

2024 AUTOBACS SUPER GT Round.7

All Photographs by Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY

AUTOPOLIS

2024 AUTOBACS SUPER GT 第7戦
AUTOPOLIS GT 3Hours RACE2024年10月19日(土)～20日(日)
オートポリス(大分県)

公式練習

10月19日(土) 天候:雨 路面:ウエット

9月に行われた第6戦スポーツランドSUGOでは、セーフティカーラン中のまさかのスピンによるペナルティで、表彰台を狙えるレースを9位で終えることになってしまったTGR TEAM ENEOS ROOKIE。チャンピオン争いに踏みとどまるためには、もうひとつも落とすわけにはいかない。必勝の決意をもって臨む舞台は、大分県のオートポリス。タイヤに厳しく、アクシデントも多い3時間レースだ。

そんな一戦に向け、チームは10月18日(金)にサーキットで準備を進めた。この日のオートポリスは秋晴れに恵まれ、日中は上着がいらないほどのコンディション。チームはENEOS X PRIME GR Supraの準備をしっかりと整えたが、気になったのは翌日の天気予報。この日は終日雨の予報が出ていた。

10月19日(土)の予選日、その予報は的中してしまった。早朝のオートポリスは細かい雨が降り、阿蘇の山間にあることから霧が深く、SUPER GTの走行直前に予定されていたFIA-F4の公式予選はキャンセルとなってしまった。

午前9時20分から予定されていたSUPER GTの公式練習も、天候が回復せず当初20分、さらに20分とディレイが繰り返されていった。やや霧が晴れたかと思えば雨脚が強まり、なかなかコースインできないまま時間が過ぎていくことになった。

三度のディレイを繰り返した結果、午前10時30分、公式練習のキャンセルが決まってしまった。午前の公式練習で一度も走れないまま、午後の公式予選をぶっつけ本番で迎えることになってしまった。

ただ、この日のオートポリスは荒天が続き、午後2時50分から形式を変更して予定された公式予選も強い雨の影響でキャンセルに。前戦SUGOでは公式練習のタイムが採用された

が、今回は翌日10月20日(日)の午前8時から公式予選が行われるスケジュールに変更された。

日曜の天気予報はドライ。チームは翌日に向けて準備を進めた。



公式予選

10月20日(日) 天候：曇り 路面：ウエット



一夜明けたオートポリスは、天気予報では曇りとなっていたが、早朝のオートポリスはまだ霧が立ちこめ、路面は濡れている状況だった。

午前8時からGT300クラスの公式予選がスタートしたが、気温12度／路面温度13度という肌寒さのなか、コース上はなかなか乾いていかない。午前8時30分からGT500クラスがコースインし、ENEOS X PRIME GR Supraは福住仁嶺がステアリングを握りコースへ。まずは30分間の計時予選のスタイルということもあり、ウエットタイヤを履いて一度タイムを出していくことになった。

「思っていたよりもウエットタイヤが温まらず、スリックに切り替えましたが、一度戻って最後まで待つことにしました」という福住は、チェッカー周に向けてアタックを展開。ここで1分33秒326までタイムを縮めてみせ、3番手につけた。「ポールポジションを狙える可能性もあったので悔しいところもありますが、チームの判断も良かったです」と地元九州でのレースでの好位置に福住は笑顔をみせた。

午後の決勝でこの3番手を結果に繋げるべく、短いインターバルを使ってチームは作業を続けた。

決勝レース

10月20日(日) 天候：曇り 路面：ドライ

公式予選終了後から、わずか2時間30分間のインターバルでウォームアップ走行が行われるなど、慌ただしい一日となった10月20日(日)。少しずつ天候は回復し、午後1時20分からの決勝レースは曇り空のもと迎えたが風も強く、気温17度／路面温度24度という数字以上に肌寒さを感じるコンディションでレースの火ぶたが切って落とされた。

ENEOS X PRIME GR Supraのスタートドライバーを務めたのは福住。1周目、まずは2番手に浮上するものの、その後はペースに苦しんでしまう。2周目には#23 Z NISMO GT500の先行を許し、6周目には4番手にド

ロップしてしまう。その後はポジションを守ったものの、21周目には5番手へと後退した。

その後、#19 GR Supraのストップによりレースはセーフティカーランとなるが、解除直後、福住はピットイン。大嶋和也に交代した。

ピットアウト後、大嶋は後から作業を行った#37 GR Supraを防ぎつつレースを進めていたが、後方からはさらにピットアウト後ハイペースで追いつける#17 CIVIC TYPE-R GTが近づいてきた。バトルの中で#37 GR Supraをかわしてくると、38周目100Rで、大嶋の背後からオーバーテイクをしかけてきた。

