

2025 AUTOBACS SUPER GT Round5 SUZUKA GT 300km RACE

Round 5 鈴鹿サーキット

apr LC500 h GT



apr
Racing Constructor

24時間

MOTOR OIL

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

apr

Racing Constructor

決勝での強さはありつつも、一発の速さ、上位グリッドの獲得が課題

高速旋回が続く鈴鹿サーキットは、多彩な車種がしのぎを削るGT300クラスにあってハイダウンフォースマシンが得意とするサーキットだ。

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る鋭い加速を武器に、鈴鹿ラウンドで連勝を続けている。#31 apr LC500h GTのようなコーナリングマシンのGTA-GT300車両が優勢にあったのは過去のことになってしまった。

しかし、昨年台風の影響で順延となり最終戦として12月に開催された第5戦で、31号車は3位表彰台に登壇。ドライバーはGT300ルーキーのオリバー・ラスムッセンとGT300フル参戦は初めてのシーズンとなる小山美姫に代わったが、鈴鹿が「狙える」ラウンドであることに変わりはない。今季初表彰台を目指す一戦となる。

公式練習／11位 8月23日(土) 10:20～12:20

公式練習のスタートはラスムッセンが担当。これまでの4戦で得られた改善策を施し、ジオメトリーなど見直して持ち込んだセットアップを確認する。タイヤは構造が異なるハードを3セット、1セットを持ち込んでおり、各マッチングも確認していった。

ラスムッセンは計測4周目に2分00秒342を記録。開始から30分後には赤旗中断もあり、その時間も利用してセットアップを調整していく。ラスムッセンは計13周走り、小山に交代した。

小山の走行時にもセットアップのアジャストは続く。しかし、結果的には持ち込みのセットアップがタイヤとの相性も良く、LC500hと鈴鹿の相性が良い事を裏付けた。なお、GT300専有走行ではオプションとして持ち込んだソフトタイヤを履き、小山が1分59秒598にタイムアップ、リザルトを11番手に上げた。

公式練習で一番の収穫になったのは、ロングランでの安定感。「決勝での強さ」を感じ、期待感高まる充実したセッションとなった。



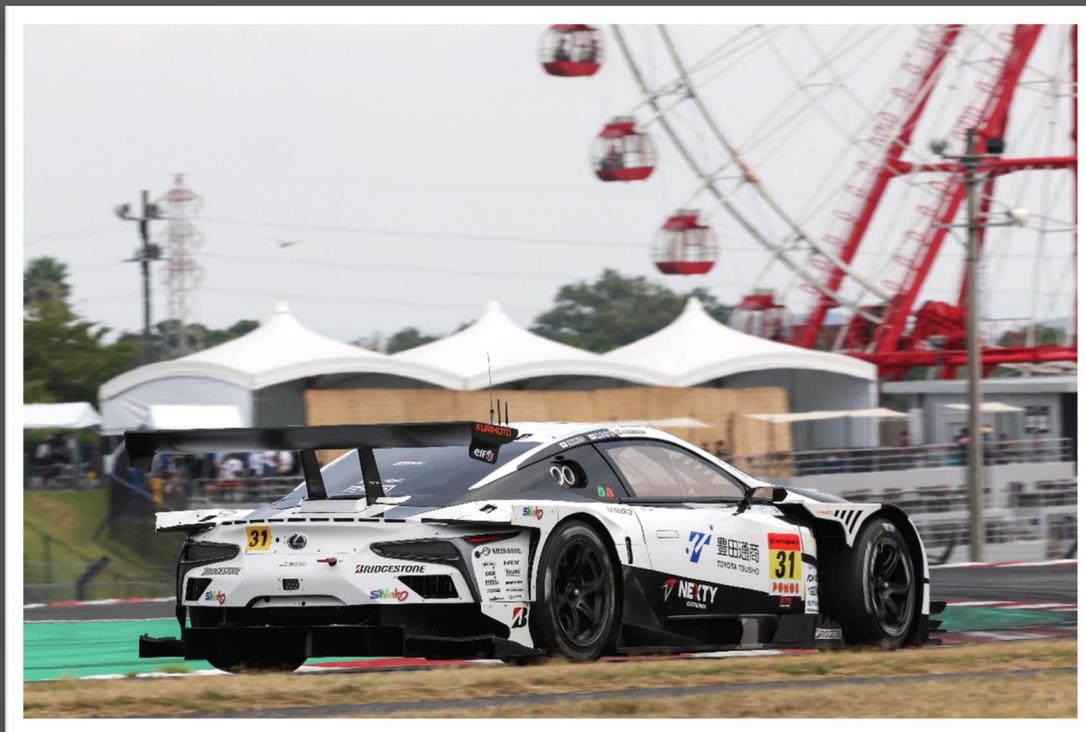
公式予選 8月23日(土)

