

auto sport

2025

5

MAY

No.1607

特別付録
主要カテゴリー
レース日程一挙総覧
2025年
モータースポーツ
カレンダー



SUPER GT 2025 UNOFFICIAL GUIDE BOOK スーパーGT非公式ガイドブック

分析 GT500/GT300全チーム&ドライバーガイド
今季も本命#1はなぜ強い? GT300未確認なGT3たちほか

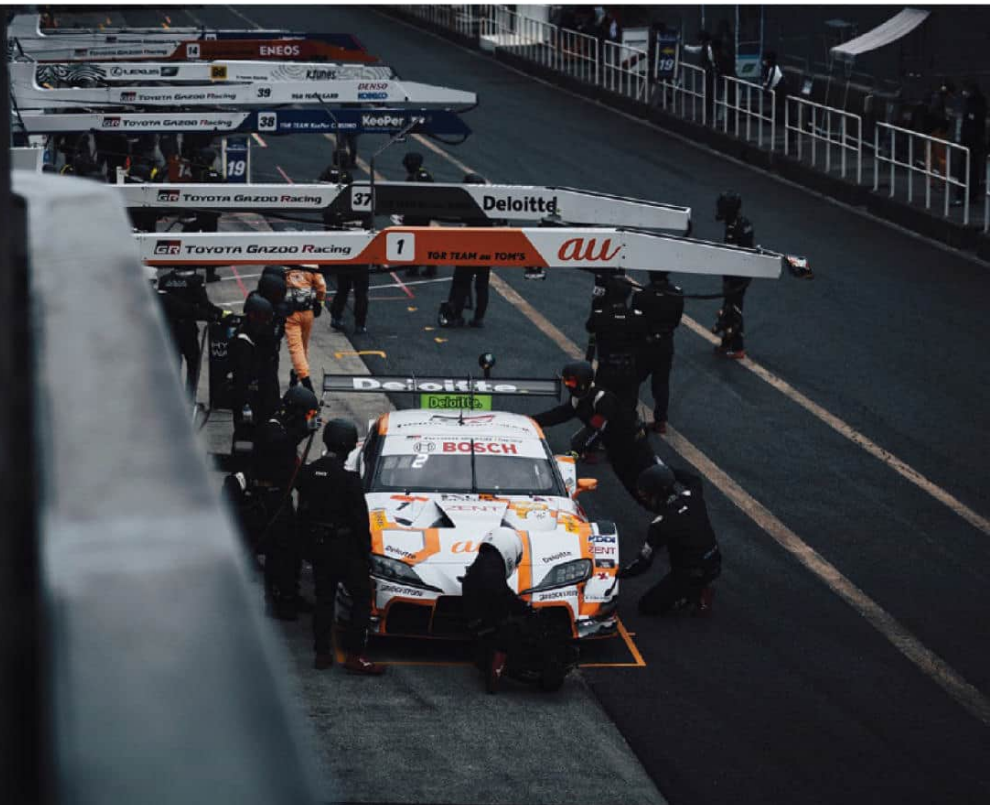
ミスターXの辛口寸評

開幕

スーパーフォーミュラ [第1戦/第2戦 鈴鹿レビュー] 鈴鹿のS字と“セットのレシピ”



料理人の戦い



スーパーGT開幕が、いよいよ目前に迫ってきた。4月12～13日の岡山に向けて、各チームとも最終準備に忙殺されているのだ。

今季のGT500に目を向けると、昨年とは様子が異なる。昨年はシビックタイプRの登場、メーカーおよびチーム間の大幅なドライバー移籍、新たな予選方式の導入など変化に富んだシーズンだった。数値はごくわずかでも、レーシングカーにとっては影響の大きい「最低地上高5mm引き上げ」も、各陣営とチームを悩ませた。

これに対して今年は、昨年とは正反対の様相だ。開発凍結中につきクルマに大きな変化を加えることは許されず、また、ドライバーの移籍もごく限定的な範囲にとどまった。予選方式については、多少の変化をともないつつもおおむね2023年と同様の内容に戻る。

こうした状況下でライバルを出し抜こうと考えたとき、チームが選択するのはエンジニアリング体制の見直しだ。本誌が調べ

た限りでも、今年は全15台のうち5台がトラックエンジニアを変えてきた。実際には、トラックエンジニアを裏方で支えるパフォーマンスエンジニアやデータエンジニアにも動きがあるかもしれない。

ある関係者は言う。

「現代のレーシングカーを走らせるうえで、エンジニアの役割は非常に大きい。たとえば昨年と同じチーム体制、ドライバーであってもエンジニアが変わるだけで、クルマの動きはがらりと変わる。与えられた“素材”をもとにマズイ料理を作るか、最高の味付けを施すかは、エンジニア次第。つまり、その店の味を決める“料理人”ってこと」

例年にも増して、エンジニアが勝敗を左右することになりそうな今季のGT500。いったい、どのエンジニアが3つ星マシンを提供するのだろうか。

autosport
view

Text ● 田中康二 (Koji Tanaka/本誌)
Photo ● 田村 翔 (Sho Tamura)



鈴鹿の“S”と“セツト”のコンビ

長所を伸ばすか、短所を消すか—— 明暗を分けたエンジニアリングアプローチを検証する

新レースフォーマットや有力エンジニアの移籍などが話題をさらう
勢力図のシャッフルが予想された今季のスーパーフォーミュラ
だが実際に開幕を迎えると、ダンディライアンが昨年から4連勝
上位勢の顔ぶれも同様に、昨年と大きな変化は見られなかった
なぜ彼らはこれほど強いのか？ そして勝敗を分けた分岐点とは——

今

シーズン最初の「アタックシミュレーション」を見るため、S

字コーナーに陣取った。金曜日午後のFP2は、翌日の第1戦の予選に向けてセツトアップを整えるラストチャンス。通常ならば、セツションの最後に予選シミュレーションが行なわれるはずだ。各車の走りの違いを観察するにはベストなセツションであり、実際予想以上に大きな違いが見られた。

まず、クルマの動きが良さそうに見えたのは無限の岩佐歩夢、ダンディライアンの太田格之進と牧野任祐、ナカジマレーシングの佐藤蓮とルーキー、イゴール・オオムラ・フラガだった。無限の野尻智紀はセツション中のトラブルで走行時間を失い、じつくりと走りを見ることはできなかった。

先入観を持たないようにあえてタイムは見ないようにしていたが、ホンダ系3チームのクルマはいずれも、S字のひとつ目である3コーナーへの進入

Text ● 古賀敬介 (Keisuke Koga)

Photo ● 森山俊一 (Toshikazu Moriyama) / 草皆茂則 (Shigenori Kusakai)
田村 翔 (Sho Tamura) / 小笠原貴士 (Takashi Ogasawara) / HRC



速度の高さ、切り替えし時の動きのシャープさが非常に印象的だった。あとでラップタイムを見ても、ほぼ見た目どおりのタイムが記録されていた。対してトヨタ系チームのクルマは、少なくともS字区間での挙動は緩慢で、コーナリング速度も総じて低いように感じられた。特にカーナンバー1を背負う坪井翔は、明らかに遅く見えた。そこで、セッション終了後に公式アプリ「SFgo」のオンボード映像で各地点での速度を比較したところ、その

印象は正しかった。3コーナリーの進入速度はホンダ系の上位よりも6〜7km/h低く、続く4コーナリーでのポトムスピードも5〜9km/h低い。5コーナリーでは遜色ないが、逆バンクの進入では4km/h低いといったように、総じて旋回が連続する区間で速度が低く、11番手というFP2のタイムに納得するデータだった。

ウォームアップを攻略せよ

スーパーフォーミュラでは「冬のホンダ、夏のトヨタ」という認識が一般化している。それについては後ほど考察するが、前述のホンダ系3チームが今季も速さを維持していることがFP2で確認できた。そして、実際に開幕2戦を終えてもその印象は変わらなかったが、3チームのクルマがそれぞれ異なる領域で速さと強さを発揮していることが見えてきた。

第1戦で太田、第2戦で牧野が優勝するなど、ここ最近冬季の鈴鹿で圧倒的な勝率を誇るダンディライアンは、ウォームアップと決勝レースの良さが今回も大きな勝因だったといえる。特にウォームアップの良さは最大の武器であり、第1戦のセーフティカー（SC）開けてトップを走行する岩佐に一気に迫り、彼に先にOTS（オーバーテイクシステム）を使わせたことが、翌週のオーバーテイクと勝利につながった。その後、岩佐にとっては反撃の機を逸するアンラッキーな展開ではあったが、ウォームアップの違いが勝敗



T.ogawara



T.ogawara

低いスプリングレートと高いダンパー減衰力 それがダンディライアン独特の感触の秘密が

鈴鹿のS字と
“セットのレシピ”

ニカルグリップの確保につながり、それがウオームアップにも有利に働くという仮説である。

SF23のエアロ特性と“副産物”

対する無限は、基本的にはダウンフォース（DF）とピークパフォーマンスを重視しているように思える。今回の岩佐車は、コーナリング時にやや大きめのレーキ姿勢で走っているのは？と分析するライバルもいる。た

開幕2戦を2位と3位で終えた岩佐。小池エンジニアとのコンビ2年目となる今季、悲願の初優勝を達成できるか(右)。トヨタ陣営となったTGMGP(左上)は、S字コーナーで俊敏な動きを披露。染み付いた昨年までのホンダ的なアプローチが影響したのかもしれない。佐藤(左下)は、開幕戦で移籍後初のSF表彰台を獲得。



S.Kusakai

に大きく影響したことは、岩佐車を担当する無限の小池エンジニアも「完敗でした」と認める。

第1戦での反省をもとに、翌日の第2戦に岩佐はウオームアップの改善を図ったセットアップで臨んだが、その影響が今度はロングでのペースが鈍り3位でレースを終えた。たしかにウオームアップは好転したが、失ったものも少なくなかった。総合的に見ると、やはりダンディライアンのバランスの良さが鈴鹿では卓越していた。

ではなぜ、ダンディライアンのクルマはウオームアップが良いのだろうか？それが分かれば苦労しないとライバルのエンジニアは呆れるだろうが、ヒントはS字区間の挙動とオンボード映像にあるかもしれない。S字でのダ

ンディライアン車は、無限車と比べるとクルマの左右方向への動きがやや大きく見えた。そして、オンボード映像では路面のギャップを短時間でしなやかにいなす。そこから想像できるのは、スプリング機能を果たすトーションバーのレートがやや低く、ダンパーの減衰力が比較的高いのではないかとのこと。ダンディライアンは以前、自社チューニングのダンパーを使用し、独特な挙動を作り出していた。過去に彼らのクルマに乗ったドライバーたちは皆「クルマは柔らかいのに最後はしっかり止まり、グリップする」と驚いていた。昨年からダンパーが共通化され独自性は薄れたかもしれないが、基本的なフィロソフィーは変わっていないのではないかと。しなやかな動きはメカ

HONDA TOP3 (Rd.1 Q2)

	Pos	No.	Driver	Time
T.Ogasawara	PP	16	野尻智紀	1'36"505
T.Ogasawara	2	15	岩佐歩夢	1'36"527
T.Ogasawara	3	6	太田格之進	1'36"632

TOYOTA TOP3 (Rd.1 Q2)

	Pos	No.	Driver	Time
T.Ogasawara	5	8	福住仁嶺	1'37"112
T.Ogasawara	9	1	坪井翔	1'37"413
T.Ogasawara	10	4	ザック・オサリバン	1'37"697

進入スピード

HONDA	TOYOTA
#16 210km/h	#8 207km/h
#15 210km/h	#1 206km/h
#6 220km/h	#4 203km/h

進入スピード

HONDA	TOYOTA
#16 217km/h	#8 211km/h
#15 214km/h	#1 216km/h
#6 222km/h	#4 213km/h

進入スピード

HONDA	TOYOTA
#16 232km/h	#8 230km/h
#15 233km/h	#1 226km/h
#6 232km/h	#4 229km/h

ボトムスピード

HONDA	TOYOTA
#16 195km/h	#8 193km/h
#15 193km/h	#1 194km/h
#6 203km/h	#4 194km/h

ボトムスピード

HONDA	TOYOTA
#16 203km/h	#8 199km/h
#15 199km/h	#1 194km/h
#6 202km/h	#4 200km/h

第1戦の予選Q2におけるS字区間での進入／ボトムスピードを比較すると、ともにホンダ勢がトヨタ勢を大きくリードした。さらにS字ひとつ目（3コーナー）から4コーナーにかけての区間では、ホンダの上位3台が一瞬加速するのに対し、トヨタ勢上位3台は3コーナーからの流れのまま減速。車体のトータルパフォーマンスで、トヨタ勢が冬の鈴鹿で苦戦していたのは明らかだろう。また翌日、第2戦の予選Q2での最高速ではトヨタ勢が軒並み伸びず。空力要素も無視できないが、エンジンのピークパワーにも差があった。

平均最高速 (Rd.2 Q2)

HONDA	281.093km/h
TOYOTA	279.450km/h

Rd.2 公式予選Q2 最高速度ランキング

No	Driver	Engine	Top Speed (km/h)
5	牧野任祐	HONDA	283.355
50	小出峻	HONDA	281.538
6	太田格之進	HONDA	280.639
14	大嶋和也	TOYOTA	280.639
15	岩佐歩夢	HONDA	280.639
64	佐藤蓮	HONDA	280.639
16	野尻智紀	HONDA	279.745
37	サッシャ・フェネストラズ	TOYOTA	279.745
39	大湯都史樹	TOYOTA	279.745
1	坪井翔	TOYOTA	278.857
3	山下健太	TOYOTA	278.857
8	福住仁嶺	TOYOTA	278.857

しかし、セッションの走り始めて岩佐車はかなりフロアを擦り白煙を上げていた。ただ、ここで考慮しなければならぬのは、リヤの車高を下げれば下げるほどDFが高まるというSF23の基本特性である。そのためリヤの車高を上げるという選択肢は考えづらく、恐らくフロント車高をギリギリまで下げているのではないかと。そうであれば、レーキによりドラッグも増え、岩佐車のトップスピードが伸び悩んだ理由の説明もつく。もっとも、小池エンジニアは「もちろん、これまでさまざまな車両姿勢を試してきましたが、それでも最高速は伸びないんです」と苦笑する。

トップスピードという点では、第1戦で佐藤の移籍後初表彰台を実現したナカジマレーシングは週末を通して最高速が伸びていた。佐藤車を担当する加藤祐樹エンジニアは「見てもらえば分かるように、自分たちは西コースでタイムを稼いでいて、S字はイマイチです」と苦笑する。金曜日のFP2に関してはトップレベルの速さを発揮し、S字の走りも悪くなかったように見えたが、それはストレートでの追い風がS字では向かい風となりDFを得られていたからのようだ。しかし、土曜日は風向きが変わり、表彰台を獲得したとはいえダンディライアンや無限のベイスには届かなかったと加藤エンジニアは悔しさをにじませる。

S字区間ではやや劣るも、最高速が伸びるナカジマレーシングのセットアップに関して、ダンディライアンの吉

鈴鹿のS字と “セツのレシビ”



S.Kusakai

田則光エンジニアは「想像するに姿勢がやや後ろ下がりなのではないか？」と私見を述べる。つまり逆レーキであり、岩佐車とは真逆のアプローチともいえる。リヤの車高が下がることでDFは確保しやすくなり、トップスピードも伸びる。しかし、風向きには左右されやすくなり、それが土曜日のS字でやや苦戦した理由かもしれない。

「剛性」か、「重量」か

ここで、トヨタ勢が鈴鹿で苦戦した理由について考察したい。金曜日に速さがなかった坪井が第1戦で4位、第2戦で2位に入ったのは流石チャンピオンチームといえるが、それでも優勝

真偽の程は定かではないが、現在のトヨタのエンジンはホンダよりも軽量であるが、剛性がやや低いという。軽量化は車両のウエイトバランス最適化に有利に働き、ややフロント寄りになることでリヤの接地性能を高めることが可能になる。それはトラクションの良さにつながり、だからこそ坪井が富士のセクター3で速いのではないかと、という仮説だ。一方、ホンダエンジンはやや重くも剛性が高く、クルマ全体でDFを出す場合は有利に働く。だからこそ、高荷重サーキットである鈴鹿で、その効果を発揮させやすい冬季に特に速さを発揮するのではないかと、前出のエンジニアは分析する。

聞かれた「KCMGの挙動が断トツ」の声 ホンダ勢はトヨタの安定した動きが欲しい？

争いに絡むだけの速さはなかった。あらためて第2戦Q2の最高速を見れば、やはりトヨタ勢はホンダ勢の後塵を拝している。多くのトヨタ系ドライバーが言うように、エンジンのパフォーマンスに関してやや負けているのは否定できないかもしれない。

その上で、クルマの挙動に関してトヨタ勢とホンダ勢で異なるのは、どういうことだろうか？ 多くのエンジニアやドライバーに話を聞くなかで、エンジンのパフォーマンスだけでなく、重量や剛性にも違いがあり、それが異なる挙動を生み出しているのではないかと、という見立てが興味深かった。

金曜日のFP2で見たトヨタ系マシン の緩慢にも感じられる挙動を、ホンダから移籍してきた大湯都史樹は「もっさりしている」と表現。もう少し機敏に動かせたいと本音を漏らす。その一方で、ホンダ系チームのエンジニアは「本当はトヨタ車のような安定した動きにしたい。挙動に関してはKCMGが断トツにいい」と断言する。

冬場の鈴鹿での開幕2戦はホンダ勢の強さが印象的だったが、これから暖かくなっていくなかで、両陣営のパワーバランスが大きく変わる可能性もある。昨年の富士で坪井が3勝したことを、忘れるべきではないだろう。

2025 SUPER FORMULA 第1戦 鈴鹿 決勝リザルト (Top5)

2025年3月9日 曇り/ドライ 鈴鹿サーキット (5.807km)

Pos	No.	Driver	Team	Engine	Laps	Time/Delay	Best Time	Grid
1	6	太田格之進	DDCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	27	59'16"061	1'39"135	3
2	15	岩佐歩夢	TEAM MUGEN	HONDA	27	0"197	1'38"922	2
3	64	佐藤蓮	PONOS NAKAJIMA RACING	HONDA	27	3"411	1'39"312	6
4	1	坪井翔	VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	27	6"327	1'39"478	9
5	7	小林可夢偉	Kids.com Team KCMG	TOYOTA	27	6"793	1'39"263	11

●SC導入時刻：①14:51'02 (0Lap) ~ 15:01'02 (4Laps)、②15:08'45 (8Laps) ~ 15:19'39 (11Laps)、③15:21'58 (13Laps) ~ 15:32'26 (17Laps) ●No.10は、ドライブスルーペナルティ (全日本スーパーフォーミュラ選手権統一規則第26条9. (ピットレーン速度)) ●No.19は、罰金10万円、競技結果に60秒加算 (全日本スーパーフォーミュラ選手権統一規則第23条3. (タイヤ交換)) ●No.19は、競技結果に5秒加算 (国際モータースポーツ競技規則 付則H項 2.10.11) (SC中のオーバーラン))



2025 SUPER FORMULA 第2戦 鈴鹿 決勝リザルト (Top5)

2025年3月10日 晴れ/ドライ 鈴鹿サーキット (5.807km)

Pos	No.	Driver	Team	Engine	Laps	Time/Delay	Best Time	Grid
1	5	牧野任祐	DDCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	31	55'03"054	1'38"375	5
2	1	坪井翔	VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	31	2"681	1'39"191	4
3	15	岩佐歩夢	TEAM MUGEN	HONDA	31	2"780	1'39"446	2
4	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	HONDA	31	3"311	1'39"942	PP
5	65	イゴール・オムラフラガ	PONOS NAKAJIMA RACING	HONDA	31	3"496	1'39"411	14

●SC導入時刻：①15時31分52秒 (27Laps) ~ ●No.29に、黒白旗提示 (T16での押し出し行為) (15:51) ●No.6に、競技結果に5秒加算 (全日本スーパーフォーミュラ選手権統一規則 第19条2. (走路外走行)) ●No.4に、競技結果に5秒加算 (全日本スーパーフォーミュラ選手権統一規則第15条1.1) (危険なドライブ行為)) ●競技長に、訓戒 (不適切なSC運用)



autosport view	3
2025 SUPER FORMULA Rd.1-2 Suzuka 鈴鹿のS字と“セットのレシビ”	6

[特集]

SUPER GT

非公式ガイド2025

14

[岡山公式テスト PHOTO DIGEST] “静”に潜む“動”

GT500 TEAMS & DRIVERS **TOYOTA** 24

#1はなぜ強い? ~デルタを作れ~ 先をいく“本仕込み” 32

GT500 TEAMS & DRIVERS **HONDA** 40

ベストドライバーの条件
リザルトには残らない“プラスα”を可視化 48

GT500 TEAMS & DRIVERS **NISSAN** 54

GT300 TEAMS & DRIVERS 60

WANTED? GT300で未確認なGT3たち。

File 01 : Ford Mustang GT3 70

File 02 : Chevrolet Corvette Z06 GT3.R 74

[Trend Watch] GT300と主要シリーズのブランド別GT3シェア比較
もうひとつの“世界標準”? 78

[サム・コリンズの激論コラム] アメ車のGT3がGT300にいないワケ
“フロンティアスピリット”不足。 82

auto sport

2025.3.28発売 No.1607

Contents

2025 MAY

Cover Photo ● 田村 翔(Sho Tamura)



S.Tamura

[WEC/ル・マン24時間] “フライング”プレビュー

SANDSTORM.

84

吹き荒れるフェラーリの「悪夢の砂嵐」

Aston Martin Valkyrie
No worry about “Not Enough” 90

YFC — “シェア7割”の説得力 94

Formula Beat 2025 F-Be CHAMPIONSHIP PADDOCK NEWS Vol. 1 96

Vol.09 小松礼雄ができるまで。
胸が躍ったシモンスからのリクエスト 98

松田次生のF1 オンボード解説 100

Formula One Leading-edge Technologies
グレーなエアロ消失で浮上した“ふたつの可変スベック”開発競争 102

Scale model study — 1/20フェラーリF1-75 2022 104

「ぼくの大好きな競争自動車」大串 信 105

帰ってきたタワー3階 by 木下隆之

天野雅彦のアメリカンモーターレーシング ★最新事情★
RED-HOT USA 106

熱血RQ道 — 原あゆみ 108

AUTO SPORT SIGN BOARD 109

auto sport × MS-models 109

Bライ・マシン探求記 MINIクーバーSE [ZAA-22GC32] 110

Hello, Motor Racing! 113

Presents for Readers/次号予告 114

Staff		
Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Deputy Editor	小嶋 稔	Joe Kojima
Editorial Staff	高橋和清	Kazukiyo Takahashi
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	飯塚栄祐	Eisuke Kariya
Art Director/ Designer	原 靖隆	Yasutaka Hara (Nozarashi.inc)
Designer	本間将一	Shoichi Homma (BIFROST Co.,Ltd.)
	大川由以奈	Yuina Ohkawa (BIFROST Co.,Ltd.)
Design Assistant	田中千鶴子	Chizuko Tanaka (Nozarashi.inc)
Proofreader	三浦康宏	Yasuhiro Miura
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有富誠一郎	Seiichi Aritomi

レース速報はオートスポーツWEBをご覧ください!

auto sport Web
MOTORSPORT PORTAL

as-web.jp





スーパーGT 2025 UNOFFICIAL GUIDEBOOK ガイドブック

S U P E R G T 2 0 2 5 U N O F F I C I A L G U I D E B O O K

GT500 岡山公式テスト
P H O T O D I G E S T

“静”に潜む“動”

間もなく開幕する、スーパーGT 2025年シーズンに向け

本格始動となる3月15・16日の岡山公式テストは

4つのセッションすべてが雨絡みとなった

今季のGT500は車両開発が凍結され、ドライバーの移籍も少ない

静かに降り続いた雨のように、チームは粛々とメニューを進めた

タイムだけで勢力図を推し量ることができないのはテストの常だが

変化が少ないなかで、今季はさらに予想が難しい

しかし、静かに見えるときこそ、内なる動きは激しくなる

視点を变えることで、見えない緊張感が伝わってくる

Photo ● 森三俊 I (Toshikazu Moriyama) \ 田嶋伸太 (Yukio Yoshimi)
上尾雅成 (Masahide Kamio) \ 埴田宗久 (Kazuhisa Masuda) \ 堀田俊徳 (Shigenobu Yoshida)
田村 翔 (Sho Tamura) \ 小崎誠二 (Takashi Ogawara)

K.Masuda

用意周到、出だし好調



◀▶ 淡々と、強者たる所以

2日間で最もマイレージを稼いだのが223周のデロイト トムスGRスーブラで、2番目が216周のauトムスGRスーブラ。この2台だけが200周オーバーであり、そこにトムスの強さがある(詳細はP32〜)。そのうえでデロイトは3番手、auは4番手タイム。史上初となる坪井翔とトムスの3連覇に死角なしか？

T.Moriyama

▼ 唯一のルーキーに、高まる期待

今季のGT500ルーキーはアステモ シビックタイプR-GTの小出峻のみ。同じくデビューイヤーとなるスーパーフォーミュラでは、すでに入賞という結果を残した。岡山テストでは雨のなかコースオフする場面もあったが、それも成長への糧となる。

T.Ogasawara



S.Tamura





▼ 漆黒から「青の閃光」へ

昨季まで漆黒のボディだったARTA無限シビックタイプR-GTの16号車が、WAKO'Sとの新たなパートナーシップにより鮮やかなブルーに一新。ボディサイドには速さと強さを表現する「閃光」が描かれている。岡山公式テストでは2番手タイムを刻んだ。

▲ 強豪復活への狼煙

岡山テスト2日間での総合トップは、セッション2最後のGT500専有走行で1分17秒456を記録したキーパー セルモ GRスーブラ。体制を変更して挑んだ昨季はランキング4位に上昇。高まる気運が、強豪復活を予感させる。



大いなる 隠れた変動



T.Moriyama

エンジン・スワップ

昨季までリアライズコーポレーション アドバンZを担当していた村田卓児エンジニアがTRS インパル with SDG Zへ、入れ替わるかたちで大駅俊臣エンジニアがリアライズZを担当。ともにGT500チャンピオンエンジニアであり、新たな環境での化学反応が注目される。



岡山公式テスト GT500リザルト

Pos.	No.	Car	Driver	Tyre	Session 1		Session 2		Session 3		Session 4	
					Time	Laps	Time	Laps	Time	Laps	Time	Laps
1	38	KeePer CERUMO GR Supra	石浦宏明／大湯都史樹	BS	1'18"609	46	1'17"456	44	1'34"195	41	1'29"305	56
2	16	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #16	大津弘樹／佐藤 蓮	BS	1'18"337	51	1'17"603	64	1'33"692	24	1'30"201	43
3	37	Deloitte TOM'S GR Supra	笹原右京／ジュリアーノ・アレジ	BS	1'19"171	70	1'17"632	64	1'36"439	33	1'29"388	56
4	1	au TOM'S GR Supra	坪井 翔／山下健太	BS	1'17"833	66	1'17"911	62	1'32"306	28	1'29"728	60
5	64	Modulo CIVIC TYPE R-GT	伊沢拓也／大草りき	DL	1'19"400	36	1'17"846	55	-	-	1'31"431	44
6	12	TRS IMPUL with SDG Z	平峰一貴／ベルトラン・バゲット	BS	1'18"671	46	1'17"923	55	1'37"577	31	1'30"582	47
7	17	Astemo CIVIC TYPE R-GT	塚越広大／小出 峻	BS	1'17"962	47	1'21"059	64	1'34"413	27	1'31"131	44
8	8	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #8	野尻智紀／松下信治	BS	1'18"022	53	1'20"176	65	1'37"534	16	1'30"716	42
9	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也／福住仁嶺	BS	1'18"126	61	1'18"274	65	1'42"496	2	1'29"530	44
10	100	STANLEY CIVIC TYPE R-GT	山本尚貴／牧野任祐	BS	1'18"290	52	1'19"339	49	1'38"006	19	1'28"768	43
11	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	1'18"843	46	1'20"708	64	1'41"297	17	1'29"456	49
12	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	関口雄飛／サッシャ・フェネストラズ	BS	1'19"232	54	1'19"200	53	1'33"893	29	1'29"815	52
13	3	Niterra MOTUL Z	佐々木大樹／三宅淳詞	BS	1'20"007	43	1'19"546	61	1'35"862	37	1'30"435	52
14	23	MOTUL AUTECH Z	千代勝正／高星明誠	BS	1'19"719	49	1'21"369	65	1'34"796	34	1'31"599	49
15	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資／阪口晴南／小高一斗	YH	1'23"876	31	1'26"818	39	-	-	1'30"975	48



M.Kamio

伸びしろ最大級!?

サッシャ・フェネストラズが3年ぶりにGT500に参戦し、2020年以来となる関口雄飛とのコンビがデンソー・コベルコ・サードGRスーブラで復活。さらに、19年シーズンを脇阪寿一監督とともに制した阿部和也エンジニアが加入。変化が少ない今季において、最大級の伸びしろを秘めているようだ。

HRC“メンテ”で体制強化

昨季までスタンレー シビックタイプR-GTの車両メンテナンスを担当していたATJの離脱にともない、今季からは車両開発を担うHRCがメンテを担当。とはいえ、メカニックには昨季からの継続となるセルブス・ジャパンのスタッフもあり、混成チームといえる体制だ。完全ワークスではないが、強力なパッケージであることは間違いない。



S.Yoshida



▲ 強まるフェラーリ旋風

昨季GT300にデビューしたフェラーリ296 GT3。ユニロポ プルーフラス フェラーリとボノス フェラーリ296 がそろって表彰台に登壇。岡山テストではユニロポが2番手タイムをマークし、今季も好調ぶりを見せた。さらに、3月16日にはカーガイMKSレーシングがフェラーリ296 GT3での参戦を発表している。



T.Moriyama

M.Kamio

S.Yoshida



◼◼ 好転へのスイッチ

チームアップガレージはNSX GT3からメルセデスAMG GT3へ、LMコルサはGRスーブラからレクサスLC500へ、またapr GR86 GTIはタイヤをヨコハマからミシュランに変更。ハイレベルな戦いのなかでデータが少ないことは不利になるが、好転を期して新たな挑戦が始まる。



T.Moriyama

激しさ増す“異種”格闘戦

▼ 白から赤へ、「88」から「0」へ

2024年王者のペンテニランボルギーニGT3は、ボディカラーを白から赤に刷新。さらに岡山テスト直前、カーナンバーを「88」から前年のGT300チャンピオンにだけ認められた「0」に変更した。また、トラックエンジニアには、かつてフォーミュラニッポンで小暮卓史と組んでいた田坂泰啓氏が就任。GT300では初となる同チームによる連覇に挑む。



T.Moriyama

岡山公式テスト GT300リザルト

Pos.	No.	Car	Driver	Tyre	Session 1		Session 2		Session 3		Session 4	
					Time	Laps	Time	Laps	Time	Laps	Time	Laps
1	0	VENTENY Lamborghini GT3	小暮卓史／元嶋佑弥	YH	1'25"475	59	1'27"967	55	1'48"264	10	2'42"538	2
2	6	UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARI	片山義章／ロベルト・メリ・ムンタン	YH	1'25"486	44	1'28"120	25	1'39"471	25	1'35"809	47
3	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口信輝／片岡龍也／奥本隼士	YH	1'25"673	43	1'29"330	65	1'55"738	8	-	-
4	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生尚弥／菅波冬悟／黒澤治樹	BS	1'25"804	24	1'27"349	57	1'40"630	18	1'36"604	48
5	20	シェイドレーシング GR86 GT	平中克幸／清水英志郎／佐野雄城	MI	1'26"062	34	1'37"224	29	1'57"325	7	1'37"064	37
6	2	HYPER WATER INGING GR86 GT	堤 優威／平良 響／土部和久	BS	1'26"263	27	2'21"134	1	-	-	-	-
7	56	リアライズ日産メカニックチャレンジ GT-R	ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ／平手晃平／金丸ユウ	YH	1'26"309	53	1'28"053	59	1'41"786	30	1'36"773	53
8	18	UPGARAGE AMG GT3	小林崇志／野村勇斗	YH	1'26"406	45	1'29"133	43	1'46"223	19	1'36"722	40
9	31	apr LC500h GT	小山美姫／根本悠生	BS	1'26"477	49	1'29"862	40	1'44"542	13	1'37"842	42
10	666	seven x seven PORSCHE GT3R	藤波清斗／近藤 翼	YH	1'26"606	49	1'28"253	52	1'47"019	14	1'38"223	43
11	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口卓人／山内英輝	DL	1'26"704	41	1'32"277	39	1'41"084	13	1'37"626	24
12	60	Syntium LMcorsa LC500 GT	吉本大樹／河野駿佑／伊東黎明	DL	1'26"711	59	1'29"692	24	1'40"956	13	1'37"529	39
13	30	apr GR86 GT	永井宏明／鑑戸 学	MI	1'26"759	48	1'30"240	35	1'47"788	7	1'38"129	38
14	87	METALIVE S Lamborghini GT3	松浦孝亮／坂口夏月	YH	1'26"843	52	1'29"078	29	4'02"280	3	2'42"900	3
15	26	ANEST IWATA RC F GT3	イゴール・オオムラ・フラガ／安田裕信	YH	1'26"950	32	1'37"040	15	1'53"966	2	2'41"118	2
16	96	K-tunes RC F GT3	新田守男／高木真一	DL	1'27"205	26	1'32"373	5	1'47"581	12	1'37"885	34
17	62	HELM MOTORSPORTS GT-R	平木湧也／平木玲次	YH	1'27"217	40	1'27"597	44	2'21"887	1	1'49"444	5
18	45	PONDS FERRARI 296	ケイ・コッツオリノ	DL	1'27"519	24	1'30"862	6	1'39"416	27	1'36"147	46
19	22	アールキューズ AMG GT3	加納政樹／城内政樹／庄司雄磨	YH	1'27"704	46	1'38"875	18	-	-	1'40"905	16
20	9	PACIFIC アイドルマスター NAC AMG	阪口良平／富林勇佑／藤原優汰	YH	1'31"560	26	1'27"712	58	-	-	2'43"162	2
21	25	HOPPY Schatz GR Supra GT	松井孝允／佐藤公哉	YH	1'27"727	32	1'29"327	45	2'10"391	2	2'42"814	2
22	11	GAINER TANAX Z	富田竜一郎／大木一輝	DL	1'27"802	37	1'30"237	32	1'45"896	12	1'38"158	36
23	5	マッハ車検 エアバスター MC86 マッハ号	塩津佑介／木村偉織／富田自然	YH	1'27"899	32	-	-	-	-	-	-
24	777	D'station Vantage GT3	藤井誠暢／チャーリー・ファグ	DL	1'28"006	39	1'29"148	9	1'50"126	11	2'42"585	2
25	48	脱モータースフロントアゴ&FUN猫猫GT-R	井田太陽／柴田優作／藤原大暉	YH	1'29"749	33	1'31"327	45	-	-	1'40"488	24
26	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木孝行／田中 篤／清水啓伸	YH	1'29"764	51	1'30"220	8	-	-	-	-

K.Masuda

▽ フロントタイヤ小径化への対応が急務

今季、GTA-GT300車両のフロントタイヤサイズが310/710から300/680に小径化された。ウォームアップ性が上がり操舵が機敏になるなどのメリットはあるが、接地面減少によるグリップダウンと摩耗が早まるデメリットがある。セッティングもそのままというわけにはいかず、その合わせ込みとタイヤ運用が鍵を握ることになりそうだ。



▲ 脅威の新参車

GT300のタイトルを2度獲得した藤波清斗、ボルシェマイスターの近藤翼、そして昨季ベンテニィ ランボルギーニGT3をチャンピオンに導いた伊与木仁エンジニアという強力な布陣を敷くセブン×セブン ボルシェGT3R。新規チームながら強力なパッケージはライバルの脅威だ。

K.Masuda

AUTOBACS
SUPER GT
auto sport
auto sport
2024年1月6日発売

2024-2025
スーパーGT
公式ガイドブック
総集編

GT 総集編

2024-2025 SUPER GT OFFICIAL GUIDE BOOK

特別付録
A1サイズ
特大ポスター



超越

均衡を破る

GT500 CHAMPION
au TOM'S GR Supra

ロニー・クインタレッリ
4-Time Championの引き際



[GT300 Champion's Voice]
VENTENY Lamborghini GT3
小暮卓史×元嶋佑弥

全42チーム&全8戦パーフェクトデータ

[GT500最強コンビ 特別対談]
坪井 翔×山下健太

[GT500テクニカル・レビュー]
TOYOTA GR Supra GT500
Honda CIVIC TYPE R-GT
Nissan Z NISMO GT500

三栄オフィシャル
通販なら
送料無料!
ご購入はこちらから



2024-2025スーパーGT 公式ガイドブック総集編

特別付録: A1サイズ特大ポスター [au TOM'S GR Supra]

好評発売中 定価: 1760円

連覇

突き抜けた強さの裏側

SAN-EI
CORPORATION

ご注文

●WEB: <https://shop.san-ei-corp.co.jp>
●受注センター TEL: 03-5357-8802 平日10:00~17:00

お問い合わせ: 株式会社三栄・販売部
TEL: 03-6773-5250 (平日10:00~17:30)

P

R

I

D

E

L E E W A Y

G O B E Y O N D

U N R I V A L E D

L I V E Y O U R D R E A M

S T A Y W I L D

C H A S E T H E S T A R S

2025 **GT500 CLASS**
TEAMS & DRIVERS

TOYOTA

[#19]

[#37]

[#38]

[#39]

M A K E I T H A P P E N

O F F E N S I V E

D R E A M B I G

TOM'S



[#1]

[#14]



超30年間打ち破られなかった『3連覇』 ・熟成1号車のノビシロはいかに？

これまで、2年連続でGT500を制したドライバーは少なくない。

記憶に新しいのは昨年限りで現役を退いたロニー・クインタレッリ。2011〜12年、そして14〜15年と二度にわたって連覇を成し遂げた。当時、彼のチームメイトだった柳田真孝と松田次生も、それぞれ一度ずつ連覇を達成している。ところが、全日本GT選手

に基づいた『R4AG』を使い続けてきたが、昨年は型式名を『R4BG』に変更。従来の4連スロツトルをシングル化したことも多方面で効果をもたらし、最終ランキングトップ5に3台を送り込むことに成功した。

昨年のこうしたトヨタ陣営の強さについて、スーパーGTに精通するミスターXは、こう分析する。

「外から見ての限り、彼らがいままでも得意としていた

メカニカルグリップの取り方が、昨年からいっそうレベルアップしているように思えた。そして、そのアドバンテージを

権として1994年にシリーズが誕生して以来30年間『3連覇』を果たした者はいない。今季、この前人未到の記録に挑むのが坪井翔だ。

昨シーズンは、ホンダがシビックタイプRへ、ニッサンが「ノーマルZ」からハイパフォーマンスグレードの「Zニスモ」にベース車両を変更してきたのに対して、唯一、ベースモデルを継続してきたのがトヨタ陣営のGRスーパーだった。相対的に見れば空力性能のドラスティックな上積みは期待できない状況だったにも関わらず、軽量化と重量バランスの最適化を施し、アンダーステアの解消を図った。

また、エンジンは14年以來、NRE（ニッポン・レース・エンジン）規格

しつかりと使い切ることができたのがチャンピオンを獲得した36号車（aug Rスーパー）。今季の1号車「だった」「ただね、そうしたシャシーや空力の地道な積み重ね以上に、トヨタ陣営の躍進に大きく貢献したのはエンジンだと思っている。シーズン中盤以降になると、上位勢は燃料リストラクターを絞られる。あくまでも仮の話だけど、23年までは1ランク下げられたら15馬力、2ランクなら30馬力を失っていたとしたら、昨年のGRスーパーは、その落ち幅が少なかった。イメージとしては2ランクでも15馬力ダウンでどどまっているような感じ。燃料リストラクターが絞られるとパワーも最高速も落ちるけど、旋回速度は変わらないし、