大嶋は無理なディフェンスをしていたわけでもなかったが、#17 CIVIC TYPE-R GTがアウト側からENEOS X PRIME GR Supraをオーバーテイクにかかる。しかし、ENEOS X PRIME GR Supraのリヤにヒットするかたちで体勢を乱し、クラッシュしてしまった。これでレースはふたたびセーフティカーランとなった。

幸いENEOS X PRIME GR Supraにはダメージがなさそうで、大嶋は7番手でセーフティカーラン終了後も中盤のレースを進めていたが、55周目、大嶋に対してドライブスルーペナルティが課された。接触が危険なドライ



ブ行為とされてしまったのだ。大嶋はすぐにペナルティをこなすと、再度の追いつけを目指した。

チームは60周目、規定のドライブ時間を終えた大嶋をピットに戻すべく指示を出した。早めのピットインを狙ったが、そんなタイミングで#64 CIVIC TYPE-R GTがクラッシュ。3回目のセーフティカーが導入されてしまった。このタイミングはピットに入れない。また、セーフティカー前にピットに入っていれば順位を上げる可能性があったものの、解除後のピットインは不利が大きい。ENEOS X PRIME GR Supraにとっては流れを掴みきれない展開となってしまった。

解除後、チームは大嶋をピットに戻し、ふたたび福住に交代する。ただ、戻ってみれば順位は10番手。76周目に#38 GR Supraをかわし9番手には浮上したものの、最後はGT300車両のアクシデントで4回目のセーフティカーとなり、追いつけもそこまできなくなってしまった。第7戦の順位は9位となった。

ポイントは得たものの、ペースの苦しさ以上の順位は可能だった。流れに乗り切れないままレースを終えることになってしまったENEOS X PRIME GR Supra。シーズンはもう残り2戦しかない。この鬱憤を晴らすためには、勝利しかない。



ドライバー／監督コメント



DRIVER **大嶋 和也** Kazuya OSHIMA

スタートから福住選手のコメントもあり良くなかったですし、早めにピットインして僕に交代しました。序盤とは異なるタイヤで出たものの、ピックアップの症状があって厳しい展開になりましたね。接触については、まさかあそこで当たるのかと思いましたし、ペナルティが出るか分からなかったでそのまま走行していましたけど、あまりペースが良くなくて。スティント後半は燃費を気にせずプッシュした頃にはペースも戻り、トップと変わらないペースで走ることが出来ていたんで、ちょっとした違いがあったのだと思います。惜しいところにはいましたが、今回はうまくはまらなかったですね。次はもてぎですが、昨年はすごくスピードがあって良い印象があるので、それを参考にして戦いたいですし、残り2戦、割り切って勝ちにいくだけだと思います。



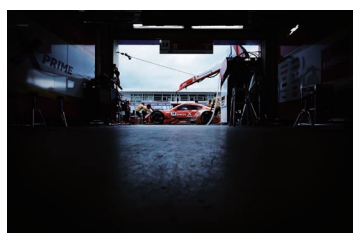
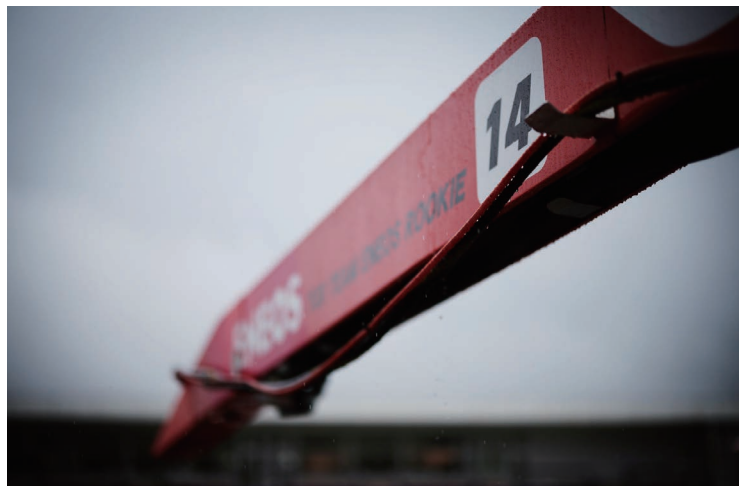
DRIVER **福住 仁嶺** Nirei FUKUZUMI

公式予選は3番手につけることができましたが、レースはうまくいかず、9位で終わることになってしまいました。スタートを担当したもののペースが上がらず、早めのピットインで大嶋選手に交代しましたが、その後もそれほどペースを上げられない印象がありましたね。結果的に接触があってペナルティを受けることになってしまいました。その後のセーフティカーランの前にピットに入ることができていたら、ペナルティを帳消しにすることができた可能性もあったと思いますが、そこうまくいかなかったです。最終的に1台を抜き9位にはなりましたが、全体を通して苦しいレースになりました。次はもう優勝しかないくらいのポイント差がついてしまいましたし、第8戦もてぎは優勝だけを目指してできることをすべてやっていきたいと思っています。



