

2023 AUTOBACS SUPER GT Round.3

All Photographs by Noriaki MITSUHASHI, N-RAK PHOTO AGENCY

# SUZUKA



## 2023 AUTOBACS SUPER GT 第3戦 SUZUKA GT 450km RACE

2023年6月3日(土)～4日(日)  
鈴鹿サーキット(三重県)

### 公式練習

6月3日(土) 天候:晴れ 路面:ドライ

いまだ今シーズンは表彰台はないものの、4月の第1戦岡山、5月の第2戦富士をどちらも4位で終え、シリーズランキング5位とタイトル争いに照準を見据えた前半戦を送っているTGR TEAM ENEOS ROOKIE。迎えた第3戦の舞台は、三重県の鈴鹿サーキット。チーム、そしてGR Supraにとっては得意なコースというわけではないが、そういったラウンドでもしっかりポイントを重ねていくことが重要だ。前週のスーパー耐久富士 SUPER TEC 24時間レースの勢いもそのままに、チームは6月3日(土)の予選日に向けて準備を進めた。

搬入日となった6月3日(金)は、台風2号と梅雨前線の影響で非常に強い雨が降った鈴鹿サーキットだが、6月4日(土)の鈴鹿は台風一過の晴天に恵まれた。ただ、台風の影響が早朝

から非常に風が強いコンディションとなっていた。

当初予定から5分遅れとなる午前9時15分から行われた公式練習では、大嶋から ENEOS X PRIME GR Supra のステアリングを握りコースイン。前週の富士の疲れもなく、セットアップを進めていく。

ただ、持ち込んだタイヤのフィーリングがいまひとつ。15周をこなし山下健太に交代したが、こちらもやはり感触があまり良くない。

前日までの大雨の影響もありコースコンディションが良くないこともあるが、それでも TGR TEAM ENEOS ROOKIE が持ち込んだ硬めのタイヤのフィーリングが良くない状況だった。例年と異なり、今回の第3戦は長い450km レース。それも見据えてのタイヤ選択ではあったのだが。

最終的に山下も15周を走り、チェッカー一周に1分46秒498というタイムを記録した。ただ終わってみると ENEOS X PRIME GR Supra のタイムは13番手となった。

そこまで重いサクセスウエイトを積んでいるわけではないはずだが、午後の公式予選に向けて大きな不安を残して走行初日の午前を終えることになってしまった。



## 公式予選

6月3日(土) 天候:晴れ 路面:ドライ



晴天のもと、午後3時58分にコースオープンした予選Q1に向け、ENEOS X PRIME GR Supraのステアリングを握ったのは山下健太。朝から吹き続けていた風は午後也非常に強かったが、ストレートに向けて追い風。そこまで大きな影響はなさそうにも感じられた。

そんななか、公式練習から得られたフィードバックをもとに、山下は午前に履いていなかった柔らかめのタイヤを選びコースイン。Q2に控える大嶋和也に繋げるべくタイヤをウォームアップさせると、アタックラップに突っ込んでいった。

山下は4周目、1分45秒666というタイムをマークしたが、「ちょっとグリップが足りていない印象でした。予選で言えば結果論ですが、持ち込みが合っていなかったような感じがします」と結果は11番手。Q2の大嶋に繋げることはできなかった。

他チームもタイヤには苦戦している様子を感じられたが、「僕たちはロングランはそれほど悪くないのではないかと考えています」と山下は語った。

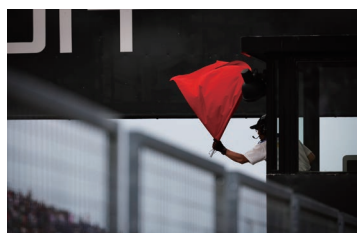
最終的に、予選で失格車両が出たことからグリッドは10番手に。決勝でタイヤが力を発揮することを期待しつつ、チームは予選日を終えた。

## 決勝レース

6月4日(日) 天候:晴れ 路面:ドライ

迎えた6月4日(日)の決勝日は、風もほとんど止み初夏の陽気のなかで迎えた。ENEOS X PRIME GR Supraのステアリングを握った大嶋は、午後1時30分に始まった決勝レースで、10番手からスタートを切った。

ENEOS X PRIME GR Supraは抜群にフィーリングが良いというわけではなく、オーバーテイクを繰り返すような速さではなかったものの、前日の公式予選ほど悪いわけではない。大嶋はまずは5周目のデグナーカーブで前を走っていた#64 NSX-GTをかわすなど前を追っていたが、7周目にGT300車両のタイヤが外れ、一度レースはセーフティカーランとなる。