2025 GT500 CLASS
TEAMS & DRIVERS

TOYOTA

文責 ● auto sport

Photo ● 小笠原真士 (Takashi Ogasawara)
平野隆二 (Ryuji Hirano) / TOYOTA / HONDA



Average: **48.6 pts**

2024 GT500 DRIVER RANKING [TOYOTA]

Pos.	No.	Team	Points	Gap
1	36	坪井翔／山下健太	97	
2	100	山本尚貴／牧野任祐	64	-33
3	3	高星明誠／三宅淳詞	54	-43
4	38	石浦宏明／大湯都史樹	54	-43
5	37	笹原右京／ジュリアーノ・アレジ	51	46
6	12	平峰一貴／ベルトラン・バゲット	47	-50
7	39	関口雄飛／中山雄一	46	-51
8	23	千代勝正／ロニー・クインタレッリ	45	-52
9	8	野尻智紀／松下信治	43	-54
10	17	塚越広大／太田格之進	43	-54
11	14	大嶋和也／福住仁嶺	38	-59
12	16	大津弘樹／佐藤蓮	35	-62
13	64	伊沢拓也／大草りき	11	-86
14	24	松田次生／名取鉄平	8	-89
15	19	国本雄資／阪口晴南	6	-91

2024年GT500ドライバーランキングからトヨタ勢をピックアップすると、トップからボトムに分布していてチーム差があるように見える。トヨタ勢の得点を平均化すると『48.6点』とホンダ、ニッサンに比べて突出している。これは36号車（1号車）の存在が大きく、36号車を除いた平均点『39点』はホンダを下回る。

燃費は良くなるから、それが決勝の強さ（給油時間の短さ）につながっていたよね」

これほどの強さを見せていたトヨタ陣営に、もはや死角はないように見える。だがミスターXの見方は異なる。

「昨年のGRスープラ、特に36号車は超・熟成の域に達していたと言っている。でも裏を返せば、いくら何でもあの次元からのビッグステップは望めない。ライバルとの差は相対的に縮まることは間違いないね」

山下健太を僚友として挑む坪井の歴史的3連覇への道のりは、決して楽なものではなさそうだ。



T.Ogasawara

1

au TOM'S GR Supra

TGR TEAM au TOM'S

新エンジニア就任
やっぱり優勝候補No.1

TOM'S

Tyre: 

Mr. X 視点

間違いなく今季の本命。ドライバーも、チームも、GRスープリが持つポテンシャルのすべてをきっちり出し切ってくる体制が整っている。他メーカーにとっても、同じトヨタ陣営のライバルチームにとってもベンチマークとなる一台。今年はGT500全車両のモノコックが入れ替わる年だけど、このタイミングでエンジニアも変わるから、そうした変化がどう影響するか？ に注目している。

■ ベース車両: TOYOTA GR Supra

■ エンジンチューナー: 株式会社トヨタ ガズレーシング ディベロップメント

■ 車両メンテナンス: 株式会社トムス

■ <http://www.tomsracing.co.jp/>

TOYOTA

坪井 翔
Sho Tsuboi

- 1995年5月21日生まれ(29歳)
- 埼玉県出身

GT500/シリーズチャンピオン(2021、23、24年)
スーパーフォーミュラ/シリーズチャンピオン(2024年)



TOYOTA

山下 健太
Kenta Yamashita

- 1995年8月3日生まれ(29歳)
- 千葉県出身

GT500/シリーズチャンピオン(2019、24年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上位5位(2019年)

監督: 伊藤 大輔

- 1975年11月5日生まれ(49歳)
- 東京都出身

エンジニア: 伊藤 大晴

- 1994年7月30日生まれ(30歳)
- 宮崎県出身

T.Ogasawara

14

ENEOS X PRIME GR Supra

TGR TEAM ENEOS ROOKIE

1号車のライバル筆頭も
体制変更が吉とでるか

ROOKIE RACING

Tyre: 

Mr. X 視点

トムスの1号車が本命なら、対抗にはこの14号車を挙げたい。昨年を見ても決勝でのラップタイム推移は、トムスと同等レベルだったからね。実際、シーズンオフのマレーシアテストでもロングランが速かったという情報もある。あえて不安材料を挙げるとすれば、そうしたセットアップを作り上げていた阿部(和也)トラックエンジニアがサードに移籍してしまったこと。この影響は大きいはずだ。

■ ベース車両: TOYOTA GR Supra

■ エンジンチューナー: 株式会社トヨタ ガズレーシング ディベロップメント

■ 車両メンテナンス: 株式会社ルーキーレーシング

■ <http://www.rookie-raing.co.jp/>

TOYOTA

大嶋 和也
Kazuya Oshima

- 1987年4月30日生まれ(37歳)
- 群馬県出身

GT500クラス/シリーズチャンピオン(2019年)
フォーミュラ・ニッポン/シリーズ最上位5位(2011年)



HONDA

福住 仁嶺
Nirei Fukuzumi

- 1997年1月24日生まれ(28歳)
- 徳島県出身

GT500/シリーズ最上位2位(2021年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上位2位(2021年)

監督: 武田 敏明

- 1970年10月6日生まれ(54歳)
- 静岡県出身

エンジニア: 高田 剛

- 1974年3月24日生まれ(50歳)
- 三重県出身

19 WedsSport ADVAN GR Supra

TGR TEAM WedsSport BANDO H

苦しかった24年シーズン
予選方式復活は好材料？

WedsSport ADVAN BANDO H

Tyre: YN



Mr. X 視点

トヨタ陣営内の唯一のヨコハマユーザーとして、頑張ってほしい一台。
国本（雄資）と阪口（晴南）のコンビは今年で4年目。その初年度（2022年）には全8戦中4戦でPPを獲得したし、23年には1勝を挙げた。上り調子でできていただけに、まさか昨年のランキングで最下位に沈むとは想像もしていなかった。今年は23年以前の予選方式となるので、再びPP争いを見せてくれるかもしれない。

- ベース車両：TOYOTA GR Supra
- エンジンチューナー：株式会社トヨタ ガズレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス：株式会社レーシングプロジェクトバンドウ
- <http://www.bandohraing.com/>



TOYOTA

国本 雄資

Yuji Kunimoto

- 1990年9月12日生まれ(34歳)
- 神奈川県出身

GT500クラス/シリーズ最上位4位(2016年)
スーパーフォーミュラ/シリーズチャンピオン(2016年)



TOYOTA

阪口 晴南

Sena Sakaguchi

- 1999年7月9日生まれ(25歳)
- 大阪府出身

GT500/シリーズ最上位11位(2022年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上位7位(2021年)

監督：坂東 正敬

- 1976年3月31日生まれ(48歳)
- 東京都出身

エンジニア：中山 将

- 1991年5月21日生まれ(33歳)
- 大阪府出身

37 Deloitte TOM'S GR Supra

TGR TEAM Deloitte TOM'S

“隣のクルマ”との差を
是が非でも縮めたい

TOM'S

Tyre: BS



Mr. X 視点

昨年は鈴鹿とSUGOで2勝を挙げたが「隣のクルマ」（今年の1号車）に完敗だった」というのが本音だと思う。今年の37号車が真価を問われるのはシーズン序盤。周りのクルマがサクセスウェイトを積んでいないレースで、どれだけ上位に食い込めるか。そして、1号車にどれだけ迫れるかということ。トムスは伝統的に2台で情報を共有するチームだからチャンスはあるはず。

- ベース車両：TOYOTA GR Supra
- エンジンチューナー：株式会社トヨタ ガズレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス：株式会社トムス
- <http://www.tomsracing.co.jp/>



TOYOTA

笹原 右京

Ukyo Sasahara

- 1996年4月24日生まれ(28歳)
- 群馬県出身

GT500/シリーズ最上位5位(2024年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上位5位(2024年)



TOYOTA

ジュリアーノ・アレジ

Giuliano Alesi

- 1999年9月20日生まれ(25歳)
- フランス出身

GT500/シリーズ最上位5位(2024年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上位11位(2021年)

監督：ミハエル・クルム

- 1970年3月19日生まれ(55歳)
- ドイツ出身

エンジニア：大立 健太

- 1994年4月13日生まれ(30歳)
- 静岡県出身

38

KeePer CERUMO GR Supra

TGR TEAM KeePer CERUMO

大湯加入2年目の課題は
とにかく1勝すること!

CERUMO

Tyre: **BS**

Mr. X 視点

ホンダから移籍してきた大湯都史樹がセルモに加入したわけだけど、いい意味で効果が現れてきている。チームメイトの石浦（宏明）も刺激を受けているだろうし、立川（祐路）監督やエンジニアもそれぞれの仕事をこなして、着実にチームの総合力が上がってきている。自分たちが努力して作り上げた環境が間違っていないことを証明するためにも、この体制でまず1勝を挙げられるかどうか。

■ ベース車両: TOYOTA GR Supra

■ エンジンチューナー: 株式会社トヨタ ガズレーシング ディベロップメント

■ 車両メンテナンス: 株式会社セルモ

■ <http://www.cerumo.co.jp>

TOYOTA

石浦 宏明

Hiroaki Ishiura

- 1981年4月23日生まれ(43歳)
- 東京都出身

GT500/シリーズ最上位3位(2012年)
スーパーフォーミュラ/シリーズチャンピオン(2015、17年)



HONDA

大湯 都史樹

Toshiki Oyu

- 1998年8月4日生まれ(26歳)
- 北海道出身

GT500/シリーズ最上位4位(2024年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上位5位(2021年)

監督: 立川 祐路

- 1975年7月5日生まれ(49歳)
- 神奈川県出身

エンジニア: 岡島 慎太郎

- 1992年11月14日生まれ(32歳)
- 大阪府出身

39

DENSO KOBELCO SARD GR Supra

TGR TEAM SARD

関口&サッシャコンビなど
変革チームの化学反応は?

SARD
RacingTyre: **BS**

Mr. X 視点

今季一番の注目は、この39号車で間違いない。サッシャが2022年以来となる日本のレース界に戻ってきて、どんなレースを見せてくれるのか純粋に楽しみ。20年に(当時の36号車で)コンビを組んでいた関口雄飛とのマッチングもいいからね。さらに、ここに阿部(和也)エンジニアが加わったことが最大のトピック。脇阪寿一監督の采配と合わせて、驚くような化学反応が見られるかもしれない。

■ ベース車両: TOYOTA GR Supra

■ エンジンチューナー: 株式会社トヨタ ガズレーシング ディベロップメント

■ 車両メンテナンス: 株式会社サード

■ <http://www.sard.co.jp>

TOYOTA

関口 雄飛

Yuhki Sekiguchi

- 1987年12月29日生まれ(37歳)
- 東京都出身

GT500/シリーズチャンピオン(2021年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上位3位(2016、21年)



TOYOTA

サッシャ・フェネストラズ

Sacha Fenestraz

- 1999年7月28日生まれ(25歳)
- アルゼンチン出身

GT500/シリーズ最上位4位(2020年)
GT300/シリーズ最上位6位(2019年)

監督: 脇阪 寿一

- 1972年7月29日生まれ(52歳)
- 奈良県出身

エンジニア: 阿部 和也

- 1979年8月21日生まれ(45歳)
- 神奈川県出身

国内外のクルマが集結する
自動車“体感・体験”イベント!!

in 富士スピードウェイ

モーターファンフェスタ 2025

MOTOR FAN FESTA

2025 4/20 SUN
開催

新型車大試乗会

D1 GRAND PRIX Rd.0 D1 Festival

スーパーグリッドウォーク

乗り比べ試乗会

EV + Experience

ギャルパラ 2025 春祭り

GENROQ SUPERCAR SUMMIT

新車オートサロン 2025 カスタムカーコンテスト受賞車展示

三菱自動車 4WD 登城キット同乗体験イベント

モトチャンプ 最高速チャレンジ

RENAULT ALPINE DAY in MFF

RAYS FAN MEETING 2025

スィフト オーナーズミーティング

メーカーやショップによる展示・販売

フード&グルメ

お得なクーポン付き前売駐車券は絶賛発売中!

お求めはローソンチケット、e+ (イープラス)、楽天チケットで!

(Lコード: 31783)

ローソンチケット e+ Rakuten

前売券 4輪駐車券 ¥5,000
¥1,000のクーポン付き

当日券 4輪駐車券 ¥6,000
¥750のクーポン付き

2輪駐車券 ¥2,000
¥250のクーポン付き

※当日券のみ

詳細は公式ホームページをCHECK

名称: モーターファンフェスタ 2025 in 富士スピードウェイ
会場: 富士スピードウェイ 日時: 2025年4月20(日) 8:00~17:00 (予定)
主催: モーターファンフェスタ 2025 運営委員会
後援: 株式会社三栄 協力: 富士スピードウェイ株式会社

※写真はイメージです。※実施コンテンツ、チケット情報に関しては決定次第、公式 Web サイトにてご案内いたします。※お車でお越しの際は、駐車料金ががかかります。※開催内容にしましては、急遽変更となる場合がございます。ご了承ください。※イベント開催のご入場は不可となります。※参考イメージ: 2024年開催時。



モーターファンフェスタ2025

検索

MotorFan FESTA公式ホームページ
<https://motorfanfesta.com/2025>



Facebook

motorfanfesta



X

@motorfanfesta

au TOM'S GR Supra

#1はなぜ強い？

～ デルタを作れ～

Text ● 古賀敬介 (Keisuke Koga)

Photo ● 平田 勝 (Masaru Hirata) / 森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

益田和久 (Kazuhiisa Masuda) / 田村 翔 (Sho Tamura)

小笠原貴士 (Takashi Ogasawara)



先をいく

本仕込み

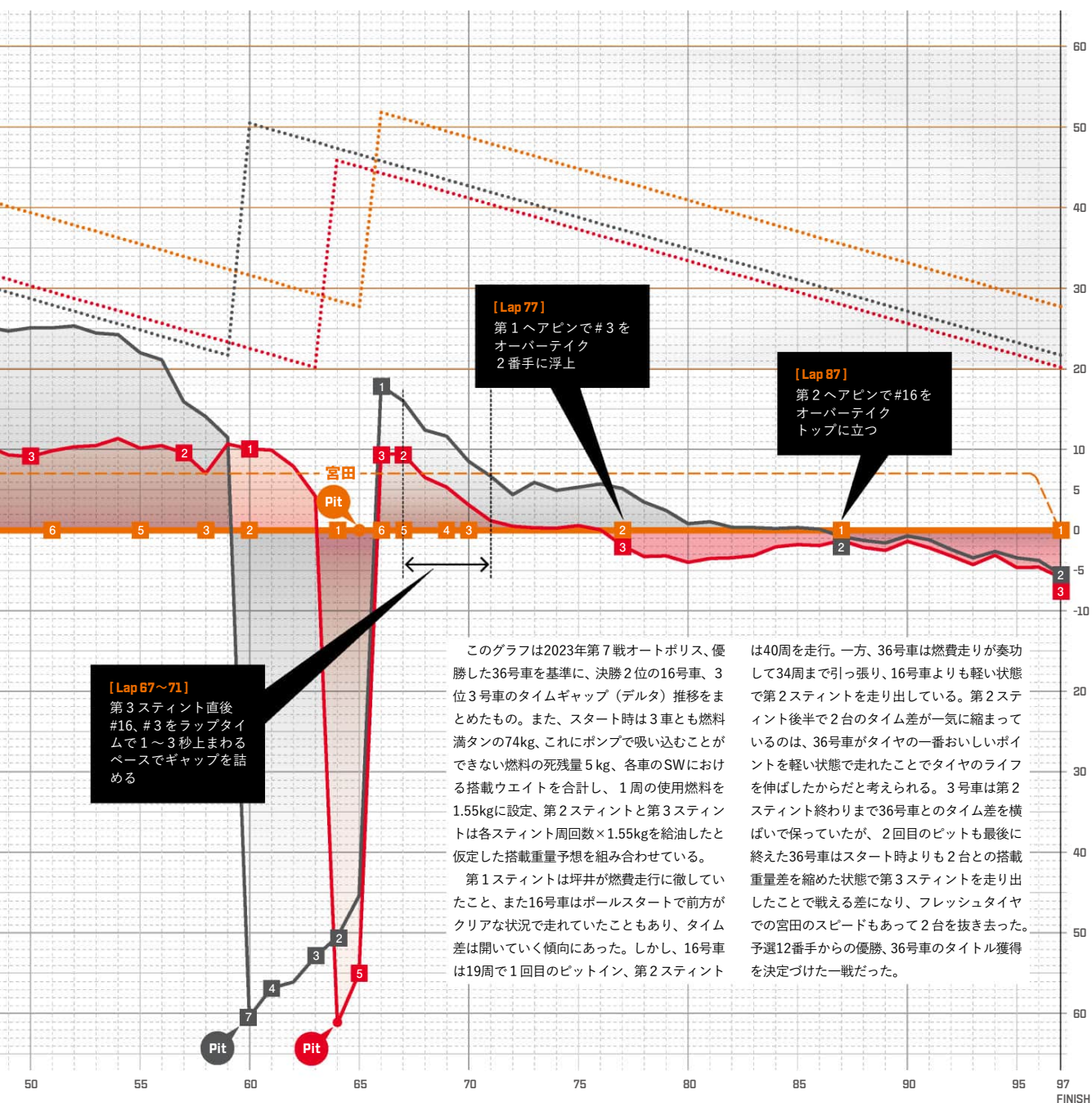
2023、24年ともにシーズン3勝でタイトルを獲得したauトムスGRスーブラ。今季も変わらずチャンピオン候補の最右翼だ。その圧倒的な強さを象徴する一戦となった23年第7戦オートポリスでのデルタ（ラップタイム差）を振り返りつつ、「強さの理由」を解き明かす

2 年連続でGT500王者に輝いたauトムスGRスーブラ。戦

闘力の高いマシン、優れたドライバーふたり、高いチーム力、常に盤石なブリヂストンタイヤ等々。勝つために必要なすべてのピースがそろっていたからこそ戴冠である。同様のピースを備えているチームはほかにもあるが、au GRスーブラは一頭地を抜く。彼らはどこでアドバンテージを築いているのだろうか？

そのヒントになり得るのは、とある有力ライバルチームのエンジニアから聞こえてきた疑問の声だった。「持ち込みタイヤ4セットなら、自分たちは公式練習で持ち込んだ2種類を両方試し、その後セッションの7割前後を一撃タイムを出すためのセットアップ出しに使っていた。でも、au GRスーブラは想像を超える早いタイミングでロングランを始めている」。

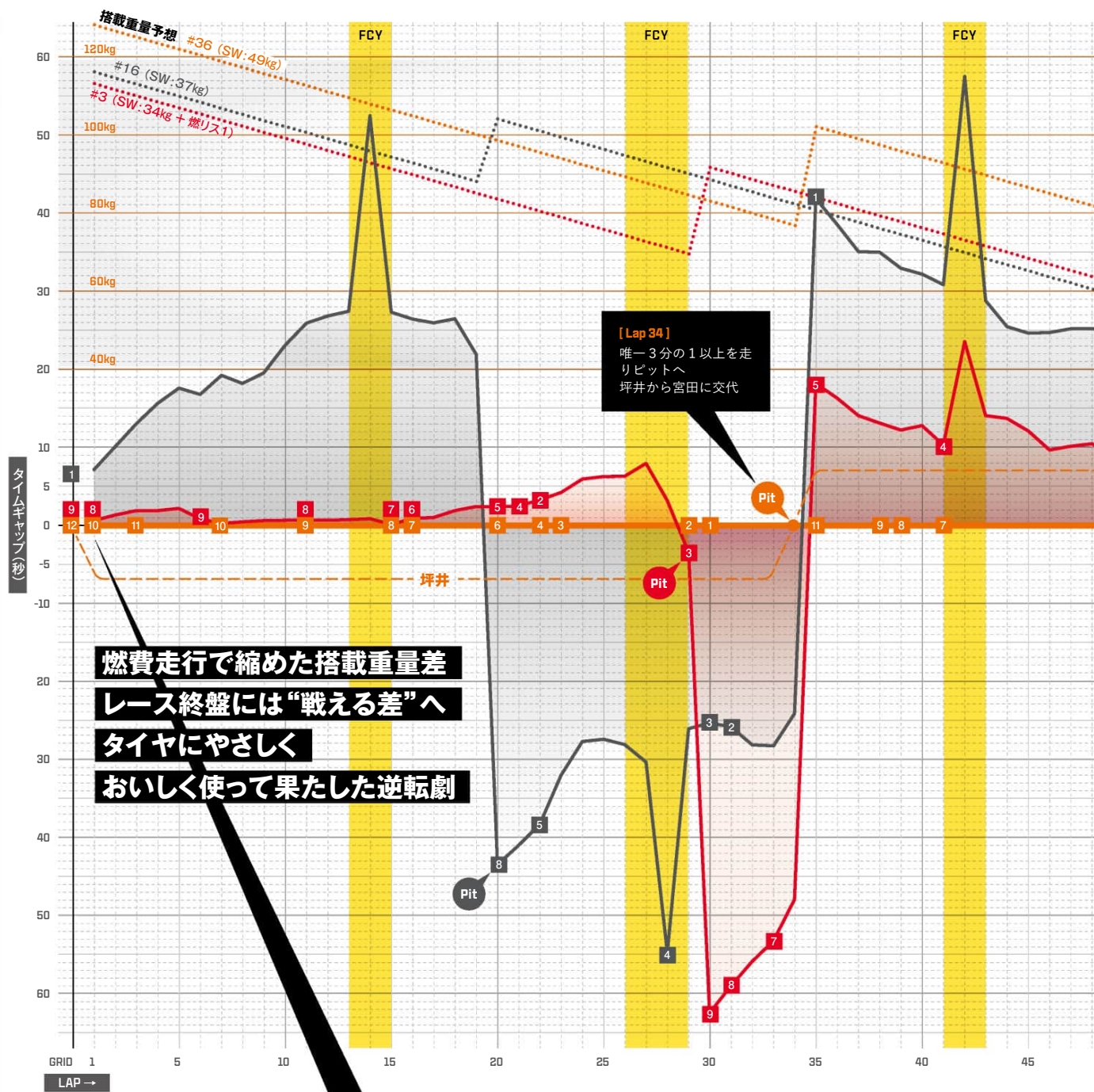
au GRスーブラは、特に決勝での強さに目を見張るものがある。それがロングランの速さによってもたらされているのは明らかだが、一撃を軽視



することにもなりかねないそのセットアップアプローチは、彼にとって理解が難しいという。そこで、auGRスーパを技術面で率いてきた吉武聡エンジニアに、率直に疑問をぶつけてみたところ驚くべき答えが返ってきた。「もちろんレースウィークが始まってからもロングはしていますが、実際はテストの段階で充分ロングをしてタイヤも選んできているので、言うてしまいうと公式練習ではロングをしなくてもいいレベルにあります。公式練習では最初にソフトタイヤとハードタイヤでアタックシミュレーションを行ない、その後すぐにロングに移るような流れです。FCY（フルコースイエロー）テストやサーキットサファリも含めると、予選までの走行時間のうち6〜7割はロングに充てているイメージです」つまり、ただでさえ充分と感じられるレースウィークのロングは、テストでのロングを補う「追いロング」と言えるものであり、セットアップやタイヤ選びのための本仕込みは、すでにテスト時のロングでほぼ終わっているのだ。さらに、決勝直前のウォームアップ走行でも、もちろんロング。日曜日のコンディションでのタイヤ確認や、アクセルのリフト量の違いによる燃費とラップタイムの確認作業など「駄目押しロング」と言えるものであり、その時点でセットアップを変更しているようなクルマと決勝中のペースに開きが出るのは当然かもしれない。

「2月末に富士で行なわれたメーカーテストでもそうでしたが、たぶんほか

2023 第7戦オートポリス | 決勝 Top3 | au TOM'S GR Supra とのタイムギャップ推移



のクルマ以上にロングをしているので、その時点ですでに差がついているのかもしれません。テストの時間が決まった時点でランプランを作りますが、最初に午後のロングラン時間をしっかりと確保したうえで、タイヤ選びなりセッティングを決めていきます。そこは絶対です。時間が限られているなかで多くのセッティングを試し、それによってロングの時間が短くなってしまっ

ては意味がない。タイヤにしても、5

第1ステント

	#36	#16		#3
	Time	Time	vs#36 Gap	Time
L14	2'13"222	1'48"175	FCY	2'13"081
L15	3'02"515	3'27"695		3'03"230
L16	1'40"639	1'41"506	0"867	1'39"877
L17	1'39"641	1'40"133	0"492	1'39"527
L18	1'41"520	1'40"997	-0"523	1'40"660
L19	1'40"427	1'44"984	PIT IN	1'39"913
L20	1'40"905	2'46"283	PIT OUT	1'40"927
L21	1'40"761	1'38"325	-2"436	1'40"649
L22	1'41"292	1'38"560	-2"732	1'40"539
L23	1'42"841	1'36"559	-6"282	1'41"851
L24	1'42"130	1'37"822	-4"308	1'40"436
L25	1'40"711	1'40"421	-0"290	1'40"357
L26	1'40"082	1'40"769	0"687	1'40"076
L27	1'57"189	1'59"407	FCY	1'55"505
L28	2'00"558	2'24"966		2'05"317
L29	3'19"243	2'50"560		3'25"939
L30	1'40"964	1'40"251	-0"713	2'39"937
L31	1'40"414	1'40"883	0"469	1'36"969
L32	1'40"138	1'42"473	2"335	1'36"981
L33	1'40"108	1'40"229	0"121	1'37"475
L34	PIT IN 1'45"469	1'41"338	—	1'40"160
L35	PIT OUT 2'46"168	1'40"133	—	1'40"052
L36	1'38"522	1'41"867	3"345	1'40"395
L37	1'37"360	1'40"850	3"490	1'39"594
L38	1'40"754	1'40"820	0"066	1'41"711
L39	1'39"401	1'41"440	2"039	1'40"299
L40	1'40"598	1'41"354	0"756	1'40"019
		-2"617		-9"989

2023 第7戦オートボリス 決勝

前頁ではタイムギャップの推移を視覚的に分かりやすくグラフ化したのが、こちらは3車がピットインした前後5周とレース終盤5週のラップタイムを抜き出したもの。そして、この範囲におけるタイムギャップも記してある。16号車が1回目のピットに入る5周前(L14)から、36号車が1回目のピットを終えた5周後(L40)までは、16号車と3号車が36号車との差を広げる展開だった。しかし、36号車は2回目のピットに入る5周前(L60～L64)、つまり第2ステイント終盤、大きくタイムを落とさず走りニュータイヤを履く16号車に対して差を広げられるのを最小限に抑えた。この周回で3号車とはギャップを締め、54周から71周にかけては2台より10秒以上速かったことになる。さらに、レース終盤の5周でもそれぞれ3秒前後のマージンを作った。36号車がいかにタイヤをうまく使い、最後までグリップダウンさせなかったかのエビデンスである。

周しかロングができなかったら、そこから先が分からないのでピークが出るタイヤを選んでしまいかもしれない。もちろん、良いタイヤがあればそれを選びますが、最低でも10周は走らないと本当のところは分かりません。ピークは高いけど落ちていくのか、ピークはやや低いが安定しているのか、フロントとリアのどちらからタレていくのかなどを実際に走って確認する必要があります」

吉武エンジニアによると、テストの初期段階でタイムが出ていないような場合は、ピークが出るタイヤを選びたくなる気持ちも理解できるといふ。例えば、クルマの状態がアンダーステア傾向なときにいままでは異なる構造のタイヤを履き、その結果前後のバランスがとれてタイムも良くなったとなれば、そのタイヤを選びたくなる。しかし、クルマがニュートラルなバランスの状態でのようなタイヤを履くとオーバーステアになることも多く、決勝でリヤのグリップがないといったことにもなりかねない。

「ドライバーのフィードバックに影響される部分も大きい。例えば、2月の富士テストでも、速くてタイムも安定していて良さそうなタイヤがありました。しかし、ウチの山下(健太)は『単独で走っているぶんには良いけど、決勝でGT300とかがいてラインを外したり、路面温度が変わったりしたときにグリップの幅が狭く、少し扱いづらいいかもしれない』と、冷静に先を見たコメントをします」

つまり、レースの最後の最後にタイヤがどのような状態にあるのかをまず考え、そこで最大限の効果を発揮するタイヤをテストで見極めるために、ロングランにしっかりと時間を割けるランプランを作成するということだ。まさに逆算思考であるが、それもテストの走り始めて良いタイムを出せるからこそ可能になるロードマップである。その時点で思うようにタイムが出ないのであれば、やはりパフォーマンス向上を優先しなければならないだろう。

「自分たちは、テストでも絶対に外さない8割くらいのセットアップを持ち込み、そこから積み上げていきます。それを外すとしても時間をとられてしまうので。もちろん、オフの早い段階で大きくバランスやジオメトリを変えたりすることもありますが、ダメだったらすぐに戻して実績のあるもので積み上げていきます。自分たちのドライバーは、仮に8割くらいのセットアップであったとしても予選で上にいける速さがあるので、その点でも余裕はあります」

伝統の継ぎ足しタレともいえる鉄板のセットアップアプローチと、常に速いドライバーがふたりそろっていること。そうした背景があることもまた、ロングに多くの時間を割くことができる理由に違いない。ただし、auGRスーブラが予選を軽視しているわけではない。ロングをやりながらも、予選に向けてのアジャストを進めることは充分可能だという。

「ショートでアンダーのクルマは、ロ

24年シーズンから、ドライタイヤの基本持ち込み数は4セットに。この制約のなかでどのスペックをどのバランスで持ち込むかがいまのGT500のキーポイントだ。36号車はテストでランプランを立てて遂行、そこで本戦への仕込みはほぼ終わっている。高いレベルでレースウイークに入れるからこそ、そこからのセットアップの上積みも効いてくる。



K.Masuda

2

第2スティート

	#36	#16		#3	
	Time	Time	vs#36 Gap	Time	vs#36 Gap
L54	1'40"996	1'41"189	0"193	1'40"125	-0"871
L55	1'39"859	1'42"095	2"236	1'41"060	1"201
L56	1'41"330	1'42"213	0"883	1'40"979	-0"351
L57	1'40"655	1'45"870	5"215	1'41"584	0"929
L58	1'40"329	1'42"187	1"858	1'42"872	2"543
L59	1'43"991	1'46"573	PIT IN	1'40"321	-3"670
L60	1'40"186	2'52"073	PIT OUT	1'40"788	0"602
L61	1'40"131	1'36"592	-3"539	1'40"286	0"155
L62	1'40"626	1'39"851	-0"775	1'42"658	2"032
L63	1'41"780	1'38"629	-3"151	1'45"492	PIT IN
L64	1'40"766	1'38"327	-2"439	2'46"230	PIT OUT
L65	PIT IN 1'44"027	1'38"923	—	1'37"780	—
L66	PIT OUT 2'42"144	1'38"876	—	1'37"679	—
L67	1'37"729	1'39"550	1"821	1'37"751	0"022
L68	1'36"584	1'40"232	3"648	1'39"487	2"903
L69	1'38"531	1'39"278	0"747	1'39"745	1"214
L70	1'38"342	1'41"484	3"142	1'40"533	2"191
L71	1'38"923	1'40"759	1"836	1'40"872	1"949
		11"675		10"849	

3

第3スティート

	#36	#16		#3	
	Time	Time	vs#36 Gap	Time	vs#36 Gap
L93	1'40"347	1'41"417	1"070	1'41"437	1"090
L94	1'42"929	1'42"126	-0"803	1'41"773	-1"156
L95	1'42"000	1'42"775	0"775	1'43"529	1"529
L96	1'42"224	1'42"565	0"341	1'42"157	-0"067
L97	1'41"439	1'43"167	1"728	1'42"724	1"285
		3"111		2"681	

現代GT500で勝負の鍵を握るタイヤ その選択と運用に秀でた強み



T.Moriyama

吉武氏は20年から36号車のトラックエンジニアに就任。21年は関口雄飛／坪井、23年は坪井／宮田、24年は坪井／山下をチャンピオンに導いた。世代交代を推進するトムスにあって、今季は1号車のチーフエンジニアとして後任の伊藤大晴氏をサポートする。

「au GRスーブラの強みであるタイヤ選択の手堅さは、レースへの持ち込みセットバランスにも表れている。強さの秘訣は逆算思考」

「au GRスーブラの強みであるタイヤ選択の手堅さは、レースへの持ち込みセットバランスにも表れている。強さの秘訣は逆算思考」

「au GRスーブラの強みであるタイヤ選択の手堅さは、レースへの持ち込みセットバランスにも表れている。強さの秘訣は逆算思考」

「基本的には、晴れならば硬めのタイヤで通したいですね。23年のオートボリスは3スティートとも硬めで通したかったので、4・2で持ち込みました。3・3だと公式練習で絶対に1スティートは使うので、2スティートしか残らない。そうすると3スティートと同じタイヤで通せなくなるので、戦略的にも絞られてしまいます」と吉武エンジニア。

「ドライコンディションが見込まれる場合、4セットの持ち込みであれば、硬めと軟らかめのバランスは3・1。450kmレースで6セット可能だった2023年オートボリスでは4・2。イーンの2・2や3・3とするのは、週末の天気が雨予報だったりするときに限られる。」

各チームに取材をするなどして調べた範囲では、上位チームではau GRスーパーのみが3ステイントを同じタイヤで走行していた。タイトル争いのライバルであり、オートポリスでも最後まで優勝を競ったARTA無限NSX・GT16号車は、第3ステイントを担当した大津弘樹によれば軟らかめ、硬め、軟らかめのタイヤ運用だったという。au GRスーパーに抜かれ2位でフィニッシュした大津は、決勝後次のように述べている。

「第3ステイントでは気温が下がることを見越して軟らかめを選びましたが、20周以上のペースは未知数でした。熱ダレでパフォーマンスはあまり高くなく、ピクアップもありましたし、GT300に絡んだときのペースダウンはかなり大きかったです」

この23年のオートポリス大会は吉武エンジニアが「もっとも自分たちらしい戦いができた」と胸を張る一戦であり、ハーフウェイトながら予選12番手から追い上げ、優勝したレースは語り草になっている。このレースでは、大津のコメントからも理解できるように、3ステイントをきちんとロングができて硬めのタイヤで通すことができたことも、勝因のひとつに違いない。

ただし、タイヤ運用以外にも勝利を可能とした要素はある。それは戦略であり、ドライバーミナモトまでピットインを引っ張った、坪井翔の第1ステイントから始まった逆算の組み立てだ。予選でARTA NSX16号車に引っかかり、坪井は不本意な12番手からの

スタートを余儀なくされた。そこで、第2、第3ステイントを担当する宮田莉朋が少しでも上位に上げられるような戦略をチームは実行。そのために坪井は第1ステイントをギリギリまで引っ張り燃料をセーブすることに専念。少しでも軽い状態でフレッシュタイヤを履き、宮田が乗る第2ステイント以降にパフォーマンスを最大限に引き出し順位を挽回していく戦略である。

燃料がどれだけ搭載されていたかは公開されていないが、ステイントの周回数などからある程度推測することはできる。サクセスウェイト（SW）はau GRスーパーが49 kgを積み、ARTA NSX16号車は37 kg、燃料リストリクター11ランクダウンとなるニトラモチュールZは34 kg、燃リス1



ダウンにより当然パワーは落ちるが、燃費と重量面では有利にも働く。

最初のステイントを担当した坪井は燃費走行に徹し、誰よりも多い34周を走破した。それによりARTANS X16号車に対して、第2ステイントでのそれぞれのスタート時にはSW12kgを背負ってもなお軽い状態だったと推測できる。軽い状態でフレッシュタイヤを履けたことが、ステイント最終盤でのラップの速さと安定性につながった。第3ステイントのスタート時はさすがにSW12kgぶんを逆転することはできないが、その重量差は大きく縮ま

テストでのランプラン遂行で

本仕込みはほぼ完了

レースウィークは「追いロング」と

「駄目押しロング」で上積み

り、ニュータイヤを履いた宮田のペー
スの素晴らしさが大きな勝因となった。
これは、省燃費走行のうまさで評価の
高い坪井と、彼以上に巧みな宮田を擁
していたからこそ、自由度の高い戦略
が採れたとも言える。

唯一のリスクはセーフティカー（S
C）が入ることであり、吉武エンジン
アは祈るような気持ちでいたという。
ただし、それについては予測不可能な
要素であり、我慢してピットインを最
大限遅らせる胆力もまた、トラックエ
ンジンアには求められる。例え1戦で
SCにより望むような結果が得られな
かったとしても、シーズン中にそう何
度もあることではない。シーズン全体
を見据えた戦略、決勝に強いクルマ作
りとタイヤ選び。逆算思考に必要なの
はブレない信念であり、全ピースをそ
ろえたうえで自分たちの力を信じ抜く
チームだけが、栄冠を手にすること
ができるのだ。

C O U N T E R A T T A C K

2025 GT500 CLASS
TEAMS & DRIVERS

HONDA

G

[#8] ————— [#16] ————— [#17] ————— [#64] ————— [#100]

D R E A M B I G

R

M A K E T O D A Y A M A Z I N G

E

E V E R Y C L O U D H A S A S I L V E R L I N I N G

W O R K H A R D

S T A Y P O S I T I V E

E

Y O U ' V E G O T T H I S !

