまだ良くないということ。悩みはつきませんが、決勝に向けてもトライしていきます！

決勝レース(49周)／リタイア 8月24日(日)15:37～

スタート進行直前に行われた20分間のウォームアップでは、予選での織戸のフィードバックからアジャストしたセットアップを確認。まずはスタートドライバーの永井から走り始め、4周でピットに戻ると織戸に交代して計8周を走行した。ふたりとも「まだ足りない」という状況ではあったが、少しずつでも良い方向に進んでいることを感じ、決勝に臨む。

三重県警察が先導するパレードラップ、そしてセーフティカー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。後方からフライングスタートの1台に先行を許すが(後に「スタート違反」でドライブスルーペナルティ)、永井は冷静に、慌てることなく自分の走りに集中。それ以外に大きな混乱はなく、スタート直後特有の集団のなか、オープニングラップも最終セクターにさしかかっていった。

しかし、Astemoシケインでアクシデントが発生。ひとつめの右コーナーで永井はイン側にポジションを取ると、アウト側から#360 RUNUP RIVAUX GT-Rがブレーキングで並びかけてくる。360号車はオーバーランしかけ、やや強引に内側に切り込んできて右リヤホイールを30号車の左フロントホイールにヒット。ハンドリングに違和感を覚えた永井は、そのままピットに入ることにした。なお、360号車にはその後「危険なドライブ行為」として黒白旗が提示されている。

すぐにメカニックがチェック作業。外観上は大きなダメージを受けたようには見えなかったが、硬いホイール同士が接触したことで、繊細かつ複雑な構成のフロント側をヒットされた30号車は足まわりを損傷してしまった。ホームコースのレースで多くのファンが応援に駆けつけてくれていた永井だったが、やむなくコクピットを降り、わずか1周でのリタイアになってしまった。





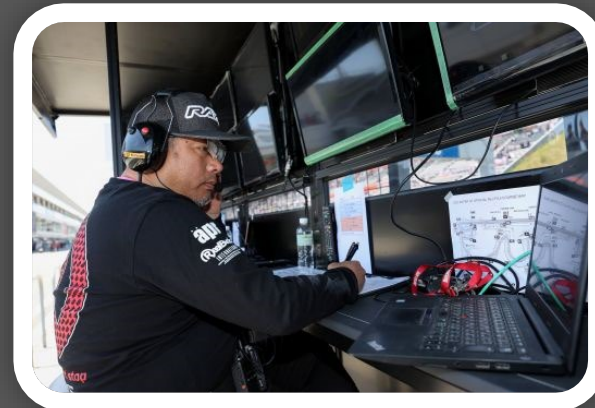
永井 宏明選手

接触にてのリタイアは残念です。突然目の前に現れ、ドカンとぶつけられたので、避けられる状況ではなかったです。走り切れれば、セットの方向性やタイヤの方向性など、たくさんの情報が獲れたはずでした。地元レースでもあり、応援に来てくださった沢山の皆様に申し訳ないです。次回の菅生は、もっと進化させて、先ずは入賞を目指します。



織戸学選手

車両は日々進化しているのですが、なんせタイヤが難しいキャラクターで、速さが出しきれていない。後半戦は、セットアップに対してセオリーに反した考えも必要かもしれない。難題はたくさんありますが、皆で前向きに菅生に向け挑戦します。



金曽裕人監督

タイヤとのマッチングに苦闘しながらも、その合わせ込みに進化を感じるなかで、今回はどんなデータが得られるのか決勝を楽しみにしていました。リタイアという結果で、ロングランでのデータを取り切れなかったのが痛いです。決勝前までは良い流れで進めていただけに、走り切れたら何が見つかったのかなと思うと残念で、当てた側のドライバーには、互いを尊重するバトルをして欲しかったですね。前を向きに次戦SUGOでもトライを続けます！