

2024 AUTOBACS SUPER GT Rd.5 SUZUKA GT 300km RACE REPORT



SUPER GT 2024 第5戦 鈴鹿300km レースレポート

開催日：予選 12月 7日／決勝 12月 8日

開催地：三重県 鈴鹿サーキット

予選レポート

12月7・8日に鈴鹿サーキットで開催された「2024 AUTOBACS SUPER GT Round5 SUZUKA GT 300km RACE GRAND FINAL」。本来9月1日に決勝レースが行われる予定であったのだが、台風が鈴鹿サーキットを直撃するとの天気予報により8月29日に延期が決定。SUPER GTとしては初めてとなる12月開催という日程となった。そのため、最終戦であるにもかかわらず「第5戦」と表記された。

この9月1日開催予定だったレースから続く「SUGO戦」「オートポリス戦」「もてぎ戦」と4戦続けて大雨の影響を受けていたが、2024シーズンの最終戦となるこの第5戦「鈴鹿」は11月7日の予選日から好天に恵まれ、本当に久しぶりのドライコンディションでの開催となった。

予選はQ1とQ2に分けて行われた。GT300のQ1では参戦マシン全車である27台が1度にコースインし、20分（今回の



鈴鹿戦ではウォームアップ時間を考慮して25分)という時間の中で、上位14台と下位13台に選別。それぞれがQ2に進出し、Q2での順位でスターティンググリッドが決定されるという形式となった。この予選方式は前戦の「もてぎ戦」から行われているが、本来は8月31日に開催される予定だった第5戦「鈴鹿」の予選から採用されるべきものであった。

GT300予選Q1開始時の14時23分の気温は14℃、路面温度は21℃と、ドライコンディションのスリックタイヤを使うにはあまりにも低いと言わざるを得ない温度であることは否めない。このような状況下でタイムを出すには、かなりソフトなタイヤを使うことになるが、予選で利用できるタイヤは1セット(4本)のみ。翌日の決勝スタート時には、その予選で使用した1セットを使う義務がある。そのため予選だけを考えたタイヤセットを使うことは本来不可能であり、レース全体を見越した戦略が必要となって来る。ましてや雨のレース並みに極端に低い路面温度のドライコンディションともなると、タイヤ選択はかなり悩ましいと言わざるを得ない。

9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」は、冨林勇佑選手が予選Q1を担当する。前述したように、決勝レースの戦略などを考慮したタイヤ選択であった9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」は、タイム的には凡庸と言わざるを得ない1分57秒424でQ1を19位で終えた。Q2ではグループ2での出走となったが、タイヤを温存した状態でQ2の阪口良平選手にマシンを託した。

そして向かえたQ2。15時11分からスタートしたGT300クラスQ2のグループ2は、コースオープン直後に1台がピット出口先でストップ。これによって赤旗で中断となり、午後3時18分から走行が再開された。ここからの走行では阪口選手も徐々にタイムを上げてくるが、やはり戦略の上では予選一発の冒険を避け1分58秒720で予選を終えることとなった。翌日の決勝レースでは23番グリッドからのスタートとなる。





決勝レポート

12月8日の鈴鹿サーキットは晴天とはなったが、雲は多めで決勝スタート時の気温も13℃と予選日より低い気温となって冬を感じさせる。路面温度はこの時点では21℃と前日とは変わらない。

11時10分から20分間のウォームアップ走行を行い、11時40分にはスターティンググリッドに並ぶためにピットを離れていく9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」。そして、12時50分に三重県警の



白バイやパトカーが先導するパレードラップとセーフティーカーが先導するフォーメーションラップに続いて、300kmレースのスタートが切られていく。

スタートドライバーは、阪口良平選手。阪口選手は絶妙なスタートを切り、第2コーナー出口までにポジションを2つ上げ、21位となる。その後も順調な走行を維持していき、ミニマムの18周でピットインした際には。なんと9位までポジションを上げていたのであった。

このピットインでは、予選からの戦略であった作戦が明らかとなった。なんと、“タイヤ無交換作戦”である。最終戦となる第5戦「鈴鹿」では、全車のサクセスウェイトが0となり、上位チームとのタイム差が目立って大きくなることは間違いない。走行で20秒を切り詰めるのは容易ではない



が、タイヤ交換をせずにピットアウトすればその作業分のおおよそ20秒は縮めることが出来る。予選からタイヤを温存しタイヤ交換をせず、ミニマム周回数で阪口選手から畠林勇佑選手に交代、畠林選手がロングスティントをこなすことで順位を一気に上げていこうという作戦だったのである。

タイヤもそのままにピットアウトしていけばアウトラップでもたつくことも無く、すぐさまレーシングスピードでのレースが

再開できるはずであった。しかしここで、大きな異変が起こってしまったのである。トランスミッションが上の段から徐々に使えなくなってきたのである。ある時、急にミッションが復活することがあっても、また上の段から使えなくなってくる。その繰り返しが起こってしまったのである。5速がダメなら4速で引っ張るなど畠林選手は持てる知識とスキルをすべて投入し9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」をチェッカーフラッグまで持っていこうと努力する。その甲斐あってか、最終的には6ポジションアップの17位でフィニッシュし、完走することが出来た。

作戦自体は当たっていただけにマシントラブルに悔しさは残るが、ドライビングミスによるアクシデントは一切無く、マシンの信頼性を向上させていけば来シーズンにつながると確信出来るようなレースとなった。



エントラント代表 神野元樹



最終的にはマシントラブルに泣いてしまったレースとなりはしましたが、今シーズンを通して見てみればヒューマンエラーによるトラブルやアクシデントは皆無だったと思われ、チームを全体的に見て、メカニックの研修に来ていただいているNACの学生さんも含めて強いチーム作りは出来てきたと確信しています。

阪口良平 選手

最期にミッショントラブルで勝負権を失ってしまいましたが、予選から決勝のピットインまでの流れは本当にうまくいったと思います。また順位以外にも、このチームの目的の一つである若手の育成という部分では藤原選手やNACの学生さんなどが、今シーズンを通して大きく成長していった様子を肌感覚で実感しています。



富林勇佑 選手

ミッショントラブルが出てしまったのでレースとしては低迷しましたが、タイヤの感触などを見ても無交換作戦は失敗ではなかったと思います。今シーズンはドライバーポイント無しというチームにとっては辛い状況ではありましたが、オートポリス戦決勝日朝の一発予選でAMG勢最速の6位となったこと等、要所要所で強さを見せることが出来たと思います。