T I M E T O S H I N E

B E L I E V E I N Y O U R S E L F

D





2

023年まで2ドアクーペのNSXを走らせていたホンダ陣営は、昨年、5ドアハッチバックのシビックタイプRへとベース車両を変更した。そのデビューイヤーの戦いぶりをミスターXは「よくやったと思う」と評価する。

「大きなダウンフォースで勝負していたNSX・GTから一転、シビックタイプR・GTは低ドラッグを武器とす

チャンピオンマシンと同等の素性アリ 燃リス対応への踏ん張りが欲しい！

それは左右非対称の旋回力ともいえるレイアウトだった。

この大胆な配置

るマシン。大きく車両特性が変わったなかで、セットアップには苦労していたように見えたけど、そうしただけで開発陣と各チームはよく頑張ったと思う。新車導入1年目で現場でのセットアップなど、多くのことが手探りのなかで100号車（スタンレー シビックタイプR・GT）がランキング2位に入っただけは立派だね。だけど、ホンダ陣営にとって誤算だったのは「順位」よりも「ポイント差」。最終鈴鹿大会の決勝レースを迎える前に（予選終了時点で36号車に）タイトルを決められてしまうほど、ポイント差（33点差）で大きく引き離されてしまったのは決して無視できない」

ホンダ陣営の開発陣は、新規投入の

シビックタイプR・GTに挑発的とも言える技術的なチャレンジを施してきた。14年のNRE規定が導入されて以来、2ℓ4気筒ターボエンジンの冷却システムは車両前方の中央にインタークーラーを置き、ラジエターを左右に配置するのが一般的だった。ところが、シビックタイプR・GTはラジエターを半減させて左側1基に集約。そして、この変更によって空いた右側のスペースにインタークーラーを設置した。

が特にフロントまわりの軽量化と低重心化、前後重量バランスの最適化に大きく貢献し、シビックタイプR・GTに戦闘力向上をもたらしていたのは間違いない。

「シビックタイプR・GTの『素のポテンシャル』は、はつきり言ってGRスープラとほぼ同等だと思う。ただ、昨年の展開を見ると、気温の高いコンディションではやや劣勢だった感が否めない。そして、それ以上に決定的だったのは燃料リストリクターが入ったときのGRスープラとの差。シリーズチャンピオンを狙うなら、今季はこの部分の改善がマストになる」

さらに、今季のホンダ陣営を語る際に外すことができないのはエースカー

2025 GT500 CLASS
TEAMS & DRIVERS

HONDA

文責 ● auto sport

Photo ● 小笠原貞士 (Takashi Ogasawara)
平野隆二 (Ryuji Hirano) / HONDA



Average: **39.2 pts**

2024 GT500 DRIVER RANKING [HONDA]

Pos.	No.	Team	Points	Gap
1	36	坪井翔／山下健太	97	
2	100	山本尚貴／牧野任祐	64	-33
3	3	高星明誠／三宅淳詞	54	-43
4	38	石浦宏明／大湯都史樹	54	-43
5	37	笹原右京／ジュリアーノ・アレジ	51	-46
6	12	平峰一貴／ベルトラン・バゲット	47	-50
7	39	関口雄飛／中山雄一	46	-51
8	23	千代勝正／ロニー・クインタレッリ	45	-52
9	8	野尻智紀／松下信治	43	-54
10	17	塚越広大／太田格之進	43	-54
11	14	大嶋和也／福住仁嶺	38	-59
12	16	大津弘樹／佐藤蓮	35	-62
13	64	伊沢拓也／大草りき	11	-86
14	24	松田次生／名取鉄平	8	-89
15	19	国本雄資／阪口晴南	6	-91

ホンダの2024年シーズンをドライバーランキングから総覧してみると、チャンピオン争いに名を連ねていた100号車以外が中間～下位層に固まってしまう。5台の平均得点は『39.2点』で、トヨタ勢の36号車を除いた平均点を上回るものの、今シーズンは全体的な底上げが課題になりそうだ。

・100号車のメンテナンスが昨年までのATJからホンダ・レーシング(HRC)に変更されることだ。GT500に参戦する3メーカーのなかで、これまではニッサン／ニスモだけが車両開発とエントラントを兼ねたワークス体制だった。これに対して、トヨタのTCD(今年からはTGR・D「トヨタガズ・レーシング ディベロップメント」とホンダのHRCは、伝統的に『車両開発』と『各チームへの後方支援』という役割に徹していたが、これが変わったことになる。100号車の体制変更はホンダ陣営全体にとって、どのような意味を持つのだろうか？



T.Ogasawara

8

ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #8

ARTA

屈指の最強布陣なのに
勝利から遠いのはなぜ？

ARTA

Tyre: **BS**

Mr. X 視点

国内トップフォーミュラで勝てる実力を持つドライバーとメンテナンス体制（チーム無限）。「これ以上ない」というパッケージなのに、なぜか結果が出ない不思議な一台。昨年は第4戦富士でシビックタイプR-GTに記念すべき初優勝をもたらしたし、第8戦もてぎでは2位表彰台を獲得したけど、彼らが望んでいるのは“もっと高い”ところのはず。シーズン中の浮き沈みを減らすことが彼らの課題だね。

- ベース車両: CIVIC TYPE R-GT
- エンジンチューナー: 株式会社M-TEC
- 車両メンテナンス: 株式会社M-TEC
- <http://www.alnex.jp>



HONDA

野尻 智紀
Tomoki Nojiri

- 1989年9月15日生まれ(35歳)
- 茨城県出身

GT500クラス/シリーズ最上位2位
(2021年)
スーパーフォーミュラ/シリーズチャン
ピオン(2021、22年)



HONDA

松下 信治
Nobuharu Matsushita

- 1993年10月13日生まれ(31歳)
- 埼玉県出身

GT500クラス/シリーズ最上位4位
(2022年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上位
8位(2021年)

監督: **鈴木 亜久里**

- 1960年9月8日生まれ(64歳)
- 埼玉県出身

エンジニア: **辻 凱社**

- 1994年10月30日生まれ(30歳)
- アメリカ出身

T.Ogasawara

16

ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #16

ARTA

カラーを改め心機一転
秘めた力を見せてほしい

ARTA

Tyre: **BS**

Mr. X 視点

8号車と同様に、16号車も常に上位に食い込んでくるべき体制が整っている1台。大津弘樹の経験はチームにとって心強いだろうし、佐藤蓮の若さと勢いも武器のはず。これだけのパッケージをそろえているにも関わらず、思うような結果を残せていない。昨年までのブラック基調から、鮮やかなワコーズカラーに変わった今季こそ、心機一転、秘めているポテンシャルを思う存分発揮してほしいね。

- ベース車両: CIVIC TYPE R-GT
- エンジンチューナー: 株式会社M-TEC
- 車両メンテナンス: 株式会社M-TEC
- <http://www.alnex.jp>



HONDA

大津 弘樹
Hiroki Otsu

- 1994年5月25日生まれ(30歳)
- 埼玉県出身

GT500クラス/シリーズ最上位4位
(2023年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上位
6位(2021年)



HONDA

佐藤 蓮
Ren Sato

- 2001年8月5日生まれ(23歳)
- 神奈川県出身

GT500クラス/シリーズ最上位12位
(2024年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上
位10位(2023年)

監督: **鈴木 亜久里**

- 1960年9月8日生まれ(64歳)
- 埼玉県出身

エンジニア: **杉崎 公俊**

- 1966年1月23日(59歳)
- 神奈川県出身

17

Astemo CIVIC TYPE R-GT

Astemo REAL RACING

格之進を大化けさせたチーム
小出もこれに続けるか



Tyre:



Mr. X 視点

全30人のGT500ドライバーのうち、今年、唯一のルーキーが小出峻。今季の17号車の命運は、すべて小出にかかっている。FIA-F4やスーパーフォーミュラライツでしっかりとチャンピオンを獲ってきた小出は、「突き抜けた速さ」というよりも「クレバーなレース運び」を武器とするドライバー。ただ、これより上のカテゴリーではそれらの両立が求められる。小出は、太田格之進のような化け方をするか？

- ベース車両：CIVIC TYPE R-GT
- エンジンチューナー：株式会社M-TEC
- 車両メンテナンス：株式会社リアルレーシング
- <http://www.real-racing.jp>



HONDA

塚越 広大

Koudai Tsukakoshi

- 1986年11月20日生まれ(38歳)
- 栃木県出身

GT500クラス/シリーズ最上位2位
(2013年)
フォーミュラ・ニッポン/シリーズ最上位2位(2012年)



HONDA

小出 峻

Syun Koide

- 1999年10月26日生まれ(25歳)
- 大阪府出身

GT300クラス/シリーズ最上位5位
(2023年)

監督：金石 勝智

- 1968年11月21日生まれ(56歳)
- 大阪府出身

エンジニア：桑原 悠

- 1990年5月14日生まれ(34歳)
- 大阪府出身

64

Modulo CIVIC TYPE R-GT

Modulo Nakajima Racing

GT500唯一のダンロップ車
地道な努力が結実間近？



Tyre:



Mr. X 視点

昨年は第4戦富士の予選で3番手、第8戦もてぎではPPを獲得するなど、成績は着実に向上してきている。注目したいのは、表面的なりザルトだけではなく、ダンロップタイヤとチームが地道に開発してきた“その中身”。結果が良くても悪くても、その理由が明確になってきたという情報を耳にしている。条件さえそろえば今季1勝を挙げられるかもしれないけど、そうなったとしても驚かないね。

- ベース車両：CIVIC TYPE R-GT
- エンジンチューナー：株式会社M-TEC
- 車両メンテナンス：中嶋企画
- <http://www.nakajimaring.co.jp>



HONDA

伊沢 拓也

Takuya Izawa

- 1984年6月1日生まれ(40歳)
- 東京都出身

GT500クラス/シリーズ最上位2位
(2009年)
フォーミュラ・ニッポン/シリーズ最上位3位(2012年)



HONDA

大草 りき

Riki Okusa

- 1999年11月25日生まれ(25歳)
- 神奈川県出身

GT500クラス/シリーズ最上位13位
(2024年)
GT300クラス/シリーズ最上位3位
(2022年)

監督：中嶋 悟

- 1953年2月23日生まれ(72歳)
- 愛知県出身

エンジニア：加藤 祐樹

- 1986年12月3日生まれ(38歳)
- 埼玉県出身

100

STANLEY CIVIC TYPE R-GT

STANLEY TEAM KUNIMITSU

彼らの目に映るのは
タイトル獲得のみ!

STANLEY TEAM KUNIMITSU

Tyre: **BS**

Mr. X 視点

このチームの目標はただひとつ、タイトル獲得しかない。今年はメンテナンスをATJからHRC（ホンダ・レーシング）に変更したけど、これがどう影響するのかに注視している。公式テストを見ている限り何ら問題なく機能していたけど、実戦になるとプレッシャーがかかるからね。タイトル争いの最後の最後、精神的に追い詰められた状況でも、いつもどおりの現場オペレーションが行なわれるかどうか。

■ ベース車両: CIVIC TYPE R-GT

■ エンジンチューナー: 株式会社M-TEC

■ 車両メンテナンス: HRC

■ <http://www.stanley-ms.jp/>

HONDA

山本 尚貴

Naoki Yamamoto

- 1988年7月11日生まれ(36歳)
- 栃木県出身

GT500クラス/シリーズチャンピオン
(2018、20年)
スーパーフォーミュラ/シリーズチャンピオン(2013、18、20年)



HONDA

牧野 任祐

Tadasuke Makino

- 1997年6月28日生まれ(27歳)
- 大阪府出身

GT500クラス/シリーズチャンピオン
(2020年)
スーパーフォーミュラ/シリーズ最上位
3位(2024年)

監督: 小島 一浩

- 1967年4月19日生まれ(57歳)
- 東京都出身

エンジニア: 星 学文

- 1983年1月28日生まれ(42歳)
- 愛知県出身

GT500唯一のルーキー

Text ● auto sport Photo ● 平田 勝(Masaru Hirata)

小出 峻

Syun Koide

『乗りやすい』けど『簡単』じゃない

「もう、めちゃくちゃ乗りやすいクルマですね」

今季、GT500を戦う全30人のドライバーのうち、唯一のルーキーが17号車に抜擢された小出峻だ。その小出に初めてGT500に乗った感想を尋ねた際の第一声

スーパーフォーミュラライツでは2年目の挑戦でタイトルを獲得。スーパーGTでは『2年目のジंकス』を打ち破り、1年目からの躍動が期待される。

がこの言葉だった。

「僕がこれまでに経験してきたGT3やスーパー耐久の車両は、ツーリングカーならではの動きがあって、ある意味でそのクルマを速く走らせる独特なコツみたいなものが必要だった。ところが、GT500は違いま

すね。ダウンフォースも強力だし、タイヤのグリップもしっかり出ている、とにかくクルマが地面に吸いついている。フォーミュラに近い感覚で……ハコ車とは思えない乗りやすさです」

「でも『乗りやすい』からといって、『簡単』というわけではないです。GT500といえどもフォーミュラに比べたら重心は高いですし、車両重量だってSF23が680kg程度なのに対して、GT500車両はドライバーと燃料抜きで1t

を超える。これだけの質量を持つクルマをどう動かして、いかに速く走らせるかというディテールを見ると、そこは奥が深くて難しい。タイヤのウォームアップなどを含めて、まだまだ学んでいるところです」

2019年にSRS-F（現在のHRS Suzuka）を卒業し、4輪レースへの挑戦を開始した小出は、コロナ禍により20年はFIA-F4へのスポット参戦にとどまった。翌21年からFIA-F4へフル参戦を開始すると22年にチャンピオンを獲得。23年からスーパーフォーミュラライツにステップアップ、翌24年にタイトル奪取。つまり、これまでの小出は本格参戦1年目にそのカテゴリーの戦い方、走り方を習得し、2年目に結果を残してきた。

今季の小出はスーパーフォーミュラとGT500にデビューする。2年目のジंकスは、国内最高峰でも継続するのか。



M.Hirata

プリントオンデマンド
クルマ・バイクの雑誌 POD

復刻堂

絶版だったあの人気シリーズをもう一度。

— Fukkokudo —



三栄 WEB SHOP

検索



本サービスの商品は、絶版本をスキャンまたは制作データを元に製本しています
今や手に入らないタイトルをオンデマンド印刷し送料無料で一ヶ月ほどでお届けします
貴重な創刊号はじめ思い出深いバックナンバーを、続々と追加していきますので、サイトからご確認ください



R.Onodera

リザルトには残らない プラスαを可視化



S.Kusakai

世界最速のGTレースと称されるGT500
30席という限られたシートを得たトップドライバーは当然速い
だが、タイムや順位というリザルト上の数字以外でもドライバーは評価されている
ここでは2024年シーズンのさまざまな数字を分析し
ドライバーに求められる要素を可視化してみた

Text ● auto sport

Photo ● 岸田英典(Shigenori Kusaka) / 田村翔(Sho Tamura)
遠藤樹弥(Tatsuya Endo) / 小野寺梨乃(Rino Onodera)

スーパーGT 2025 UNOFFICIAL GUIDEBOOK

も必要であり、戦略の幅を広げるために燃費走行を強いられることもある。第2ステイント担当に求められるのは、アウトラップの速さやタイヤマネジメント。抜きどころを一撃で決める判断力、勝負強さも重要だ。

トップドライバーに求められる前提条件は速いこと。しかし、速さだけでレースに勝つことはできない。ふたりのドライバーが「つなぐ」スーパーGTでは、第1/第2ステイントで異なるタスクも求められる。第1ステイント担当には、密集したスタートで接触せずにポジションを上げる、最低でもポジションを維持し、第2ステイントに向けた確なフィードバック

これらはリザルトだけで判断することとはできないが、さまざまな「数字」を分析すればベストドライバーの条件の一端を知ることができる。あるチーム関係者によると、決勝中は「遅いほうのタイム」も重要視していると言う。リザルトに記載されるのはベストタイムだが、「ベストからどれだけ落とさずに走れるか」がアベレージでの速さに不可欠となる。ベストタイムでの0

・3秒落ちも、ワーストタイムでの0・3秒落ちも、差としては変わらない。GT500のシートを得たドライバーが速いのは当然であり、むしろタイヤがタレたとき、GT300のバックマーカーを処理するときこそ実力が試される。コンマ数秒でポジションが2・3変わってしまう戦いのなかで、アベレージスピードを保つことは「強い」ドライバーの条件だ。

ちなみに、松田次生や大湯都史樹は自身での練習にドリフト走行を採り入れていることで有名だが、スーパーGTでリヤがスライドしたときのコントロール、タイヤのピックアップを剥がすのにそのテクニックは有用だと聞く。

また、佐藤連はタイヤのグリップが落ちてきてアンダーステアが強くなると、「シフトロックを利用してアンダーを消している」(土屋圭市氏)という。彼らは巧みな技でアベレージスピードを上げようとしているわけだ。

一方、ほかのチーム関係者からは「ラップタイムが遅くても評価が高いドライバーがいる」との声があった。例えば、スタート直後はタイヤが温まりきっておらず滑りやすい状態だが、だからこそ順位を上げるチャンスでもある。ただし、ここで無理をするとタイヤのデグラデーションが進み、ステイント後半は厳しくなる。アベレージタイムは落ちてしまうが、ポジションを上げ

S.Tamura



2024 第5戦 鈴鹿 ラップタイムレンジ

第1スティント

No.	Car	Tyre	決勝順位	Driver	Best		Worst
3	Niterra MOTUL Z	BS	7th	高星明誠	1'47"610	103.405%	1'51"274
8	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #8	BS	12th	野尻智紀	1'48"172	103.720%	1'52"196
12	MARELLI IMPUL Z	BS	3rd	ベルトラン・バゲット	1'47"542	103.022%	1'50"792
14	ENEOS X PRIME GR Supra	BS	6th	福住仁嶺	1'47"402	104.247%	1'51"963
16	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #16	BS	5th	大津弘樹	1'47"725	103.595%	1'51"598
17	Astemo CIVIC TYPE R-GT	BS	2nd	塚越広大	1'47"890	103.721%	1'51"905
19	WedsSport ADVAN GR Supra	YH	14th	国本雄資	1'49"588	104.666%	1'54"701
23	MOTUL AUTTECH Z	BS	8th	ロニー・クインタレッリ	1'48"712	102.325%	1'51"240
24	リアライズコーポレーション ADVAN Z	YH	15th	名取鉄平	1'47"135	105.230%	1'52"738
36	au TOM'S GR Supra	BS	1st	坪井 翔	1'47"741	102.628%	1'50"572
37	Deloitte TOM'S GR Supra	BS	11th	ジュリアーノ・アレジ	1'48"225	104.344%	1'52"926
38	KeePer CERUMO GR Supra	BS	9th	石浦宏明	1'47"814	105.574%	1'53"824
39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	BS	10th	関口雄飛	1'48"475	102.351%	1'51"025
64	Modulo CIVIC TYPE R-GT	DL	13th	大草りき	1'47"945	105.686%	1'54"083
100	STANLEY CIVIC TYPE R-GT	BS	4th	牧野任祐	1'48"030	102.974%	1'51"243

第2スティント

No.	Car	Tyre	決勝順位	Driver	Best		Worst
3	Niterra MOTUL Z	BS	7th	三宅淳詞	1'48"895	103.081%	1'52"250
8	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #8	BS	12th	松下信治	1'49"069	102.059%	1'51"315
12	MARELLI IMPUL Z	BS	3rd	平峰一貴	1'49"287	102.136%	1'51"621
14	ENEOS X PRIME GR Supra	BS	6th	大嶋和也	1'49"284	102.504%	1'52"020
16	ARTA MUGEN CIVIC TYPE R-GT #16	BS	5th	佐藤 蓮	1'48"340	103.530%	1'52"164
17	Astemo CIVIC TYPE R-GT	BS	2nd	太田格之進	1'48"983	102.087%	1'51"257
19	WedsSport ADVAN GR Supra	YH	14th	阪口晴南	1'47"334	106.471%	1'54"280
23	MOTUL AUTTECH Z	BS	8th	千代勝正	1'48"740	103.277%	1'52"303
24	リアライズコーポレーション ADVAN Z	YH	15th	松田次生	1'49"187	102.373%	1'51"778
36	au TOM'S GR Supra	BS	1st	山下健太	1'49"068	102.062%	1'51"317
37	Deloitte TOM'S GR Supra	BS	11th	笹原右京	1'48"428	103.296%	1'52"002
38	KeePer CERUMO GR Supra	BS	9th	大湯都史樹	1'48"617	102.395%	1'51"218
39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	BS	10th	中山雄一	1'49"854	102.313%	1'52"395
64	Modulo CIVIC TYPE R-GT	DL	13th	伊沢拓也	1'49"306	104.612%	1'54"347
100	STANLEY CIVIC TYPE R-GT	BS	4th	山本尚貴	1'48"418	103.105%	1'51"784

決勝結果に結びつく、ロングランの安定感

昨シーズンの最終戦として、ノーウエイトで開催された第5戦鈴鹿決勝のラップタイムでロングランの安定感を可視化してみた。第1スティントと第2スティントではコンディション、またスティントの長さにより燃料搭載量が異なるため分けて掲載。公正を期すためにオープニングラップとビットによるインラップとアウトラップ、FCY（フルコースイエロー）中、それらを除いたワーストタイムの約10%にあたるラップタイムを除外している。

ここで注目したいのは、自己ベストからどれだけ落とさずに走れたか。パーセンテージが低いほど安定したラップで走っていた証左であり、そのうえで自己ベストが速いドライバーが「秀でていた」ことになる。ロングランはタイヤのタレによる影響も大きく、混戦に巻き込まれるほど落ちることを考慮する必要もあるが、優勝した36号車のふたりをはじめ、上位勢が高値で安定していたことから、結果を左右する重要な条件であることが分かるだろう。

て守りければ高い評価が得られるのだ。また、燃費走行やタイヤがコンディションにマッチしていなかったりロングスティントになつてのタイヤマネジメントを強いられたときなどはタイムが落ちる傾向にあるし、身体センサーで状況を感じ、それを言語化してエンジニアに伝える開発能力が高ければ、それは近い将来への速さ・強さに結びつく。ここでは分かりやすくするために、さまざまな数字で分析しているが、数字では表れない特殊任務の遂行力もベストドライバーの条件であることを先に断っておく。

2024 スタートダッシュランキング

Pos.	No.	Driver	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 富士	Rd.6 SUGO	Rd.7 オートボリス	Rd.8 もてぎ	Rd.5 鈴鹿	Total
1	12	ベルトラン・バゲット	3	0	0	1	2	3	0	3	12
2	39	関口雄飛	0	1	0	2	0	2	2	3	10
3	38	大湯都史樹	0	3	0	-	-	3	-	-	6
4	14	福住仁嶺	-	-	0	2	-	1	-	2	5
	37	笹原右京	3	1	0	1	-1	-	1	-	5
	64	大草りき	-	-	-	-	-	2	-	3	5
7	64	伊沢拓也	2	1	0	0	1	-	0	-	4
8	3	高星明誠	2	1	0	-	1	-1	0	0	3
	8	野尻智紀	-	-	-	0	-	-	-	3	3
10	16	大津弘樹	1	-	0	0	0	-	0	1	2
	16	佐藤 蓮	-	1	-	-	-	1	-	-	2
	19	阪口晴南	2	-	-	-	-	-	-	-	2
	36	坪井 翔	0	2	0	1	0	-2	0	0	1
13	100	牧野任祐	0	-	0	0	0	0	0	1	1
	17	塚越広大	-	-1	0	-	1	0	-	0	0
15	24	松田次生	-	1	0	-1	0	0	-	-	0
	100	山本尚貴	-	0	-	-	-	-	-	-	0
	23	ロニー・クインタレッリ	-3	-	0	-1	-	-	0	3	-1
19	17	太田格之進	Retire	-	-	-2	-	-	0	-	-2
	23	千代勝正	-	0	-	-	-1	-1	-	-	-2
	37	ジュリアーノ・アレジ	-	-	-	-	-	2	-	-4	-2
22	3	三宅淳詞	-	-	-	-3	-	-	-	-	-3
23	8	松下信治	-	0	0	-	0	-4	0	-	-4
	38	石浦宏明	-	-	-	0	0	-	0	-4	-4
25	19	国本雄資	-	-2	0	0	1	-6	0	1	-6
26	24	名取鉄平	2	-	-	-	-	-	0	-12	-10
27	14	大嶋和也	-8	-8	-	-	-4	-	-3	-	-23

大幅ジャンプアップを狙える
チャンスメーカー

ローリングスタートからのオープニングラップで、どれだけ順位を上げて、もしくは下げてしまったかを集計。2024年シーズンは12号車のベルトラン・バゲット、36号車の坪井翔、39号車の関口雄飛だけが全レースで第1スティントを担当。3戦でポールポジションだった坪井のように、上位グリッドからのスタートは不利な評価項目となるが、バゲットと関口は一度もポジションを下げることなく、抜け出した結果となった。フォーメーションラップでしっかりとタイヤを温めることができ、満タンに近いガソリンを搭載した重い状況でも密集したバトルに強いということだろう。

2024 第5戦 鈴鹿 アウトラップランキング

Pos.	No.	Driver	sector2	S3	S4	S1	Total
1	12	平峰一貴	21"804	42"297	21"819	30"183	1'56"103
2	3	三宅淳詞	20"603	43"566	21"447	30"786	1'56"402
3	17	太田格之進	21"024	43"169	21"788	30"422	1'56"403
4	64	伊沢拓也	21"187	43"183	21"745	30"573	1'56"688
5	100	山本尚貴	21"378	42"915	21"711	30"915	1'56"919
6	8	松下信治	21"522	43"479	22"297	30"811	1'58"109
7	14	大嶋和也	20"858	42"824	22"850	32"142	1'58"674
8	38	大湯都史樹	22"087	44"200	21"923	30"917	1'59"127
9	36	山下健太	22"072	44"027	22"038	31"434	1'59"571
10	16	佐藤 蓮	22"446	43"635	22"869	30"802	1'59"752
11	24	松田次生	22"001	44"567	22"387	31"128	2'00"083
12	23	千代勝正	22"344	43"732	22"617	31"666	2'00"359
13	39	中山雄一	22"408	44"227	22"579	31"315	2'00"529
14	19	阪口晴南	22"841	44"191	22"368	31"663	2'01"063
15	37	笹原右京	22"129	44"554	22"639	31"773	2'01"095

わずかに1周で5秒弱の差に

後半スティントにとって重要な課題となるアウトラップの速さ。鈴鹿のビッドはコントロールライン後に位置するチームもあるので、アウトラップのセクター2から翌週のセクター1までを計測。タイヤのウォームアップ性能によるところも大きく、戻った場所によって混戦具合が異なるためあくまで参考値ではあるが、アウトラップだけで5秒近い差が生じていた。その後のロングランで安定していればポジションを取り戻すことは可能だが、僅差の戦いにおいてアウトラップでタイムを稼げるのは大きい。昨季の第5戦鈴鹿ではGRスーパー勢が後方に並び、結果となっており、車両特性の違いもありそうだ。





T.Endo

抜かれず、抜く!バトル巧者

オープニングラップとピットによる順位変動を除き、コース上でのポジションアップ&ダウンを集計。各ラウンドのラップチャートを資料としているため、例えば同ラップ内で「抜かれたけど抜き返した」というようなシチュエーションはカウントできていない。また、予選で上位グリッドを得るほど、ポジションアップは不利になる。そこでコース上でのポジションダウンを『抜かれなかったランキング』として集計した。

第6戦SUGOは雨によりセーフティカー（SC）スタートとなり、レース中もSCが2回導入されるなど荒れた展開に。そのため順位も目まぐるしく変動した。37号車の笹原右京は第1スティントを担当し、14番手スタートからオープニングラップ（SC明け4周目）で最後尾に後退するが、そこから14台抜きでトップに立ち、優勝を果たしている。評価するにはイレギュラーな一戦ではあるが、それも含めてレース。タイヤがコンディションにマッチしていないだけでも、大きく順位を落とすことになる。参考値ではあるが、ポジションアップと抜かれなかった両ランキングでの上位が、バトル巧者であるのは間違いない。



R.Onodera

2024 ポジションアップランキング

Pos.	No.	Driver	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 富士	Rd.6 SUGO	Rd.7 オートボリス	Rd.8 もてぎ	Rd.5 鈴鹿	Total
1	37	笹原右京	1	2	0	2	14	0	1	0	20
2	14	福住仁嶺	0	5	3	3	2	1	1	1	16
3	3	高星明誠	0	0	2	0	8	0	1	4	15
	16	大津弘樹	0	1	0	0	10	3	0	1	15
	24	名取鉄平	0	0	1	1	1	3	4	5	15
6	8	松下信治	1	1	0	0	8	1	2	1	14
	12	平峰一貴	1	0	2	2	4	1	2	2	14
	100	牧野任祐	0	1	1	0	9	2	0	1	14
9	23	千代勝正	2	1	3	0	4	2	1	0	13
10	17	太田格之進	-	1	5	0	5	0	0	1	12
	36	坪井翔	0	2	2	2	3	1	2	0	12
	38	大湯都史樹	1	2	0	0	6	2	0	1	12
13	17	塚越広大	-	0	2	0	8	1	0	0	11
14	39	関口雄飛	0	0	1	0	2	4	0	2	9
15	14	大嶋和也	0	0	0	0	5	0	1	2	8
	19	国本雄資	0	0	0	0	5	2	0	1	8
	24	松田次生	0	0	1	0	7	0	0	0	8
18	12	ベルトラン・バゲット	0	0	3	1	1	0	0	2	7
	36	山下健太	0	0	0	4	2	1	0	0	7
	100	山本尚貴	0	1	3	0	2	0	0	1	7
21	16	佐藤 蓮	0	2	1	0	0	1	0	2	6
	38	石浦宏明	0	1	-	0	0	1	2	2	6
	64	大草りき	0	1	0	0	0	4	0	1	6
24	8	野尻智紀	3	1	0	0	0	0	1	0	5
25	3	三宅淳詞	0	0	0	0	3	1	0	0	4
	37	ジュリアーノ・アレジ	0	0	0	2	0	1	-	1	4
	39	中山雄一	0	1	1	0	1	1	0	0	4
28	23	ロニー・クインタレッリ	0	0	0	0	1	0	0	2	3
	64	伊沢拓也	0	0	1	0	1	0	1	0	3
30	19	阪口晴南	0	0	0	1	0	-	0	0	1

2024 抜かれなかったランキング

Pos.	No.	Driver	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 富士	Rd.6 SUGO	Rd.7 オートボリス	Rd.8 もてぎ	Rd.5 鈴鹿	Total
1	8	野尻智紀	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	12	平峰一貴	0	-1	0	0	-1	0	0	0	-2
	14	大嶋和也	0	0	0	0	-1	-1	0	0	-2
	37	ジュリアーノ・アレジ	0	0	0	0	0	-2	-	0	-2
5	17	太田格之進	-	-1	0	0	-1	0	-1	0	-3
6	16	佐藤 蓮	0	-1	0	-1	0	-2	0	0	-4
7	19	阪口晴南	-1	-1	-2	-1	-1	-	0	0	-6
	38	大湯都史樹	0	0	-4	0	0	-1	-1	0	-6
	100	山本尚貴	0	-2	-1	0	0	-1	-1	-1	-6
10	14	福住仁嶺	0	0	0	0	-2	-3	0	-2	-7
	36	坪井翔	0	-1	-2	-1	-3	0	0	0	-7
	36	山下健太	0	0	-2	-1	-3	-1	0	0	-7
13	3	三宅淳詞	-1	0	-1	0	0	0	-1	-5	-8
14	17	塚越広大	-	-1	0	-2	-2	0	-1	-3	-9
	37	笹原右京	0	-5	0	-1	0	-3	0	0	-9
	39	中山雄一	0	-1	0	0	-7	0	0	-1	-9
	100	牧野任祐	-1	0	-1	0	-5	-2	0	0	-9
18	12	ベルトラン・バゲット	-2	0	0	-1	-3	-2	-1	-1	-10
	23	千代勝正	0	0	-3	0	-5	0	0	-2	-10
	24	松田次生	-1	0	0	0	-8	-1	0	0	-10
21	3	高星明誠	0	0	-3	-1	-4	-3	0	0	-11
	24	名取鉄平	-1	-2	-3	-3	-1	-1	0	0	-11
	39	関口雄飛	0	-1	-2	0	-8	0	0	0	-11
24	38	石浦宏明	0	0	-	-1	-7	-3	0	-1	-12
	64	大草りき	0	-1	0	-1	0	-5	-1	-4	-12
26	8	松下信治	0	-1	0	0	-8	-1	-3	0	-13
27	23	ロニー・クインタレッリ	0	-1	-2	-2	-8	0	-1	0	-14
28	16	大津弘樹	-1	0	-2	0	-7	-5	-1	-1	-17
	64	伊沢拓也	-1	-1	-1	-1	-8	0	-4	-1	-17
30	19	国本雄資	0	-2	-2	0	-15	0	0	-9	-28

2024 予選
一撃選手権もしもハンド
タイムで明ら
かになる最
速男

Rd.4 富士 ウェイト感度: 0.15 燃リス感度: 0.34

Q1 Virtual Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time	SW	燃リス	Virtual Time
1	100	牧野任祐	1'28"026	40	-	1'27"426
2	36	山下健太	1'28"848	40	2	1'27"568
3	17	太田格之進	1'28"387	38	-	1'27"817
4	3	高星明誠	1'28"881	43	1	1'27"896
5	16	大津弘樹	1'28"356	30	-	1'27"906
6	12	平峰一貴	1'28"316	26	-	1'27"926
7	39	中山雄一	1'28"567	38	-	1'27"997
8	23	ロニー・クインタレリ	1'28"694	46	-	1'28"004
9	37	笹原右京	1'28"936	37	1	1'28"041
10	38	石浦宏明	1'28"470	28	-	1'28"05
11	64	大草りき	1'28"133	2	-	1'28"103
12	8	松下信治	1'28"224	6	-	1'28"134
13	14	大嶋和也	1'28"935	38	-	1'28"365
14	24	松田次生	1'28"517	4	-	1'28"457
15	19	阪口晴南	1'28"664	2	-	1'28"634

Q2 Virtual Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time	SW	燃リス	Virtual Time
1	36	坪井 翔	1'28"998	40	2	1'27"718
2	3	三宅淳詞	1'28"891	43	1	1'27"846
3	14	福住仁嶺	1'28"566	38	-	1'27"996
4	8	野尻智紀	1'28"135	6	-	1'28"045
5	100	山本尚貴	1'28"651	40	-	1'28"051
6	38	大湯都史樹	1'28"529	28	-	1'28"109
7	17	塚越広大	1'28"703	38	-	1'28"133
8	23	千代勝正	1'28"943	46	-	1'28"253
9	12	ベルトラン・バゲット	1'28"782	26	-	1'28"392
10	37	ジュリアーノ・アレジ	1'29"307	37	1	1'28"412
11	64	伊沢拓也	1'28"572	2	-	1'28"542
12	24	名取鉄平	1'28"612	4	-	1'28"552
13	39	関口雄飛	1'29"214	38	-	1'28"644
14	16	佐藤 蓮	1'29"208	30	-	1'28"758
15	19	国本雄資	1'28"842	2	-	1'28"812

Rd.2 富士 ウェイト感度: 0.15 燃リス感度: 0.34

Q1 Virtual Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time	SW	燃リス	Virtual Time
1	36	坪井 翔	1'27"398	46	-	1'26"708
2	17	太田格之進	1'26"709	0	-	1'26"709
3	8	野尻智紀	1'26"825	6	-	1'26"735
4	16	大津弘樹	1'26"944	4	-	1'26"884
5	3	高星明誠	1'27"134	10	-	1'26"984
6	100	牧野任祐	1'27"396	24	-	1'27"036
7	39	中山雄一	1'27"557	34	-	1'27"047
8	14	福住仁嶺	1'27"050	0	-	1'27"050
9	23	ロニー・クインタレリ	1'27"282	12	-	1'27"102
10	38	大湯都史樹	1'27"397	16	-	1'27"157
11	19	阪口晴南	1'27"193	0	-	1'27"193
12	12	ベルトラン・バゲット	1'27"243	0	-	1'27"243
13	37	ジュリアーノ・アレジ	1'27"724	8	-	1'27"604
14	64	大草りき	1'27"788	2	-	1'27"758
15	24	名取鉄平	1'42"248	0	-	1'42"248

Q2 Virtual Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time	SW	燃リス	Virtual Time
1	23	千代勝正	1'27"077	12	-	1'26"897
2	3	三宅淳詞	1'27"205	10	-	1'27"055
3	39	関口雄飛	1'27"617	34	-	1'27"107
4	17	塚越広大	1'27"222	0	-	1'27"222
5	36	山下健太	1'27"913	46	-	1'27"223
6	100	山本尚貴	1'27"590	24	-	1'27"230
7	12	平峰一貴	1'27"379	0	-	1'27"379
8	8	松下信治	1'27"573	6	-	1'27"483
9	38	石浦宏明	1'27"780	16	-	1'27"540
10	37	笹原右京	1'27"835	8	-	1'27"715
11	19	国本雄資	1'27"961	0	-	1'27"961
12	14	大嶋和也	1'28"062	0	-	1'28"062
13	24	松田次生	1'28"380	0	-	1'28"380
14	64	伊沢拓也	1'28"415	2	-	1'28"385
15	16	佐藤 蓮	1'29"774	4	-	1'29"714

Rd.8 もてぎ ウェイト感度: 0.18 燃リス感度: 0.39

Q1 Virtual Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time	SW	燃リス	Virtual Time
1	14	福住仁嶺	1'49"590	32	-	1'49"014
2	64	大草りき	1'49"255	7	-	1'49"129
3	100	牧野任祐	1'50"445	34	1	1'49"443
4	38	大湯都史樹	1'50"286	41	-	1'49"548
5	39	関口雄飛	1'50"408	39	-	1'49"706
6	8	野尻智紀	1'50"215	26	-	1'49"747
7	36	坪井 翔	1'50"910	36	1	1'49"872
8	37	ジュリアーノ・アレジ	1'51"135	34	1	1'50"133
9	16	佐藤 蓮	1'50"727	21	-	1'50"349
10	12	ベルトラン・バゲット	1'51"394	36	-	1'50"742
11	23	千代勝正	1'51"784	40	-	1'51"064
12	3	高星明誠	1'52"380	46	-	1'51"552
13	17	塚越広大	1'52"400	26	-	1'51"932
14	24	松田次生	1'53"403	5	-	1'53"313
15	19	阪口晴南	1'54"872	6	-	1'54"764

Q2 Virtual Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time	SW	燃リス	Virtual Time
1	36	山下健太	1'48"178	36	1	1'47"140
2	8	松下信治	1'48"077	26	-	1'47"609
3	37	笹原右京	1'49"200	34	1	1'48"198
4	3	三宅淳詞	1'49"208	46	-	1'48"380
5	64	伊沢拓也	1'48"656	7	-	1'48"530
6	38	石浦宏明	1'49"299	41	-	1'48"561
7	12	平峰一貴	1'49"332	36	-	1'48"684
8	16	大津弘樹	1'49"218	21	-	1'48"840
9	100	山本尚貴	1'49"897	34	1	1'48"895
10	17	太田格之進	1'49"571	26	-	1'48"103
11	39	中山雄一	1'49"893	39	-	1'49"191
12	14	大嶋和也	1'50"050	32	-	1'49"474
13	24	名取鉄平	1'49"666	5	-	1'49"576
14	23	ロニー・クインタレリ	1'51"168	40	-	1'50"448
15	19	国本雄資	1'51"965	6	-	1'51"857

Rd.3 鈴鹿 ウェイト感度: 0.20 燃リス感度: 0.40

Q1 Virtual Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time	SW	燃リス	Virtual Time
1	17	太田格之進	1'45"753	28	-	1'45"193
2	37	笹原右京	1'45"434	8	-	1'45"274
3	3	高星明誠	1'46"512	37	1	1'45"372
4	36	山下健太	1'46"747	45	1	1'45"447
5	8	松下信治	1'45"700	6	-	1'45"580
6	38	大湯都史樹	1'46"141	28	-	1'45"581
7	100	山本尚貴	1'46"229	32	-	1'45"589
8	16	佐藤 蓮	1'45"759	4	-	1'45"679
9	23	ロニー・クインタレリ	1'46"733	44	-	1'45"853
10	14	大嶋和也	1'46"387	6	-	1'46"267
11	64	大草りき	1'46"324	2	-	1'46"284
12	24	名取鉄平	1'46"332	0	-	1'46"332
13	12	ベルトラン・バゲット	1'46"542	10	-	1'46"342
14	19	国本雄資	1'48"018	2	-	1'47"978
15	39	中山雄一	2'01"201	38	-	2'00"441

Q2 Virtual Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time	SW	燃リス	Virtual Time
1	3	三宅淳詞	1'46"468	37	1	1'45"328
2	23	千代勝正	1'46"309	44	-	1'45"429
3	14	福住仁嶺	1'45"836	6	-	1'45"716
4	38	石浦宏明	1'46"798	28	-	1'46"238
5	37	ジュリアーノ・アレジ	1'46"439	8	-	1'46"279
6	12	平峰一貴	1'46"532	10	-	1'46"332
7	16	大津弘樹	1'46"450	4	-	1'46"370
8	36	坪井 翔	1'47"700	45	1	1'46"400
9	100	牧野任祐	1'47"189	32	-	1'46"549
10	8	野尻智紀	1'46"923	6	-	1'46"803
11	39	関口雄飛	1'47"606	38	-	1'46"846
12	24	松田次生	1'47"079	0	-	1'47"079
13	19	阪口晴南	1'47"155	2	-	1'47"115
14	64	伊沢拓也	1'51"503	2	-	1'51"463
15	17	塚越広大	1'54"819	28	-	1'54"259

