

2025 AUTOBACS SUPER GT Round4 FUJI GT SPRINT RACE

Round 4 富士スピードウェイ

apr LC500 h GT

apr

Racing Constructor

apr

Racing Constructor

2025 AUTOBACS SUPER GT Round 4

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：晴れ／曇り コースコンディション：ドライ 観客数：27,400人

クルマは成熟の域にあるも、前戦入賞の勢いに乗れず

SUPER GTは前身である全日本GT選手権が始まった1994年から、ふたりのドライバーが交代し、給油とタイヤ交換が必要な300kmレースを基本フォーマットとしてきた。しかし、第4戦富士大会は『スプリントレース』と銘打ち、8月2日土曜日のRace1はGT500/GT300混走の35周レース、8月3日日曜日のRace2はクラス別の50分レースとして開催された。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、全車がノーウェイトで戦うことになる。

SUPER GTでは2010年から2013年まで『JAFグランプリ 富士スプリントカップ』としてクラス別、ひとりのドライバーが22周のレースを走る特別戦が開催されていた。#31 apr LC500h GTのドライバーであるオリバー・ラスムッセンと小山美姫は今季がSUPER GT初めてのフル参戦であり、当然SUPER GTでのスプリントレース経験はない。しかし、ふたりはともにレースキャリアを積み上げる過程で多くのカテゴリーにおいてスプリントレースを経験しており、そこに不安はない。前戦セパンラウンドで今季初入賞を果たした勢いに乗り、Race1にラスムッセン、Race2に小山が出走する。

Race 1 公式練習／16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。

31号車は今季に向けたオフシーズン、富士でブリヂストンタイヤの開発を担当。第2戦富士ではそこで新しいスペックを持ち込んだが、今大会のタイヤもその延長線上にあるスペックだ。気温が高くなることを想定して、ハード4セット、バックアップとしてミディアム1セットを持ち込んだ。

公式練習のコンディションは気温30℃、路面温度39℃。主軸として持ち込んだハードスペックでは温度が低すぎたが、ラスムッセンは4周目に1分38秒377を記録。その後はピットイン・アウトを繰り返し、コンディションに合わせてセッティングをアジャストしていく。タイヤを温存するために専有走行も同じタイヤを使い続けたこともあり、ベストタイムは変わらず、16番手で公式練習を終えた。

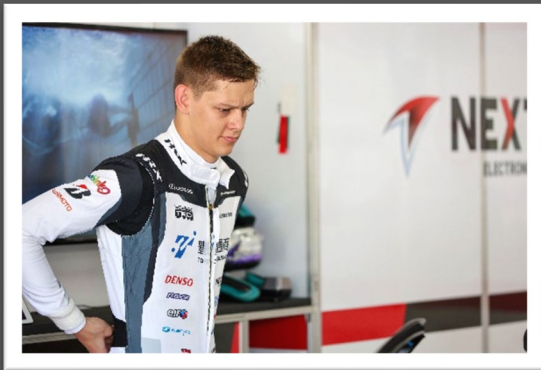
Race 1 公式予選 8月2日(土)

18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。コンディションは気温33℃、路面温度は54℃まで上昇した。それでもタイヤの温度レンジとしてはミディアムのほうが適していたが、明日のRace2はさらに気温が下がる予想だったので温存。ハードタイヤを装着する。

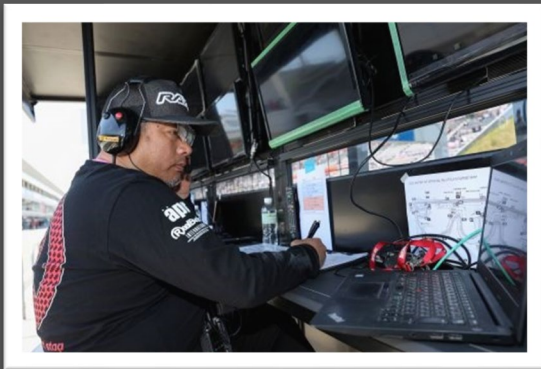
ラスムッセンは、路面にラバーが載ってタイムが上がりやすくなるセッション後半の攻撃に向けてコースイン。計測4周目に1分38秒249を記録する。ブリヂストンのハードタイヤはグリップ感が大きくドロップすることなく、5周目、6周目もプッシュ。セクターによっては自己ベストを更新するが、ラップタイムはベストに届かず。決勝は18番グリッドからのスタートとなった。





