



2024 AUTOBACS SUPER GT Rd.1 OKAYAMA GT300km RACE REPORT

SUPER GT 2024 開幕戦岡山 レースレポート

開催日：予選 4月13日／決勝 4月14日
開催地：岡山国際サーキット

予選レポート

4月13日の岡山国際サーキットはさすが「晴の国、岡山」と言わんばかりの晴天で、むしろこの時期にしては暑いと思わせるほどの気温となり、予選Q1開始時点で27℃にまで登りました。路面温度は36℃と、こちらも高めとなります。

全日本GT選手権を含めると今年で30周年となるSUPER GTでは、“サスティナブルなモータースポーツを目指す”として、様々なルール変更を実

施。予選方式についても大きな変更が行われました。

大きな変更点として、これまでのノックダウン方式と呼ばれた方法から、ドライバータイム合算式に変更。この方式は、予選Q1を走るドライバーとQ2を走るドライバーのベストタイムを合算し、その合算タイムでスターティンググリッドを決め

るというもの。予選Q1のタイムから各組上位8台ずつの2つのグループにリグループされ、ポールポジションを競うA組と予選グリッド17番以降を決めるB組に分かれます。ただし、A組の下位4チームとB組上位4チームは合算タイムによって順位変動があり、B組でも最高位となればスターティンググリッド13番まで上げることが出来ます。

また、予選で使用できるタイヤはQ1、Q2を通して1セット。なおかつ、そのタイヤを決勝のスタートタイヤにすることも義務付けられており、如何にタイヤを温存するかも重要な要素となります。

14時から始まった予選Q1でGT300クラス9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」はB組として走行をします。予選Q1の組み分けは、シリーズランキングによって割り振られます。開幕戦の岡山では2023シーズンの年間ランキングで割り振られ、ランキング1位がA組、2位がB組となり、以下それに沿って組み分けがなされます。

14時18分から走行が開始された予選Q1のB組。9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」は阪口良平選手のドライブで予選に挑みます。本来13台で競われるはずの予選Q1のB組は、1台がマシントラブルで出走できず12台で競われることとなります。そんな中、阪口選手は3周ほどの入念なタイヤのウォームアップを重ねてから計測ラップに入っていきます。そして、5周目に1分26秒775というタイムを記録。このタイムは予選Q1のB組としては10番手となりQ2ではB組での出走となりますが、ポジション的にはA組の13位から16位の間にポジションアップできる可能性を残しています。そのためQ2での富林勇佑選手に期待がかか

ります。

そのA組へポジションアップの期待がかかるQ2は、9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」の走行するB組の走行が先に行われます。

14時54分、Q2のB組がコースオープンし10分間のタイムアタックが始まります。富林選手は、4周目に1分26秒775というQ2のB組で最速のタイムを叩き出します。これを追うライバルが、走行終了時間いっぱいまでタイムアタックを試み自己ベスト更新となりますが、富林選手のタイムには及ばずに終了。9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」は、Q2のB組としてのトップタイムでA組の予選終了を待ちます。

そして、A組の予選が終了し総合的な予選順位が発表となると、9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」は13位となり、決勝レースは13番手からのスタートとなるグリッドを獲得しました。





決勝レポート

4月14日も岡山国際サーキットの天候は晴れ渡ります。そして、スタート時の気温は前日(4月13日)と同じ27℃。しかし、路面温度は41℃と前日より5℃も上昇しています。

13時30分に、岡山県警察の白バイ5台の先導で始まった“交通安全啓蒙活動”の一環としてのパレードラップを1周行ってから、82周の決勝レースがスタートします。GT300クラスでは、公式予選の結果からピットスタートとなってしまった2台を除く24台が、グリッドからの正式スタートとなっており、9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」は、中段から上位を狙うべくスタートドライバーの富林勇佑選手が強い走りを見せようとしていました。

そんなオープニングラップの第一コーナーで、GT500マシン同士が激しいプッシングの末に1台がコースアウト。また、アトウッドカーブでGT300のライバルマシン2台が接触し1台がコースアウト。さらに、リボルバーコーナーの立ち上がりでスピンを喫したGT500マシンを避けたもう一台