Rd.1 岡山

Q1 Real Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time
1	23	千代勝正	1'17"489
2	38	大湯都史樹	1'17"649
3	14	福住仁嶺	1'17"788
4	39	中山雄一	1'17"792
5	36	山下健太	1'17"813
6	100	牧野任祐	1'17"841
7	12	平峰一貴	1'18"033
8	37	笹原右京	1'18"069
9	3	高星明誠	1'18"133
10	17	太田格之進	1'18"261
11	16	佐藤 蓮	1'18"421
12	24	名取鉄平	1'18"484
13	64	大草りき	1'18"495
14	19	国本雄資	1'18"949
15	8	松下信治	1'31"634

Q2 Real Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time
1	36	坪井 翔	1'17"748
2	39	関口雄飛	1'17"895
3	100	山本尚貴	1'18"042
4	16	大津弘樹	1'18"106
5	3	三宅淳詞	1'18"301
6	17	塚越広大	1'18"313
7	38	石浦宏明	1'18"337
8	14	大嶋和也	1'18"424
9	12	ベルトラン・バゲット	1'18"515
10	23	ロニー・クインタレリ	1'18"757
11	37	ジュリアーノ・アレジ	1'18"791
12	24	松田次生	1'18"861
13	64	伊沢拓也	1'19"088
14	19	阪口晴南	1'19"601
15	8	野尻智紀	D.N.S

Q1は山下、Q2は福住がトップ。最速の座、譲らず

チームにとっては最大級に求める条件であり、ドライバーにとっても一番しつたいのが速さだ。しかし、スーパーGTでは同じマシンが勝ち続けないうに、ポイントに応じて足かせとなるサクセスウェイト（SW）を課している。ノーウエイトとなる開幕戦と最終戦を除き、リザルトだけでは一撃の速さが見え難いというのが現状だ。そこでチームやメーカーでは、ウエイト10kgにつき何秒タイムダウンするのか、燃料リストラクター1ランクダウンで何秒タイムダウンするのか、コースの特性ごとにラップタイム感度を設定して評価につなげている。ここでは3メーカーへの取材によって得たデータを編集部が平均値に調整し、その係数をかけて仮想タイムを算出してみた。本来は車種やタイヤによっても数値は変わるが、あえて統一しており、参考値であることをご理解いただきたい。

2024年シーズンはQ1とQ2に全車が出走。30人のドライバーが等しく予選アタックに挑んだ。ただし、第1戦から第4戦まで、Q2はQ1で使用したタイヤをそのまま使うことが義務づけられるなど、Q1とQ2ではコンディション以外の不確定要素があ

った。また、第6戦SUGOは雨天により予選がキャンセルされ、公式練習のタイムでグリッドを決定。第7戦オートボリスも雨天によって予選日の走行がキャンセルになり、決勝日朝に30分の計時予選に変更されたため、その2戦は除外している。

開幕戦岡山の山下健太はQ1で5番手。そのユーズドタイヤでQ2を走った坪井翔がQ1山下のタイムを上まわるトップタイムをたたき出し、山下は悔しさを隠せずにいた。だが、ウエイトと燃リスの係数をかけ、全車同一条件と仮想したタイムでのランキングでは、その山下がQ1トップ。Q2部門でも3位になった。坪井はQ1で2位、Q2で4位とやはり速く、このふたりが組んだ36号車がシーズンを圧倒したのもうなずける。また、3号車は唯一Q1/Q2を専任としたが、GT500ルーキーだった三宅淳詞がQ2部門で2位というのは素晴らしい結果だ。ちなみに、本誌では21年シーズンの結果で同様の企画を行っており、そのときのQ1トップは山下、Q2トップは福住仁嶺だった。当時から山下はチームを移り、福住はホンダからトヨタに移籍しての防衛。ふたりの速さに、疑う余地はない。



S.Tamura

Rd.5 鈴鹿

Q1 Real Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time
1	24	名取鉄平	1'43"670
2	37	笹原右京	1'43"677
3	36	山下健太	1'43"737
4	17	塚越広大	1'43"888
5	100	山本尚貴	1'44"099
6	14	大嶋和也	1'44"221
7	8	松下信治	1'44"292
8	16	佐藤 蓮	1'44"372
9	19	国本雄資	1'44"526
10	39	中山雄一	1'44"831
11	12	ベルトラン・バゲット	1'44"935
12	38	石浦宏明	1'44"973
13	64	伊沢拓也	1'44"987
14	3	高星明誠	1'45"005
15	23	ロニー・クインタレッリ	1'45"251

Q2 Real Ranking

Pos.	No.	Driver	Real Time
1	14	福住仁嶺	1'43"143
2	17	太田格之進	1'43"220
3	36	坪井 翔	1'43"271
4	3	三宅淳詞	1'43"436
5	100	牧野任祐	1'43"574
6	23	千代勝正	1'43"734
7	19	阪口晴南	1'43"888
8	38	大湯都史樹	1'43"921
9	24	松田次生	1'43"935
10	16	大津弘樹	1'43"941
11	64	大草りき	1'44"270
12	39	関口雄飛	1'44"318
13	8	野尻智紀	1'44"754
14	12	平峰一貴	1'44"973
	37	ジュリアーノ・アレジ	1'45"086

2024 予選一撃ランキング

Q1

Pos.	No.	Driver	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 富士	Rd.8 もてぎ	Rd.5 鈴鹿	Total	Average
1	36	山下健太	5	-	4	2	-	3	14	3.500
2	14	福住仁嶺	3	8	-	-	1	-	12	4.000
3	17	太田格之進	10	2	1	3	-	-	16	4.000
4	36	坪井 翔	-	1	-	-	7	-	8	4.000
5	100	牧野任祐	6	6	-	1	3	-	16	4.000
6	8	野尻智紀	-	3	-	-	6	-	9	4.500
7	16	大津弘樹	-	4	-	5	-	-	9	4.500
8	39	関口雄飛	-	-	-	-	5	-	5	5.000
9	37	笹原右京	8	-	2	9	-	2	21	5.250
10	38	大湯都史樹	2	10	6	-	4	-	22	5.500
11	23	千代勝正	1	-	-	-	11	-	12	6.000
12	100	山本尚貴	-	-	7	-	-	5	12	6.000
13	12	平峰一貴	7	-	-	6	-	-	13	6.500
14	3	高星明誠	9	5	3	4	12	14	47	7.833
15	8	松下信治	-	-	5	12	-	7	24	8.000
16	17	塚越広大	-	-	-	-	13	4	17	8.500
17	39	中山雄一	4	7	15	7	-	10	43	8.600
18	16	佐藤 蓮	11	-	8	-	9	8	36	9.000
19	14	大嶋和也	-	-	10	13	-	6	29	9.667
20	24	名取鉄平	12	15	12	-	-	1	40	10.000
21	64	大草りき	13	14	11	11	2	-	51	10.200
22	23	ロニー・クインタレッリ	-	9	9	8	-	15	41	10.250
23	37	ジュリアーノ・アレジ	-	13	-	-	8	-	21	10.500
24	38	石浦宏明	-	-	-	10	-	12	22	11.000
25	12	ベルトラン・バゲット	-	12	13	-	10	11	46	11.500
26	19	国本雄資	14	-	14	-	-	9	37	12.333
27	64	伊沢拓也	-	-	-	-	-	13	13	13.000
28	19	阪口晴南	-	11	-	15	15	-	41	13.667
29	24	松田次生	-	-	-	14	14	-	28	14.000

Q2

Pos.	No.	Driver	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 富士	Rd.8 もてぎ	Rd.5 鈴鹿	Total	Average
1	14	福住仁嶺	-	-	3	3	-	1	7	2.333
2	3	三宅淳詞	5	2	1	2	4	4	18	3.000
3	36	山下健太	-	5	-	-	1	-	6	3.000
4	36	坪井 翔	1	-	8	1	-	3	13	3.250
5	23	千代勝正	-	1	2	8	-	6	17	4.250
6	8	松下信治	-	8	-	-	2	-	10	5.000
7	100	山本尚貴	3	6	-	5	9	-	23	5.750
8	17	太田格之進	-	-	-	-	10	2	12	6.000
9	37	笹原右京	-	10	-	-	3	-	13	6.500
10	38	石浦宏明	7	9	4	-	6	-	26	6.500
11	38	大湯都史樹	-	-	-	6	-	8	14	7.000
12	100	牧野任祐	-	-	9	-	-	5	14	7.000
13	16	大津弘樹	4	-	7	-	8	10	29	7.250
14	17	塚越広大	6	4	15	7	-	-	32	8.000
15	39	関口雄飛	2	3	11	13	-	12	41	8.200
16	12	平峰一貴	-	7	6	-	7	14	34	8.500
17	8	野尻智紀	-	-	10	4	-	13	27	9.000
18	12	ベルトラン・バゲット	9	-	-	9	-	-	18	9.000
19	37	ジュリアーノ・アレジ	11	-	5	10	-	15	41	10.250
20	14	大嶋和也	8	12	-	-	12	-	32	10.667
21	39	中山雄一	-	-	-	-	11	-	11	11.000
22	64	大草りき	-	-	-	-	-	11	11	11.000
23	19	阪口晴南	14	-	13	-	-	7	34	11.333
24	64	伊沢拓也	13	14	14	11	5	-	57	11.400
25	24	松田次生	12	13	12	-	-	9	46	11.500
26	23	ロニー・クインタレッリ	10	-	-	-	14	-	24	12.000
27	24	名取鉄平	-	-	-	12	13	-	25	12.500
28	19	国本雄資	-	11	-	15	15	-	41	13.667
29	16	佐藤 蓮	-	15	-	14	-	-	29	14.500

E

P A T I E N C E

S E N S E O F S O L I D A R I T Y

[#3]

[#12]

[#23]

[#24]

N

2025 **GT500 CLASS**
TEAMS & DRIVERS

NISSAN

V

B I T E T H E B U L L E T

K E E P I T R E A L

Y

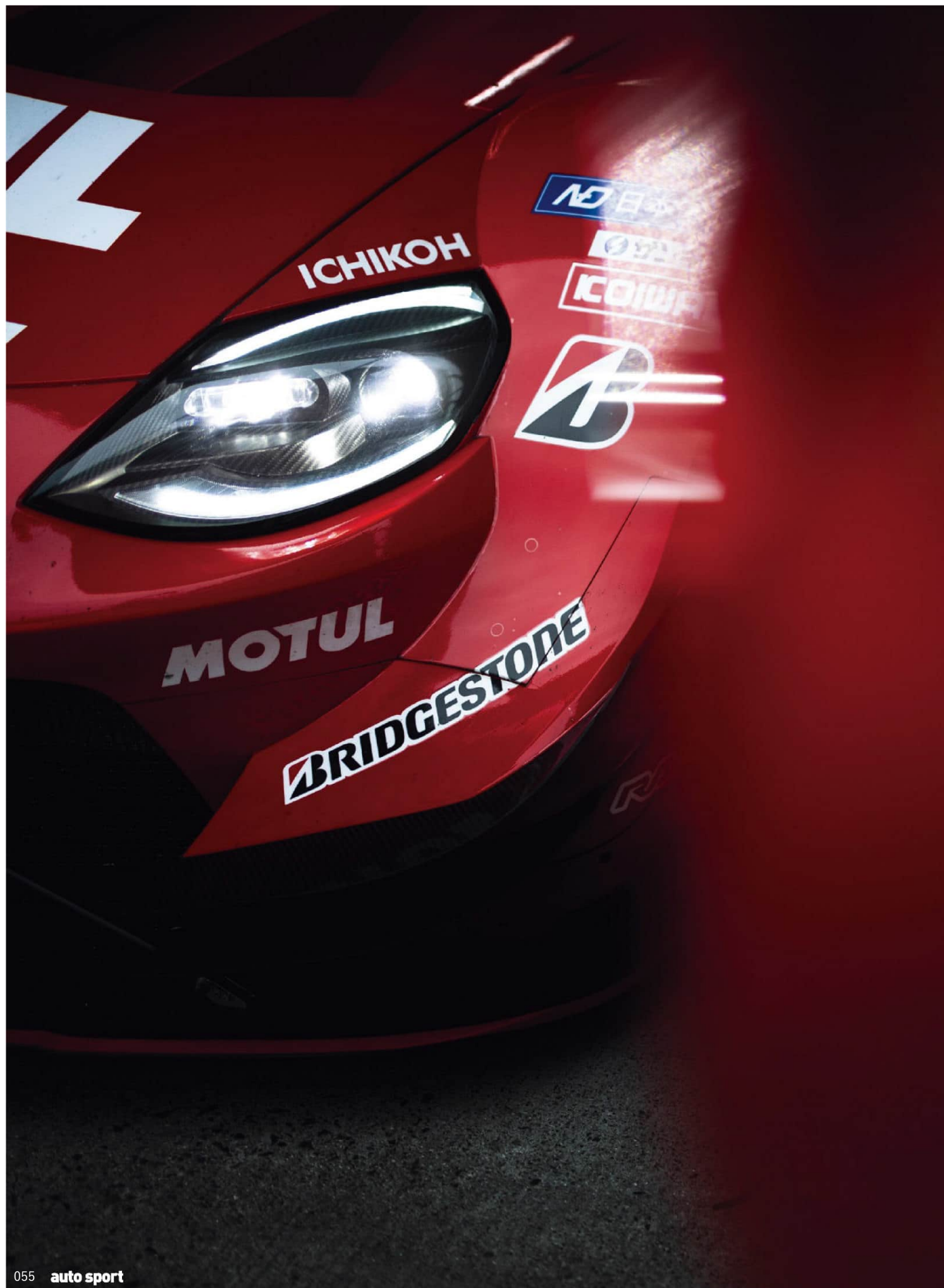
T R A N S F O R M A T I O N

G E T T H E B A L L R O L L I N G

F L Y H I G H

S E I Z E T H E D A Y

T A K E I T E A S E





ブリヂストンタイヤは甘くない！ 夏場の強さをどう取り戻してくるか

昨

シーズンのGT500で、屈辱的とも言える結果に終わったニッサン陣営。ベース車両を「ノーマルZ」から、ハイパフォーマンスグレードの「Zニスモ」へと変更し、現代GT500を戦うために最適な開発を行ってきたはずだったが、なんと第8戦もてぎ終了時点でタイトル争いから脱落するほどの惨敗だった。

同陣営の最大のトピックはニテラ

を享受していたのも事実。それがブリヂストンに変わって、簡単にコトが進むと思っていた人があまりに多かったが、自分はそうは思っていないかった」「じつはブリヂストンタイヤは「難しい」んだよ。予選で一発を狙うときのグリップの出し方、決勝のロングランでのメンテナンス、ドライビングもセツトアップもとても繊細で、高い技術が求められる。ブリヂストンにとって

GT500というカ

テゴリーは「戦場」

であって、究極まで

性能を追い求めて戦

うステージだから当

然なこと」

「その性能を、最大

限まで引き出すことがいかに難しいか。

それを示す象徴的なできごとがロニー

(クインタレリ)の引退。彼ほどの

ドライバーでさえ扱うのが難しいんだ

から。レース関係者でも『ブリヂスト

ンを履けば勝てる』と考えている人が

いるけど、それは完全な誤解だね」

振り返れば昨年のニッサン陣営は、

データ量の面で苦しめられる環境がそ

ろっていた。ベース車両がZニスモに

変わり、空力開発も許されたシーズン

だったが、全4台中ニスモ陣営2台の

タイヤが変わったうえ、安全性の観点

から『車高の5mmアップ』も導入され

た。これだけの変化が同時に起きれば、

モチュールZ(3号車)とモチュール
オーテックZ(23号車)の2台が、ミ
シュランからブリヂストンへタイヤを
変更したことだった。第2戦富士でワ
ン・ツーを決め、さらに第7戦オート
ボリスでは2台がそろって表彰台を獲
得したが、シーズンを通じて安定した
パフォーマンスを発揮できなかった。
GT500で最大勢力を誇るブリヂスト
ンタイヤを履きながら、なぜこれほ
どまでに苦労したのだろうか。
「みんな勘違いしている」。ミスター
Xはやや語気を強める。
「彼らは長くミシュランと独占的にタ
ッグを組み、多くの成功を収めてきた。
台数が少なくて苦しむことがあったか
もしれないが、多くのアドバンテージ

2025 GT500 CLASS
TEAMS & DRIVERS

NISSAN

文責 ● auto sport

Photo ● 小笠原貴士(Takashi Ogasawara)
平野隆二(Ryuji Hirano) / NISSAN

Average: **38.5 pts**

2024 GT500 DRIVER RANKING [NISSAN]

Pos.	No.	Team	Points	Gap
1	36	坪井翔／山下健太	97	
2	100	山本尚貴／牧野任祐	64	-33
3	3	高星明誠／三宅淳詞	54	-43
4	38	石浦宏明／大湯都史樹	54	-43
5	37	笹原右京／ジュリアーノ・アレジ	51	-46
6	12	平峰一貴／ベルトラン・バゲット	47	-50
7	39	関口雄飛／中山雄一	46	-51
8	23	千代勝正／ロニー・クインタレッリ	45	-52
9	8	野尻智紀／松下信治	43	-54
10	17	塚越広大／太田格之進	43	-54
11	14	大嶋和也／福住仁嶺	38	-59
12	16	大津弘樹／佐藤蓮	35	-62
13	64	伊沢拓也／大草りき	11	-86
14	24	松田次生／名取鉄平	8	-89
15	19	国本雄資／阪口晴南	6	-91

トヨタ、ホンダと比べて、どのチームも健闘していると評価できるのがニッサン勢だ。4台の平均獲得ポイントは『38.5点』で、トヨタ勢の36号車を除いた値をわずかに下回る。ベース車両やタイヤといった変更項目が多かったという事情を考慮すると、本来の実力を感じさせる。今季は勢力図を書き換える存在になり得るか。

基準となるセットアップのデータ量は圧倒的に不足する。そのうえ、昨年は雨により走行機会も著しく制限される状況だった。

これらに加えて、ミスターXが指摘するのは、シーズン中盤戦の車両のパフォーマンスだ。

「かつてのZは夏の鈴鹿で速かった実績がある。だけど、昨年は気温が高くなったとき、信じられないほど速さを失った。開発が凍結されているとはいえず、彼らが同じ失敗を繰り返すとは思えない。今年はニッサン陣営が、夏場にどれだけのパフォーマンスを見せるかに注目している」



T.Ogasawara

3

Niterrra MOTUL Z

NISMO NDDP

苦労人・三宅と復活・佐々木
チャンスは自らつかみ取れ

NDDP
Nissan Driver Development ProgramTyre: 

Mr. X 視点

苦労人・三宅（淳詞）はもともとと実力のあるドライバーだけど、昨年、GT500デビュー2戦目の富士で勝ったことで自信もついたんじゃないかな。その三宅とコンビを組む佐々木（大樹）にとって、今年は勝負の年になる。普通だったら一度GT500のシートを失えば再びチャンスが巡ってくることはないけど、佐々木はそれをつかみ取った。ドライバー人生をかけて背水の陣で挑む走り注目している。

■ ベース車両: Nissan Z NISMO GT500

■ エンジンチューナー: 日産モータースポーツ&カスタマイズ株式会社

■ 車両メンテナンス: 日産モータースポーツ&カスタマイズ株式会社

■ <http://www.nissan-nmc.co.jp/>

NISSAN

佐々木 大樹

Daiki Sasaki

- 1991年10月15日生まれ(33歳)
- 埼玉県出身

GT500/シリーズ最上位7位(2016年)
GT300/シリーズ最上位7位(2024年)



NISSAN

三宅 淳詞

Atsushi Miyake

- 1999年3月17日生まれ(26歳)
- 三重県出身

GT500/シリーズ最上位3位(2024年)
GT300/シリーズ最上位5位(2021年)

監督: 島田 次郎

- 1963年5月5日生まれ(61歳)
- 埼玉県出身

エンジニア: 根岸 圭輔

- 1975年3月5日生まれ(50歳)
- 東京都出身

T.Ogasawara

12

TRS IMPUL with SDG Z

TEAM IMPUL

エンジニア交代で引き出し増
並々ならぬ意気込みを感じる

team IMPUL
NISHINO RACINGTyre: 

Mr. X 視点

2022年のチャンピオンコンビ、平峰（一貴）とベルトラン（バゲット）の実力は間違いない。今年はここに村田卓児エンジニアが加わるようになったから、個人的な期待値はかなり高い。村田氏はもともと優秀なエンジニアだけど、昨年までヨコハマタイヤの24号車を経験していたから、以前にも増して引き出しが増えたはず。彼を抜擢したあたりに、今季にかけるチームインパルの思いが感じられる。

■ ベース車両: Nissan Z NISMO GT500

■ エンジンチューナー: 日産モータースポーツ&カスタマイズ株式会社

■ 車両メンテナンス: ホシノレーシング

■ <http://www.impul.co.jp/>

NISSAN

平峰 一貴

Kazuki Hiramine

- 1992年1月7日生まれ(33歳)
- 大阪府出身

GT500/シリーズチャンピオン(2022年)
GT300/シリーズ最上位6位(2019年)



NISSAN

ベルトラン・バゲット

Bertrand Baguette

- 1986年2月23日生まれ(39歳)
- ベルギー出身

GT500/シリーズチャンピオン(2022年)

監督: 星野 一樹

- 1977年10月13日生まれ(47歳)
- 東京都出身

エンジニア: 村田 卓児

- 1971年8月19日(53歳)
- 千葉県出身

23

MOTUL AUTECH Z

NISMO

エースカー復活の兆しあり
台風目の目となる力を秘める

nismo

Tyre: 

Mr. X 視点

ニッサンのエースカーとして、期待とプレッシャーがかかる。ミシュランからブリヂストンへとタイヤが変わった昨年、新たな環境に最もドライビングを合わせ込めていたのが千代（勝正）だった。それに対して昨年の高星（明誠）は、やや苦勞していた感が否めない。ただ、今年の高星はスーパーフォーミュラで経験を積むことで、レベルを上げてくる可能性を秘めている。ライバルにとって厄介な存在。

■ ベース車両：Nissan Z NISMO GT500

■ エンジンチューナー：日産モータースポーツ&カスタマイズ株式会社

■ 車両メンテナンス：日産モータースポーツ&カスタマイズ株式会社

■ <http://www.nissan-nmc.co.jp/>

NISSAN

千代 勝正

Katsumasa Chiyo

- 1986年12月9日生まれ(38歳)
- 東京都出身

GT500／シリーズ最上位2位(2023年)



NISSAN

高星 明誠

Mitsunori Takaboshi

- 1993年1月24日生まれ(32歳)
- 神奈川県出身

GT500／シリーズ最上位2位(2022、23年)
GT300／シリーズ最上位4位(2015年)

監督：中島 健

- 1970年10月30日生まれ(54歳)
- 神奈川県出身

エンジニア：小堀 顕

- 1992年生まれ

24

リアルイズコーポレーション ADVAN Z

KONDO RACING

タイヤ理解を深めた24年
25年は成長を結果に

Kondo Racing Team

Tyre: 

Mr. X 視点

ニッサン陣営で唯一のヨコハマタイヤユーザー。昨年から経験豊富な(松田)次生がチームに加わったことで、タイヤ開発が加速した様子がうかがえる。第7戦オートボリスのPP獲得はその成果か。名取(鉄平)も次生からGT500のクルマ作りやドライビングを学んで、着実に成長しているね。今年はここにインパルから移籍した大駅俊臣エンジニアが加わることで、新たな化学反応が起きるかもしれない。

■ ベース車両：Nissan Z NISMO GT500

■ エンジンチューナー：日産モータースポーツ&カスタマイズ株式会社

■ 車両メンテナンス：KONDO RACING

■ <http://www.kondo-racing.jp/>

NISSAN

松田 次生

Tsugio Matsuda

- 1979年6月18日生まれ(45歳)
- 三重県出身

GT500／シリーズチャンピオン(2014、15年)
フォーミュラ・ニッポン／シリーズチャンピオン(2007、08年)

NISSAN

名取 鉄平

Teppei Natori

- 2000年9月11日生まれ(24歳)
- 山梨県出身

GT500／シリーズ最上位14位(2024年)
GT300／シリーズ最上位3位(2023年)

監督：近藤 真彦

- 1964年7月19日生まれ(60歳)
- 神奈川県出身

エンジニア：大駅 俊臣

- 1965年3月31日生まれ(59歳)
- 北海道出身

2025 GT300 CLASS TEAMS & DRIVERS

今年も事情通Mr.Xの
つぶやきコメント付き!



Text ● 平野隆治 (Ryuji Hirano) 文責 ● auto sport Photo ● 小笠原貴士 (Takashi Ogasawara) / GTA / JRP

0 VENTENY Lamborghini GT3 小暮 卓史 / 元嶋 佑弥	20 シェイドレーシング GR86 GT 平中 克幸 / 清水 英志郎 / 佐野 雄城	56 リアライズ日産メカニックチャレンジGT-R ジョアオ・パオロ・デ・オリベira / 平手 晃平 / 金丸 エウ
2 HYPER WATER INGING GR86 GT 堤 優威 / 平良 響 / 卜部 和久	22 アルキューズ AMG GT3 和田 久 / 城内 政樹 / 加納 政樹 / 庄司 雄磨	60 Syntium LMcora LC500 GT 吉本 大樹 / 河野 駿佑 / 伊東 黎明
4 グッドスマイル 初音ミク AMG 谷口 信輝 / 片岡 龍也	25 HOPPY Schatz GR Supra GT 松井 孝允 / 佐藤 公哉	61 SUBARU BRZ R&D SPORT 井口 卓人 / 山内 英輝
5 マッハ車検 エアバスター MC86 マッハ号 塩津 佑介 / 木村 偉織	26 ANEST IWATA Racing RC F GT3 イゴール・オオムラ・フラガ / 安田 裕信	62 HELM MOTORSPORTS GT-R 平木 湧也 / 平木 玲次
6 UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARI 片山 義章 / ロベルト・メリ・ムンタン	30 apr GR86 GT 永井 宏明 / 織戸 学 / 小河 諒	65 LEON PYRAMID AMG 蒲生 尚弥 / 菅波 冬悟
7 CARGUY Ferrari 296 GT3 ザック・オサリバン / 小林 利徳斗	31 apr LC500h GT オリバー・ラスムッセン / 小山 美姫 / 根本 悠生	87 METALIVE S Lamborghini GT3 松浦 孝亮 / 坂口 夏月
9 PACIFIC アイドルマスター NAC AMG 阪口 良平 / 富林 勇佑 / 藤原 優汰	45 PONOS FERRARI 296 ケイ・コッツォリーノ / ノリル・ワドウ	96 K-tunes RC F GT3 新田 守男 / 高木 真一
11 GAINER TANAX Z 富田 竜一郎 / 大木 一輝	48 脱毛ケースフロンティアGO&FUN猫猫GT-R 井田 太陽 / 柴田 優作	360 RUNUP RIVAUX GT-R 青木 孝行 / 荒川 麟 / 清水 啓伸
18 UPGARAGE AMG GT3 小林 崇志 / 野村 勇斗	52 Green Brave GR Supra GT 吉田 広樹 / 野中 誠太	666 seven X seven PORSCHE GT3R 藤波 清斗 / 近藤 翼
		777 D'station Vantage GT3 藤井 誠暢 / チャーリー・ファグ

※各車両の写真は3月15、16日に行なわれた「2025 SUPER GT公式テスト 岡山」で撮影されたものとなります。

※ドライバーの写真は2024年シーズン以前のものを使用している場合があります。各チームの情報は25年3月17日現在のものです(編集部調べ)。

0 VENTENY Lamborghini GT3

JLOC

昨季最速ランボ、栄光のゼッケンで連覇に挑む

全日本GT選手権の初年度から参戦を続ける名門にとって、2024年は最良の一年となった。シーズン4勝という近年では見られない強さとスピードを誇り、大逆転でGT300チャンピオンに。連覇を狙う今季もドライバーは小暮卓史と元嶋佑弥という速さあふれるふたり。追われる立場の今季をいかに戦うか。



昨年は運もあったけど大逆転劇を生んだのは高いチーム力とマシン熟成の賜物。連覇のかかる今年、夏場をどう戦うかが大きなカギ。



YH

GTA



小暮 卓史

Takashi Kogure

- 1980年8月1日生まれ(44歳)
- 群馬県出身

●全日本GT、スーパーGT GT300 / 2019年～(24年チャンピオン) GT500 / 2003、05～18年(10年チャンピオン) ●フォーミュラ・ニッポン、スーパーフォーミュラ / 2003～17年(07年シリーズ3位)

GTA



元嶋 佑弥

Yuya Motojima

- 1991年4月10日生まれ(33歳)
- 福岡県出身

●スーパーGT GT300 / 2016年～(24年チャンピオン) ●スーパー耐久 / 2015年ST-Xチャンピオン ●ボルシェ カレラカップ ジャパン / 2015年チャンピオン

監督: 則竹 功雄 Isao Noritake

チーフエンジニア: 田坂 泰啓 Yasuhiro Tasaka

- ベース車両: Lamborghini HURACAN GT3 Evo2
- エンジンチューナー: Lamborghini Squadra Corse
- 車両メンテナンス: 株式会社ランドエス
- https://www.jloc-net.com

2

HYPER WATER INGING GR86 GT

HYPER WATER Racing INGING

車名、カラーリング一新も体制は盤石。大穴候補か

2023年はランキング2位、24年は3位と悔しいシーズンを送った。今年は“三度目の正直”を目指す。加藤寛規監督のもと堤優威と平良響という強力なラインアップにGR86とブリヂストンの組み合わせを継続するが、新たに第3ドライバーに若手の土部和久を加えた。カラーリングも一新されている。

Mr.Xのつぶやき

強い体制を維持しているし、パッケージがかなり強いのでBoP次第とはいえない間違いなくチャンピオン争いには絡んでくると思うね。



BS

GTA



堤 優威

Yuui Tsutsumi

●1995年9月9日生まれ(29歳)
●神奈川県出身

●スーパーGT GT300/2020年～(23年シリーズ2位) ●スーパー耐久/2015～20、23年(19年ST-3シリーズ3位) ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2023年

GTA



平良 響

Hibiki Taira

●2000年7月11日生まれ(24歳)
●沖縄県出身

●スーパーGT GT300/2021年～(23年シリーズ2位) ●スーパー耐久ST-X/2023年、ST-2/22年チャンピオン ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2021～23年(23年シリーズ2位)

土部 和久 Kazuhisa Urabe

●2005年4月25日生まれ(19歳) ●山口県出身

監督：加藤 寛規 Hiroki Katoh

チーフエンジニア：渡邊 信太郎 Shintaro Watanabe

- ベース車両：TOYOTA GR86
- エンジンチューナー：株式会社トヨタガズレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス：INGING MOTORSPORT
- <https://www.vt-holdings.co.jp>

4

グッドスマイル 初音ミク AMG

GOODSMILE RACING & TeamUKYO

上位進出狙う不動の体制、第3戦は代役を起用

谷口信輝と片岡龍也のコンビは14年目。メルセデスAMG GT3とヨコハマの組み合わせ、RSファインのメンテナンスも不変だが、2024年からメルセデスのエンジニア派遣も受け、体制を強化。今季はスパ24時間への再挑戦も決定しエースふたりがセパン戦を欠場予定で、中山友貴と奥本隼士が代役を務める。

Mr.Xのつぶやき

ベテランコンビ。同じクルマの65号車と比べれば結果が出なくてストレスたまっていると思うね。でもテスト好調、一発逆転あるかも。



YN

GTA



谷口 信輝

Nobuteru Taniguchi

●1971年5月18日生まれ(53歳)
●広島県出身

●全日本GT&スーパーGT GT300/2002年～(11、14、17年チャンピオン) ●スーパー耐久 N+/2002年、ST-1/05、08～11年、GT3/12～13年チャンピオン

GTA



片岡 龍也

Tatsuya Kataoka

●1979年5月1日生まれ(45歳)
●愛知県出身

●全日本GT&スーパーGT GT300/2003、09～10、12年～(09、14、17年チャンピオン) GT500/2004～08、11年 ●全日本F3/2002～03年(03年シリーズ3位)

中山 友貴 Yuki Nakayama

●1987年7月29日生まれ(37歳) ●石川県出身

奥本 隼士 Shunji Okumoto

●1999年4月9日生まれ(25歳) ●大阪府出身

監督：片山 右京 Ukyo Katayama

チーフエンジニア：河野 高男 Takao Kohno

- ベース車両：Mercedes-AMG GT3
- エンジンチューナー：Mercedes-AMG
- 車両メンテナンス：有限会社アールエスファイン
- <https://www.goodsmileracing.com>

5

マッハ車検 エアバスター MC86 マッハ号

TEAM MACH

マシンとカラーは健在、新たに木村偉織が加入

2015年からGT300マザーシャシーの使用を続けており、今季も86 MCとヨコハマの組み合わせを継続する。24年は元GT300王者の藤波清斗が塩津佑介と組んでいたが、なかなか上位進出はならなかった。今季のドライバー候補として岡山公式テストでは木村偉織と富田自然を起用、木村の加入が決定した。

Mr.Xのつぶやき

唯一残っているマザーシャシーだけど、どこまで頑張れるか……。革命を起こせるかは藤波の抜け席に座る選手にかかってくるね。



YN

GTA



塩津 佑介

Yusuke Shiotsu

●1998年8月7日生まれ(26歳)
●香川県出身

●スーパーGT GT300/2022年～ ●スーパー耐久 ST-Z/2020年シリーズ5位、ST-3/22年シリーズ4位 ●FIA-F4/2018～19年

GTA



木村 偉織

Iori Kimura

●1999年6月22日生まれ(25歳)
●東京都出身

●スーパーGT GT300/2022、25年～ GT500/2023年 ●スーパーフォーミュラ/2024年 ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2022～23年(23年チャンピオン)

監督：玉中 哲二 Tetsuji Tamanaka

チーフエンジニア：玉中 哲二 Tetsuji Tamanaka

- ベース車両：TOYOTA 86 MC
- エンジンチューナー：シエラ・モータースポーツ
- 車両メンテナンス：マッハ車検
- <https://www.mach5.jp/teammach/>

6

UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARI

VELOREX

表彰台の常連を目指し名門が跳ね馬を走らせる

長く戦ってきた名門チームルマンが、2024年から掲げた新ブランド「VELOREX」が25年からはエントラント名となった。フェラーリと片山義章、ロベルト・メリ・ムンタンという組み合わせは変わらないが、カラーリングはクラシカルなものに変更された。直近2年は表彰台を得ているように実力は高い。

Mr.Xのつばやき

体制不変だし、常に上位にいられるかがカギ。夏場など不規則なフォーマットのレースで上位に浮上してくると、俺は踏んでるよ。



YH

GTA



片山 義章

Yoshiaki Katayama

- 1993年11月13日生まれ(31歳)
- 愛知県出身

●スーパーGT GT300/2021年～(23年シリーズ9位) ●スーパー耐久/2015～20、23年(19年シリーズ3位) ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2023年

GTA



ロベルト・メリ・ムンタン

Robert Merhi Muntan

- 1991年3月22日生まれ(34歳)
- スペイン出身

●スーパーGT GT300/2021年～(23年シリーズ9位) ●スーパー耐久ST-X/2023年、ST-2/22年チャンピオン ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2021～23年(23年シリーズ2位)

監督：小倉 啓悟 Keigo Ogura

チーフエンジニア：マティア オセラドーレ Mattia Oselladore

- ベース車両：Ferrari 296 GT3
- エンジンチューナー：Ferrari
- 車両メンテナンス：株式会社チームルマン
- <https://teamlemans.co.jp/>

CARGUY MKS RACING

7

CARGUY Ferrari 296 GT3

CARGUY MKS RACING

芳賀美里監督がCARGUYとのコラボで再参戦

2023年まで参戦していたYogibo Racingは1年間スーパーGTを休会していたが、芳賀美里監督が所有していたエントラント権利を活用する新チーム『MKS RACING』を設立。CARGUY RACINGとコラボレーションした。CARGUYのフェラーリ+小林利徠斗/ザック・オサリバンという陣容で臨む。

Mr.Xのつばやき

休会していた芳賀監督がカーガイとのタッグで296を走らせる。7号車だけドスタディのBMWではない。詳細不明だけど楽しみな存在。



YH

JRP



ザック・オサリバン

Zak O'Sullivan

- 2005年2月6日生まれ(20歳)
- イギリス出身

●スーパーGT GT300/2025年～ ●FIA F2/2024年 ●FIA F3/2023～24年 ●英国GB3/21年チャンピオン ●スーパーフォーミュラ/2025年～

GTA



小林 利徠斗

Rikuto Kobayashi

- 2005年7月1日生まれ(19歳)
- 山形県出身

●スーパーGT GT300/2024年～ ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2024年～(24年シリーズ2位) ●FIA-F4/2022～23年(23年チャンピオン) ●スーパー耐久/2024年 ST-2/チャンピオン

総監督：木村 武史 Takeshi Kimura

チーフエンジニア：TBN

- ベース車両：Ferrari 296 GT3
- エンジンチューナー：Ferrari
- 車両メンテナンス：株式会社セブルスジャパン/株式会社カーガイ
- <https://carguy.jp>

T.Ogasawara

9

PACIFIC アイドルマスター NAC AMG

PACIFIC RACING TEAM

話題の新カラーを纏い、入賞圏内浮上なるか

近年メルセデスAMG GT3を走らせており、『THE IDOLM@STER』シリーズとのコラボで新たなカラーリングに変貌。今季も阪口良平と富林勇佑というコンビを起用する。2024年はポイントに届かないままシーズンを終えたが、不運も多い一年だった。ドライバーの実力からしても今季はまず入賞がほしい。

Mr.Xのつばやき

ドライバーもマシンも変わらないというのがポジティブに働くといけれど。リスクを負わず、継続のメリットを活かせるかな。



YH

GTA



阪口 良平

Ryohei Sakaguchi

- 1975年2月6日生まれ(50歳)
- 大阪府出身

●スーパーGT GT300/2006～08、12～13、15年～ ●スーパー耐久 ST-2/2010～12年、ST-3/16、18年シリーズチャンピオン

GTA



富林 勇佑

Yusuke Tomibayashi

- 1996年5月4日生まれ(28歳)
- 神奈川県出身

●スーパーGT GT300/2022年～ ●スーパー耐久 ST-3/2020～22年、ST-4/23年チャンピオン ●2022年 GR86/BRZ Cupプロダクション ●2016FIA/ラングスリスモチャンピオンシップアマチュアキャテゴリー優勝

総監督：岡田 健司 Kenji Okada

チーフエンジニア：古田 泰之 Yasuyuki Furuta

- ベース車両：Mercedes AMG GT3
- エンジンチューナー：Mercedes-AMG
- 車両メンテナンス：中日本自動車短期大学
- <https://www.pacific-racing.jp/>

藤原 優汰

Yuta Fujiwara

- 2006年2月15日生まれ(19歳) ●大阪府出身

11

GAINER TANAX Z

GAINER

独自開発のZ、今年は熟成進化と収穫を目指す

昨年チームがオリジナルで作上げたフェアレディZを走らせる。初年度こそ“生みの苦しみ”を味わったが、シーズン中のテストやレースで得られたものを活かし、ポイントを獲得できるまでに成長した。今季は新監督のもと富田竜一郎のパートナーとして大木一輝を起用。ポテンシャルアップを狙う。

Mr. Xのつぶやき

いまだ覚醒待ち、かな？でも今年は勝負だよね。台風の目になる可能性は充分ある。GTA-GT300車両だし、進化改良幅もあるから期待。



DL

GTA



富田 竜一郎

Ryuichiro Tomita

- 1988年10月28日生まれ(36歳)
- 東京都出身

●スーパーGT GT300/2014年～●GTワールドチャレンジ・ヨーロッパ/2020～21年(20年シリーズ4位) ●スーパー耐久 ST-1/2017年シリーズチャンピオン