仕切り直しとなった13周目のリストスタート後、後方からは#3 Z GT500が接近。16周目には先行を許したが、しっかりと食らいつきながら序盤戦を進めていった。

今回のレースも450kmレースであることから2回の給油をとまなうピットストップが求められるが、大嶋はタイミングとしては早めの26周を終えピットイン。山下に交代した。ここで、チームは給油量を少なくしてピットストップ時間を、さらにトラックポジションを稼ぎ出すことに成功した。

その後は比較的山下のペースも良く、戦略も良かったことからポジションを上げていき、ピットアウト時は10番手前後だったものの、ライバルたちも1回目のピットストップを終えると、6番手につけた。

前日の公式予選では速さがなかったが、大嶋と同様に山下はこの日のENEOS X PRIME GR Supraに悪くない感触を得ていた。48周を終え山下は2回目のピット作業をこなし、ダブルスティントへ。7番手につけ、上位はそこまで離れていなかったことから、さらなるポジションアップを狙って山下はさらにペースを上げていった。この時点で、まだ2回目のピット作業を終えていない車両がいたことから、6番手以上は十分に可能だった。



しかし58周目、東コースのバックストレートを立ち上がった山下はセーフティカー導入の連絡を受ける。130Rを立ち上がると、日立Astemoシケイン入口で大きなアクシデントが起きパーツが散乱している。山下は安全に減速し、なんとかパーツがないところを通過したが、左右に停止しているアクシデント車両を見ると、今までにない大きなアクシデントであることを感じた。

このアクシデントは、山下の2ポジション前を走っていた#23 Z GT500がGT300車両と接触、アウト側のタイヤバリア、キャッチフェンスにクラッシュしたものであった。レー

スは即座にセーフティカー導入、さらに赤旗中断となった。幸い、#23 Z GT500をドライブしていた松田次生選手に大きな怪我はなかったという報が入ったが、コース施設が復旧できず、赤旗のままレース終了となった。

ENEOS X PRIME GR Supraは結果的に6位でフィニッシュしたが、その時点でトップで58周を終えていた#3 Z GT500が当初優勝とされていたものの、2回のピットストップを終えておらず、抗議が提出された。

その後控訴まで出たことから、正式結果決定には至らず。6位は変わらなさそうだが、後味が良くない状況でレースを終えることになった。

## ドライバー／監督コメント



DRIVER **大嶋 和也** Kazuya OSHIMA

6位という結果で終えましたが、予選順位を考えると良かったのかなと思います。選んだタイヤがいまひとつで、クルマのフィーリングもいまひとつしっくり来ない状況でした。ペースは悪くはないものの地力で抜いてくるほどでなかったですね。そんななかでも、事前に考えていた戦略がうまくはまって、しっかり順位を上げられたので良かったかな、と思いますね。できればもうひとつ、ふたつ上の順位に入ることができれば良かったですが、次戦の富士に向けては良い順位で終わられたのではないかと思います。燃料流量リストラクターが入っていないので、次戦まだ表彰台のチャンスはあると思います。とは言え、今シーズンは決勝レースのペースがまだ少し足りないところがあるので、なんとか改善していきたいと思います。



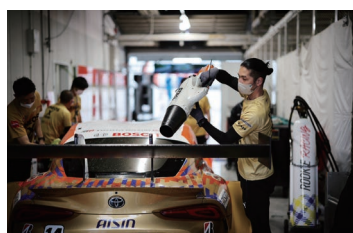
DRIVER **山下 健太** Kenta YAMASHITA

今回後半スティントを担当することになりましたが、クルマのフィーリングとしては良くも悪くもなく……といった感じだったでしょうか。それでも予選に比べると、若干良くなった感触はありましたし、周囲と同様に走ることができました。僕のスティントでは、はじめに燃料を軽くして速く走れるようにして、そのおかげもあってポジションを上げることができました。2回目のピットもうまくいき、この順位で前も少し接近していたので、これから……という楽しみもあったところでレースが終わってしまうことになりました。予選順位を考えると悪くない結果ですし、4位に入ると燃料流量リストラクターが絞られてしまうところがありました。今回の結果で次戦の富士はそのままでもいいですし、富士で勝てればいいかな、と思っています。



DIRECTOR **高木 虎之介** Toranosuke TAKAGI

予選順位がかなり苦しい状況で臨んだ決勝レースでしたが、ピットストップもうまくいきましたし、二度のピット作業もそこまでミスありませんでした。そこで順位を上げることができましたし、レース後半はペースも良かったですからね。赤旗中断となってしまいましたが、前に追いつけそうなチャンスがあっただけに悔しいですね。今回、決勝結果が当初は『ピット入らなかった者勝ち』になっていたの、そのあたりはルールでうまくやっていってほしいと思います。結果は6位でしたが、4位を目指していたのでちょっと悔しいところです。間違いなくもっと上にいけるチャンスはあったと思いますね。次戦は富士なので、しっかり優勝を獲りにいきたいですし、最低でも表彰台には立ちたいと思っています。