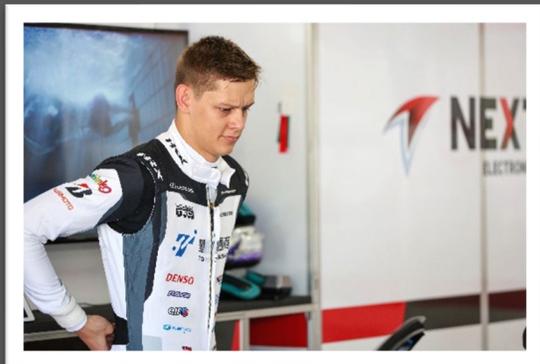
Q1 A/11番手 15:15~15:25

総合順位 22番手

予選Q1はA組に出走。そのステアリングは小山に託した。小山はアウトラップからウォームアップを2周入れて、計測3周目に1回目のアタックを試みる。タイヤはまだ温まり切っておらず、タイムは2分00秒337。

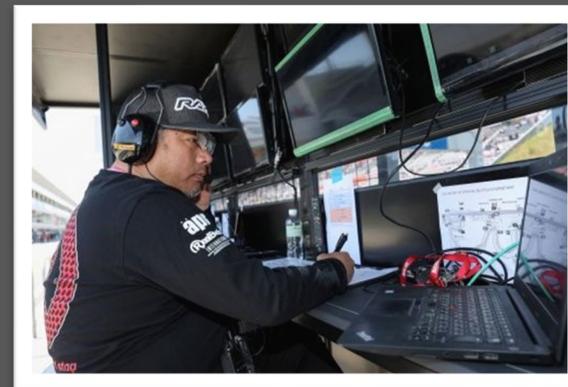
連続でのアタックは当初の予定通りで、小山は計測4周目に1分59秒406にタイムを上げてチェッカーを受けた。しかし、このラップでもタイヤは完全に発動しておらず、ピークグリップを得られていなかった。結果は、Q1突破に100分の2秒届かず11番手。決勝は22番グリッドからのスタートとなった。





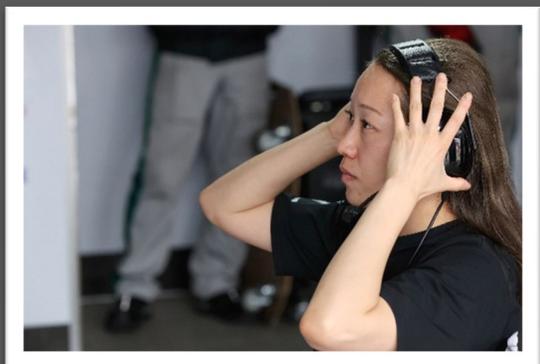
オリバー・ラスムッセン選手

公式練習で走り始めからクルマは悪くなかったし、ロングランも良かった。予選に向けても余裕はあったと感じていましたが、Q1で落ちてしまったのは想定外で残念。公式練習ではタイヤを換えずにロングランで走り続けても安定していて、そのラップタイムはトップ5くらいにいる速さなので、レースはたぶん強いと思います。明日は後方からですが希望はあるはずです。



金曾裕人監督

公式練習ではセットアップを少しアジャストした程度で、クルマもタイヤもパフォーマンスが高いし、ロングアベレージも良くて不満も不安もありませんでした。予選も公式練習と同じような位置の5、6番手には最低でもいけると思っていました。Q1さえ突破すれば、ラスムッセン選手で予選上位を狙いに行く予定でしたが、結果的に小山選手はタイヤをしっかりと温めることができず、本来のピークグリップを得られないまま予選が終わってしまいました。Q1突破までのタイム差は0秒02でわずかでしたが、これがプロの世界だということで本人にとっても良い経験と試練です



小山 美姫選手

公式練習の専有走行では構造がソフト側の新品タイヤを履いて、予選では構造がハード側の新品タイヤで、その違いもあって思っていたよりタイヤを温めることができませんでした。ドライビングに大きなミスはなく、タイヤをしっかりと温めていればセクター1だけでもコンマ4~5秒速かったと思うし、鈴鹿は1~2コーナー、S字をリズム良く走ることによってその後のタイムにも影響するので……。Q1を通ることが自分の役目だったし、クルマの仕上がりやLC500hの特性からも通らなければいけなかったのに、情けない予選になってしまいました



根本 悠生選手

僕たちのLC500hは、ちょっと特殊なクルマ。ホイールベースが長くて、ハイブリッドを積んでいるから車体が重い。ほかのGT300車両に比べると、タイヤのウォームアップには荷重移動でタイヤを潰して内側から温める必要があります、そこが足りていませんでした。悔しい結果ですが、クルマもタイヤも決勝は強いはずなので明日に期待します

決勝レース(49周)／17位 8月24日(日)15:37～

15時30分から三重県警察先導によるパレードラップが始まり、セーフティカー(SC)先導でのフォーメーションラップを経て、決勝のスタートが切られた。スタートドライバーは小山だ。