GTA



大木 一輝

Kazuki Oki

- 2001年12月1日生まれ(23歳)
- 愛知県出身

●スーパーGT GT300/2024年～●スーパー耐久/2021年～●フォーミュラ・リージョナル・ジャパニオン/2022～23年

監督：石田 美香 Mika Ishida

チーム代表兼チーフエンジニア：福田 洋介 Yousuke Fukuda

- ベース車両：NISSAN FAIRLADY Z
- エンジンチューナー：NISMO
- 車両メンテナンス：株式会社ゲイナー
- <https://www.gainer.asia>

T.Ogasawara

18

UPGARAGE AMG GT3

TEAM UPGARAGE

NSXからメルセデスへ。高い実力を武器に快走か

2023年はチャンピオン争いを展開するなど高いポテンシャルを誇るチーム。昨季限りでホンダNSX GT3の使用を終え、今年はメルセデスAMG GT3に車両をスイッチしたほか小林崇志の僚友として24年FIA-F4チャンピオンの野村勇斗を起用。抜群の安定感をもつメルセデスを使いこなせれば、上位争いは堅い。

Mr. Xのつぶやき

ここはクルマを変えてきた。ライバルは同じパッケージの4号車になるので、その対決は見もの。大型新人の野村にも期待してるよ。



YN

GTA



小林 崇志

Takashi Kobayashi

- 1987年11月8日生まれ(37歳)
- 広島県出身

●スーパーGT GT300/2013～16年、18年～ GT500/2010～12、17年 ●全日本F3選手権Nクラス/2010年チャンピオン

GTA



野村 勇斗

Yuto Nomura

- 2005年11月12日生まれ(19歳)
- 愛知県出身

●スーパーGT GT300/2025年～●FIA-F4/2023～24年(24年シリーズチャンピオン) ●フランスF4/2022年(シリーズ7位)

監督：石田 誠 Makoto Ishida

チーフエンジニア：上城 直也 Naoya Ueshiro

- ベース車両：Mercedes AMG GT3
- エンジンチューナー：Mercedes-AMG
- 車両メンテナンス：株式会社セルブスジャパン
- <https://www.upgarage.com/>

T.Ogasawara

20

シェイドレーシング GR86 GT

SHADE RACING

参戦4年目の新風、今季は若手の佐野雄城が加入

2022年からGT300に挑戦を開始したチームで、マシンは今年もトヨタGR86を継続使用。ミシュランタイヤも2年目となる。大黒柱の平中克幸とチームの信頼を集める清水英志郎のコンビを継続し、スーパーフォーミュラ・ライツで速さをみせる若手、佐野雄城が第3ドライバーを務めるという体制となった。

Mr. Xのつぶやき

2年目のミシュランがどう出るか。チームもタイヤも間違いなく理解が進んでると思うので、雨でも降ったら大化けするかも。



MI

GTA



平中 克幸

Katsuyuki Hiranaka

- 1981年10月4日生まれ(43歳)
- 北海道出身

●スーパーGT GT300/2005、09年～(11、13、14年シリーズ2位) GT500/2006～08年 ●フォーミュラ・ニッポン/2005～10年

GTA



清水 英志郎

Eijiro Shimizu

- 2003年3月15日生まれ(22歳)
- 兵庫県出身

●スーパーGT GT300/2022年～●スーパー耐久/2021年～(ST-4/21年チャンピオン、ST-Z/22、23、24年シリーズ2位) ●FIA-F4/2020～21年

監督：林 寛之 Hiroyuki Hayashi

チーフエンジニア：實川 久敏 Hisatoshi Jitsukawa

- ベース車両：TOYOTA GR86
- エンジンチューナー：株式会社トヨタ ガスレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス：株式会社シェイドレーシング
- <https://www.shade-racing.com>

佐野 雄城 Yuki Sano

●2006年12月12日生まれ(18歳) ●静岡県出身

22

アールキューズ AMG GT3

R'Qs MOTOR SPORTS

大ベテランのコンビがもたらすいぶし銀の走り

2010年からスーパーGTに飽くなき挑戦を続けている。ドライバーの和田久と城内政樹は1962年生まれの大ベテランだ。今年もメルセデスAMG GT3とヨコハマの組み合わせ、そして第3ドライバーに加納政樹を起用することは変わらないが、新たにスーパー耐久で活躍する庄司雄磨の起用を発表した。

Mr. Xのつばやき

頑張れ最年長コンビ！ だね。昨年は全戦完走、これはすごいことだよ。若手にチャンスを与えているのもいいよね。



GTA



和田 久

Hisashi Wada

- 1962年6月7日生まれ(62歳)
- 岐阜県出身

●全日本GT選手権&スーパーGT GT300/1996、2000～01、05年～(00&01年シリーズ3位) GT1>500/1995、97～99、2002～05年

加納 政樹 Masaki Kanoh ●1976年2月4日生まれ(49歳) ●大阪府出身

GTA



城内 政樹

Masaki Jonai

- 1962年9月9日生まれ(62歳)
- 愛知県出身

●全日本GT選手権&スーパーGT GT300/1997～2008、10年～(97年シリーズ5位) ●鈴鹿1000km/1993年クラス優勝、2000年2位

庄司 雄磨 Yuma Shoji ●1993年7月25日生まれ(31歳) ●大阪府出身

監督：黒田 朋宏 Tomohiro Kuroda

チーフエンジニア：伊藤 宗治 Muneharu Ito

- ベース車両：Mercedes AMG GT3
- エンジンチューナー：Mercedes-AMG
- 車両メンテナンス：アルナージュレーシング
- https://rqs.jp/

25

HOPPY Schatz GR Supra GT

HOPPY team TSUCHIYA

独自マシンを大幅改良、優勝争いへ進出するか

2022年からチームが独自製作のGRスープリを使用。その技術力を活かした挑戦を続けている。今年も松井孝允と佐藤公哉のコンビを継続するが、マシンはリヤエンドを大幅に改良。トランスミッションを横置きに変更している。昨年は思わぬ苦戦を強いられシード権も低下したが、25年は捲土重来を期している。

Mr. Xのつばやき

多くのファンの期待に結果で応えるかは武士の情熱にかかっている。GTA-GT300車両の強みで、レースごとに手を入れてくるかも。



GTA



松井 孝允

Takamitsu Matsui

- 1987年12月15日生まれ(37歳)
- 広島県出身

●スーパーGT GT300/2015年～(16年シリーズチャンピオン)
●スーパー耐久ST-4/2009、17、18、22年チャンピオン、23年クラス3位 ●FJ1600岡山/2006年チャンピオン

GTA



佐藤 公哉

Kimiya Sato

- 1989年10月5日生まれ(35歳)
- 兵庫県出身

●スーパーGT GT300/2015年～ ●Auto GPワールドシリーズ/2013～14年(14年シリーズチャンピオン) ●GP2/2014年

監督：土屋 武士 Takeshi Tsuchiya

チーフエンジニア：木野 竜之介 Ryunosuke Kino

- ベース車両：TOYOTA GR Supra
- エンジンチューナー：株式会社トヨタ ガズレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス：つちやエンジニアリング
- https://tsuchiya25.com/

26

ANEST IWATA Racing RC F GT3

ANEST IWATA Racing

強力な新体制を構築し、新ゼッケンで再出発

2022年からスポンサーとしてアネスト岩田が参入し、そのエントリー権を引き継ぎ、25年から自社チームとして出発した。ドライバーは前体制から継続のイゴール・オオムラ・フラガとベテランの安田裕信というコンビ。メンテナンスはGAINERが務める。要素がかみあえば、表彰台を争うポテンシャルはある。

Mr. Xのつばやき

クルマはRC Fのままだけど実質新チームだよ。ね。安田のカムバックとメンテがゲイナーになるというのは間違いなく好材料だと思う。



GTA



イゴール・オオムラ・フラガ

Igor Omura Fraga

- 1998年9月26日生まれ(26歳)
- ブラジル出身(石川県生まれ)

●スーパーGT GT300/2023年～ ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2023年シリーズ4位 ●FIA F3/2020年 ●トヨタ・レーシング・シリーズ/2020年チャンピオン ●フォーミュラ・リージョナル・ヨーロッパ/2019年シリーズ3位

GTA



安田 裕信

Hironobu Yasuda

- 1983年11月11日生まれ(41歳)
- 滋賀県出身

●スーパーGT GT300/2006～08、18～23年(08年チャンピオン) GT500/2007、09～17年(15年シリーズ2位) ●全日本F3/2007～09、11年(11年シリーズ2位) ●スーパー耐久/2004～07年、17、19年

監督：松浦 佑亮 Yusuke Matsuura

チーフエンジニア：吉田 則光 Norimitsu Yoshida

- ベース車両：LEXUS RC F GT3
- エンジンチューナー：株式会社トヨタ ガズレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス：株式会社ゲイナー
- https://www.anestiwata-racing.com

30 apr GR86 GT

apr

ミシュランを履くチームと織戸の決意に注目集まる

レーシングチームであるとともに、コンストラクターとしてGT300規定車両を数多く手がけているaprだが、30号車はトヨタGR86の最初の一台中でもある。今年はジェントルマンドライバーとは思えぬ速さをもつ永井宏明とベテラン・織戸学のコンビを継続し、新たにタイヤをミシュランへ変更。上位浮上するか。

Mr. Xのつぶやき

タイヤがミシュランになってヨコハマひとすじだった織戸がどう乗るかはハタから見ても興味がある。これまで以上の結果に期待。



MI

GTA



永井 宏明

Hiroaki Nagai

- 1968年4月6日生まれ(56歳)
- 三重県出身

●スーパーGT GT300/2016年～ ●スーパー耐久/2016～17、20～(ST-X/2017年チャンピオン) ●PCCJジェントルマンクラス/2012年チャンピオン

GTA



織戸 学

Manabu Orido

- 1968年12月3日生まれ(56歳)
- 千葉県出身

●全日本GT&スーパーGT GT300/1996～99年、2008年～(97、09年チャンピオン) GT500/1996、2000～07年(03年シリーズ6位) ●スーパー耐久 ST-1/2005、18、19年チャンピオン

小川 諒 Ryo Ogawa

●1991年4月22日生まれ(33歳) ●神奈川県出身

監督：金曾 裕人 Hiroto Kaneso

チーフエンジニア：佐橋 祐也 Yuya Sahashi

- ベース車両：TOYOTA GR86
- エンジンチューナー：株式会社トヨタ ガスレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス：株式会社エー・ピー・アール
- <https://www.apr-racing.com>

31 apr LC500h GT

apr

小山美姫がフル参戦、マシンの実力は折り紙付き

唯一のハイブリッド車両で、ベース車両をレクサスLC500hに変更してからは名門aprのエースカーにふさわしい速さをみせている。今年はドライバーを一新しオリバー・ラスムッセンと小山美姫というコンビとなったが、ラスムッセンが他レースで負傷。序盤戦は第3ドライバー、根本悠生の活躍が重要になる。

Mr. Xのつぶやき

小山が年間レギュラーで走るというのは注目だよな。優勝は難しいだろうけどトータルパフォーマンスは高いクルマだし可能性はある。



BS

JRP



オリバー・ラスムッセン

Oliver Rasmussen

- 2000年11月6日生まれ(24歳)
- デンマーク出身

●スーパーGT GT300/2025年～ ●フォーミュラ・リージョナル・ヨーロッパ/2020年(シリーズ3位) ●FIA F3/2021～22年 ●WEC/2022～24年

GTA



小山 美姫

Miki Koyama

- 1997年9月5日生まれ(27歳)
- 神奈川県出身

●スーパーGT GT300/2023年～ ●FIA-F4/2015～19年 ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2021年 ●フォーミュラ・リージョナル・ジャパニーズ/2022年(シリーズチャンピオン)

根本 悠生 Yuki Nemoto

●1996年9月22日生まれ(28歳) ●東京都出身

監督：金曾 裕人 Hiroto Kaneso

チーフエンジニア：金曾 裕人 Hiroto Kaneso

- ベース車両：LEXUS LC500h
- エンジンチューナー：株式会社トヨタ ガスレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス：株式会社エー・ピー・アール
- <https://www.apr-racing.com>

45 PONOS FERRARI 296

PONOS RACING

話題のコンビを継続起用。悲願の初優勝なるか

2024年からフェラーリ296 GT3で参戦。初年度ながらSUGO戦では優勝を争うなど高いポテンシャルを披露した。今年もケイ・コッツォリーノと女性ドライバーのリル・ワドウというコンビを継続するが、カラーリングは変更され、さらにタイヤをダンロップにスイッチしてきた。上位進出に期待がかかる。

Mr. Xのつぶやき

ドライバー不変だけど心機一転なのかな、ダンロップへの変更が吉と出るか凶と出るか。マシンの地力は高い。あとは優勝だけだよな。



DL

GTA



ケイ・コッツォリーノ

Kei Cozzolino

- 1987年11月9日生まれ(37歳)
- 東京都出身

●スーパーGT GT300/2016、18、20～22、24年 ●WEC LMGTE Am/2019～20、23年 ●アジア・ル・マン GTクラス/2019年チャンピオン ●2024年デイトナ24時間 GTDクラス2位

GTA



リル・ワドウ

Lilou Wadoux

- 2001年4月10日生まれ(23歳)
- フランス出身

●スーパーGT GT300/2024年～ ●アルピーヌ・エルフ・ヨーロッパ・カップ/2020～21年(21年シリーズ3位) ●WEC LMP2/2022年、LMGTE Am/2023年

監督：小川原 宏一 Koichi Ogawara

チーフエンジニア：田邊 宏昭 Hiroaki Tanabe

- ベース車両：Ferrari 296 GT3
- エンジンチューナー：Ferrari
- 車両メンテナンス：PONOS RACING
- <https://www.ponos-racing.jp/>

48

脱毛ケーズフロンティアGO&FUN猫猫GT-R

NILZZ Racing

高い完走率を誇るGT-R、走らせるのは大ベテラン

長年ニッサンGT-R NISMO GT3で参戦を続けている。今年も井田太陽と柴田優作が起用されたほか、岡山公式テストでは藤原大暉も走行した。近年なかなか入賞圏内に食い込むことはできていないが、着実に完走を続けているのはチームのポテンシャルの証明でもある。今季もいぶし銀の戦いが期待される。

Mr. Xのつばやき

去年はSUGOでの15位が光ったね。地道にコツコツ、着実にレースを楽しんでいる感じがある。今年はポイントを獲得するといいね。



GTA



井田 太陽

Taiyo Ida

- 1972年6月16日生まれ(52歳)
- 東京都出身

- スーパーGT GT300/2014年～
- スーパー耐久 ST-TCR/2018年シリーズ2位 ST-1/2022、23年シリーズチャンピオン

GTA



柴田 優作

Yusaku Shibata

- 1974年1月30日生まれ(51歳)
- 栃木県出身

- スーパーGT GT300/2015年～
- スーパー耐久 ST-X/2019年シリーズ3位、20年シリーズ2位
- アジア・ル・マン・シリーズGTクラス/2020年シリーズ4位
- SUZUKA 10H/2019年Amクラス2位

総監督：井倉 淳一 Junichi Ikura

チーフエンジニア：佐藤 賢二 Kenji Sato

- ベース車両：NISSAN GT-R NISMO GT3
- エンジンチューナー：NISMO
- 車両メンテナンス：NILZZ RACING FACTORY
- https://nilzz.jp

52

Green Brave GR Supra GT

埼玉Green Brave

歓喜から2年、再び王座争いを演じられるか

2023年のGT300王者チームで、今季も吉田広樹と野中誠太のコンビは継続。GRスープラとブリヂストンの組み合わせで、実力はトップクラスだが、昨年は連覇を狙うもなかなか歯車が噛み合わなかった。今季も岡山公式テストに参加できないなど、まだ本調子ではない。王座争いへの復帰を目指したい。

Mr. Xのつばやき

とにかく謙虚に反省点をひとつひとつつぶして、去年のリベンジができるか。もともと23年王者だしパッケージもいいのは間違いない。



GTA



吉田 広樹

Hiroki Yoshida

- 1983年12月21日生まれ(41歳)
- 熊本県出身

- スーパーGT GT300/2011～12、14年～(23年チャンピオン)
- スーパー耐久ST-1/2008年、ST-Z/23年チャンピオン
- 鈴鹿クラブマンFJ1600/2005年チャンピオン

GTA



野中 誠太

Seita Nonaka

- 2000年10月25日生まれ(24歳)
- 埼玉県出身

- スーパーGT GT300/2022年～
- スーパーフォーミュラ・ライツ/2021～24年(24年シーズン3位)
- FIA-F4/2021年チャンピオン
- スーパー耐久ST-Z/2023年チャンピオン
- GTワールドチャレンジ・アジア/2023年シリーズ2位

監督：青柳 浩 Hiroshi Aoyagi

チーフエンジニア：近藤 收功 Kazunori Kondo

- ベース車両：TOYOTA GR Supra
- エンジンチューナー：株式会社トヨタ ガズレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス：埼玉トヨペット株式会社 モータースポーツ室
- https://www.saitama-toyopet.co.jp/greenbrave

56

リアライズ日産メカニックチャレンジGT-R

KONDO RACING

国産GT3マシンの“顔”。高い実力は今季もキープ

GT300で2度のチャンピオンを誇る強豪。今年もニッサンGT-R NISMO GT3のオフィシャルパートナーチームを務める。ドライバーは大黒柱ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラの僚友に平手晃平が加入。再びタイトルを狙うにふさわしい体制を築きあげた。第3ドライバーとして金丸ユウも加わっている。

Mr. Xのつばやき

古巣カムバックの平手が旧知のオリベイラと組んでどこまで戦うか。ある意味でGT300のベンチマークのマシンでもあり、注目だね。



GTA



ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ

Joao Paulo de Oliveira

- 1981年7月13日生まれ(43歳)
- ブラジル出身

- スーパーGT GT300/2019年～(20、22年チャンピオン)
- GT500/2006～18年
- フォーミュラ・ニックソン/2007、08、10～16年(10年チャンピオン)
- ドイツF3/2001～03年(03年チャンピオン)

GTA



平手 晃平

Kohei Hirate

- 1986年3月24日生まれ(39歳)
- 愛知県出身

- スーパーGT GT300/2008、18、24年(18年シリーズ3位)
- GT500/2009～17年、19～23年(13、16年チャンピオン)
- フォーミュラ・ニックソン/スーパーフォーミュラ/2008～13年
- GP2/2007年

金丸 ユウ Yu Kanemaru

- 1994年5月13日生まれ(30歳)
- 東京都出身

監督：近藤 真彦 Masahiko Kondo

チーフエンジニア：米林 慎一 Shinichi Yonebayashi

- ベース車両：NISSAN GT-R NISMO GT3
- エンジンチューナー：NISMO
- 車両メンテナンス：KONDO RACING
- https://kondo-racing.jp

60

Syntium LMcorsa LC500 GT

LM corsa

ニューマシンを投入し優勝争いを目指す

2021年には年間2勝を飾った実力をもつが、近年は思うような結果が残せていなかった。今季は参戦以降一貫してステアリングを握る吉本大樹、そしてエンジニアの経歴も持つ河野駿佑のコンビに伊東黎明を第3ドライバーとする体制を組み、車両をレクサスLC500にスイッチした。まずはトップ争いを狙う。

Mr. Xのつぶやき

ニューマシンを投入してきたというのはチャンピオンを狙ってきたことだと受け取っている。毎戦のブラッシュアップにも注目。



DL

GTA



吉本 大樹

Hiroki Yoshimoto

●1980年9月2生まれ(44歳)
●大阪府出身

●スーパーGT GT300/2004年～(2012、21年シリーズ3位) ●スーパー耐久/2004年～(09、13、21、22、23年チャンピオン) ●GP2/2005～06年

GTA



河野 駿佑

Shunsuke Kohno

●1995年9月12生まれ(29歳)
●東京都出身

●スーパーGT GT300/2020年～(21年シリーズ3位) ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2020～21年 ●全日本F3/2018、19年

伊東 黎明 Reimei Itoh

●2000年7月30日生まれ(24歳) ●兵庫県出身

監督: 飯田 章 Akira Iida

チーフエンジニア: 橋田 翔太 Shota Hashida

- ベース車両: LEXUS LC500
- エンジンチューナー: 株式会社トヨタ ガスレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス: OTG MOTORSPORTS
- <https://www.osaka-toyopet.jp/otg-ms/>

T.Ogasawara

61

SUBARU BRZ R&D SPORT

R&D SPORT

ニューシャシー投入でスバリスト歓喜の舞台整う

2021年のチャンピオンであり、今年もチームが絶大な信頼をおく井口卓人と山内英輝のコンビでダンロップタイヤを継続使用。昨年はたび重なるトラブルに悩まされたが、今季は心機一転、ニューシャシーを投入し捲土重来を目指す。車両はカラーリング以上に変化が大きいが、再び優勝を勝ち獲れるか。

Mr. Xのつぶやき

ここは背水の陣、かな。去年は相当つらそうだったからね。復活を賭けて死ぬ気で頑張ってくるはず。やっぱりスバルが強いとね。



DL

GTA



井口 卓人

Takuto Iguchi

●1988年2月13生まれ(37歳)
●福岡県出身

●スーパーGT GT300/2008～10、12年～(21年シリーズチャンピオン) GT500/2011年 ●ニュルブルクリンク24時間レース/2012、14～16、18、19年クラス優勝

GTA



山内 英輝

Hideki Yamauchi

●1988年10月24生まれ(36歳)
●兵庫県出身

●スーパーGT GT300/2009年～(21年チャンピオン) ●全日本F3 Nクラス/2008年チャンピオン ●ニュルブルクリンク24時間レース/2015、16、18、19年クラス優勝

総監督: 小澤 正弘 Masahiro Ozawa

チーフエンジニア: 井上 徳 Satoshi Inoue

- ベース車両: SUBARU BRZ
- エンジンチューナー: STI
- 車両メンテナンス: R&D SPORT
- <https://www.rdsport.co.jp>

T.Ogasawara

62

HELM MOTORSPORTS GT-R

HELM MOTORSPORTS

兄弟コンビがニッサンGT-Rを上位戦線へ導くか

S耐でのチャンピオン獲得を経て、2024年からニッサンGT-R NISMO GT3のオフィシャルパートナーチームとしてGT300への挑戦を開始。昨年は早々にポイント獲得を果たしたものの、上位入賞はなかった。今季はチームを率いる存在である平木湧也と平木玲次という兄弟コンビで上位を目指す。

Mr. Xのつぶやき

若いチーム、今年は兄弟コンビで走る。いきなり優勝争いとはいかずとも、地道に着実に一歩一歩ステップアップしている印象がある。



YH

GTA



平木 湧也

Yuya Hiraki

●1996年6月25生まれ(28歳)
●茨城県出身

●スーパーGT GT300/2018～21、24年 ●スーパー耐久 ST-X/2021年～(22年シリーズチャンピオン) ●FIA-F4/2015～17年(15年シリーズ4位)

GTA



平木 玲次

Reiji Hiraki

●1998年1月24生まれ(27歳)
●茨城県出身

●スーパーGT GT300/2021～22、24年 ●スーパー耐久 ST-X/2021年～(22年チャンピオン) ●FIA-F4/2016～20年(20年シリーズ2位)

監督: 福山 英朗 Hideo Fukuyama

チーフエンジニア: 浦野 夢希 Yuki Urano

- ベース車両: NISSAN GT-R NISMO GT3
- エンジンチューナー: NISMO
- 車両メンテナンス: HELM
- <https://helm-ms.co.jp/>

65

LEON PYRAMID AMG

K2 R&D LEON RACING

失意の逸冠から決意の再挑戦へ、菅波冬悟が加入

2024年は強さと速さを見せ堂々のチャンピオン争いを展開するも、惜しくもタイトルには届かず、2位で終える悔しいシーズンとなった。今季はメルセデスとブリヂストンの組み合わせを継続し、エースの蒲生尚弥のパートナーとしてチーム復帰となる菅波冬悟を加え、悲願のチャンピオンを目指していく。

Mr.Xのつばやき

ここは今年も王座争いの主軸だろう。ただドライバーを変えてきたのは興味深い。変化をもたらして、刺激を入れたかったんだろうね。



BS

GTA



蒲生 尚弥

Naoya Gamou

- 1989年11月11日生まれ(35歳)
- 岡山県出身

●スーパーGT GT300/2011、13年～(18年チャンピオン) ●ニルブルクリンク24時間レース/2013～19年(14年SP3クラス優勝) ●全日本F3 Nクラス/2010年(シリーズ2位)、Cクラス/2011年(シリーズ4位)

GTA



菅波 冬悟

Togo Sukanami

- 1995年11月2日生まれ(29歳)
- 兵庫県出身

●スーパーGT GT300/2019年～(20年シリーズ3位) ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2022～23年 ●FIA-F4/2017～18年(18年シリーズ5位) ●86/BRZ RACE PROクラス/2017年～(21、24年チャンピオン)

監督：黒澤 治樹 Haruki Kurosawa

チーフエンジニア：溝田 唯司 Tadashi Mizota

- ベース車両：Mercedes AMG GT3
- エンジンチューナー：Mercedes-AMG
- 車両メンテナンス：有限会社ケーツー・アールアンドデー
- <https://www.leon-racing.com/>

87

METALIVE S Lamborghini GT3

JLOC

鮮やかなカラーリングに秘められた速さと経験

名門JLOCのグリーンのカラーリングを施す一台だが、ランボルギーニ・ウラカンGT3エボ2をシーズン途中に投入した2024年は、僚機88号車に勝るとも劣らぬスピードを見せランキング11位となった。今季も松浦孝亮と坂口夏月という速さと経験のあるコンビを継続起用。速さの再現と優勝を狙っている。

Mr.Xのつばやき

クルマは同じわけだから。去年一番悔しかったのは実質、彼らだよ。口には出さないけど「打倒88号車！」の思いで戦ってほしいね。



YN

GTA



松浦 孝亮

Kosuke Matsuura

- 1979年9月4日生まれ(45歳)
- 愛知県出身

●スーパーGT GT300/2010～12、19年～ GT500/2008～09、13～18年 ●インディカーシリーズ/2004～07年(04年ルーキーオブザイヤー)

GTA



坂口 夏月

Natsu Sakaguchi

- 1995年9月8日生まれ(29歳)
- 福岡県出身

●スーパーGT GT300/2017年～ ●JAF F4 FCクラス/2014年

監督：熊倉 淳一 Junichi Kumakura

チーフエンジニア：勝俣 雅史 Masafumi Katsumata

- ベース車両：Lamborghini HURACAN GT3 Evo2
- エンジンチューナー：Lamborghini Squadra Corse
- 車両メンテナンス：株式会社ランドエヌ
- <https://www.jloc-net.com>

96

K-tunes RC F GT3

K-tunes Racing

最多勝コンビに名エンジニアが加入し体制強化

今年もGT300最多勝ワン・ツーマンの新田守男と高木真一のコンビを継続。レクサスRC F GT3を走らせる。新田は58歳、高木が54歳だが、2024年には表彰台も獲得しておりその実力はまだまだ健在だ。今季はサポートエンジニアとして一瀬俊浩氏が加入、体制を強化して臨む。ふたりの勝利記録更新なるか。

Mr.Xのつばやき

「Mr.GT300」ともいうべきスーパーベテランコンビ(笑)。彼らと一線級のエンジニアという組み合わせが何を生み出してくるのか。



DL

GTA



新田 守男

Morio Nitta

- 1967年1月30日生まれ(58歳)
- 東京都出身

●全日本GT、スーパーGT GT2>300/1994、96年～(96、99、2002年シリーズチャンピオン) ●スーパー耐久/2006年ST-1チャンピオン

GTA



高木 真一

Shinichi Takagi

- 1970年5月6日生まれ(54歳)
- 山口県出身

●全日本GT、スーパーGT GT300/1999年～(2002、19年シリーズチャンピオン) GT500/1998年 ●全日本F3/1998～2000年

監督：影山 正彦 Masahiko Kageyama

チーフエンジニア：下江 浩晃 Hiroaki Simoe

- ベース車両：LEXUS RC F GT3
- エンジンチューナー：株式会社トヨタ ガズレーシング ディベロップメント
- 車両メンテナンス：K-tunes Racing
- <https://www.oktp.jp/ktunesracing/>

360

RUNUP RIVAUX GT-R

TOMEI SPORTS

ベテランと若手の融合、快走の再演なるか

長年GT300に挑戦を続けており、2020年には表彰台も獲得した。今季もニッサンGT-R NISMO GT3を走らせるが、ベテランの青木孝行のパートナーとしてフォーミュラで速さをみせてきた荒川麟が起用された。また第3ドライバーとしてFIA-F4を戦ってきた清水啓伸が加入。ベテランと若手の力の融合に期待。

Mr. Xのつづき

ベテランと若手の協働に期待だね。去年ポイント獲得まで「あと1歩」のところまでいったのは素直に評価していいんじゃないかな。



GTA



青木 孝行

Takayuki Aoki

- 1972年10月26日生まれ(52歳)
- 滋賀県出身

- 全日本GT、スーパーGT GT300/1998、2000～09、11年～(01年チャンピオン)
- スーパー耐久クラス/2002～03年、ST-1/07年、ST-X/14年チャンピオン

GTA



荒川 麟

Rin Arakawa

- 1999年10月10日生まれ(25歳)
- 埼玉県出身

- スーパーGT GT300/2024年～ ●スーパーフォーミュラ・ライツ/2024年(シリーズ6位)
- スーパー耐久/2022年～(22、24年ST-2チャンピオン)

清水 啓伸

Hironobu Shimizu

- 2005年5月8日生まれ(19歳)
- 長崎県出身

監督：西川 正明 Masaaki Nishikawa

チーフエンジニア：小関 秀一 Hidekazu Koseki

- ベース車両：NISSAN GT-R NISMO GT3
- エンジンチューナー：NISMO
- 車両メンテナンス：TOMEI SPORTS
- <https://www.tomei-sports.co.jp>

T.Ogasawara

666

seven x seven PORSCHE GT3R

seven x seven Racing

2度の王者が監督を兼務する、話題の新チーム

今年、海外チーム枠を使って新規参戦を果たしたのがこのセブン・バイ・セブン・レーシング。これまでPCCJやSROジャパンカップを戦ってきたが、今季はGT300を含めた4カテゴリーにポルシェで挑戦する。ドライバーは2度のGT300王者である藤波清斗とポルシェ使いの近藤翼。実力は高そう。

Mr. Xのつづき

GT300唯一のポルシェというのがけっこう台風の目。ダークホースだね。藤波/近藤コンビも引くかき回してくれそうで、楽しみ。



GTA



藤波 清斗

Kiyoto Fujinami

- 1995年4月13日生まれ(29歳)
- 東京都出身

- スーパーGT GT300/2017～22、24年(20、22年チャンピオン)
- スーパー耐久/2014年～(ST-X/18、19年チャンピオン)
- スーパーフォーミュラ・ライツ/2020年

GTA



近藤 翼

Tsubasa Kondo

- 1989年4月30日生まれ(35歳)
- 新潟県出身

- スーパーGT GT300/2016～18、20、22年 ●スーパー耐久/2015～22年(21年ST-Xシリーズチャンピオン)
- 2018年ポルシェ カレラカップ ジャパンチャンピオン

監督：伊与木 仁 Hitoshi Iyoki

チーフエンジニア：伊与木 仁 Hitoshi Iyoki

- ベース車両：PORSCHE 911 GT3R
- エンジンチューナー：ポルシェAG
- 車両メンテナンス：霞ヶ関モビリティ株式会社
- <https://sevenxseven.com>

T.Ogasawara

777

D'station Vantage GT3

D'station Racing

2年目の韋駄天アストン、タイトル争いも視野に

昨年、久々にGT300へ復帰。第3戦鈴鹿では圧倒的なスピードでうれしいチーム初優勝を飾ったほか、タイトル争いも展開した。今年もアストンマーティンを走らせ、藤井誠暢とチャーリー・ファグのコンビを継続。カラーリングが変更されたほかは体制堅持でシーズンイン。今季も上位争いの有力候補だろう。

Mr. Xのつづき

熟成を経て総合力を上げてきている印象がある。昨年の春の鈴鹿(ポール・トゥ・ウィン)のような結果を重ねられれば王座争いは確実。



GTA



藤井 誠暢

Tomonobu Fujii

- 1980年12月17日生まれ(44歳)
- 岐阜県出身

- スーパーGT GT300/2005～20、24年(2012年シリーズ2位)
- WEC LMGTE Am/2021～23年 ●スーパー耐久 ST1/2007年 ST-X/11、16、21年チャンピオン

GTA



チャーリー・ファグ

Charlie Fagg

- 1999年8月18日生まれ(25歳)
- イギリス出身

- スーパーGT GT300/2024年～ ●WEC LMGTE Am/2022年 ●2023年スパ24時間レース クラス優勝

総監督：佐々木 主浩 Kazuhiro Sasaki

チーフエンジニア：荒 重憲 Shigenori Ara

- ベース車両：Aston Martin Vantage GT3 EVO
- エンジンチューナー：Aston Martin Racing
- 車両メンテナンス：D'station Racing
- <http://dstation-racing.jp/>

WANTED?

GT300で未確認なGT3たち。

2025年のスーパーGT GT300クラスでは
年間エントリー台数の半分以上がGT3
だがGT300で未確認のGT3はまだだいる
その代表的な2台がアメリカ製GT3
すでに本国で結果を残しているのだが……

「鞍上」を「選」ばない野生馬。

File 01:

Ford Mustang GT3

Text ● 世良耕太(Kota Sera)

Photo ● LAT Images/IMSA/FIA WEC/DPPI/Ford/auto sport



ADAC Motorsport

市

販車ベースの点ではGT3と共通していたが、専用開発が必要とされたWECのLMGTEカテゴリーが2023年限りで廃止された。後継カテゴリーはGT3車両で行なうLMGT3である。一方、アメリカのIMSAはひと足早くLMGTE車両で構成されるGTL Mクラスを21年限りで廃止。後継はGT3車両で構成するGTDだ。GTD Proはワークスチームの参戦が可能。GTDはチームに少なくとも1名のシルバーまたはブロンズドライバーを含んでいる必要がある。

ヨーロッパとアメリカを代表するシリーズ戦からGTEが消滅したことが、GT3の隆盛にひと役買っているのは間違いない。フォードもその口で、19年限りでWECとIMSAにおける市販車ベースカテゴリーでの活動を終了

Ford Mustang GT3

TECHNICAL SPECIFICATIONS

POWERTRAIN

5.4L naturally aspirated Coyote V8 engine
developed by Ford Performance and M-Sport
Bosch Motorsport MS6.4 ECU
Carbon propshaft
Four-plate AP racing clutch
Six speed Xtrac racing transaxle gearbox with ESA shift
MEGA-line E-Clutch actuation

CHASSIS

Bespoke short-long arm suspension
Carbon fiber body panels
Unique aero package

写真はハウプト・レーシング・チームが2025年シーズンからDTMに投入する車両。高速域ではステアがたわんで迎え角が小さくなりドラッグが減る？と勘ぐりたくなるほどの、リヤウイングステーの後傾ぶりが目を引く。



ADAC Motorsport

した。もっとも、WEC/IMS Aに投入していたフォードGTはレース車両の諸元を先に決め、その諸元を市販車に落とし込むプロセスを経て開発されたクルマ。通常とは逆で、結果的に骨抜きになってしまったが、当初構想されていたハイパーカーカテゴリーの考え方を先取りしていたことになる。

新たなGT3車両を開発するにあたり、フォードはコンベンショナルな手法で臨んだ。ベースはフォードを代表するスポーツカーのマスタング。それも「ダークホース」だ。フォードは16年に日本市場から撤退したため、日本では市販車とのなじみが薄くなっているが、ダークホースはマスタングのハイパフォーマンス仕様である。GT3に仕立てるにあたり、V8自然吸気エンジンは排気量が5・0ℓから5・4ℓに増量され、フロントのサスペンション形式はマクファアソンストラット式からダブルウィッシュボーン式に変更されている。表向き、「ダークホースがベース」ということだろう。

現在ではもっと過激な市販車が存在する。その名も「マスタングGTD」だ。

なんとも紛らわしいネーミングだが、GT3版と共通しているのはスタイリ

ングくらいで、エンジンは5・2ℓス

ーパーチャージャー付き。リヤサスペンションはインボード式に改められ、

8速DCTを搭載し、フロントとリヤに可変エアロを採用している。規則の

縛りがあるので致し方ない面もあるが、GT3よりハイテクな一面を合わせ持

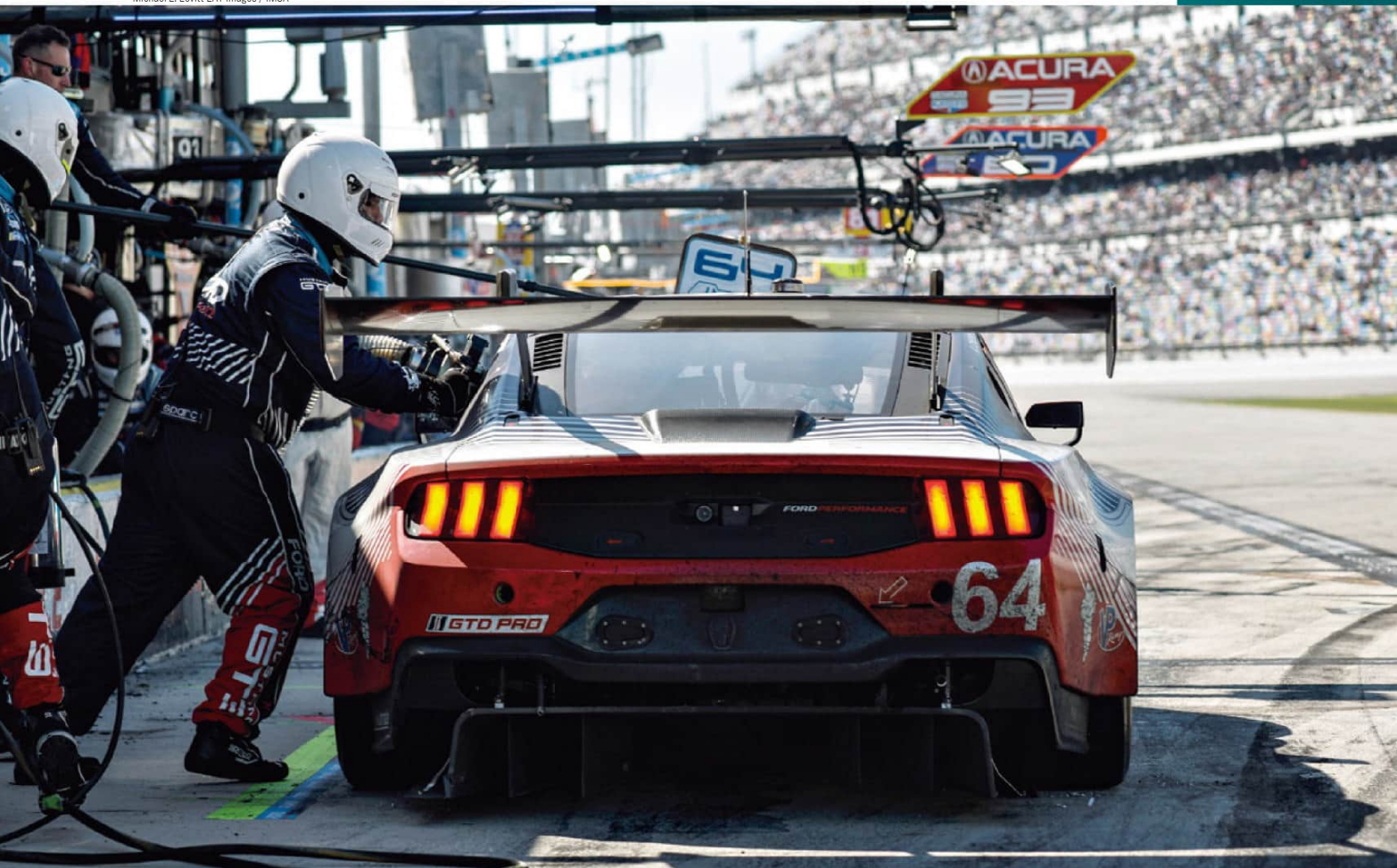
つ。ニュルブルクリンク北コースで7



WECでは2024年シーズンからプロトンがLMGT3で走らせている。25年第1戦カタールまでのベストフィニッシュは24年ル・マンでの88号車のクラス3位。(as)