## SUPER GT 第3戦 鈴鹿サーキット リザルト

### 6月3日 公式練習 (GT500)

Pos.	No.	Car	Driver	Tire	Time
1	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	1'45.474
2	36	au TOM'S GR Supra	坪井翔/宮田莉朋	BS	1'45.602
3	8	ARTA MUGEN NSX-GT	野尻智紀/大湯都史樹	BS	1'45.686
4	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛/中山雄一	BS	1'45.758
5	1	MARELLI IMPUL Z	平峰一貴/B. バゲット	BS	1'45.769
6	17	Astemo NSX-GT	塚越広大/松下信治	BS	1'45.819
7	16	ARTA MUGEN NSX-GT	福住仁嗣/大津弘樹	BS	1'45.977
8	100	STANLEY NSX-GT	山本尚貴/牧野任祐	BS	1'46.058
9	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川祐路/石浦宏明	BS	1'46.111
10	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資/阪口晴南	YH	1'46.257
11	3	Niterra MOTUL Z	千代勝正/高星明誠	MI	1'46.263
12	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也/太田格之進	DL	1'46.302
13	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也/山下健太	BS	1'46.498
14	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京/G. アレジ	BS	1'46.540
15	23	MOTUL AUTECH Z	松田次生/R. クインタレリ	MI	1'46.867

### 6月3日 公式予選 (GT500)

Pos.	No.	Car	Driver	Tyre	Time
1	36	au TOM'S GR Supra	坪井翔/宮田莉朋	BS	1'44.585
2	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資/阪口晴南	YH	1'44.679
3	100	STANLEY NSX-GT	山本尚貴/牧野任祐	BS	1'44.763
4	1	MARELLI IMPUL Z	平峰一貴/B. バゲット	BS	1'44.920
5	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛/中山雄一	BS	1'44.924
6	16	ARTA MUGEN NSX-GT	福住仁嗣/大津弘樹	BS	1'44.945
7	17	Astemo NSX-GT	塚越広大/松下信治	BS	1'45.275
8	23	MOTUL AUTECH Z	松田次生/R. クインタレリ	MI	1'45.347
9	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也/太田格之進	DL	1'45.441
10	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也/山下健太	BS	1'45.666
11	8	ARTA MUGEN NSX-GT	野尻智紀/大湯都史樹	BS	1'45.785
12	3	Niterra MOTUL Z	千代勝正/高星明誠	MI	1'46.069
13	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京/G. アレジ	BS	1'46.106
14	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川祐路/石浦宏明	BS	1'50.030
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	-

### 6月4日 決勝レース (GT500) ※暫定結果

Pos.	No.	Car	Driver	Tire	Time/Gap
1	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資/阪口晴南	YH	1:59'51.274
2	36	au TOM'S GR Supra	坪井翔/宮田莉朋	BS	2.094
3	1	MARELLI IMPUL Z	平峰一貴/B. バゲット	BS	25.303
4	3	Niterra MOTUL Z	千代勝正/高星明誠	MI	28.218
5	100	STANLEY NSX-GT	山本尚貴/牧野任祐	BS	29.555
6	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也/山下健太	BS	41.713
7	16	ARTA MUGEN NSX-GT	福住仁嗣/大津弘樹	BS	49.071
8	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	1'20.858
9	17	Astemo NSX-GT	塚越広大/松下信治	BS	1'28.614
10	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川祐路/石浦宏明	BS	1'33.012
11	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京/G. アレジ	BS	1'35.161
12	8	ARTA MUGEN NSX-GT	野尻智紀/大湯都史樹	BS	1'42.345
13	23	MOTUL AUTECH Z	松田次生/R. クインタレリ	MI	1Lap
14	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也/太田格之進	DL	1Lap
15	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛/中山雄一	BS	1Lap

### 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・クインタレリ	25	50
2	3	千代勝正/高星明誠	21	42
3	36	坪井翔/宮田莉朋	20	40
4	100	山本尚貴/牧野任祐	16	32
5	14	大嶋和也/山下健太	16	32
6	17	塚越広大/松下信治	15	30
7	8	野尻智紀/大湯都史樹	11	22
8	1	平峰一貴/ベルトラン・バゲット	7	14
9	38	立川祐路/石浦宏明	6	12
10	39	関口雄飛/中山雄一	6	12

※第3戦鈴鹿の決勝レース後、#3から控訴が提出されたため正式結果は発表されておらず上記ポイントランキングは第2戦富士までのもの。

#### ※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×2kg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＝燃料流量リストラクターの数値を減らし、パワーを下げることが併用されます。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リズダウン」「2リズダウン」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
燃料流量リストラクター	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