オリバー・ラスムッセン選手

タイヤの温度レンジがマッチしていなかったのは残念だし、GT300というクルマもブリヂストンタイヤの使い方も、まだまだ学んでいる最中だけど、できる限りを尽くした予選でした。でも18番手というのは、もっともっと前に持っていけないといけないクルマだと思うから悔しい結果でした



金曽裕人監督

今回は気温が40℃くらいになり路面温度も60℃近くになることを想定してタイヤを持ち込みましたが、そこまでは上がりませんでした、、、。その温度レンジにハマれば『超速い』というのを狙ったのですが……。硬めのタイヤなのでタレ感は小さいですが、ピークグリップはライバルに対して足りませんでした。でも、このトライによって新たな開発テーマが生まれたので、そこは今後のプラスに向けた材料になりました

Race 1 決勝レース(33周)／17位 8月2日(土)15:22～16:19

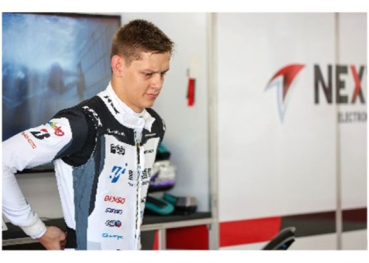
Race1開始直前のコンディションは気温34℃、路面温度57℃と予選時よりも上昇。オープニングラップではGT500クラスでクラッシュがあり、早々にセーフティカーが導入される。ラスムッセンはそのオープニングラップで、ひとつポジションを下げてしまった。

6周目にリスタートすると、ラスムッセンはすぐに1台を抜いて18番手を取り戻す。1分39秒台でラップを重ね、10周目には自己ベストとなる1分39秒039をマークする。しかし、スタートから気温が徐々に下がり始めると、タイヤの温度レンジが外れていきラップタイムも落ち始める。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、一時は入賞ラインの15番手まで上がるが、レース終盤にはトラブルを解消した車両、ペナルティを消化した車両に抜かれてしまい入賞には届かず、17位でチェッカーを受けた。



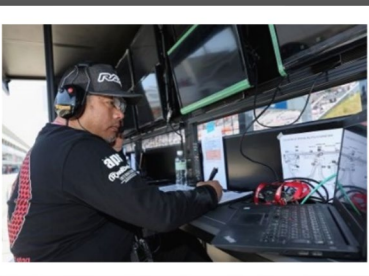
オリバー・ラスムッセン選手

決勝もタイヤがマッチしていなくてポイントを持ち帰ることはできなかったけど、それを除けばドライビングサイドではやりきった感があるレースでした。そういう意味ではポジティブな方向に進めている手応えがあります。今日はひとりて走るようになって、それは今年参戦しているスーパーフォーミュラも同じだから違和感はなかった。でも、1台のクルマをシェアして二人三脚で戦うことが、スーパーGTの楽しさであり良さでもありますね



金曽裕人監督

ラスムッセン選手は頑張ってくれましたが、今回チョイスしたタイヤではこの温度では、上位陣と同じグリップ力を出せない状況でした。ラップタイムが安定していたのはさすがブリヂストンだったけど、ピークがなかった。単純に気温と路面温度、今回はお天道さまが僕たちに味方してくれませんでしたね。明日はバックアップで持ち込んだ他のBS勢が本日上位に食い込んだミディアムの1セットを残してあるので、小山選手に期待したいと思います



Race 2 公式練習／17位 8月3日(日)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。ミディアムタイヤは予選、決勝に温存すべく、ハードのニュータイヤで小山が走り始める。

5周目には前日の公式練習より1秒329速い1分38秒469をマークし、この時点で12番手に並んだ。その後数回ピットに入り、コンディションに応じてセッティングを微調整していく。

専有走行に向けてはハードのニュータイヤを投入し、1分37秒922にタイムアップ。ライバル勢もタイムを上げたことから17番手となったが、クルマの仕上がりは良く、予選・決勝への手応えをつかんだセッションとなった。

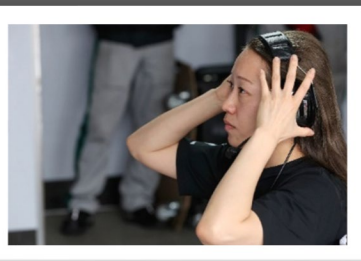
Race 2 公式予選 8月3日(日)