リアデッキ中央部の膨らみは、ギヤボックスオイル用クーラーに冷却風を導くインレットダクトだろうか。ボディのボリュームが大きいせいか、ディフューザーは控えめに見える。空力はCFDに軸足を置きつつ風洞～実車のプロセスで確認しながら開発した。

Michael L. Levitt LAT Images / IMSA



BODYWORK

WEC参戦車両のボディワークと排気系。ボディワークはレギュレーションでクイック脱着性が定められている。2016～19年にWECとIMSAに投入したフォードGTでの経験から、マスタングGT3では走行機能系も含め、部品交換性の高さに配慮して設計された。



auto sport

「カーの隆盛ぶりに刺激を受けたのだろうか、フォードは25年1月、27年からハイパーカーカテゴリーにワークスチームを送り込むと発表した。ポルシェ963と同じLMDh規格で製作されるハイパーカーは当然、マルチマチックが関与することになるだろう。

性能追求型だったフォードGTでの学びを活かし、純粹に市販車ベースとなったマスタングGT3は、ポールポジションを狙えるパフォーマンスを備えることなく、高いアベレージラップを刻むことを主眼に開発が行なわれた。ステアリングを握るのはプロフェッショナルばかりとは限らない。GT3を開発する際のセオリーとも言えるが、扱いやすさが重要で、特にブレーキング時の挙動には気を使ったという。また、修理性を重視したサスペンション設計としたのもフォードGTでの学びを活かしたものだ。

ウサギとカメの物語に当てはめれば、フォードGTはウサギ、マスタングGT3はカメと言えるだろうか。その選択が正しかったことの証拠に、25年のIMS Aデイトナ24時間ではGTDP Proクラスで優勝している。実力は証明済みだ。余勢を駆って（？）、25年からはDTMやニュルブルクリンク24時間を含むADACニュルブルクリンク耐久シリーズ（NLS）、スパ24時間を含むファナテックGTワールドチャレンジ・ヨーロッパに参戦する。日本未上陸だが、海外では車名の由来となった「野生化した馬」よろしく暴れ回っているところだ。

今季からDTM、NLS、GTWCヨーロッパにも戦線を拡大

auto sport

Ford



CHASSIS

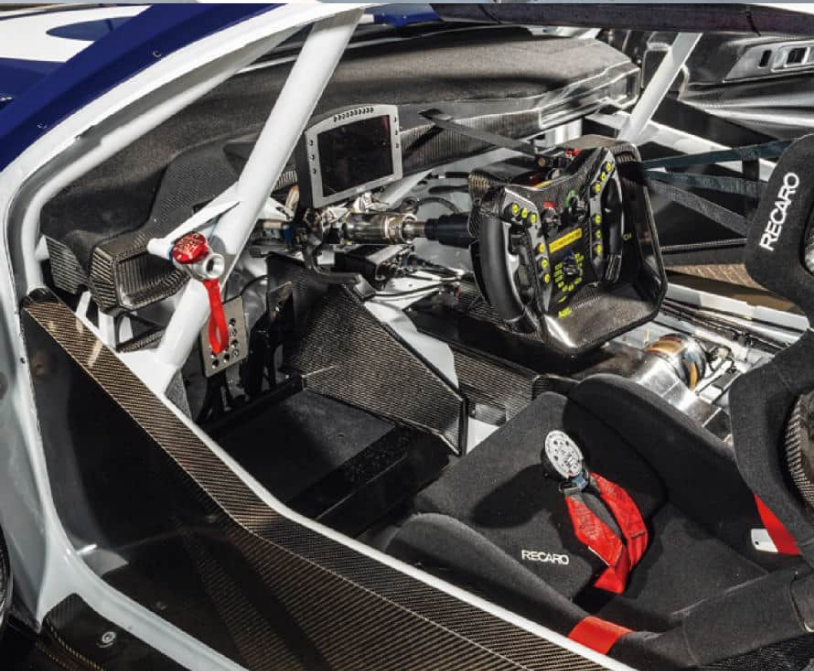
車室部分はベース車両のスチール製ボディ骨格を使用。前後にサブフレームを締結した構造。フロントサスペンションはベース車のストラットからダブルウィッシュボーン式に変更。ダンパーは当然のことながらマルチマチック製。スプールバルブを持つDSSVを適用。

ENGINE

“コヨーテ”のペットネームを持つ5.4ℓ V8自然吸気エンジン。クロスプレーン・クランクシャフトのV8エンジンに特有の脈動感ある低周波サウンドを奏でる。エンジンはアメリカのフォードパフォーマンスとイギリスのMスポーツが組んで開発と組み立てを行なう。

COCKPIT

エンジンECU（セントーンネル右側面に設置）とABS、後続車の接近をディスプレイに表示するクラッシュ回避システムはボッシュ製。前後にスライドするペダルボックスはアルコン製。シートはレカロの特注品。ロールケージはマルチマチックで組んでいる。



Ford



Ford



FIA WEC/DPPI

シ

ボレーが同ブランドにとって初となる、FIA・GT3規格完全準拠のレース車両を開発することになったのは、WECでLMGTE、IMS AでGTLMカテゴリーが廃止になり、GT3車両を用いる規定に改められたのがきっかけだ。動機はフォードと似ているが、ブランクを置いて復活したフォードに対し、シボレーは純粹にスライドした格好。LMGTE／GTLM規格のコレットC8・Rが土台となっている。

C8・Rは2014年にデビューしたC7・Rの後継として20年に実戦デビュー。C7・Rまでの駆動方式はFRだったが、C8・Rはベースとなる市販車のレイアウト変更にともないMRになった。パワートレインレイアウトの変更をきっかけに、課題と認識していた空力の開発に力を入れた。

GT3規格のZ06 GT3・Rの開発は21年初めにスタート。ドライビングシミュレータを使うことでドライバーをモデルに組み込む「ドライバー・イン・ザ・ループ・シミュレーション」(DILS)を活用した。市販車の開発でも活用している当時最新の開発手法で、実機による検証に対して工数と費用を削減することができるのがメリットだ。実走テストは22年9月にスタート。23年終盤に最初のカスタマーにデリバリーされた。実戦デビューは24年のIMS Aデイトナ24時間。25年の同レースではGTDCクラスを制している。

開発はキャデラックを含むGM系のモータースポーツ系車両およびエンジ

WANTED?

GT300で未確認なGT3たち。

File 02:

Chevrolet Corvette Z06 GT3.R

Text ● 世良耕太 (Kota Sera)

Photo ● LAT Images/IMSA/FIA WEC/DPPI/auto sport

写真はWEC参戦車両 (LMGT3)。ベース車はC8 (第8世代) 型コルベットZ06。Z06はC2から設定。もともとは耐久レースの規則に合致したパッケージを指すオプションコードだったが、C5以降にグレード名になった。



FIA WEC/DPPI

Chevrolet Corvette Z06 GT3.R

TECHNICAL SPECIFICATIONS

POWERTRAIN

5.5L Flat Plane V8, Dry Sump
Xtrac 6-speed gearbox
Bosch MS6.4 ECU
Bosch DDUI1 (display only)
Bosch PBX90 Power Controller

CHASSIS

Fully homologated FIA safety cage
and crash safety systems
Bosch M5 ABS
Quick-fill Fuel Fill
AP Racing Calipers/Rotors/Pedals
Optimized suspension and driveline systems

の開発を行なうGMのコンペティション・モータースポーツ・エンジニアリング部門と、C5の時代からコルベットのレース車両開発を担うブラット・ミラー・エンジニアリングが手を組んで行なった。車名が示すとおり、ベース車はモータースポーツ由来のパッケージを指すZ06である。

アルミ製シャシーはケンタッキー州ボウリンググリーンにあるアッセンブリー工場で生産。これをミシガン州にあるブラット・ミラーに送り、ここでスチール製のロールケージが組み込まれる。このロールケージは、ドライバーが乗り降りしやすいよう形状を吟味したという。そのロールケージとドアのあいだにはC7・Rから適用したサ



Brandon Badraoui LAT Images / IMSA

写真はIMSA GTD Pro参戦車両。2025年のデイトナ24時間ではGTDクラスを制した。エンジン〜トランスアクスルを回避しながら、ディフューザーは大きな容量を確保すべく腐心。苦労の跡が左ページの写真にも見てとれる。

Brandon Badraoui LAT Images / IMSA

GTE車両での知見フル投入で懐深い乗り味に

ENGINE

ゴールドの遮熱フィルムが、右側ドア後方の開口部から取り込む吸気のルートを示している。等間隔燃焼かつ高回転化に適したフラットプレーン・クランクシャフトを採用するため、クロスプレーンV8のマスタングとは対照的な、高周波の澄んだサウンドを発する。

イドインパクトストラクチャーを設置。カーボンファイバーにケブラーを織り交ぜたケーシングとアルミハニカムを組み合わせた構造だ。

サスペンション形式はベース車と同じで前後ともダブルウィッシュボーン式。ただし、コイルスプリングとダンパーは専用部品に置き換えられている。ブレーキキャリアパーとパッドも同様。

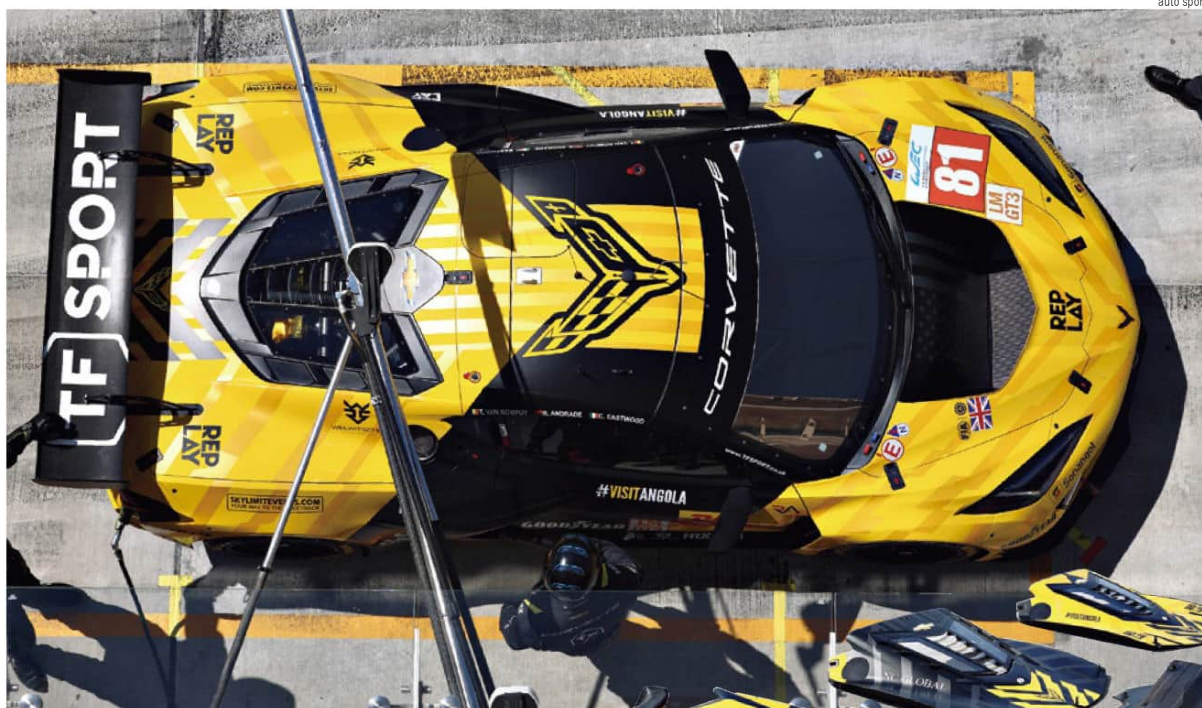
C8・R開発の際は、C7・Rに対して重量配分がリヤ寄りになるのに合わせて、

auto sport



File 02: Chevrolet Corvette Z06 GT3.R

auto sport



auto sport

BODYWORK

車両ミッドにエンジンを搭載し、後輪を駆動するMRレイアウトを採用するため、キャビンが前進しているのがよく分かる。ボンネットフード上の大きなラジエター用アウトレットダクト(整流フィンを持たない大胆な構成)が目を引く。C8.Rはずっと小さぶりだった。

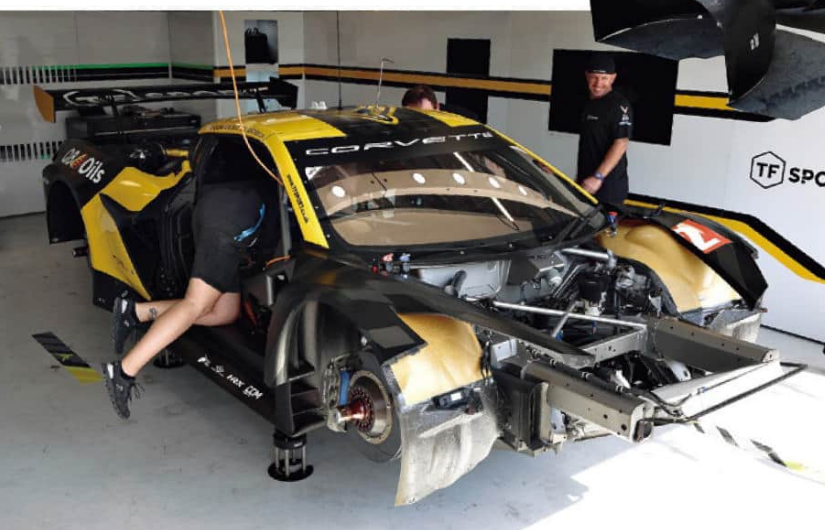
強く湾曲した2連カナードが目を引く。その内側に、ル・マン24時間などの耐久レースに欠かせない補助ライトを配置。大きなバンパー開口部の両端にブレーキダクトが隠れている。

CHASSIS

アルミ製モノコックボディの前後にサブフレームを締結した構造。ブレーキキャリパーはAPレーシング製。サスペンションは前後ともダブルウィッシュボーン式で、ベース車からの変更はない。サスペンションの諸元やセッティングはC8.Rの知見を受け継いでいる。



auto sport



auto sport

リヤのブレーキサイズを大きくすると同時に、(デイトナ24時間やル・マン24時間などの)耐久レースへの出場を考慮して余裕を持ったサイズを選択。その知見はZ06 GT3.Rの開発にも受け継がれている。

空力はGMのデザインスタジオと共同で開発。ダウンフォース、スタビリティ、ドラッグ低減、そして冷却の観点で最適化を図ったという。ドア後方のダクトはあくまで市販車のイメージを残している。Z06 GT3.Rの開発で掲げたコンセプトは、パフォーマンスやドライバビリティを犠牲にすることなく、異なるタイヤスベックに対してまんべんなく対応でき、BOPの変動を許容できること。そして、サーキットの特性や路面のコンディションに対し、幅広く対応できることだ。

LT6のコードネームを持つ5.5ℓ V8自然吸気エンジンは市販Z06と同じ。市販エンジンと同じボウリンググリーンのパフォーマンス・ビルド・センターで生産される。フラットプレインのクランクシャフトをはじめ、コンロッドやシリンダーヘッド、直噴インジェクターなど、70%以上のパーツを市販ユニットと共用。長年のモータースポーツ活動で鍛えてきたユニットなので、専用に開発する部品を最小限に抑えられるというわけだ。

コルベットZ06 GT3.Rはシボレー初のGT3車両ではあるが、歴代LMGTE/GTM車両の知見が随所に活かされており、登場した時点ですでに熟成された状態とも言える。



TREND WATCH 統計編

もうひとつの“世界標準”？

GT300と主要シリーズのブランド別GT3シェア比較

スーパーGT GT300クラスのGT3の車種構成は独自かも？と世界と照らし合わせてみたところ意外な結果が浮き上がりました世界のトレンドとその理由もいろいろと掘ってみると……

日 本ではよく「ガラパゴス」と言われることがある。だが、

スーパーGT GT300クラスのGT3規格車両のブランド別シェアにおいては、意外にも？ 世界のトレンドとそう大きくは変わらないことがデータから分かった。

2025年シーズンのGT300クラスには28台がシーズンエントリー。そのうちの18台がGT3車両だ。トップシェアはメルセデスAMG GT3の5台。以下、ニッサンGT-R NISMO GT3の4台、フェラーリ296 GT3の3台、ランボルギーニ・ウラカンGT3 EVO2/レクサスRC F GT3の各2台、ポルシェ911 GT3 R/アストンマーティン・ヴァンテージGT3の各1台と続く（80ページの円グラフ参照）。

これを79ページの世界のブランド別シェア（22年SROプレスカンファレンス発表資料）と比較すると、だいた

Text ● アンドリュー・コットン(Andrew Cotton)
Translation ● 天野雅彦(Masahiko Amano / Amano e Associati)
まとめ ● auto sport
Photo ● FIA WEC/DPPI/BMW/Porsche

NORTH AMERICA
2022: **45** GT3 cars

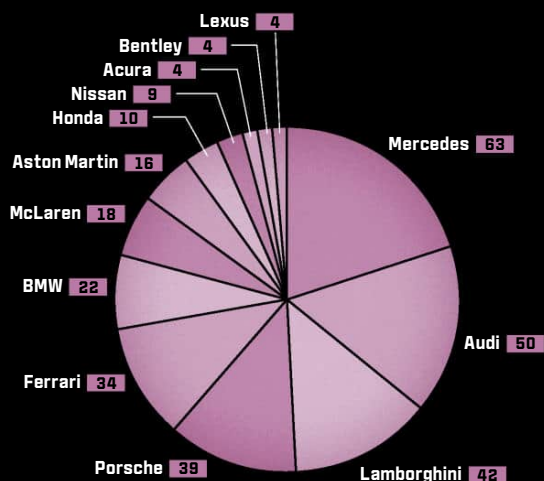
EUROPE
2022: **212** GT3 cars

ASIA & OCEANIA
2022: **58** GT3 cars

データは少し古いが、ドイツとイタリアのマニュファクチャラー計6社で4分の3以上を占めており、GT3マーケットで彼らが相当なプレゼンスを築いているということが改めて分かった。フェラーリ296 GT3登場以降は個々で変動がありそうだ。(as)

GT3 cars running globally in 2022

Total: **315** GT3 cars



Championships analysed:

Fanatec GT World EU
IM British GT
DTM
GT Cup
ADAC GT Masters
NES
Nurburgring 24h
Italian GT
GT Open
ELMS
24h Series
IMSA
Fanatec GT World America
GT America pwr by AWS
Fanatec GT World Asia
Fanatec GT World Australia
SUPER GT
Super Taikyu

出典：2022 SRO Motorsports Annual Press Conference



FIA WEC/DPPI

似たような傾向となっていることが見てとれる。GT300ではニッサン、世界全体ではアウディ（R8 LMS GT3 EVO II）などが目立っているが、メルセデスが世界全体でもトップ、フェラーリ、ランボルギーニといったマニュファクチャラーがシェア上位を占めるという点は変わらない。

メルセデスがシェアトップである理由のひとつは、メルセデスAMG GT3がBOP（性能調整）の基準となっているからだろう。BOPは少なくとも世界の主要なシリーズのすべてで採用されている。各シリーズで主催者が1台のマシンを選び、そのマシンに対して他のマシンをバランスさせるといった具合だ。過去にはボルシェが基準だった。性能的にメルセデスAMG GT3が中央に位置していることは広く認識されており、長い期間走つてきてもいるため、チームやドライバーもこのクルマのことをよく知っている。

メルセデスAMG GT3は設計が優れているだけでなく、（GTワールドチャレンジで使われている）ピレリタイヤに優しく、セットアップもしやすい。スペアパーツも豊富だ。メルセデスは包括的なカスタマーサポートを提供し、どのレースからも大量のデータ収集を行なっている。それらのデータはエンジニアたちがアクセスできるよう中央に集められ、他のシリーズを走るマシンのセットアップに対してアドバイスできるようになっているのだ。GT300でGT-Rが上位に来ているのも同じ理由だろう。このクルマ

元来のブランド力やパフォーマンスも大きな魅力だと思われるが、手厚いサポートが用意されているということが、エンタラントや車両オーナーにとって充分な動機につながる。

世界の他の主要シリーズ——今回は25年ル・マン24時間LMGT3クラス暫定エントリーリスト（台数がFIA世界耐久選手権WECのLMGT3クラスの25年間エントリーよりも多い）、米MSAウェザーテックスポーツカー選手権GTD Pro & GTDクラスの25年シーズンエントリー、GTワールドチャレンジ・ヨーロッパ

シェア拡大はサポート充実が必須 新規定準拠車両が変動を誘起

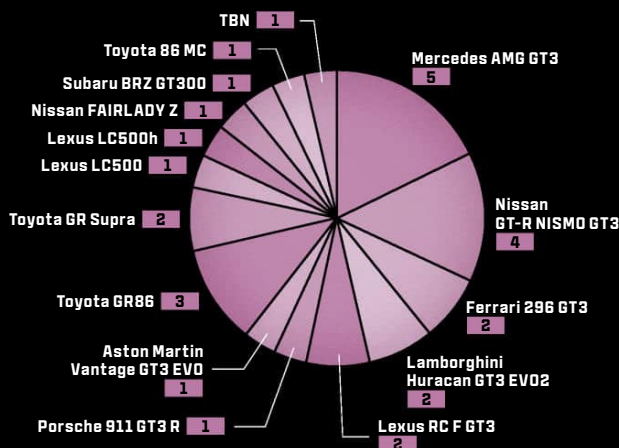
の25年シーズンエントリー——の内部を見てみると、メルセデス以外ではフェラーリ296 GT3が目立つ。

その3つのシリーズでトップシェアを占めており、それが近い将来、GT300で起こる可能性も高そうだ。

296 GT3は23年に実戦デビュー。マニファクチャラーが要求、FIAが承認し、GT3レースの生みの親であるステファン・ラテル（SRO CEO）が反対した新しいGT3車両規定に沿って作られた最初のクルマだ。その新しいレギュレーションは、彼からすれば彼が築き上げたルールセッ

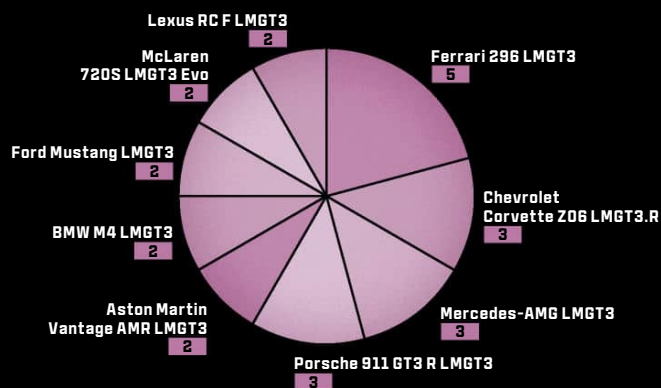
GT300 2025 Season Entry

Total 28



Le Mans 2025 Provisional Entry LMGT3

Total 24



トを脅かすものだった。彼が何もなかったところから世界中でレースが行なわれるカテゴリを作り上げ、メーカーがしっかりとした、それぞれのブランドで利益を得られるようなカスタマーレーシング部門を構築することを可能にした。それは誰もが認めるところだ。GT3はどメーカーからのサポートを得られたシリーズは、それ以前にも、GT3誕生以降にも存在しない。彼の作ったルールセットはDTM（ドイツツーリングカー選手権）やスペインのGTオープンにも採用された。WECもこのルールを採用し、GT Eカテゴリーの埋め合わせを行なった。これらはメーカーにとってはカスタマーレーシングのビジネスチャンス拡大という点で歓迎されるが、GT3クラスに対する脅威になる面も存在する。ラテルは以前、ベントレー・コンチネンタルやニッサンGT-Rなどのグラッドツアラ、BMW M4やレックスRC F、アストンマーティン・ヴァンテージなどのスポーツカー、フェラーリ488やボルシェ911などのスーパーカーと、クルマのキャラクターによって3つのタイプに分けていた。グラッドツアラクラスの車両には、スーパーカークラスのパフォーマンスウインドウに入るためにより多くの改造を施すことができるようにしていた。新しいGT3車両規定では、すべてのメーカーがすべてのカテゴリにおいて、同じ種類の改造と同じ数だけの改造を施すことが認められる。ラテルはこの新しいレギュレーション

多くの場合、カスタマーレーシング活動はジェントルマンドライバーに支えられている。フェラーリではトーマス・フルロー（向かって右）だろう。ルロー・マン未勝利。フェラーリも応える必要がある。（as）



FIA WEC/DPPI

ンの決定に抗議してFIAのポストを辞めたが、マニファクチャラーたちは望んでいたものを手に入れることになった。彼らが自分たちのGT3車両を作るのに適したルールブックを手に入れ、フェラーリが最初にそうした車両を製作したメーカーとなった。出来上がった296 GT3はフロントとリアにサブフレームを持ち、プロトタイプのような整備を受けることが可能で、以前はベントレーなどしか与えられていなかったあらゆるメリットを享受していた。エンタラントや潜在的なカスタマーにとってはパフォーマンスが約束されているようなクルマのはずだ。その後もなく、フォードとシボレーがここに加わった。マスタングGT3とコルベットZ06 GT3.Rは技術面でフェラーリに匹敵する、高価なプロトタイプのようなクルマだ。ジェントルマンドライバーでGT3レースに



BMW



Porsche

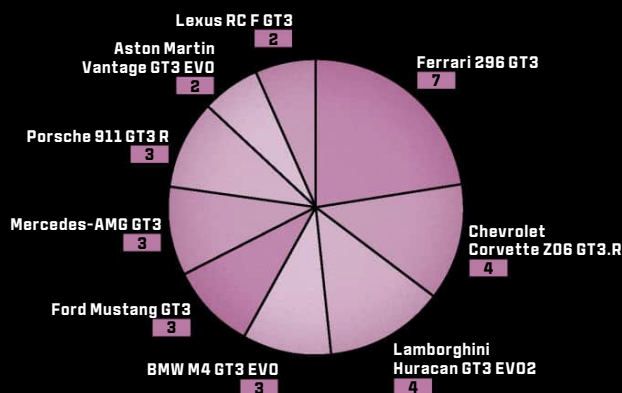
2025年主要4シリーズ ブランド別シェア

日米欧主要4シリーズ（WECはル・マン）の2025年シーズン「年間エントリー」またはそれに相当するもの（暫定を含む）を集計してみた。ル・マンと米IMSAではフェラーリ296 GT3とシボレー・コルベットZ06 GT3.Rがトップ2に入っている。IMSAではジェントルマンドライバーがメインで戦うGTDクラスに2台。上位以外では、アストンマ

ーティン・ヴァンテージGT3 EVOやマクラーレン720S GT3 EVOが堅調だ。※各グラフは2025年3月13日までに編集部が集計したものです。3月16日に発表のあった、GT300のCARGUY MKS RACINGのフェラーリ296 GT3はグラフには反映されておりません。2025年GT300のフェラーリ296 GT3は計3台となります。（as）

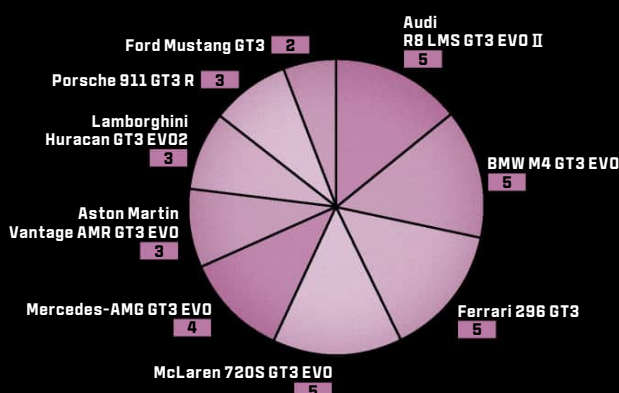
IMSA WeatherTech Sportscar Championship
2025 Season Entry (GTD Pro + GTD)

Total 24



GT World Challenge Europe 2025 Season Entrants
(Pro + Gold + Silver + Bronze + Mix)

Total 35



エントリーするようなドライバーにとって、プライスはそれほど重要なファクターではないだろうが……。

GT3マシンとして最高のクラス優勝はスバ・フランコルシヤン24時間からニルブルクリンク24時間のどちらか（だった）。この新しいルールブックが生まれ、FIAがこのカテゴリーをGTEのかわりにWECに導入したことで、ル・マン24時間での優勝が最高の栄誉になった。このような目標が設定されたことでメーカーはより多くの資金投入を促進され、ファクトリーとしてレースに参戦するようになってきている。開発コストの増大は（どのシリーズにおいても）参戦コストアップにつながる。それをラテラルは強く心配していた。WECでGT3を走らせるためのコストは数百万ユーロにもなるが、いまのところチームはシートを埋め、マシンを走らせることができています。マニファクチャラーからすれば榮譽がもちろん最も大事だが、ル・マンで勝てるようなクルマなら引き合いにもおおいに期待できる。今季のフォードのような、欧州チームとのコラボも活発になっていくかもしれない。

ただ、フェラーリ296 GT3、フォード・マスタングGT3やシボレー・コルベットZ06 GT3.Rなどのクルマにも心配事がないわけではない。各シリーズのBOP運用においてこれらの車両でおいに懸念されているのが、「プロトタイプマシン」（とツーリングカー）では性能をおそらくバランスさせることができないという点だ。

もしフェラーリが296 GT3の開発でプロトタイプカーのような経路をたどっているとしたら、シリーズ側は296 GT3をメルセデスAMG GT3と競わせるべくパフォーマンスを下げさせる必要に迫られる。だが、そんな都合よくバランスさせることが可能だとの望みは持つべくもない。実際、フェラーリは296 GT3によって世界中のシリーズで罰を受けているかのようだ。勝利を記録したが、チームはちよくちよくBOPによって失望させられた。そして、車両のパフォーマンスによってではなく、作戦によって勝利を得なければならぬ、と知ることになった。

新しいGT3車両規定に準拠したクルマは続々と登場してくる予定だ。ランボルギーニのテメラリオは26、27年、メルセデスのクルマは27年の登場が見込まれている。他のマニファクチャラーも新型車を投入してくるのだらう。それらがどのような価格帯を目指してくるのかは分からない。先達のフェラーリ296 GT3は世界各地での実績がすでにあるし、今年だけでもフォード・マスタングGT3は25年IMSAデイトナ24時間GTD Pro優勝、シボレー・コルベットZ06 GT3.Rは同GTDや25年WECカタールLMGT3で優勝など、実績を残し始めている。後続GT3もそれなりのプライスタグは付けてきそうだが、さばき切れない注文を抱えるマニファクチャラーも出てくるだろう。GT300でもシェアの変動がありそうだ。

FIA WEC/DPPI



左：2025年のWEC LMGTE3クラスではTF SPORTがコルベツレーシングとジョイントし、2台を年間エントリーしている。コルベツはLMGTE時代のC8.Rが23年のル・マン24時間LMGTE Amクラスを制するなど、実績を残しているが……。右：IMSAの25年デイトナ24時間のGTD Proクラスではワークスカーの65号車が優勝。僚友の64号車が3位に入り、2台がポディウムフィニッシュを果たした。(as)

FORD



M.Ishibashi



SAN-EI

GT300最後の米国車はコルベツZ06R

GT300で最後にエントリーしたアメリカのクルマは2011～13年のコルベツZ06R (キャラウェイが量産のC6のZ06をFIA-GT3規格にモディファイしたクルマ。左の写真は12年の360号車RUN UP CORVETTE)。シーズンエントリーは11年1台、12年2台、13年1台。フォード車のエントリーとなると、06～07年のフォードGTまで遡る(下の写真は07年の55号車DHG ADVAN FORD GT)。その他の米車のエントリーでは、前身のJGTC (全日本GT選手権) 時代も含めると、ダッジ・パイパー、モスラーなどがある。(as)

っている。だが、やはりメルセデスなどに敵うものではない。日本におけるカスタマーサポートでも傾向は似たようなものだろう。

そして、これが最も大きな理由だと思われるが、一般的な観点での“カッコよさ”においてシボレーとフォードは欧州ブランドに現時点では後れをとっているということだ。レースではカッコよさがしばしば忘れられがちになるのだが、GT3車両を所有するオーナーたちはレースを楽しみたいのと同時にカッコよくもありたいと考えている。例えばマクラーレンは人々に決断させる何かの力を備えており、世界のどのマーケットでもマクラーレンは特別でエキゾチックな存在と見られている。フェラーリ、ランボルギーニ、アストンマーティンも同じ。だが、フォードやシボレーには当てはまらない。これは時として“19番ホールファクター”と呼ばれるもので、ビジネスがゴルフのラウンドを終えた後、自分のレース車両について話す際、フェラーリやアストンマーティンでレースをしていると言えば強い印象を与えることができる。そ

れらの米国ブランドのクルマでレースをしていると言っても、おそらくそうはならない。

実際、アメリカでフォードやシボレーでレースをしていたら、人々はすぐにストックカーでのことだと考える。もっと庶民的で身近だという印象のはずだ。ラグジュアリーで華

う話は聞いたことがない。ジープなど一部の米ブランドは日本で人気があると聞くが、GMやフォードが期待しているような大ボリュームではないだろう。そもそもジープはヨーロッパのステランティスグループだ。日本の一般消費者におけるキャデラックのブラン

実は地元アメリカでも似たような傾向 日本が特殊というわけではない

やかだという連想はしない。もともと量産車における価格帯や対象購買層が違うのだから、そうなるのも仕方ないのだが、そうしたブランドイメージは定着している。

そうした事情については日本でも同様だろう。それがGT300におけるブランド別シェアにも表れていると考えるのが自然だ。過去何度か(あるいは最近も)、「日本の自動車市場は閉鎖的だ」という声がアメリカから上がった。そのたびに何らかのアクションも起きたが、米国車がシェアを大きく伸ばしたとい

ドイメージはいいし、シボレーもクルマ好きにほぼ限定されているとはいえ、いいと聞くが、まだまだイメージアップの余地がある。フォードは2016年に日本から撤退した。現時点ではいろいろ難しいようだ。

いずれにしても、GMとフォードがGT3市場で成功するためには特に量産車でもっとカッコいいブランドと認知されるようになることが先決だろう。そして、多くのマシンを売るためにはより良いサポート体制が要る。結局はこうした話に尽きてしまうのだ。



アメ車のGT3が
GT300にないワケ

“フロンティアスピリット”不足。

長年のこの疑問にスーパーGTをこよなく愛するイギリス人ジャーナリストが緊急回答
海外の視点からその理由を推し当ててもらおうと……

Text ● サム・コリンズ (Sam Collins)

Translation ● 天野雅彦 (Masahiko Amano / Amano e Associati) まとめ ● auto sport

Photo ● LAT Images/IMSA/FIA WEC/DPPI/SAN-EI

要 するに、少なくとも現時点ではアメリカンブランドのGT3車両でレースをすることがあまり魅力的に映っていない、ということが最大の理由だろう。

これは何もスーパーGT GT300クラスだけの現象ではない。他の世界のメジャーGT3シリーズでも似たような傾向だ。しかも肝心の地元、アメリカでも同じ傾向なのだから、この理由は納得性が非常に高い。アメリカのIMSA ウェザーテックススポーツカー選手権ではフォード・マスタングが3台、コルベットが4台走っている。そう聞くと、多くのエントリーがあるかのように思えるが、それぞれのメーカーがワークスマシンを2台ずつ走らせていることを考えると、その数はまったく印象的ではない。つまり、フォードは1台、シボレーは2台しかカスタマーはいないということだ。メルセデスAMGがIMSAに5台のカスタマーを持っていることと比べると、非常に物足りない。フォード陣営は1年前、マスタングGT3への世間への関心が信じられないほど高く、45～50台ほどの真剣な引き合

いが入っており、最初の2年間で30台を売ることが目標だと言っていた。だが、少なくとも24年までにレースに出走した台数は目標よりずっと少ないものにとどまっている。

GT3チームのオーナーやマシンのオーナーにそのマシンを選んだ理由を聞いてみると、主に3つの基準がある。価格はその3つのなかで最も重要性が低い。だが、メルセデスAMGのようなGT3車両のほとんどは40万～45万米ドルという価格とされているなか、コルベットGT3は73万5000米ドルと言われており、さすがに購入者を遠ざける一因になったようだ。プラット・ミラーが製作する現行車の価格は、一世代前にあたるキャラウェイ・コンペティション製作の車両から倍以上になったとされる。先代車両のユーザーチームは衝撃を受けたことだろう。

GT3マシンを所有しようと考えている人々にとって最大のポイントとなるのはメーカーによるサポートだ。メルセデスの強みはこの点で、スペアパーツはすぐに入手可能だし、メジャーなGT3イベントではエンジニアリン

グサポートの提供を受けられる。車両価格はお手頃ながら、充実したカスタマーサポートが受けられるのだ。フェラーリも同レベルのサポートを提供しており、BMWも同様。大手のGT3メーカーはプライベートチームが競争力を高められるよう、プロのワークスドライバーを貸与するサポートも行なっている。それらのメーカーに比べると規模としては非常に小さな会社であるマクラーレンでさえ、GT3のカスタマーにはより包括的なサポートを提供しており、そのことがより多くのチームにこのマシンを選択肢に入れさせる強い動機となっていることは間違いない。

シボレーはすべてのサポートをプラット・ミラーを通じて行なっているが、レースに関してということではプラット・ミラーは決して大きな組織ではなく、国際的なチームに対してメルセデスなどのようなレベルでのサポートを提供することはできない。フォードはマスタングGT3の開発・製作を担うマルチマティックを介することで、世界各地でのサポートをシボレーよりも少し大きな規模で行な

WEC/ル・マン24時間“フライング”プレビュー



SANDSTORM.



