

2023 AUTOBACS SUPER GT Round.1

OKAYAMA

All Photographs by Noriaki MITSUHASHI , N-RAK PHOTO AGENCY



2023 AUTOBACS SUPER GT 第1戦 OKAYAMA GT 300km RACE

2023年4月15日（土）～16日（日）
岡山国際サーキット（岡山県）

公式練習

4月15日（土） 天候：雨 路面：ウェット

2021年、2022年とTOYOTA GAZOO Racing勢のトップチームのひとつとして、チャンピオン争いを繰り広げてきたTGR TEAM ENEOS ROOKIE。3年目となる2023年も、チームが全幅の信頼を置く大嶋和也と山下健太のコンビ、そして新たに装いとなったカラーリングをまとうENEOS X PRIME GR Supraで、タイトル獲得へ向けて挑む。

そんなシーズン開幕に向け、オフの間メーカーテストの機会を使って開発を進める計画だったが、1月下旬に鈴鹿サーキットで行われた今季最初のメーカーテストではまさかの事態が起きてしまった。130RでENEOS X PRIME GR Supraをドライブしていた山下健太が、トラブルのため激しくクラッシュ。山下は背中を痛めてしまい、さらにENEOS X PRIME GR

Supraも大きな修復が必要となった。しかし、チームは団結して車両を修復。山下も絶対安静の辛い期間を乗り越え、3月に行われた富士公式テストで復帰し、4月15日（土）に開幕した第1戦岡山へ向け、チーム全体が万全の状態で臨んだ。

ただ、迎えた走行初日の岡山は、朝から雨模様。午前9時10分からの公式練習は開始前に一時雨脚が弱まったものの、コースオープン後から雨が強くなりはじめ、ヘビーウェットのなかで走行が進められた。

午後の予選、さらに決勝レースでも雨の予報があったことから、ENEOS X PRIME GR Supraは大嶋から走行を開始し、ウェットでのセットアップやタイヤの確認を進めていく。しかし、開始から30分が過ぎたころ、モスSで#39 GR Supraが雨のなか姿勢を

乱し、激しくクラッシュしてしまう。

これでセッションは長い赤旗中断となってしまい、ENEOS X PRIME GR Supraもこの間に大嶋から山下に交代。ただその後もコース上の水量は

多く、午前10時34分にはコンディション悪化のため、再度赤旗に。山下は5周しか走ることができなかったが、ENEOS X PRIME GR Supraは4番手で公式練習を終えた。



公式予選

4月15日（土）天候：雨 路面：ウェット



午後2時からの公式予選Q1は、GT300クラスの予選Q1のA組が強い雨のため途中赤旗中断となつたほか、B組がディレイになるなど、雨の影響が強く出てしまう。また気温、路面温度が低く、すべてのセッションが5分間ずつ延長されていた。

ただ、ディレイを経て午後2時53分から行われたGT500クラスのQ1では、急速に雨脚が弱まり、コース上の水量が変化するなかで迎えた。Q1のアタッカーを務めた山下は、コースイン後一度ピットに戻り、タイヤを交換し再度コースインした。気温13℃というコンディションのなか、山下が

履いていたタイヤはウォームアップの性能に一抹の不安があったのだ。温まりが早いタイヤに換えた山下は、6周目に1分30秒452というタイムを記録。さらに水量の変化に乘じ、9周目に1分30秒409へ。6番手に食い込み、見事Q1突破を果たした。

迎えた午後3時51分からのQ2は、大嶋がアタックを担当。こちらも路面が乾いていくなか、9周目に1分29秒742までタイムを縮め、4番手につけてみせた。

大嶋は「自分たちの力を出し切れた予選だったと思います」と決勝に向か、手ごたえを感じている様子だった。

決勝レース

4月16日（日）天候：晴れ／雨 路面：ドライ／ウェット

荒天に見舞われた予選日から一夜明け、迎えた4月16日（日）の岡山国際サーキットは、朝から晴天に恵まれた。多くのファンがサーキットを訪れるなか、いよいよ午後1時30分から82周の決勝レースがスタートした。ただ天気予報では、レース中の雨も予想されていた。