DIRECTOR **高木 虎之介** Toranosuke TAKAGI

すべてがうまくいかないレースになってしまいました。公式練習がないレースウィークでしたが、全体的にスピードも少し足りませんでしたし、ピットインのタイミングもすべてが合いませんでした。決勝の2回目のストップは、セーフティカーランが出る周で、ちょうど大嶋選手が規定の周回数を終えるタイミングだったんです。ピットインの指示は出していたのですが、最終コーナーに差し加っていたところでセーフティカーになってしまって。まさに1周足りませんでした。ペナルティなど、レースの流れも含めて本当に噛み合わないレースになってしまった印象です。次戦から燃料流量リストラクターも外れますし、チャンピオンは難しいかもしれませんが、残り2戦勝つしかないと思っています。2勝を挙げてシーズンを終えるしかないですね。



SUPER GT 第7戦 オートポリス リザルト

10月19日 公式練習 (GT500)

荒天からの天候回復が見込めないためキャンセル

10月20日 公式予選

Pos.	No.	Car	Driver	Tire	Time
1	24	リアライズコーポレーション ADVAN Z	松田次生／名取鉄平	YH	1'33.162
2	23	MOTUL AUTTECH Z	千代勝正／R. クインタレッリ	BS	1'33.243
3	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也／福住仁嶺	BS	1'33.326
4	17	Astemo CIVIC TYPE R-GT	塚越広大／太田格之進	BS	1'33.801
5	3	Niterra MOTUL Z	高星明誠／三宅淳詞	BS	1'33.930
6	16	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT # 16	大津弘樹／佐藤蓮	BS	1'34.046
7	100	STANLEY CIVIC TYPE R-GT	山本尚貴／牧野任祐	BS	1'34.049
8	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄貴／阪口晴南	YH	1'34.155
9	36	au TOM'S GR Supra	坪井翔／山下健太	BS	1'34.176
10	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛／中山雄一	BS	1'34.346
11	8	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT # 8	野尻智紀／松下信治	BS	1'34.501
12	12	MARELLI IMPUL Z	平峰一貴／B. バゲット	BS	1'34.746
13	38	KeePer CERUMO GR Supra	石浦宏明／大湯都史樹	BS	1'34.780
14	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京／G. アレジ	BS	1'34.940
15	64	Modulo CIVIC TYPE R-GT	伊沢拓也／大草りき	DL	1'35.048

10月20日 決勝レース (GT500)

Pos.	No.	Car	Driver	Tire	Time/Gap
1	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛／中山雄一	BS	3h01'11.604
2	23	MOTUL AUTTECH Z	千代勝正／R. クインタレッリ	BS	0.885
3	3	Niterra MOTUL Z	高星明誠／三宅淳詞	BS	2.966
4	100	STANLEY CIVIC TYPE R-GT	山本尚貴／牧野任祐	BS	3.748
5	12	MARELLI IMPUL Z	平峰一貴／B. バゲット	BS	5.353
6	16	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT # 16	大津弘樹／佐藤蓮	BS	7.647
7	36	au TOM'S GR Supra	坪井翔／山下健太	BS	8.901
8	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京／G. アレジ	BS	10.242
9	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也／福住仁嶺	BS	11.981
10	38	KeePer CERUMO GR Supra	石浦宏明／大湯都史樹	BS	12.152
11	8	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT # 8	野尻智紀／松下信治	BS	15.165
12	24	リアライズコーポレーション ADVAN Z	松田次生／名取鉄平	YH	3Laps
R	64	Modulo CIVIC TYPE R-GT	伊沢拓也／大草りき	DL	32Laps
R	17	Astemo CIVIC TYPE R-GT	塚越広大／太田格之進	BS	55Laps
R	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄貴／阪口晴南	YH	70Laps

2024 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	36	坪井翔／山下健太	53	53kg
2	37	笹原右京／ジュリアーノ・アレジ	51	51kg
3	100	山本尚貴／牧野任祐	51	51kg
4	3	高星明誠／三宅淳詞	46	46kg
5	38	石浦宏明／大湯都史樹	41	41kg
6	23	千代勝正／ロニー・クインタレッリ	40	40kg
7	39	関口雄飛／中山雄一	39	39kg
8	12	平峰一貴／ベルトラン・バゲット	36	36kg
9	14	大嶋和也／福住仁嶺	32	32kg
10	8	野尻智紀／松下信治	26	26kg

※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。

2024 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	902kg/h	88.0kg/h

ROOKIE RACING

GT SUPER

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



ENEOS

AISIN

**d docomo
business**

ThreeBond

**HAYASHI
TELEMPU**

いつもさいしよ、アタラシイコト。
VITEC
Castrol Power

Rozetta

SMBC

KiNTO

NSK

かいけつゾロリ

vūteq

TAMIYA

asics

ENKEI



**チョコモナカ
ジャンボ**

CISCO

TOYOTA MOTOR KOREA