Ferrari

吹き荒れるフェラーリの「悪夢の砂嵐」

跳ね馬が駆け抜けて巻き上がったルサイルの砂埃は追う者たちの視界を著しく不良にしたもう、光は跳ね馬だけにしか見えないのか――

カタールでのレースだけで強い判断を入れるのは早計だが、カタールでスピード、レース運び、チームのオペレーションで他をしのいでいたフェラーリが2025シーズンのFIA WEC（世界耐久選手権）のチャンピオン、そしてル・マン24時間レースのウィナー最有力候補と考えるのが妥当だろう。フェラーリは499Pが大きなアドバンテージを持っていることを示した。

10時間のレース中にはペナルティを受けたが克服し、表彰台を独占。23年にWECの最高峰クラスに復帰してから、23、24年のル・マン24時間レース以外フェラーリAFコレセ（50/51号車）にとってWECにおける初めての優勝となった。マシンには速さがあり、信頼性も高い。フェラーリはオフのあいだにピットストップ戦略に磨きをかけ、カタールではすべて適切なタイミング

でピットストップを行っていた。もちろん、そうしたこともフェラーリが強さを見せた理由のひとつだが、499PがBOP（性能調整）による大きなアドバンテージを手に入れていることも事実だ。499Pは24年のカタールよりも38kg軽い車重で臨んでいた。ボルシェは10kgが0.2秒に相当すると試算しており、その計算だとレースコンディションで499Pは24年カタールよりも平均0.8秒速くなったことになる。それは若干のパワー低下とステイントあたりのエネルギー制限によって相殺されてもいたが、実はパドックの関係者のほとんどがカタールでフェラーリが表彰台を独占することに



なると予期していた。

キャデラックもBOPの恩恵を受けたマニファクチャラーのひとつで、24年カテゴリー比では2kg軽くなり、250km/h以下（24年カテゴリーは210km/h以下）での最高出力が大幅に引き上げられた。2500km/h以上（同）でのパワーゲイン、ステイントあたりに必要なエネルギー量もアップ。キャデラックはJOTAチームにオペレーションが変わったのだが、その影響は感じられず、カテゴリーでは信じられないほどのポテンシャルが秘められているのを見せつけていた。セーフティカーの背後で同士打ちを演じ、台無しになってしまったが、それまではトップと2番手を走行していたのだ。

25年シーズンに向けてBMWもかなりのBOPの恩恵を受けている。24年カテゴリー比で23kgの軽量化、2500km/h以下（同）のパワーの低下も最小限にとどめられ、ステイントあたりのエネルギー量の低下もわずかに抑えられたからだ。そして何より、ハイブリッドのソフトウェアマネジメントを改善したことが大きい。これによりブレーキング時の挙動が改善され、タイヤの摩耗やターニン、加速で効果を発揮するようになった。結果、ドライバ

ーは以前よりも早めにパワーをかけることができ、マシンの挙動をより高い精度で予期できるようになった。ソフトウェアの再編は外部委託され、カテゴリーでは成果が明確に表れていた。上位戦線に入ってくると見ていいだろう。逆にポルシェは戦闘力を大きく削が

れてしまった。その低調ぶりには昨季の活躍からは想像できないほど。ポルシェ963は24年カテゴリーより16kg重い状態でレースをすることになり、すべての条件が24年カテゴリーと同じだとすると、0・3秒程度遅くなると予想されていた。24年にトヨタが規定で認められている最大重量よりも重い状態で走ることを強いられた論争を経て、24年カテゴリー比でトヨタは25kg、BMWは23kg、アルピーヌは26kg重量を下げられており、レースがスタートする前からポルシェ963の結果は明らかだった。

FIAとACOはBOPの基準を変更した。レースコンディションにおいてLMH車両とLMH車両とのあいだに一貫した差がある現実を受けて、エンジニア陣は異なるアプローチが必要であることに気づいた。

24年の計算では各車の最速ラップの上位20%のみを考慮に入れていた。これにより、純粋なスピードは測定できたが、タイヤの摩耗やピットストップでのチームの作業効率、ピット戦略などは考慮されていなかった。25年には、

FIA WEC/DPPI



フェラーリ圧勝の予感に包まれてスタート

予選ではフェラーリが3台ともハイパーポールに進出。ハイパーポールでは51号車のジョビナッツィが最後の最後にそれまでトップだったBMW 15号車を逆転。決勝レースでは3番手スタートのフェラーリ50号車が51号車の背後で鋭く加速。この2台が序盤はワンツーを形成。(as)

パドックの関係者のほとんどが表彰台独占を予期していた

最速ラップの60%を考慮することで、こうした要素も反映させることにした。さらに、各車のドライバーの体重の平均を82kgに設定。平均体重が82kg未満のドライバーを乗せる車両にはバラストを搭載させることになった。

24年と同様に、エンジニアたちはエンジン効率も考慮に入れた。効率の低いエンジンは効率の高いエンジンに比べると、1ステイントあたりの同じ距離ではより多くの燃料を必要とする。

この差はタイヤの摩耗に影響を与え、さらに各ステイント序盤のラップタイ





キャデラックはまさかの自滅も光明あり

FIA WEC/DPPI

VSC中のピットインで展開が味方し、キャデラックの2台はワン・ツーに。だが74周目のリスタート直前、38号車バトンに12号車のリングが追突。バトンがエラーメッセージの対処中だったようだ（写真は序盤のスピンの）。(as-web/as)

SANDSTORM.

WEC/ルマン24時間「ライジング」プレビュー

ムにも影響を及ぼす。そのため、エンジニアたちはステイメントの中盤時点での燃料重量を基準とし、より軽い車両にバラスト搭載を課す。これはレース前のBoPテーブルに反映される。

このテーブルには初めて、直近3戦のデータを活用することになった。つまり、カタールのレースに向けたテーブルを作成するにあたり、24年のCOTA、富士、バーレーンのデータから計算し、25年イモラのレースに向けては富士、バーレーン、カタールのデータを使うという具合だ。活用できるデータがないアストンマーティンは開幕3戦においてライバルよりも不利な状況でレースに臨むことになる。

ポルシェが不利になったもうひとつの原因はエアロキットのアップデートだ。チームはリヤデフューザーを変更せざるを得なかった。というのも、デフューザー内部のストレーキが想定以上に摩耗していることが判明したからだ。この設計変更により、空力バランスに影響が生じ、その調整も必要になった。

FIAとACOは今回初めて、25年に向けてエアロのアップデートを実施した車両に対し、0・2%のラップタイムペナルティを科すことにした。今後、このペナルティは最初のレースで0・3%、2戦目で0・2%、3戦目で0・1%となる。ポルシェは重量のほか、

デフューザー内部のストレーキが想定以上に摩耗していることが判明したからだ。この設計変更により、空力バランスに影響が生じ、その調整も必要になった。

FIAとACOは今回初めて、25年に向けてエアロのアップデートを実施した車両に対し、0・2%のラップタイムペナルティを科すことにした。今後、このペナルティは最初のレースで0・3%、2戦目で0・2%、3戦目で0・1%となる。ポルシェは重量のほか、

2024年開幕戦と2025年開幕戦のBoP（抜粋）

Manufacturer / Car	2024 R1 Qatar (dated 16 Feb. 2024)			2025 R1 Qatar (dated 20 Feb. 2025)		
	Min. Dry Weight (kg)	Max. Power below 210 kph (kW)	Power gain after 210 kph	Min. Dry Weight (kg)	Max. Power below 250 kph (kW)	Power gain after 250 kph
ALPINE / A424	1070	510	0.0%	1044	508	-2.6%
Aston Martin / Valkyrie	—	—	—	1042	504	0.4%
BMW / M Hybrid V8	1060	506	0.0%	1037	505	0.8%
CADILLAC / V-Series.R	1032	499	0.0%	1030	503	3.4%
FERRARI / 499P *	1075	503	0.0%	1037	501	0.0%
PEUGEOT / 9X8 *	1030	520	0.0%	1031	520	-5.2%
PORSCHE / 963	1048	505	0.0%	1064	508	1.0%
TOYOTA / GR010 Hybrid *	1089	510	0.0%	1064	503	3.4%

* Front Deployment Speed: 190 kph

エアロジョーকারを導入したことでラップタイムについても不利な状況に追い込まれたということだ。

それどころか、ル・マンでは963にさらなる試練が待ち受けているかもしれない。FIAとACOはル・マンにおいて各車間のトップスピードのバランスをとりたいと考えており、数値を決定するわけではないが、ドラッグがより大きいマシンを助けることになると見られている。ただし、その場合はボディワークが昨季のうちに確認されている車両限定だ。今季に新たなエアロキットを導入したボルシェには適用されないことになる。

最も厳しい状況に置かれているのはアルピーヌだ。オレカのマシン設計はクオリティが高く、メカクローム製エンジンもパワフルで、最新のアップデートによって信頼性が向上。この選手権の厳しい要求によりうまく対応できるようにになっている。だが、アルピーヌのマシンは意図的にル・マンでのトップスピードを最優先する前提で設計されており、ドラッグを極限まで抑えている。そのため、トップスピード域においてはどのチームよりもBoPで出力が削られる方向となりそうだ。

プジョーは依然としてもがいている。9X8は改善されていることがうかがえる、カタルのレースでは速さもあった。だが、リヤウイング付きのマシンはカタルでレースをしたことはなく、セットアップのベースがなかった。リヤウイング装備のマシンは24年のイモラでデビュー。期待どおりのパフォー

マンスを発揮できるかどうか確認するのは第2戦イモラとなるだろう。

そして、トヨタも厳しい戦いを強いられている。GR010ハイブリッドはBoPで車重は軽減されたが、わずかに出力を下げられ、ステイントあたりのエネルギー量も下げられた。このクルマの長所はタイヤ交換をしないで走る第2ステイントでのパフォーマンスだったのだが、新しいBoPによってこのアドバンテージがほとんど消滅。24年にフェラーリがギャップを縮めてきていたとはいえ、摩耗の進んだタイヤを履いたときにライバルたちとの差を広げることができなくなっているこ

とはあまりにも痛い。

ル・マンに向けてフェラーリを倒せそうなチームはなかなか見つからない。チームワーク、信頼性、レースでのペリスといった点でトヨタが唯一、強力なライバルになりそうだが、キャデラックなどの挑戦を退けなければならぬだろう。ボルシェはBoPの影響が非常に大きい。BMW、プジョー、アストンマーティンにいたっては、まず真のコンペティターになりうることを証明しなければならぬ段階だ。これらを踏まえると、いまのところ、やはりすべてフェラーリがカギを握っているといえそう。

総合力でトヨタしか 3連覇を阻む者はいない



トヨタは“やれるなかでベスト”の内容だが……

トヨタは終始、粘りの走り。最後尾スタートの8号車は5位フィニッシュ。7号車は6位。BoPがこのままであれば、ここからの上積みは非常に厳しい。BMW 15号車は4位。レース中のベストラップではフェラーリ以外で唯一1分41秒台に突入。(as)





(左上から時計回りに)ポルシェは1台もハイパーポールに進めず。フランスの2メーカーは浮上の気配がまだ強く感じられない。アストンは009号車がレース中に右ドアが脱落。復帰した23年以降では50号車が2勝目となった。(as)

FIA WEC/DPPI



ポルシェは5号車の10位がベストに……

SANDSTORM.
WEC/ル・マンハイパーカーシリーズ

WEC 2025 Round 1 Qatar 1812 km Hypercar Class result

Pos	No	Team	Drivers	Car	Laps	Total Time	Diff. from 1st	Pit	Best Time
1	50	Ferrari AF Corse	A. Fuoco / M. Molina / N. Nielsen	Ferrari 499P	318	10:01'39"098		10	1'41"536
2	83	AF Corse	R. Kubica / Y. Ye / P. Hanson	Ferrari 499P	318	10:01'41"446	2"348	10	1'41"339
3	51	Ferrari AF Corse	A. Pier Guidi / J. Calado / A. Giovannazzi	Ferrari 499P	318	10:01'41"775	2"677	11	1'41"259
4	15	BMW M Team WRT	D. Vanthoor / R. Marciello / K. Magnussen	BMW M HYBRID V8	318	10:01'49"005	9"907	10	1'41"701
5	8	Toyota Gazoo Racing	S. Buemi / B. Hartley / R. Hirakawa	Toyota GR010 - Hybrid	318	10:01'58"726	19"628	10	1'42"065
6	7	Toyota Gazoo Racing	M. Conway / K. Kobayashi / N. De Vries	Toyota GR010 - Hybrid	318	10:02'02"364	23"266	9	1'42"269
7	20	BMW M Team WRT	R. Rast / R. Frijns / S. Van Der Linde	BMW M HYBRID V8	318	10:02'15"486	36"388	10	1'42"086
8	12	Cadillac Hertz Team JOTA	A. Lynn / N. Nato / W. Stevens	Cadillac V-Series.R	318	10:02'16"854	37"756	11	1'42"489
9	93	Peugeot TotalEnergies	P. Di Resta / M. Jensen / J. Vergne	Peugeot 9X8	318	10:03'08"781	1'29"683	10	1'42"464
10	5	Porsche Penske Motorsport	J. Andlauer / M. Christensen / M. Jaminet	Porsche 963	317	10:02'00"237	1 Lap	11	1'42"610
11	6	Porsche Penske Motorsport	K. Estre / L. Vanthoor / M. Campbell	Porsche 963	317	10:02'21"563	1 Lap	11	1'43"412
12	94	Peugeot TotalEnergies	L. Duval / M. Jakobsen / S. Vanthoor	Peugeot 9X8	317	10:02'25"767	1 Lap	10	1'42"518
13	36	Alpine Endurance Team	J. Gounon / F. Makowiecki / M. Schumacher	Alpine A424	317	10:02'36"976	1 Lap	9	1'42"973
14	35	Alpine Endurance Team	P. Chatin / F. Habsburg / C. Milesi	Alpine A424	317	10:02'41"990	1 Lap	11	1'42"789
15	99	Proton Competition	N. Jani / N. Pino / N. Varrone	Porsche 963	314	10:02'49"329	4 Laps	11	1'42"834
16	38	Cadillac Hertz Team JOTA	E. Bamber / S. Bourdais / J. Button	Cadillac V-Series.R	307	10:02'15"706	11 Laps	13	1'42"568
17	009	Aston Martin Thor Team	A. Riberas / M. Sorensen / R. De Angelis	Aston Martin Valkyrie	295	10:02'00"765	23 Laps	13	1'43"549
Retired									
	007	Aston Martin Thor Team	G. Tincknell / T. Gamble / R. Gunn	Aston Martin Valkyrie	181	6:19'36"221		9	1'42"978

Fastest Lap by PIER GUIDI Alessandro: 1'41"259 (Lap 141, 192.6 Kph)

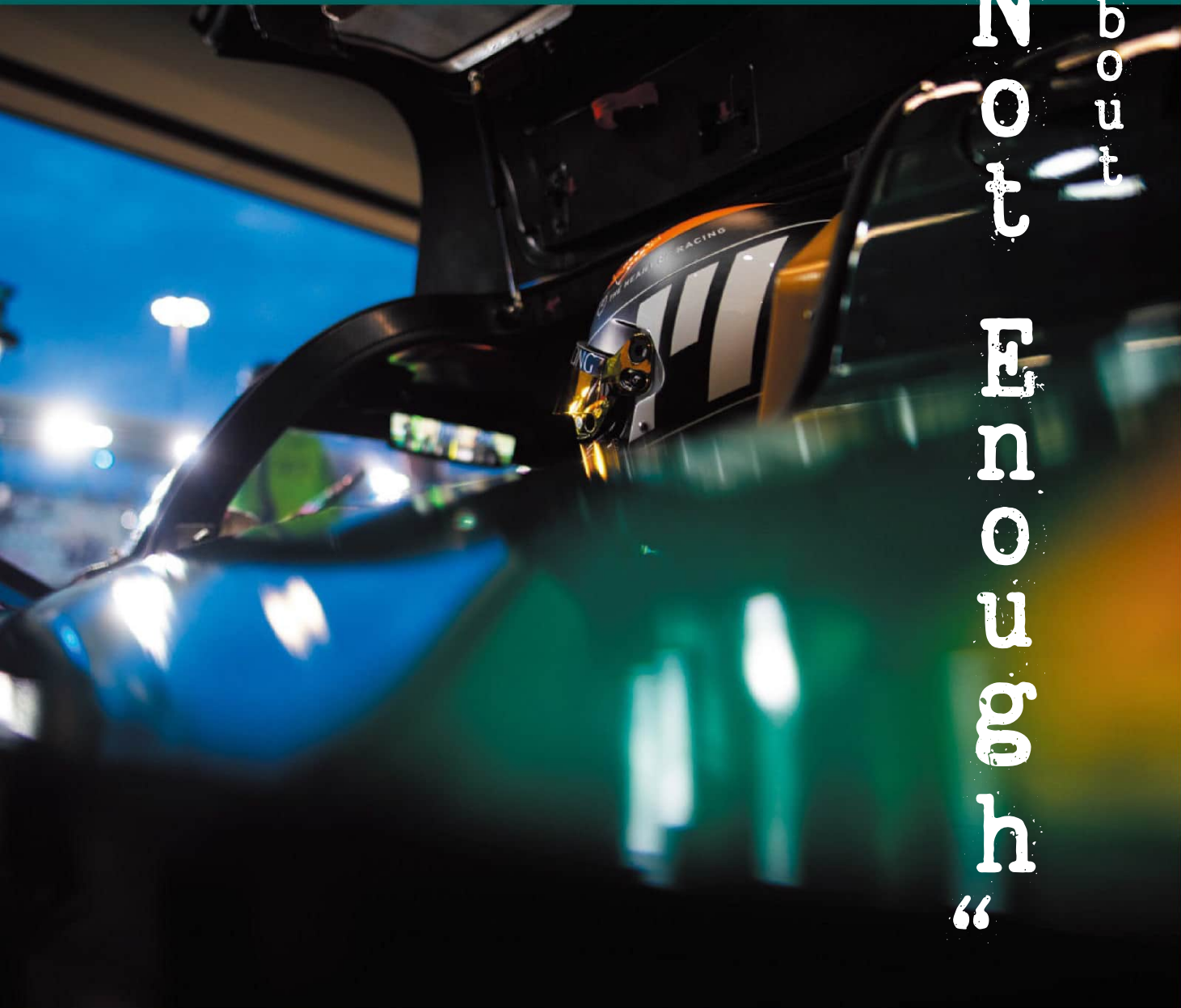
Losail 5,418 m | Track Temp: 17.60°C Air Temp: 15.00°C

WEC／ル・マン24時間“フライング” プレビュー

Text ● アンドリュー・コットン(Andrew Cotton)

Translation ● 神田美穂(Miho Kanda) まとめ ● auto sport

Photo ● LAT Images/Getty Images／FIA WEC／DPPI／Aston Martin



“Not enough”

No worry about it

アストンマーティン・ヴァルキリーのFIA WEC（世界耐久選手権）初戦カタール1812kmは、エースカーの007号車がリタイア、009号車が優勝したフェラーリ50号車から3周遅れの完走という結果だった。これだけを見ると、イマイチという印象を受けるかもしれない。ただ、これまでのテストを含め、初期段階で今後への可能性を感じさせてきており、カタールで見いだした要素をもとにさらに進化していけるだろうというのがいまのところの見立てだ。チームがマシンから最大限の力を引き出すところ——フェラーリやトヨタのようなレベルに2025年シーズン中に達することを期待するのはさすがに難しいだろうが、いまのところ彼らが想定していた歩幅で事は進んでいる。

アストンマーティンが耐久レースのトップカテゴリに戻ったのは、11年のLMP1に参戦するも失敗に終わったAMR・One以来のことだ。今回はヴァルキリーの市販車をベースにしたマシンで、ハート・オブ・レーシングの名の下に車両の運営にも関わっているカナダの企業、マルチマティックが設計を手がけた。AMR・Oneは直列6気筒エンジンを開発段階から広く公開していたが、うまく機能せず。ヴァルキリーはすでに1万5000kmに及ぶテストをこなしてきた。

このマシンについてはいろいろ興味深いポイントがある。ひとつは、私費を投じて開発されたファクトリーマシンであり、ファクト

アストンマーティン・ヴァルキリーのリアル・ポンテンシャル

鳴り物入りでカタールに姿を現したアストンマーティン・ヴァルキリー

デビュー戦ではレースの行方を左右するような存在にはならなかったが、準備とアティテュードを見る限り、将来的なパフォーマンスの心配は不要のようだ

リードドライバーを擁するブライベートチームが運営を担って、米・MSAWエザールテックスポーツカー選手権とWECの両方にエントリーするという点。ふたつ目は、WECにおいてハイブリッドシステム非搭載で臨む初めてのファクトリーチームだという点だ。ハイパーカーの規定ではハイブリッドを搭載しなくてもよいことになっているので、この選択に何ら問題はない。ヴァルキリーの市販車にはリヤアクスルにハイブリッドが搭載されているが、アストンマーティンはレースカーでは複雑なシステムを望まなかった。

3つ目はコスワース開発の6・5ℓ V12エンジンを搭載している点。このマシンのエキゾーストノートはライバルたちのそれらとは一線を画しており、カタールの砂漠でそのサウンドを聞いた人たちを一瞬でとりこにした。このマシンは空力からエンジンまですべてが新しい。これまでのテストでかなりの距離を走り込んできているとはいえず、まだ学ぶべきことは多い。「我々は空力を見直した」とアストンマーティンの耐久モータースポーツ部門を率いるアダム・カーターは言う。「市販車の外観をできるだけ維持する

Aston Martin



Aston Martin



カタールの内容は想定内 進化速度は周囲の予想以上か

ことを考えて作業を進めた。ヴァルキリーらしさを最大限に表現することが重要だったからだ。パフォーマンスウインドウ内で再調整するという点では、主にアンダーフロアとフロントウィングの周辺に多くの変更を加えた。また、高温、デブリの影響など、さまざまな要素が絡んだ境界条件のもと、極限の状態でする耐久レースカーの熱管理上の要求に対応するためには、ロードカーとは異なる（設計）戦略が必要だ」

コスワースもハードワークを強いられた。約1000馬力（BHP）の6・5ℓ V12エンジンから3000馬力

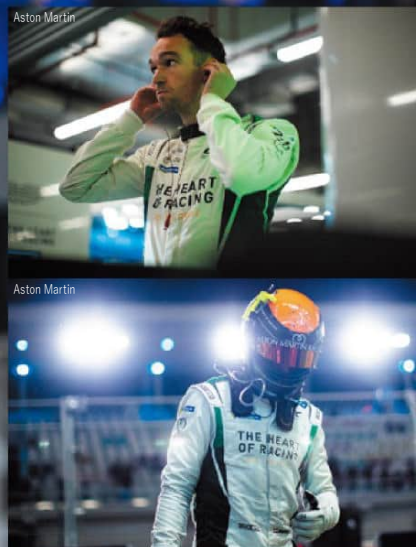
以上を削る必要があったからだ。アストンマーティンの狙いはエンジンの負担を軽減し、かわりにリーンバーンによる燃料効率の向上に重点を置くことで燃料搭載量を減らして、レギュレーションで定められたエネルギー制限をクリアするというものだった。規定でLMH仕様は520kW（約697馬力）までしか許されていない。

「パワーが制限されているため、エンジン回転数を下げることとトルクカーブを最適化し、フリクションロス減らして、許可された出力レベルでの効率を向上させる機会を得ることができ

た。これにより、トルクカーブを調整する機会も生まれ、バルブトレインの変更を含めた調整を実施できた」

レブリミットは市販車の1万1000回転から9000回転に下げられた。この変更でももちろん信頼性を向上したが、必要であれば9500回転まで引き上げる余地も残されている。

トルクカーブの最適化は、すべてのハイパーカーマニファクチャラーが時間、資金、労力を費やして達成しようとしてきたことだ。どのような状況でもリミットに近い状態で走ることが求められる。NAエンジン、と



「レース中、マシンに速さはあったし、暗くなるにつれ、ペースは力強くなっていった」と007号車のハリー・ティンクネル（上）。「非常に楽しみなポテンシャルを持っていることを示せたと思う」と009号車のマルコ・ソーレンセン（下）。軒並み想定どおりだったようだ。（as）

No worry about
"Not Enough"

アストンマーティン特別「フライング」プレビュー



りわけV12エンジンはトルクデリバリーが滑らかで、反応速度は速い。この点で近道を辿ることができるだろう。

市販車のヴァルキリーはリヤにハイブリッドモーターを搭載している。レース車両でフロントにシステムを搭載するととなると、市販車のヴァルキリーの真価から逸脱し、コクピット前方エリアへの作業が増える。結果、フロントサスペンションとシャシーの設計の両方で妥協を余儀なくされてしまう。

「ハイブリッドは質量にかなりの影響を及ぼす。V12エンジンを搭載する車両にそれを積むとなると、質量のトレッドオフも考慮しなければならぬ。異なるシャシーやモノコックのコンセプトに取り組むことになり、全体のパッケージングを見直す必要性が生じるなど、完全に別のチャレンジになる」

ライバルたちは、フロントのハイブリッドシステムが160〜190 km/h以上でしか使えないことに不満を訴えていた。これは4輪駆動のLMH車両と2輪駆動のLMDH車両、ノンハイブリッドのLMH車両とのバランスをとるために作られた規定だ。

「コーディングは共同作業で、我々にはプログラムに関わる複数のパートナーがいる。ハート・オブ・レーシング、マルチマテック、コスワースだ。コスワースのECUとパワーユニットを採用することで、同じ技術に精通し、共通の言語を話す人々と作業を進めることができる。彼らと協力するのは自然なパートナーシップだった。自然な相乗効果生まれ、サプライヤーでは

なくパートナーとして仕事に取り組むと、効果はさらに高まる」

そうして迎えたカタールで、チームはパフォーマンス発揮にトッププライオリティを置いていたわけではなかった。ヴァルキリーはニューカマード。トヨタ、フェラーリ、ポルシェなどは経験豊富で、レースに向けた準備も効率的に進める術、ノウハウがある。

ヴァルキリーは予選では2台ともハイパーポールには進めなかったが、これも彼らの想定内だった。強力なフィードバックに割り込んでいてライバルたちよりも速く走れるなど、現時点では期待すべきではない。ただ、予選でもレースでもBOPがアストンマーティンに不利に働いたことは事実だ。

パフォーマンスのバランスをとるシステムは、直近3レースの平均60%の最速ラップとベスト10ラップを考慮してパフォーマンスを計る。アストンマーティンは3戦の経験がないため、(データがそろうまで)主催者はフィード内のベストマシンたるトヨタGR010との比較で調整することになっている。つまり、ヴァルキリーについてはFIAとACOが第4戦ル・マンに向けて必要な情報をカタール、イモラ、スバでのデータから集めていくということだ。ただ、どのようなデータに基づいてル・マンのBOPが決められるのかについては明らかにされていない。いずれにしても、チームはBOP対策を考える前に、本来のパフォーマンスを発揮することに力を注ぐ必要がある。カタールでは初めて2台を同時に

走らせた。テストよりも過密なレーススケジュールに沿って、トラフィックのなかでラバーがのったコースで走ったことも初めてだった。カーター曰く、予想外のことは何もなかったという。目標は2台を完走させることだった。「最終的にはマシンの挙動に関して予想外だったことはひとつも見受けられなかったし、自分たちの実際のペースを知るいい機会ともなった。我々は思っていたとおりの場所にいる。ここは



(上)アダム・カーター。圧倒的なマイレージに自信を強めたか。(下左)市販車に搭載のアクティブエアロとアクティブサスペンションは固定式のエアロやダブルウィッシュボーンなど標準的なものに換えられた。カタールでは007号車が16番手、009号車が18番手からスタート。(A.C/as)

オーバーテイクが難しく、ドライバーたちはタイヤをやり、過剰な負荷をかけたたり、パワーを失ったりしないようにするために、ペースを落とし、ポジショニングを考えていた。トラフィックのなかではグリップが落ち、フロントに負荷がかかる。バランスが崩れるが、それは想定されていたことだ」

カーターのコメントには自信もあふれる。まずは4月のイモラ、5月のスバにかけての「グロージングスピード」をじっくり見てみることにしよう。



LAT Images/Getty Images



FIA WEC/DPPI

「BELL」のフラッグシップ、その真髄に迫る――

シエア7割の説得力

今季のF1でも圧倒的なシエアを誇る「BELL」ヘルメット

フルカーボン製で軽量・高剛性・超安全を誇っているが

実は一般購入可能で、我々でもF1クオリティの入手が可能だ

一切の無駄を排してコンマ1秒を追求する究極の世界、F1。最新最速のF1マシンはどこにも売っていないし、買うことさえできない。選ばれし者だけの、ごく限られた世界なのである。

しかし我々でも最高峰F1クオリティを手に入れることはできる。F1ドライバーが使用するそれと同じ性能と品質を備えた軽量・高剛性・超安全なヘルメット、BELL「HP77」だ。

HP77は同社ラインアップのフラッグシップ品にしてF1ドライバー着用用品と同じ超軽量なカーボン製で、開発や熟成はドライバーやチームとの緊密な連携・協力があつて実現したというからまさに「F1直系」だ。空力にも優れており、その実力と信頼度は今シーズンのF1ドライバー20人中14人、実に70%がBELL装着ドライバーという数字が物語っている。

製品はDSAF（ダブルスクリーンアンチフォグ）シールドと頭頂部のエアインテーク&サイドエアインテーク



株式会社ワイエフシー

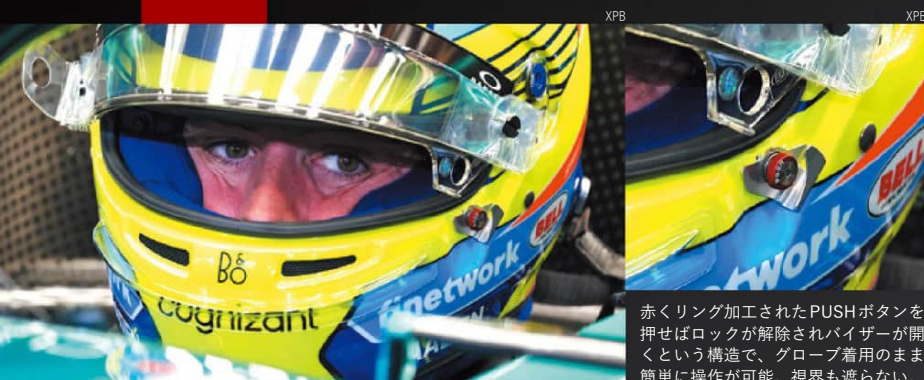
www.bellracing.jp

※価格はホームページをご覧ください。

BELL

auto sport

094



赤くリング加工されたPUSHボタンを押せばロックが解除されバイザーが開くという構造で、グローブ着用のまま簡単に操作が可能。視界も遮らない。

を標準装備しており、HANS固定用のポストクリップも装着済みとなっているため実戦派ユーザーに最適だ。自身のサーキット走行用にF1準拠品とはオーバークオリティだと思われるかもしれない。しかし安全性に「安全すぎる」なんてことはない。後悔なきよう、世界レベルの「HP77」をショッピングリストに加えておきたい。

簡単ロック、指先で開閉。SmartLockシステム

昨年のF1最終戦アブダビGP、フリープラクティスでフェルナンド・アロンソがテストしたBELLの新機軸がこの「SmartLock」バイザーロックシステム（FIA 8859-2024およびFIA 8878-2024フルフェイスヘルメットシリーズに搭載）。バイザーを下げると同時にロックがかかり、これにより高速衝突時にバイザーが外れるリスクを軽減する。



「GP3 SPORT」や「GT6」など多くのヘルメットをラインアップするBELLのフラッグシップモデル。マット仕上げの高強度・超軽量カーボン製で軽量かつ空力にも優れる。DSAF（ダブルスクリーンアンチフォグ）シールドとエアインターク機構のほかHANS Post Clipも標準装着となる。

BELL

群を抜く品質と安全性、最高峰最大シェアの一品

ADVANCED SERIES HP77

SPECIFICATIONS

サイズ	54/55/56/57/58/59/59+ ※全サイズ取り寄せ
シールド	SE077 (DASF)
規格	FIA8860-2018 ABP
シェル	High-strength, ultra-lightweight FIA8860 carbon shell
その他	Hans Post Clip (FIA8858-2010) 標準装備 高品質ヘルメットバッグ付属



豊富なオプションでカスタマイズ可能！

BELLヘルメットにはオプションパーツが豊富に設定されている。チンパーガーニーや後頭部のリヤスポイラーは各3サイズ展開され、シールドはミラーなど計14種もある。カーボンモデルは内装も9色から変更可能で、ニーズと嗜好に合わせたカスタマイズが可能だ（一部設定のないモデルもあり）。



アメリカでの初戦は開幕戦デイトナ24時間。夜間走行も担い、その時点での自車ベストラップも記録した。向かって左はチームメイトのアレックス・パロウ。(as)



Getty Images Sport



Formula Beat
2025 F-Be CHAMPIONSHIP

“SPRINGBOARD”

F-Be OBが国内外トップカテゴリーで活躍中
2025年は太田格之進が米IMSAへ

PADDOCK NEWS Vol.1
国内唯一開発競争のある
ミドルフォーミュラF-Beの魅力を探る



Formula Beat (旧JAF F4) の卒業生がまたひとりと、世界トップドライバーへの階段を上がっている。それが太田格之進だ。

太田は2024年、フォーミュラ国内最高峰の全日本スーパーフォーミュラ選手権(SF)のシリーズ最終大会鈴鹿サーキット(ダブルヘッダー)で2連勝を挙げ、一気に日本のトップドライバーに。さらに25年シーズンは北米最高峰のスポーツカーレースであるIMSAウェザーテックスポーツカー選手権のトップカテゴリーGTPクラスへのスポット参戦が決まり、念願の海外進出も果たすことになった。

太田は18年、鈴鹿サーキットレーシングスクール・フォーミュラ(現ホンダ・レーシング・スクール・鈴鹿)を受講するとともに、JAF F4地方選手権東日本シリーズおよび西日本シリーズに参戦し、4輪レースに本格デビューした。JAF F4東西シリーズ総合のシリーズスクラシグランドチャンピオンに輝き、日本一決定戦も制した太田は同スクールでスカラシップを獲得。19年はHFD P(Hondaフォーミュラ・ドリーム・プロジェクト)からFIA・F4日本選手権にデビューした。FIA・F4で結果を出せば、ここを駆け上がったといったトップドライバーたち同様、上位カテゴリーへ進出する道が開ける。

太田もそれを期してFIA・F4に取り組み、参戦初年度の19年シリーズをランキング6位で終えた。この年シリーズチャンピオンになった佐藤連は



太田は2018年の日本一決定戦も予選、セミファイナルをトップで通過のうえ、優勝。19年の優勝で2年連続の日本一決定戦制覇となった(写真は19年)。(as)

翌年フランスF4へ進出することになる。太田も20年のFIA・F4でチャンピオンを狙っていたが、一方で太田はシーズンオフの12月、鈴鹿で開催の「JAF F4日本一決定戦」にエントリーした。

「やはり(レーシングドライバーにとって)マイレージを稼ぐことはすごく大事なんです」(太田)。一見、ステッパバックにも見えるが、古巣のJAF F4に乗りうとした最大の理由はこれだろう。若いドライバーは学ばなければならぬことが非常に多い。それにはとにかくサーキットを走って距離を稼がなければならないが、レーシングカーを走らせるにはコストがかかる。「(あのクラスでレースをするなら)やはりFIA・F4だと思う若い子も多いと思います。(スーパーGTのサポートレースとなっているので)華やかですし、あそこを走れば(関係者からの)注目度もありますからね。でも、(各メーカーの)スクールで勝ち残った者たちが走るクラスなので、急に出て前を走れるほど甘くはない。それなりにコストはかかります。です



S.Sakai



XPB

JAF F4/F-BEを制したドライバーが国内外のトップカテゴリーで活躍中

F1レーシングブルズの角田は2017年東日本シリーズを開幕5連勝で王者に。日本一決定戦（上）でも優勝。20年GT500王者で25年のSFで早くも1勝の牧野は15年の出場した全戦でポール・トゥ・ウィン。両シリーズ&日本一決定戦（中）を制覇。大湯は16年の東日本全6戦でポール・トゥ・ウィン。西日本では7戦中5勝。同じく両シリーズ&日本一決定戦（下）を制覇。（as）

ので、FIA・F4を走る場合でも、上を目指そうという若手はやはり順序立ててマイレージを稼いだほうがいい。そういう人たちにF・Beは本当にびつたりだと思っています」

19年の太田も、FIA・F4のシーズン終了後はさらにマイレージを稼いで経験を積んだうえで勝負の20年シーズンに備えようと、卒業したはずのJAF F4の日本一決定戦に自費で出走したというわけだ。このときの太田はポールポジションからスタートしたセミファイナルをトップで終え、ファイナルでは2位に3秒の差をつけて優勝。20年に向けて勢いをつけた。

もちろん、単にマイレージを稼げばいいというものではない。少なくとも数の若手がF・Beをトレーニングの場を選ぶ理由がほかにもある。

現行F・BeとFIA・F4はエンジンのパワーは同レベルだが、ドライバー込みの車重がF・Beは570kgで、637kgのFIA・F4（チャンピオンクラス）より大幅に軽く、運動性に優れているのだ。セッティングや車両改造の幅も広く、フォーミュラカーのドライビングテクニックを磨くうえで適した特性も持っている。

「いまのFIA・F4車両はすごく重くなっていますし、そこからステップ

“コストを抑えてマイレージを稼げることに大きな意味がある”

アップしてスーパーフォーミュラ・ライツ（SFL）に乗ると、（パフォーマンスの）振れ幅が大きいかなと思います。（F・Beは）SFLへ続くカテゴリーとして、ダウンフォースは多くないけどクルマが軽く、スピードもSFLとおそらく変わらないぐらい出るの、学ぶことは多かったですね。

もちろん、参戦コストを無視できるのであればF・BeもFIA・F4も両方出るのがいいんじゃないけど、そうではない人がほとんどだと思いますし、そのなかでまずはコストを抑えて走れるということに非常に大きな意味があると思います」（太田）

振り返れば、いま国内外で活躍しているトップドライバーの多くはJAF F4シリーズ経験者だ。角田裕毅は17年の東日本シリーズチャンピオン&日本一決定戦の勝者。16年の大湯都史樹は15年の牧野任祐は東西シリーズチャンピオンかつ日本一決定戦の勝者となっている。さらに遡れば、福住仁嶺、山下健太、関口雄飛、平川亮、塚越広大らもJAF F4のシリーズチャンピオン経験者で、道上龍もJAF F4でチャンピオンとなったドライバーだ。

太田が話していたとおり、若いドライバーが才能を磨き、伸ばしていくためにはどれだけサーキットを走ったか、いわゆるマイレージを稼ぐことが極めて重要だ。ただ、レーシングカーを走らせてレースをするにはそれだけのコストがかかる。F・BeはFIA・F4と同等かそれ以上のパフォーマンスがありながら、運用コストが低い。これまで多くの若手がJAF F4/F・Beから上位カテゴリーへ進出していった理由がここにありそうだ。



Y.Yoneshige



S.Tamura



S.Kusakai



S.Takagi



F-BEはダンロップタイヤのワンメイクレースです。



小松礼雄ができるまで。

Text ● 横谷和明 (Kazuki Yokoya)
Interview & Photo ● 熱田護 (Mamoru Atsuta)

小松礼雄 Ayao Komatsu

高校卒業後に渡英し、ウォーリック大学の大学入学予備コースを経て、ラフバラ大学に入学。自動車工学を学ぶ。その後、大学院を経て、2003年にBARでF1エンジニアとしてのキャリアをスタート。06年にルノーに移籍し、主にレースエンジニアとして活躍する。16年にハースに移籍し、主席レースエンジニア、エンジニアリングディレクターを経て、24年1月にチーム代表に就任した。

Vol.09

胸が躍ったシモンズからのリクエスト

2006年はルノーでタイヤエンジニアを務めていた小松礼雄技術陣を指揮していたパット・シモンズの下で働いた経験は貴重な財産としてチーム代表を務めるいまにも活かされている

小

松いわく、パット・シモンズとの仕事は、やり甲斐と達成感に満ちた日々だったという。

2006年当時、ルノーのテストチームのタイヤエンジニアを務めていた小松の主な仕事は、テストで採取したデータやドライバーのフィードバックからタイヤスベックを解析し、これはバルセロナ用、これはインディアナポリス用と分類して、上司にレポートを上げることだった。それを元にチームは、各グランプリで使うスベックを選定していくわけだ。その最終決定権を持っていた人物が、当時エグゼクティブ・エンジニアリングディレクターを務めていたシモンズである。

シモンズは、トルマンのエンジニアとしてF1キャリアをスタートさせ、その後はベネトンやルノー、ウイリアムズなどでエンジニアリングチームの主要スタッフとして長らく活躍してきた人物だ（現在は26年からF1参戦を果たすキャデラックのエグゼクティブ・エンジニアリングコンサルタントを

務める）。かつてはアイルトン・セナやミハエル・シューマッハーらのレースエンジニアを務めた経験を持ち、鋭い観察眼と優れた分析力を併せ持つリーダーだった。

シモンズの下で働くのは、本当に楽しかった。なぜなら、物事の本質を見抜ける人物だったからである。チーム組織全体を見渡し、このスタッフは何をすることができて、それをどう活かせば勝利に貢献できるのか……。それらをしっかりと見極め、的確に指示を与えて組織を束ねることができた上司だったという。