ENEOS X PRIME GR Supraのスタートドライバーを務めたのは大嶋。スタート直後から、ペースが上がらない#64 NSX-GTに迫ると、序盤から上位争いのバトルを展開していく。ただ、事前の予報よりも早く、スタート後から雨が舞いはじめ、10周を過ぎる頃から雨脚が強まりはじめた。そん

ななか14周目には、電混じりの強烈な雨が注ぎはじめた。大嶋はライバルたち同様、緊急ピットインしウェットタイヤに交換した。ただ、ここではわずかにタイムロス。直後、GT300車両のコースアウトからフルコースイエローが導入されると、すぐにセーフティカーランに切り替えられた。

このセーフティカー中にピットインを行ったチームも多く、23周目にリスタートを迎えると、順位はわずかに下がっており6番手。ただ直後#23 Z GT500、さらに25周目には#17 NSX-GT、33周目には#100 NSX-GTをかわすなど大嶋のペースは好調。一気に表彰台圏内を見据え始めた。

ただ、リスタート後は日射しも注ぎ、急速に路面は乾いていく。少しずつスリックタイヤのタイムも見えはじめると、大嶋は41周目にピットイン。山下に交代スリックを履く。このタイミングは抜群で、ふたたび後半戦での表彰台圏内争いが期待された。

しかし48周目、GT300車両のコースアウトから2回目のフルコースイエローが入ると、ふたたび雨が強くなりはじめた。51周目のリスタート後もアトウッドカーブでクラッシュが発生。この頃、サーキット周辺に落雷もあり、雨脚も強まるなか、安全のためにレースは赤旗中断となつた。



ENEOS X PRIME GR Supraをはじめ、ほとんどの車両はこの時点でスリックタイヤを履いていた。レースは20分後にセーフティカー先導のもとリスタートを迎えたが、ピットトレーンオープンとなった55周目、ほとんどの車両がピットインを行いウェットに交換。もちろん山下も同様にピットへ。ここで素早い作業を行えば、表彰台圏内を確保することも可能だった。

しかし、大混乱のピットトレーンで、TGR TEAM ENEOS ROOKIEのタイヤ交換作業がわずかに遅れてしまつた。コースに復帰してみると、レース中盤からポジションを争っていた#8 NSX-GTに先行されてしまう。

失ってしまったポジションを取り戻したい山下だったが、その後一時セーフティカーラン終了のサインが出たものの、GT300車両のタイヤが外れてしまうなど、なかなか再開できず。その間にさらに雨脚が強まり、レースはふたたび赤旗となつてしまつた。

レース最大延長時間だった午後4時30分が近づくなか、最終的に午後4時24分、強い雨のなかでレースは終了してしまつた。

ENEOS X PRIME GR Supraの結果は4位。上位ではあったが、開幕3年連続優勝の夢は叶わず、ピットで表彰台圏内を失う、悔しいレースとなつてしまつた。



ドライバー／監督コメント



DRIVER

大嶋 和也

Kazuya OSHIMA

スタート直後、#64 NSX-GT を抜きにいったときに #19 GR Supra に迫られ、行き場をなくし順位を下げてしまったのは残念でした。ただその後はクルマもタイヤもフィーリングが良く、追い上げることができました。雨が降ってきて、ピットに入った時には作業にも時間がかかり順位を落としてしまいましたが、これはもったいなかったですね。ただ逆に、スリックに交換して、山下選手に交代したタイミングはベストだったと思います。結果的に最後のタイヤ交換で作業に時間がかかって順位を落としてしまいました。シリーズを戦っていくためには、この点はみんなで改善が必要だと思います。ベースとしては優勝も狙えただけに4位は満足できないですが、まだまだシリーズは始まったばかりなので、次戦までに強いチームを作り、流れを変えたいですね。