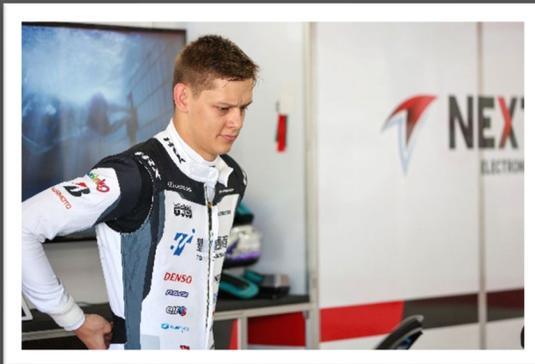
スタート直後、後方でフライングスタートの1台があり(後に「スタート違反」でドライブスルーペナルティ)、そのスピード差から小山は無理せず前に行かせて自分の走りに集中。密集する集団のなかで、タイヤをしっかりと温めていく。しかし、タイヤが温まって「ここから」というところでGT500車両のクラッシュがありSC導入。このSCは5周に渡り、GT300ではこの間に給油のみのピットを行なうチームもあった。

10周目にリスタートすると、小山は20番手を走行。冷えてしまったタイヤを再び温めていく。その間も前後が密集した状況は続いていた。そしてドライバー交代のミニマムとなる15周でピットへ入る。

新品タイヤを残していた31号車は、第1ステイントをショート、第2ステイントをロングとする作戦を立てていた。同周回、また翌周ピットに入るチームもあり、代わったラスムツセンは26番手から追い上げることとなった。

しかし、31号車にとっては望まない展開となる。前方1秒圏内にいたのは#360 RUNUP RIVAUX GT-R。空力を活かせるセクター1ではラスムツセンのほうが0秒5前後速いタイムを刻むが、セクター2以降はターボエンジンの加速力で離されてしまい、抜くことができない。後方には大排気量エンジンをミッドシップに搭載し、トラクションに勝る#87 METALIVE S Lamborghini GT3が迫って来た。ラスムツセンは87号車を抑えつつ、360号車の攻略に努めるが、34周目のシケインで87号車の先行を許してしまう。ラスムツセンは最後までその背中を追うが届かず、18位でフィニッシュ。その後、上位で車両違反があり、リザルトは17位となった。





オリバー・ラスムッセン選手

全体的なペースは悪くなかったけど、前にいたGT-Rやランボルギーニの加速力が良すぎて抜くことができませんでした。僕のステント後半、最後の10周くらいは路面温度が下がってきて、まわりのタイヤがタレていくなかでも僕たちのペースは落ちず、ラップタイムは上位とも戦えるくらいに速かった。でも、加速力が良いGT3車両より前にいないと、特に抜き難い鈴鹿では自分たちのレースが全然できませんでした



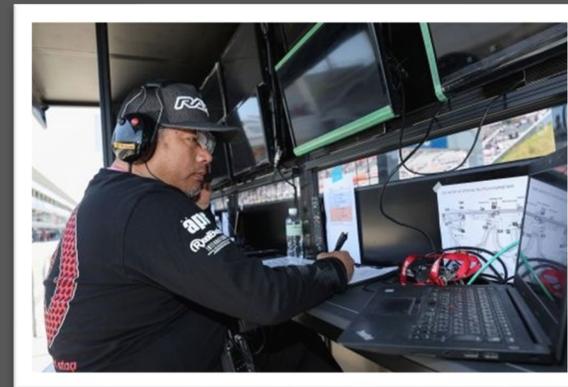
小山 美姫選手

ちょうどタイヤのピークが来たところでSCが入ってしまいました。SC明けはガソリンが軽くなってクルマの動きも良くなり、中団勢ではかなりペースも良かったと思います。できれば1台でも2台でも抜いてラスムッセン選手につなぎたかったですが、しかける前に私のステントは終わっちゃった感じでしたね。ラスムッセン選手のステントも含めてタイヤはタレず、プリチストーンタイヤの強さを感じることができました



根本 悠生選手

小山選手の第1ステントも、ラスムッセン選手の第2ステントもパツクのなかにいたので、できることは少なかつたろうなと思います。鈴鹿は抜き難いコースだし、僕たちのクルマの強みは空力を活かすことなので、前車に接近しているとそのメリットを受けられませんからね。僕は今回もテレメトリストという役目でタイムを細かく見ていましたが、ラスムッセン選手のセクターベストをつなげた仮想タイムは上位勢とほぼ変わりませんでした。それだけのポテンシャルがあることは感じられましたね



金曾裕人監督

LC500hにとって鈴鹿は得意なサーキットだから、上位でチェッカーを受けられる可能性はあるとスポンサーの皆様もファンの皆様も期待していました。実際、クルマもタイヤも高いパフォーマンスを示してくれて、最後まで余裕がある状況でした。でも、22番手からのスタートだと、特性が違う車両、とくに中間加速が速い車両が前にいるとオーバーテイクは難しく上位に食い込むことが出来ず、すみませんでした。やはり、予選ポジションが大切であり、次の菅生も抜きにくいサーキット、この課題を克服するべく善処いたします