のGT500マシンがコース上で立ち往生してしまうこととなり、レース開始早々からセーフティカー(SC)が導入されることとなりました。

そんなアクシデントのなか、9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」はSCラップを重ねているかに見えましたが、富林選手はマシンのリアに違和感を感じ始めます。そして、SCラップの最中という状況ではありましたが、ピットとの無線のやり取りの上でこれ以上の走行は危険と判断し、ペナルティ覚悟でピットインを行います。そしてタイヤを交換し再びコースへ復帰していきます。

違和感の原因はリアタイヤのパンクで、どうやらリボルバーコーナーで接触アクシデントを起こしたGT500マシンの破損したパーツを踏んでしまったとのことでした。

案の定、レースコントロールからSC中のピットインということで60秒のペナルティストップ言い渡され、その消化のためにピットインを余儀なく



されます。この時点で最下位まで転落していきませんが、そのポジションに甘んずることなく富林選手は果敢にプッシュしていきます。1分28秒台という決勝レースではかなり早いペースでプッシュしていく富林選手ですが、如何せんコース幅が狭い岡山国際サーキットで、なおかつ中段順位が渋滞のように連なる状態で、ポジションを4つ上げてからの厚い壁に阻まれていきます。

そして、GT500クラスでの53周目に22位でピットイン。そのステアリングを阪口良平選手に託します。阪口選手もペースを落とすことなく1分28秒台のペースで駆け抜けていきます。

途中64周目のダブルヘアピン、ホップスコーナーでGT300のライバルマシンがスピンを喫しマシンを停めてしまいます。これにより全車が全コース上で時速80km/h制限となるフルコースイエロー（FCY）が導入。FCYでは全車のタイム差がそのままに速度のみが制限されるため、リスタートでのジャンプアップが期待できず、チャンスとはいえない状況となります。

GT500クラスのトップが規定周回数82周でチェッカーを受けると、9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」は75周でチェッカーを受け、21位で完走を果たします。

途中アクシデントの影響で大きく順位を上げてしまうこととはなりましたが、勝負を捨てることなく富林選手に自身がいけるところまで規定周回ギリギリのロングスティントで走り切ったことにより、次戦の富士や6月初頭の鈴鹿戦で強く戦えるというポジティブな要素を手に入れた開幕戦と言えるでしょう。5月3日、4日の富士3時間レースでは速いだけではない、強い9号車「PACIFIC ぶいすぽっ NAC AMG」が期待できます。



Comment

エントラント代表 神野元樹



公式練習や予選で速さがあっただけに、スタート直後のアクシデントは本当に残念でした。しかし、チームは誰も諦める事無く、常に上位を目指している姿に心打たれました。今年のチーム体制にはとても期待が持てます。チームはさらに進化し、次戦富士戦では良い走りが出るようしっかりと準備して挑みます。岡山戦でも沢山の応援本当に有難う御座いました。今季のPACIFIC RACING TEAM活躍にご期待下さい。

阪口良平 選手



順位的には止むを得ない状況でピットも入ったし、ピットアウトしても上位のクルマには迷惑をかけない様にということを気にして走っていましたが、その中でも気が付いたことと言えば、このクルマは力強いクルマに仕上がってきたな、ということです。相方(富林選手)にも速さがあるし、このクルマと組み合わせてみて、いろんな作戦が幅広く取れるのではないかな?という印象を得たレースでした。

富林勇佑 選手



1周目のアクシデントですが、アトウッドコーナーもリボルバーコーナーもパーツの散乱は全て避けたので、パンクの原因は多分第1コーナーのGT500マシンのアクシデントによる破損パーツだと思います。1周目の最初から違和感があってセットを変えたからなのかと思っていましたが、後からパンクと知った状態です。タイヤ交換の後からは1分28秒台で走っていたので、クルマの調子はかなり良かったです。ペナルティストップ60秒は覚悟の上とはいえ、クルマの調子から見てあれが無ければ相当な上位に二食い込めてた手ごたえがあります。また、ロングスティントについては全く問題がなくて、AMGは乗りやすさが光るので僕の判断でのピットインということで長く走ることにしてもらいました。