DRIVER

山下 健太

Kenta YAMASHITA

荒れた展開のなか、レース後半は中断やセーフティカーランが多く、自分の出番としてはあまり多くありませんでしたね。交代直後、非常に難しい路面のなかで、順位を争っていた #8 NSX-GT が迫ってきましたが、これを厳しい状況のなかで抑えることができたのは良かったです。実質的な3番手を守ることができていたので、そのままの順位でフィニッシュしたかったところですが、最後のタイヤ交換のなかで混乱があり、遅れてしまいました。4位という結果は悔しいですが、これまで2年間は開幕戦で優勝して、重いサクセスウェイトを積んだ状態でその後のシリーズを戦っていたので、今年の第2戦はこれまでの2年間とは違う、軽い状態で臨めます。チームの地元ですし、優勝したいですね。



DIRECTOR

高木 虎之介

Toranosuke TAKAGI

今シーズンの開幕で、どんなレースになるかと思っていましたが、ひさびさにすごく荒れたレースになってしまいましたね。そんな展開のなかで4位という開幕戦になりましたが、表彰台を狙うことができたレースだったので、最後のピットストップは残念でした。もちろんレースの最後に、リスタートして順位を取り戻すことができれば良かったのですが、こればかりは仕方ないです。タイヤ交換でミスもあったので、その点は改善していきたいと思っています。まだ一年は始まつたばかりで、開幕なので、今後のシーズンはミスが出ないようにしなければいけません。次戦の富士も長い450km レースで、今年は今までよりも戦略やピット作業が重要になってきます。その点はしっかりと乗り越えていきたいですね。



SUPER GT 第1戦 岡山国際サーキット リザルト

4月15日 公式練習 (GT500)

Pos.	No.	Car	Driver	Tire	Time
1	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛／中山雄一	BS	1'31.164
2	36	au TOM'S GR Supra	坪井翔／宮田莉朋	BS	1'31.336
3	3	Niterra MOTUL Z	千代勝正／高星明誠	Mi	1'31.431
4	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也／山下健太	BS	1'31.882
5	16	ARTA MUGEN NSX-GT	福住仁嶺／大津弘樹	BS	1'31.983
6	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京／G.アレジ	BS	1'32.332
7	8	ARTA MUGEN NSX-GT	野尻智紀／大湯都史樹	BS	1'32.803
8	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也／太田格之進	DL	1'33.006
9	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資／阪口晴南	YH	1'33.188
10	23	MOTUL AUTECH Z	松田次生／R. クインタレッリ	Mi	1'33.835
11	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川祐路／石浦宏明	BS	1'33.934
12	17	Astemo NSX-GT	塚越広大／松下信治	BS	1'35.237
13	1	MARELLI IMPUL Z	平峰一貴／B.バゲット	BS	1'36.166
14	100	STANLEY NSX-GT	山本尚貴／牧野任祐	BS	1'37.839
15	24	リアライズコーポレーション ADVAN Z	佐々木大樹／平手晃平	YH	1'38.864

4月15日 公式予選 (GT500)

Pos.	No.	Car	Driver	Tyre	Time
1	23	MOTUL AUTECH Z	松田次生／R. クインタレッリ	Mi	1'27.860
2	3	Niterra MOTUL Z	千代勝正／高星明誠	Mi	1'29.035
3	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也／太田格之進	DL	1'29.347
4	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也／山下健太	BS	1'29.742
5	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資／阪口晴南	YH	1'30.322
6	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京／G.アレジ	BS	1'30.772
7	8	ARTA MUGEN NSX-GT	野尻智紀／大湯都史樹	BS	1'31.589
8	100	STANLEY NSX-GT	山本尚貴／牧野任祐	BS	1'31.717
9	16	ARTA MUGEN NSX-GT	福住仁嶺／大津弘樹	BS	1'30.511
10	36	au TOM'S GR Supra	坪井翔／宮田莉朋	BS	1'30.565
11	24	リアライズコーポレーション ADVAN Z	佐々木大樹／平手晃平	YH	1'30.600
12	1	MARELLI IMPUL Z	平峰一貴／B.バゲット	BS	1'30.811
13	17	Astemo NSX-GT	塚越広大／松下信治	BS	1'30.939
14	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川祐路／石浦宏明	BS	1'31.279
-	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛／中山雄一	BS	No Time