17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コンディションは気温は31℃、路面温度は43℃だった。

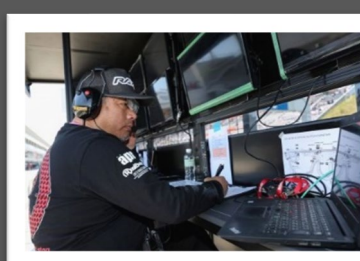
31号車はこの週末で初めて履くミディアムタイヤを装着するが、スペックが違ってクルマのバランスは変わらないのがブリヂストンタイヤの強み。残り10分となり、路面にラバーが載ってタイムが出しやすいセッション後半のアタックに向け、チームは小山をコースに送り出す。

しかし、ライバル勢もこのタイミングでのアタックを狙い、コース上でトラフィックが発生。小山は前走車に詰まった状態でアタックラップに入ることになってしまった。もともとはアウトラップから2周のウォームラップを経てアタック2周を予定していたが、クリアラップがとれないままアタックラップへ。その2周目に1分38秒128をマークし、さらなるタイムアップを目指して翌周もプッシュしたがタイヤのピークは過ぎており、予選を17番手で終えることになった。



小山 美姫選手

クルマのバランスは公式練習から良かったし、ニュータイヤでの一発のアタックに心配することはありませんでした。しっかりウォームアップすればいいかと思っていたのですが、アタックラップに向かうとき前走車に詰まって最終コーナーでの加速が鈍ってしまいました。翌周はある程度距離を取ったつもりでしたが、今度は1コーナーで追いついてしまって……。3回目のアタックにも挑みましたが、タイヤのピークは過ぎていました。今回の予選も不本意な結果になってしまい申し訳ないです



金曾裕人監督

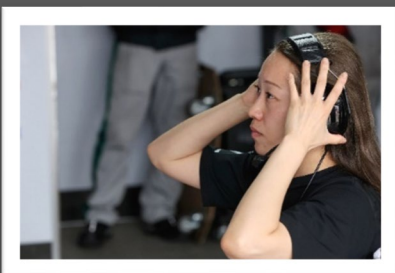
予選はセッション後半のトラックコンディションが良いときに集中するのは分かっていたことで、そこでクリアを取れるか取れないかの差が出てしまいましたね。小山選手は前戦セパンの予選でも前に詰まってしまって、そこは学んで活かして欲しかった。クルマ的にはバランスも良く、データロガー上でもしっかり仕上がっているの、決勝での巻き返しに期待します

決勝レース(50分)／リタイア 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。

小山はスタート直後にポジションアップし、密集した中でコカ・コーラコーナー、100Rを駆け抜けていく。しかし、続くヘアピンの進入で前走車のブレーキングが想定より早く、追突を回避するためアウト側にオーバーシュート。その間に後方にいた#96 K-tunes RC F GT3にイン側から抜かれてしまった。小山はそのすぐ後ろに入ってクロスラインで抜き返そうとするが、96号車の後方には#6 UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARIがピタリとつけており、6号車の右フロントに31号車の左リヤが接触。小山はその反動でスピンし、車体の右側面をヘアピンイン側のガードレールにヒットしてしまった。

小山はピットに戻り、破損したカウルを応急処置し、タイヤを交換してコースに戻るが、車両のダメージはステアリングラックやサスペンションアームにもおよんでおり、ガレージに戻ってリタイアとなった。



小山 美姫選手

100Rまで自分の後ろには96号車がいって、ヘアピンでアウト側に行ったときもミラーには96号車しか映っていませんでした。コースをそれでも加速が良かったのでクロスラインで96号車を抜こうとしたのですが、そこで見えていなかった6号車にぶつけてしまいました。6号車のみなさま、申し訳ありませんでした

金曽裕人監督

まずは6号車の片山義章選手、チーム関係者のみなさま、ファンのみなさまにお詫びいたします。大変申し訳ありませんでした。アクシデント直後は『危険行為』との判定からも分かるように、すべては周りが見えていなかった小山選手に非があります。レーシングドライバーとしてあってはならないことで、しっかりと反省してもらいます。また、クルマのダメージも想像以上に大きく、次戦鈴鹿まで時間もありませんが、お盆返上で修復に尽力します。31号車を応援してくれるファンのみなさま、スポンサーさまにも申し訳ありませんでした