4月16日 決勝レース (GT500)

Pos.	No.	Car	Driver	Tire	Time/Gap
1	23	MOTUL AUTECH Z	松田次生／R. クインタレッリ	Mi	2h44'47.342
2	3	Niterra MOTUL Z	千代勝正／高星明誠	Mi	1.496
3	8	ARTA MUGEN NSX-GT	野尻智紀／大湯都史樹	BS	4.788
4	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也／山下健太	BS	7.077
5	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川祐路／石浦宏明	BS	14.372
6	1	MARELLI IMPUL Z	平峰一貴／B.バゲット	BS	18.842
7	17	Astemo NSX-GT	塚越広大／松下信治	BS	22.578
8	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛／中山雄一	BS	24.977
9	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資／阪口晴南	YH	28.023
10	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也／太田格之進	DL	35.881
11	16	ARTA MUGEN NSX-GT	福住仁嶺／大津弘樹	BS	1'51'614
12	100	STANLEY NSX-GT	山本尚貴／牧野任祐	BS	1Lap
13	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京／G.アレジ	BS	1Lap
14	24	リアライズコーポレーション ADVAN Z	佐々木大樹／平手晃平	YH	2Laps
15	36	au TOM'S GR Supra	坪井翔／宮田莉朋	BS	5Laps

2023 AUTOBACS SUPER GT
ポイントランキング (GT500・トップ10)

Pos	No	Driver	Total	サクセスウエイト
1	23	松田次生／ロニー・クインタレッリ	21	42
2	3	千代勝正／高星明誠	15	30
3	8	野尻智紀／大湯都史樹	11	22
4	14	大嶋和也／山下健太	8	16
5	38	立川祐路／石浦宏明	6	12
6	1	平峰一貴／ペルトラン・バゲット	5	10
7	17	塚越広大／松下信治	4	8
8	39	関口雄飛／中山雄一	3	6
9	19	国本雄資／阪口晴南	2	4
10	64	伊沢拓也／太田格之進	1	2

※サクセスウエイトについて

SUPER GT ではシリーズ創設当初から成績による性能引き下げのため、重りを積む独自のハンデシステムを使用しており、2021年からは『サクセスウエイト』という名称となっています。

2021年の規則では、GT500クラスでは第1戦から第6戦まで獲得ポイント×0kgを搭載しなければならず、参戦7戦目は獲得ポイント×1kg、参戦8戦目は獲得ポイント×0kgとなります。

GT500クラスでは車体の特性上、重りの搭載は50kgまでで、以降はエンジンに噴射する燃料の流量を減らす=燃料流量リストリクターの数値を減らし、パワーを下げる事が併用されます。GT500クラスのサクセスウエイトの数値は下記のとおりです。しばしばチームやドライバーは出力ダウンの段階によって「1 リスダウン」「2 リスダウン」といった業界用語で表現します。

サクセスウエイト数値	0 ~ 50kg	51 ~ 67kg	68 ~ 84kg	85 ~ 100kg
車載ウエイト	0 ~ 50kg	34 ~ 50kg	34 ~ 50kg	35 ~ 50kg
燃料流量リストリクター	95.0kg/h	92.6kg/h	90.2kg/h	88.0kg/h

ROOKIE RACING



ROOKIE Racing の活動は、多くの皆さまのご協力によって支えられています