それゆえに、コイツは仕事ができると認めた人材に対しては、次々と課題を与えた。そして、小松もそのひとりだった。小松の出したレポートに書かれていない項目や解析不足の部分があると、すぐさまそこを突いた質問がシモンズから送られてきた。それが「うれしくてたまらなかった」と小松は振り返る。

「パットはタイヤ開発のどこが肝なの

かを分かっているの、僕のレポートを見て、データや解析の足りないところを聞いてくるわけです。自分が見逃していたり、考えがなかったような質問をしてくれるので、実際にレポートを作っている人間からすると、うれしくなるような要求がポンポンくるんです。さらに上のレベルにいくためにはこのデータが必要だと言ってくれているわけで、楽しくてしょうがなかったですね。自分がやった仕事の意味をちゃんと分かってくれるパットみたいな人が上司にいると、やり甲斐が全然違いますから」

独自のコンパウンドマップ

シモンズからの要求は、迅速かつ膨大だった。

当時はフェラーリ+ブリヂストンとのタイヤ戦争の真っ只中で、ミシランを履くルノー陣営としては、少しでもアドバンテージを得たい状況だったのである。それゆえに、自分の本来の業務に加えて、シモンズからあまりに短期間で膨大な量のデータを求められるため、当時の小松の上司であるニック・チェスター（のちにルノーのテクニカルディレクターに就任）からは、「パットの要求はあまりにアンフェアで無理難題だから、やらなくていい」と言われていたほどだったという。だが、小松は違った。

「パットの要求だから、やらなきゃダメだ。心配しなくても大丈夫。俺はやるから」と伝え、シモンズからの要求にも逐一応えていった。なぜなら、「パットが聞いてくる内容は正しいし、レースの結果にも直結するから、自分もちゃんと答えを出したいと思っていた」からだ。

そして、このときの経験は、小松自身にとっても大きな財産となった。当時のルノーでは、タイヤに関する要求はトップであるシモンズから直接小松の元に届いていたが、それゆえにコンパウンドのセクションがどういう意図で、どう評価されて決まっているのか小松にもちゃんと見えていたからである。だから、仮に小松の推奨するスペックが選ばれなかったとしても、シモンズの考えがよく分かった。ルノーはフェラーリやマクラーレンに比べると小さい組織だったが、そのぶん指揮系統やコミュニケーションラインが明確であり、その大切さを経験できたことは、「チーム代表となった今もすごく活きている」と小松は明かす。

そんな小松にとって、今も忘れられない思い出がある。

当時、小松は自分が集められる限りのデータを集め、さらにドライバークのフィードバックも参考にし、独自のミシランのコンパウンドマップを作り上げていた。もちろん、ミシラン側がすべてのデータを各チームに伝えているわけではないので、あくまで小松の想定である。日々の業務のなかで毎回テストレポートをシモンズに上げて

パットは自分のやった仕事の意味を分かってくれるのでやり甲斐があるし、新たな課題も与えてくれるためそれに応えていくのが楽しくてしょうがなかった

いた小松だが、あるグランプリの前にそのコンパウンドマップを彼に送ったことがあったという。そして、「自分だったら、こういう理由でAというスペックを選択する。でも、ミシランはたぶんこういう理由から、このファミリー内のBスペックを選ぶと思う」と自らの見解を伝えた。

するとあるうことが、シモンズはミシランの上級スタッフにそのコンパウンドマップを送ってしまったのだ。

そして、ミシランの上級スタッフから小松の元に、あるメールが届いた。「その人から、『オマエはどこからこのコンパウンドマップを手に入れたのか?』と聞かれたんです。それで『いや、自分でデータを集めて作った』と返答しても、『こんなものが作れるはずがない』と、なかなか信用してもらえない(苦笑)。たぶん、僕の作ったコンパウンドマップが、かなり合っていたんでしょね」

そこで小松はなぜ、こういうコンパウンドマップになったのか、事細かにミシラン陣営に説明した。そして、次のレースではこういう理由から、このスペックを使うべきだと提案すると、ミシランの上級スタッフは呆気にとられていたという。そして、小松にこう伝えた。

「ミシランでコンパウンダーとして働かないか?」

ミシラン内で、小松の評価がさらに高まった瞬間でもあった。

「最初は怒られるかなと思っていたんですけど、最終的にミシランの上級

スタッフも、コイツはここまで分かっているんだなって、うれしそうでしたよ(笑)。彼らと信頼関係を深めることができたので良い思い出です。でも、パットはやっぱりすごいんです。当時の僕はF1に入ってからまだ4年目のエンジニアだったのに、レースに勝つためには必要な戦力だと判断すると、キャリアは関係なくいろいろなことを質問してくれていました。僕は直接、パットから言われたことはないのですが、自分のことをすごく評価してくれていたみたいで、ある段階から急にレース

チームのシニアレースエンジニアから声をかけられるようになったんです。あまりに急だったので、最初は気味が悪いなと思ってたんですけど(苦笑)、パットが評価しているんだから、こいつはきっと使えるに違いないと思って見たみたいです。そしてそれが広がって、レースチームからも信頼してもらえるようになりましたから」

アロンソの褒め言葉

06年、ルノーのフェルナンド・アロンソはフェラーリのミハエル・シューマッハーと激しいドライバーズチャンピオン争いを繰り広げ、最終戦ブラジルGPでタイトル2連覇を達成し、コ

写真中央のフラビオ・ブリアトーレから、左横ふたり目にいるのが若き日の小松だ。2006年はテストチームのタイヤエンジニアを務めていたが、ルノーのファクトリーがあるイギリスGPにはサポート役として参加。見ごとに優勝を果たしたアロンソをチームのみんなと祝福した。



ンストラクターズ選手権も2年連続で制したチームは歓喜の輪に包まれた。

当時の小松はテストチーム所属で、周囲から華々しく称賛されるポジションにいたわけではないが、シモンズの厳しいリクエストに応え続けたその働きぶりは、確実にチーム内からも評価されていた。それは当時、副テクニカルディレクターを務め、今はメルセデスでテクニカルディレクターとして技術陣を指揮するジェームス・アリソンが小松にかけた次の言葉が物語っている。それは、今も小松の胸に残っている最大級の褒め言葉だ。

「今年、チャンピオンを獲れたのは、パットとオマエのおかげだよ」

松田次生の

F1 オンボード解説

Tsugio Matsuda's Onboard Analysis | Vol.36 |

Tsugio Matsuda

1979年6月18日生まれ、三重県出身。フォーミュラ・ニッポンで2007、08年に2年連続王者に輝く。SUPER GT GT500クラスでも14、15年に2連覇を達成した。25年も引き続きKONDO RACINGからGT500クラスに参戦。スーパーフォーミュラではKCMGのチームアンバサダーを務める。



T.Moriyama

ロングランの速さを誇るマクラーレンが本命

現

行規定最終年となる2025年シーズンの開幕が近づいてきました。締切時点では開幕戦オーストラリアGPの直前になるため、まだ結果は分からないのですが、今回はその直前(2月26〜28日)にバーレーンで開催されていたプレシーズンテストを振り返ってみたいと思います。

昨年、26年ぶりにコンストラクターズチャンピオンを獲得したマクラーレンですが、プレシーズンテストではロングランの速さが際立っていました。特に、2日目のタイムは素晴らしかったですね。現時点では開幕戦優勝の有力候補だと思います。コースを問わず、オールラウンドに速かった前年型マシンの延長線上で開発された今シーズンのMCL39ですが、サイドポントーン後端の形状が変わり、アンダーカットも深くなっていて、より空力に特化してきた印象を受けます。そのぶんマシンが敏感な反応を示す時もあり、ドライバーがブレーキングで突っ込みすぎると、挙動を乱してコースアウト



バーレーン・プレシーズンテスト

- コース名: バーレーン・インターナショナル・サーキット
- 2月26日〜28日
- コース全長: 5.412km

2021年以来、開幕戦の舞台となっていたバーレーンGPだが、3月中はラダマンの期間と重なるため、25年は4月に開催されることになった。プレシーズンテストは同地で例年どおり開催され、砂漠地帯には珍しく雨が降ったり、サーキット施設が停電するなど、ハプニングが多い3日間となった。

トする場面も見受けられました。ランド・ノリスもタイムアタック中にセクター1までは速かったにもかかわらず、セクター3で失敗していましたが、まだ空力と足まわりのバランスがうまく取れていないでしょうね。マクラーレンはフロントサスペンションがブルロッド式、リヤがブッシュロッド式を継続採用していますが、特にフロントに関してはアップパーウィッシュボーンの後側のアームは昨年型より低いところにマウントされていて、アンチダイブ効果を強めていることが分かります。グラウンドエフェクトカーになり、もちろんマシンの長さも関係しています。アンチダイブをつけないとリヤが浮き上がったり、フロントの空力の吸い付きが強くなり過ぎてしまうので、なるべくフロントを動かしたくないという方向性になってきているんだと予測しています。

レッドブルは苦戦

フェラーリもマシンのポテンシャル

の高さを感じました。フロントサスペンションをブルロッド式にするなど、マシンを大きく変えてきましたね(リヤもブルロッド式)。また、サイドポントーンの上面にはF1・75(22年)のようなバスタブ状のくぼみが復活していますし、他チーム同様にエンジンカバーの高さを昨年型よりも抑えています。マクラーレン同様に、かなり空力重視に変えてきているので、メカニカルグリップが課題になるでしょうね。ただし、ロングランについてはマクラーレンほどのペースでは巡航できていなかったの、まだうまくデータ採りができていないのかなど。とはいえず、両ドライバーとも同じようなタイムを出せているので、チームとしての仕上がりは結構良いのではないかと感じています。特にもっと苦戦するかなと思っていたルイス・ハミルトンが、予想以上にマシンに対応できている印象を受けました。タイムを出せば常にトップ3くらいの位置につけられていたし、マシンもどちらかというとリヤがどっしりとしている感じで、ハミルトン好みになっているように見えましたね。個人的には、フェラーリがマクラーレンの対抗馬だと見えますし、レース展開次第では逆転も十分に可能だと考えています。ただし、それはハミルトンではなく、シャルル・ルクレールというのが僕の予想です。

メルセデスも上記2チームと同様に、良い仕上がりだったのではないでしょう。マシンに関しては、昨年型の延長線上で前後サスペンションもブッシュ



今季フェラーリに移籍したハミルトンは3日間ともドライプ。初日と2日目は午前、3日目は午後を担当し、総合2位のタイムを記録した。「できるだけ多くのデータを収集し、マシンに慣れることに集中している」と語っていた。

ユロッド式を継続採用するなど、オーソドックスに開発してきましたが、相変わらずドラッグに感じましたね。マシンの特性が変わっていないことを考えると、昨年のように得意なコースではものすごく速いですが、苦手なコースでは苦戦するといった傾向が続くかもしれません。

ルーキーのアンドレア・キミ・アントネッリですが、一発の速さはありそうですね。ただ、ターン9から10にかけて同じミスを何度か繰り返していたため、学習能力という点ではちょっと気になりましたが、速さと勢いはあったので、そこに期待ですね。一方のジョージ・ラッセルは、エースの貫禄でタイムはあまり気にせず、淡々と自分の仕事をこなしていたように見えました。

そして、タイトル5連覇に挑むマックス・フェルスタッペン&レッドブルはこの3日間を見る限り、かなり苦戦しているように感じました。フェルスタッペンがコースアウトしたり、スピ

ハミルトンが予想以上にフェラーリのマシンに対応できている印象を受けました

ンする場面がカメラに映し出されていましたが、依然としてマシンのピーキーさを改善できていないのではないかなど。リアム・ローソンの走行時にはトラブルも出ていましたが、まだチーム自体がニューマシンにアジャストできていないんでしょうね。ただ、フェルスタッペンは昨シーズンの走りを見ても分かる通り、仮にセツトアップがうまく決まっていなくても自らのドライビング能力の高さで表彰台圏内でマシンを持つてくる実力があるので、気がついたらポディウムフィニッシュを果たしていたという流れを作ることには可能だと考えています。レース巧者なので、うまくポイントを積み重ねていって、勝負どころのレースで優勝を狙うという展開になりそうです。

サインツがトップタイム

プレシーズンテストで速さを見せていた中団チームはウイリアムズとアルピーヌです。特にウイリアムズのカルロス・サインツは3日間の総合トップタイムを記録していましたが、昨年までのチームでは考えられない結果だったと思います。普通、グリップのあるマシンからないマシンに乗り変わると、その変化に慣れるまでに時間がかかるものなのですが、サインツはすぐに対応できていたので、彼のドライビングの幅の広さに驚きましたし、ウイリアムズのマシンもサインツの好みに近いのかもしれない。アルピーヌもピエール・ガスリーが好調だったので、この2チームが中団争いのトップを争う

のではないかと感じています。

角田裕毅くんが所属するレーシングブルズですが、2日目までは良かったものの、ライバルチームがセツトアップを進めてきた3日目の結果は物足りなかったですね。コンセプトとしては悪くないと思うのですが、多くのパワーストックを受けているため、「レッドブル化」が進み、とんがったマシンになってしまっています。ピーキーさがあ



昨年はコンストラクターズ王者を獲得し、今季はダブルタイトル獲得を目標に掲げているマクラーレン。総合タイムはオスカー・ピアストリが8位、ノリスが13位に終わったもののロングランのタイムは圧倒的で、レースでの強さを予感させた。

るぶん、挙動の変化が予測しづらいです。特にロングランが心配ですね。一発の速さに関しては、角田くんの腕でなんとかしてくると思うので、とんがったマシンをどう手の内に入れるのが鍵になりそうです。彼の課題のひとつである謙虚さを持ち、リーダーとしてチームをどこまで引っ張り上げることができるのか、その成長が見られるのを個人的に楽しみにしています。

過熱するFIAとのフレキシブル論争は
「バルセロナ」まで揺れ続ける

グレーなエアロ消失で浮上した “ふたつの可変スペック” 開発競争

2024年のアゼルバイジャンGPで捉えられたマクラーレンの
「ミニDRS」を筆頭にたびたび議論されるフレキシブルウイング
今季、そのトリックは“ある程度”封じられたかに思われたが
早くも疑惑が浮上した。FIAも動き出すかに思われたが……

Text ● サム・コリンズ (Sam Collins)
Translation ● 水書健司 (Kenji Mizugaki)
Photo ● XPB

バーレーンでのプレシーズンテストの主な話題のひとつは、またしても言うべきか、フレキシブルウイングに関する議論だった。F1関係者の多くは、この問題はひとまずは決着がついたものと考えていた。FIAが昨シーズン途中の時点で、一部のチームが過度に変形するウイングを使用しているとの疑いについて厳密な調査を行なった結果、ルールに違反しているチームはなかったと公式にコメントしていたからだ。

FIAのシングルシーターディレクター、ニコラス・トンバジスは「不法行為が疑われる場合、FIAは新たな試験を導入することができる。短期的にはそうした対策を講ずる予定はないものの、中長期的な観点からは絶えず状況を監視している」と語り、ただちにウイングの剛性試験の基準を強化するつもりはないとの姿勢を示した。そして、多くのチームのフロントウイングが見た目にも大きく変形していたにもかかわらず、2025年シーズンについても新たなテストは導入しないと明言したのである。

だが、FIAがこのようなコメントを出した後、アゼルバイジャンGPでマクラーレンのフレキシブルなりやウイングが発覚した。DRSが閉じている時にフラップの左右の端が変形して、メインプレーンとのあいだに空気の流れる隙間ができるというものだ。この「ミニDRS」

あるいは「エクストラDRS」に、低速域でのダウンフォース（DF）を犠牲にすることなく、高速域ではドラッグを減らす効果があったのは間違いない。レッドブルからの指摘を受けて、FIAはマクラーレンにこのウイングの使用中止を勧告し、マクラーレンはそれを受け入れた。そして、誰もがこれをもって本件は終結したものと受け止め、25年のレギュレーションでは他のチームが追随しないようにルールが一部改定された。

ところが、チームがサクヒールでのテストに向かう直前のタイミングで、フレキシブルウイングの問題は終わってなどいなかったことが明らかになった。FIAが新たに従来より厳しいフロントウイングの剛性試験の基準を定め、スペインGPから施行すると発表したのである。これを受けて、クリスチャン・ホーナーは強い不満を表明した。第9戦から新基準を適用するというのでは、チームはそれまで使用できるフレキシブルなバージョンと、スペイン以降の新基準に合格できるバージョンの2種類のフロントウイングを開発せざるを得なくなる。これはチームにとってコスト増につながると、ホーナーは指摘したのだ。

実際、フレキシブルウイングの開発には多額の費用がかかる。空力的な力が加わった時には充分にたわみ、試験で静的な荷重が加えられた時にはあまり変形し

ないウイングを作るには、厳密に計算された配置に従ってカーボンファイバーを積層しなければならない、その設計には膨大な作業が必要とされる。また、チームの目標はFIAのテストにギリギリで合格できるウイングであり、その部分でも多大な労力とコストが費やされる。変形量が許容される限界に近いものほど、空力的な効果は高いと考えられるからだ。

フレキシブルウイングの狙いは、低速域で充分なDFを発生しながら、コースの高速セクションではウイングの後端が倒れ込んで最高速を稼ぐことにある。巧みに設計されたフレキシブルウイングには、ラップタイムを大幅に短縮する効果があると言われている。

チームのエンジニアたちは、この新しい試験基準によって変形量が抑えられると、適切なセットアップを探し当てるのが現在より難しくなるかもしれないと考えているようだ。そうすると、バルセロナ以降はグリッドの序列に変化が起きる可能性もある。

バーレーンでのテスト中には、また新たなフレキシブルウイングの問題が表面化した。複数のチームが、昨年マクラーレンがバクーで使ったのと同様のエクストラDRSを用いていることが、FIAの目に留まったのだ。ただ、これらはマクラーレンのものとは手法が異なり、最新のレギュレーションの規定は満たしているらしい。レッドブルのエンジニアがメディアに示唆したところでは、このトリックを使っているのはマクラーレンとフェラーリで、すでにこれに関する自分たちの見解をFIAに伝えたという。

その後、FIAは既存の技術指令書の改訂版を発行し、チームはリヤウイングの変形をより厳しく監視する後方に向けた車載カメラを追加で搭載しなければならなくなった。開幕戦のオーストラリアGPで、FIAがこうしたエクストラDRSを取り締まるアクションを起こさなかった場合、一部のチームから激しい不満の声が上がるのは避けられないだろう。

McLaren MCL39



疑惑が浮かんたマクラーレンとフェラーリ
その「ミニDRS」はバクーとは異なる手法で
最新のレギュレーションでも合法性を確保か

McLaren MCL38



Ferrari SF-25



昨年のイタリアGPでフロントウイングの「たわみ」、翌
アゼルバイジャンGPではリヤウイングのエクストラ
DRSが指摘されたマクラーレン。リヤウイングについ
てはシーズン中に仕様変更を行なったが、その後も安
定したパフォーマンスを示しコンストラクターズタイ
トルを獲得。これ考えると、フロント変形の恩恵も大
きそうだ。その答え合わせは今季第9戦スペインGP以
降となる。一方、リヤウイングについては開幕戦から全
車厳しく監視されている。

まねるな危険!

1/20フェラーリF1-75 2022 ケミカルウッド製フルスクラッチ

Text ● 高安丈太郎 (Jotaro Takayasu)

Photo ● 田中秀宜 (Hidenobu Tanaka) / 岡田篤 (Atsushi Okada)

LAT Images/Getty Images

2022年に創業75周年を迎えたフェラーリ。それを記念してF1マシンを「F1-75」と命名。幅が広く、上面が大きく窪み、そこに13枚のルーバーを刻んだユニークなサイドポンツォンの造形は印象的。

LAT Images/Getty Images



版權料の高騰が影響している

のか、ここ最近、新型F1マシンのブ

ラモデルは見ない。タミヤが2018年にリリースした17年

型のフェラーリSF70Hが最後。三重県在住のF1モデラー、

岡田篤氏は、「ならばゼロから作ってしまえ!」と一念発起。

流行の3Dプリントではなく、主に試作屋さんが木型として使う

ケミカルウッドを手彫りで仕上げたフェラーリF1-75。使った彫刻刀は子供の

おさがりと言うから吃驚。腕に自信があるからって真似は厳禁、ヤケドするよ。

フロントウイングはメインプレーンとフラップ部で分割。そのあいだに付く小さなフラップステーやエンジンカウル背のフィンがプラバン製。



A. Okada

左：彫刻刀はふたりの息子さんのおさがり。右：ベースにケミカルウッドブロックを固定して作業開始。ボール盤でコクビットを掘り、その後は彫刻刀でフォルムを創造。タイヤはケミカルウッドで原型を作り、レジンで複製。前後のウイングと足周りはケミカルウッドの削り出し。



A. Okada



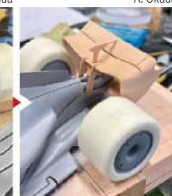
A. Okada



A. Okada



A. Okada



A. Okada



H.Tanaka

マーキングは、岡田氏が所属する模型クラブのメンバーの協力を得てデカールを自作。デカールを貼った後、一旦クリア塗料でオーバーコート。乾燥したらペーパーで表面を研ぎ、クリアとデカールとの段差を完全に消してから艶消しクリアでフィニッシュ。

ほくの大好きな競争自動車

大串信

F1候補生「リアム」を破ったSFデビューのバーチャル王者

2 025年シーズン、新しい体制でスーパーGT GT300クラスに参戦するアネスト岩田レーシングチームは、ドライバーのイゴール・オオムラ・フラガのパートナーとして安田裕信を起用した。その安田は、フラガについて「昔、琵琶湖スポーツランドにすごく速い子がいて、それがイゴールだったんです。でも、知らないうちにいなくなっちゃったんですよ」と面白いことを言った。

たしかに金沢で生まれたフラガは、幼少時に琵琶湖のキッズカートに参戦し好成績を取っている。安田はそれを見ていたのだ。しかしその後フラガ家は、生活のベースをブラジルに移し日本から姿を消した。

フラガはブラジルを拠点にレース活動を続け、ブラジルF3選手権などで活躍する一方、人気ゲームソフト「グランツーリスモ」でバーチャルレースにも参戦。18年にF1Aが認定するバーチャル世界選手権の初代チャンピオンとなつて一躍トップスターとなった。今やバーチャルの世界でフラガは世界的なカリスマである。

こうしてバーチャルレースであまりにもビッグネームとなつてしまったため、フラガは「ゲーム出身」のドライバーとして認識されがちになった。思えばかつてグランツーリスモは、プレイヤーから選ばれた選手をリアルなレーシングドライバーとして育成するプロジェクトを展開し、そこで育つたヤン・マーデンボローが17年シーズンの

スーパーフォーミュラ(SF)を戦うに至ったことがある。

しかしフラガの場合、どちらが先かと言えはリアルレースのほうが先であり、ゲームはあくまでも活動資金と時間を補つて少しでもスキルを積むための練習用ツールだった。ただ、その後グランツーリスモの世界チャンピオンになったため、バーチャルレーサーとしての名前が先に広まつてしまっただけであり、「ゲーム出身」とする表現はいささか外れている。

たしかにフラガの場合、リアルのレース活動は必ずしも順調には進まなかった。メーカーなどのバックアップがないので、自力でスポンサーを集めチームと交渉し体制を作つて走らねばならなかったからだ。それでも19年シーズンはフォーミュラリージュナル・ヨーロッパ選手権に参戦しシリーズ4勝、ランキング3位という結果を残しているし、シーズンオフにはニュージーランドのトヨタ・レーシング・シリーズ(TRS)に参戦し活躍した。それまでバーチャルレーサーのフラガしか知らなかった僕は、このシリーズの第4大会に出かけて初めてリアルフラガを眺めた。

TRSは、南半球にあるニュージーランドで開催されるので、北半球にあるヨーロッパがシーズンオフのあいだにスーパーライセンスポイントが稼げるため、昔からヨーロッパの若手有力選手が遠征することであるが、フォーミュラリージュナル相当のワンメイク

車両を用いるシリーズである。

20年のシリーズは、1月18日に開幕、2月16日に閉幕するまで、ニュージーランド国内5カ所のコースで3戦ずつ合計15レースが行なわれ、F1進出間近だったリアム・ロソンと角田裕毅はレッドブルジュニアから参戦、その他フランコ・コラピントもエントリーしていた。

ここでフラガはロソンと激しくチャンピオン争いを展開し、シーズン中盤でランキングトップに立ったもののシーズン終盤、まさに僕が取材した第4大会でロソンに逆転され、もはやここまでかというところまで追い詰められた。ところが最終第5大会の3レースでフラガは2勝し、ロソンをねじ伏せて逆転、角田やコラピントを寄せつけずシリーズチャンピオンに輝いたのである。

モータースポーツにおけるリアルとバーチャルが、今後どのように関係性を深めていくのかに興味がある僕は、バーチャルレースそのままの速さと強さを見せてリアルレースを制したフラガに痺れた。そのフラガが、紆余曲折を経たものの、多くの人々に支えられてようやくSFの舞台にたどりつき、PONOS NAKAJIMA RACINGから実戦デビューを果たした。この原稿が印刷されるころには、開幕鈴鹿大会の結果が出ているだろう。レースがどんな形で決着をみているかどうか、僕の心は久しぶりにときめいているのである。

レーシングドライバーが走行直後にもっとも呼ばれたい場所。それがタワー3階である。レーシングドライバーの機微を知り尽くす男のレーシングコラム。

大のオトナの競り合い

帰ってきた

タワー3階



Illustration ● Rinaiko Imbe

「あいつが強引に突っ込んできた！」。レース中に接触なリクラッシュがあると、そうまくし立てるドライバーは少なくないけど、あれって、たいがい自分にも非があって、心のどこかでそれを自覚していて照れ隠しであったり、チームへの言い訳なのだと思う。

その証明になるかどうかは分からないけれど、そんな時ってほとんど、相手のドライバーもチーム無線で異口同音に「あいつが突っ込んできた！」と叫んでいる。こっちもあっちが悪いと主張する。あっちもこっちに非があると抗議する。

一本道を誰もが先を急いでいるから「寄せた」「寄せてない」の議論が白熱するのは理解できる。レース中のドライバーはワガママになりがちで、冷静さを失うのも道理だ。でもね、小学生の喧嘩じゃないんだし、上級カテゴリーならばドライバーはたいがい成人したオトナである。だというのに「オマエのかぁちゃんデベン」的なものしり合いは見苦しい。

いや、それを越えて滑稽ですよ。

スーパーフォーミュラだとかF1だとか、憧れのカテゴリーになると、ライブ放送されるからなおさら滑稽。あれって、ライブで無線が全世界に放送されることを知っているから、余計に罪の所在をアピールしたくなるのかもしれない。みんなを味方につけようとする意識が、そのコメントになるのかも。

とある耐久レースで、とあるドライバーが周回遅れになるその瞬間に、速さで勝るクラス違いのマシンにプッシングを喰らった。その直後、その抜きざまに接触したドライバーの所属したチーム監督が、こっちのチームに抗議をしてきたという。「謝れ」と言うわけだ。

ところがその数分後、「謝れ」と凄んできたチームにペナルティの裁定が下された。危険運転だと言うのである。そうなりや「そっちが謝れ」と凄むターンである。ただ、受け身となったチームの監督はカッコよかった。

「そんな哀れな奴はいずれ消えるから、相手にする

な。下手な奴もいるわけだから、プッシングされないように走れなかったこっちにも非がある」

“謝れ返し”することなく、そう受け流したという。

僕も長くレースをしているから、そんな場面は多くはないのだが、一度も謝ったことはない謝られるのも嫌いだ。すべてがレーシングアクシデントだと思っている。そう遠慮しているのにも理由がある。かつて僕がアマチュアだったころ、スタート直後の1コーナームゲけて加速競争をしている最中に、ライバルが強引に幅寄せをしてきた。そして接触。相手は怒り狂って抗議をしてきた。いわばよくある陳腐な小競り合いである。

あとから映像を見て愕然とした。どう見ても僕が幅寄せをしていたのだ。まっすぐ走っていると錯覚していたのは僕のほうだったのだ。僕に非があるのは明白だった。それ以来、僕は接触したら絶対に言い訳をしないと決めている。なぜなら、どうせあとで映像を見て「やべ、寄せているのは俺じゃん……」となるからである。

インディカーはパロウ王国が続く？

2025年シーズンのインディカーシリーズが
ストリートのセントピーターズバーグで開幕
新たなファクターも加わったが
上位集団を形成するのはやはりあの2チーム
そしてパロウが今季も軸となりそうだ

Text ● 天野雅彦 (Masahiko Amano / Amano e Associati)
Photo ● Penske Entertainment

Penske Entertainment: Joe Skibinski

パロウの自身のベストラップ自体はニューガ
ーデンのファステストラップ(1分1秒6900)
から約0.4秒遅れだったが、ペースが高いとこ
ろで常に安定していた。(as)



天野雅彦の
アメリカンモーターレーシング
★★★ 最新事情 ★★★
**RED-HOT
USA**
Vol. 37

あまの まさひこ
レース専門誌の編
集部員を経て、
1990年に独立。こ
の年からアメリカ
ンオープンホイールレースの取
材をスタート。インディカーシ
リーズは2003年から全戦をカバ
ーしている。NASCAR、IMSA、
ドラッグレースなどにも精通す
る、日本におけるアメリカカン
モータースポーツ報道の第一人者。
1961年東京生まれ。



今
季のインディカーでは大きな変
更点がふたつある。ひとつはレ
ース距離で、全17戦のうち5戦で伸ば
されることになった。もうひとつはタ
イヤ。2種類のタイヤが供給されるス
トリートコースとロードコースでは、
昨季までは硬めのコンパウンドのブラ
イマリータイヤが6セット(ルークキ
ーは+1セット)、軟らかめのコンパウ
ンドのオルタネートタイヤは4セット
が供給されていた。今季はそれがタイ
ヤ摩耗の激しい第2戦サーマルクラブ
だけに。他のコースでは5セットずつ
となった。また、オルタネートは昨季
よりもソフト化。ハイブリッド搭載で
パワーアップ&車重増となったマシン
での戦いは昨季後半にどのチームも経
験している。そこに新要素が加わった。
各チームともタイヤを中心に戦略を見
直す必要性に迫られている。

開幕戦は昨年までと同じ周回数。予
選ではオルタネートを躊躇なく投入し
てのアタック合戦が展開され、ポール
ポジションはスコット・マクロクリン
(チーム・ペンスキー)が獲得。2番
手にコルトン・ハータ(アンドレッテ
イ・グローバル)となった。

レースでは予選8番手のアレックス
・パロウ(チップ・ガナッシ・レーシ
ングII CGR)が優勝。2位はスコッ
ト・ディクソン(CGR)、3位は予
選10番手のジョセフ・ニューガーデン
(チーム・ペンスキー)となった。彼
らはオルタネートでスタートし、1周
目に出されたイエロー中にブライマリ
ーに交換。残り3ステイメントはブライ

周回数が増えるのは、ロングビーチ(昨季から+5周で90周に)、ミ
ド・オハイオ(+10周で90周)、アイオワ(+25周で275周)、トロ
ント(+5周で90周)、ナッシュビル(+19周で225周)。



Penske Entertainment: Chris Jones

マリーだけを使っていた。マクロクリ
ンら、スタートでブライマリーを履く
作戦を選んだチームはそれが結果的に
ハンデとなり、マクロクリンは4位ま
で挽回するのがやっと。逆にニューガ
ーデンはバトルでの強さも見せて表彰
台フィニッシュを果たした。

まだ1戦が終わったばかりだが、チ
ャンピオン候補はやはりCGRのふた
りということになるだろう。そして、
パロウとディクソンではパロウのほう
が優位にある。オーバルでは未勝利だ
が、2年連続通算3度目の戴冠となっ
た昨季は安定した戦いぶり、隙がな
かった。オーバルでの優勝も時間の問
題。メンタルがタフで、ミスが極めて
少なく、任務遂行能力に長けている。
多くのコースで44歳のディクソンにス
ピードでも優っているという印象だ。
ペンスキーの3人もチャンピオン候
補だが、こちらもチーム内で最も若い

CGRのふたりが巧みのレース運び ディクソンは無線ナシでも2位

タイヤ特性の変更が開幕戦でいきなりレースに影響した。ポールポジションのマクロクリンはプライマリータイヤでスタートし、1周目に発生したイエローではステアアウト。だが正解は、オルタネートでスタートし、ここでピットインして残りの周回をプライマリーで走破する作戦だった。予選8番手のパロウは100周の半分をかけてトップ5に浮上。好燃費とハイペースを両立させて75周目に初めてトップに立つと、その後バックマーカーに立ちだされながらも逃げ切った。予選6番手のディクソンは無線が通じないというトラブルに見舞われるも、燃料セーブ、ピットタイミングを自分で判断し、2位でフィニッシュ。予選10

番手のニューガーデンは残り5周あたりでパロウの背後まで迫るも抜き切れず、最終ラップには燃料がギリギリとなってディクソンにパスされた。予選2番手のハータはオルタネートでスタート。だが、2回目のピットストップでの給油時にトラブルが発生し、勝機を逃した。



Penske Entertainment: Chris Jones

31歳のマクロクリンがタイトルに一番近い位置にいる。彼は23、24年と年間ランキングでチーム内最上位。3度タイトルを獲得した豪スーパーカーズ選手権からインディカーへの転向以降、インディカードライバーとしての完成度を上げてきており、2度のタイトル獲得経験を持つ先輩ふたりより安定した成績を2年続けて出している。自信に満ちたアグレッシブなドライビングで初戴冠、初のインディ500制覇へ突っ走るとはならない。ニューガーデンはマクロクリンが最も警戒すべき相手の内を知られている老獪な先輩に対し、レースで差を生み出さねばなら

レース距離の延長や
オルタネートがソフト化も
CGRのふたりには影響なし?
対抗筆頭はマクロクリン

い。そのハードルは高いが、いまのマクロクリンならそれも可能だろう。ウィル・パワーもタイトル候補だが、開幕戦のオープニングラップでクラッシュ。大きなバウンドを背負うシーズンスタートとなった。

インディカーでは過去12シーズン連続でCGRがペンスキーのドライバーがチャンピオンになっている。その2チームを打ち崩す者が現れそうな気配が漂っていないこともない。候補筆頭

はハータ。続くのがバト・オワード（アロウ・マクラレン）だ。

ハータは昨年最終戦ナッシュビルでオーバー初優勝。キャリアベストのランキング2位で終えた。昨季後半に実力アップを果たした彼と彼のチームはその勢いを保って今季のスタートダッシュを決めたところだったが、ピットでのミス（右リヤホイール脱着に時間がかかりすぎ、燃料を満タンにしないでピットアウトさせてしまった）によってポジションダウン。16位で終えた。ハータと共闘するのは、速さとレースでの確実性を兼ね備えたカイル・カークウッドとマーク・エリクソン。アンドレッティのマシンの戦術力は高く、もともとスピードのあるドライバーが成熟してきて、チームの作戦面でもコンペティティブになってきている。ミスをなくしていけば、12年以來となるチャンピオン輩出に近づくだろう。

オワードの昨季のランキングは5位。何年もタイトル争いに絡んできているが、最後の最後まで戦術力が低下し、タイトルを獲得できていない。今季はそ



Penske Entertainment: James Black

(上) ディクソンはパロウと同じ周の72周目にピットインするはずだったが、無線のトラブルでピットインは翌周に。このインラップでトラフィックにつかまり、2〜3秒のロスがあったという。(下) パワーは1周目のスタートから数百メートルでまさかの追突。(as)



Penske Entertainment: Joe Skibinski

の悪癖が序盤から現れそうな兆候まである。というのも、マクラレンは体制があまりにも安定していないからだ。オワード以外のドライバーの入れ替わりが激しい。今季は昨季半ばから走っているノーラン・シーゲルと新加入のクリスチャン・ルンガーが彼のチームメイト。ドタバタが続くチームでは昨季終了直後、エンジニア出身のチーム代表ギヤビン・ウオードがチームを離れ、ドライバー出身のトニー・カナインがトップに立つ新体制に。チームのマネジメントをしたことがないTKは短期間でチームのトップに就いてしまった。マクラレンの将来は彼の手腕に委ねられたということか。

彼らに次ぐ第3勢力は、今季からCGRとテクニカルアライアンスを組んでいるメイヤー・シャンク・レーシング(MSR)がその筆頭か。フェリックス・ローゼンクヴィストはCGRからマクラレンを経て昨季からMSRで走っており、マーク・ス・アームストロングは過去2シーズンをCGRで過ごしていた。ふたりともCGRのエンジニアたちとはお互いをよく知る間柄。アームストロングは昨季と同じエンジニアとのコンビ。ローゼンクヴィストには昨季までディクソンと組んでいたエンジニアが配置された。アンドレッティと提携を結んでいた時代よりも高いパフォーマンスに期待できそう。

ニューカマーのプレマはアメリカ特有のオーバーレースでは最初は苦勞を強いられるだろう。ロードやストリートについてはそれほど時間をかけずに順応してくることもありそう。カラム・アイロットは2シーズンほどインディカーを走っており、スピードはある。ロバート・シュワルツマンというルーキーは世間を驚かせる走りを見せるレースもありそう。

らマクラレンを経て昨季からMSRで走っており、マーク・ス・アームストロングは過去2シーズンをCGRで過ごしていた。ふたりともCGRのエンジニアたちとはお互いをよく知る間柄。アームストロングは昨季と同じエンジニアとのコンビ。ローゼンクヴィストには昨季までディクソンと組んでいたエンジニアが配置された。アンドレッティと提携を結んでいた時代よりも高いパフォーマンスに期待できそう。

ニューカマーのプレマはアメリカ特有のオーバーレースでは最初は苦勞を強いられるだろう。ロードやストリートについてはそれほど時間をかけずに順応してくることもありそう。カラム・アイロットは2シーズンほどインディカーを走っており、スピードはある。ロバート・シュワルツマンというルーキーは世間を驚かせる走りを見せるレースもありそう。

らマクラレンを経て昨季からMSRで走っており、マーク・ス・アームストロングは過去2シーズンをCGRで過ごしていた。ふたりともCGRのエンジニアたちとはお互いをよく知る間柄。アームストロングは昨季と同じエンジニアとのコンビ。ローゼンクヴィストには昨季までディクソンと組んでいたエンジニアが配置された。アンドレッティと提携を結んでいた時代よりも高いパフォーマンスに期待できそう。

熱血RQ道

近年増えてきた、チームと“ともに戦う”レースクイーン。
サーキットを所狭しと、新たなチャレンジを行なう
彼女たちの情熱に迫った。

Vol.25

リアライズガールズ/Ayumi Hara

原あゆみ

今年でリアライズガールズ4年目を迎えた
原あゆみさん。早速、3月のスーパーフ
ォーミュラ開幕戦からレースアンパサダーとし
ての2025シーズンスタートを切った。

そんな彼女が応援するのは、あの近藤真彦監
督率いるKONDO RACING。同チームでのレ
ースアンパサダーはデビュー年のラフィーネレデ
ィを含めて5シーズン目となる。

「本当に大好きなチームです。こんなに長く居
させてもらえるのはうれしいし、いつ行っても
チームの皆さんが温かく迎え入れてくださいま
す」と笑顔で話す原さん。このチームで数々の
うれし涙、悔し涙を流してきたが、なかでも覚
えているのは22年のスーパーGT最終戦だという。
「GT300でチャンピオンがかかっているなかで
途中タイヤが外れてしまって、『シーズンを通
じて安定して強かったのに、なんで最後の最後



に……」という感じで、ピット裏でみんな泣き
そうになりながら祈っていました。無事にピッ
トに戻ってきて再出発できた時もうれしかった
し、シリーズチャンピオンになれた時は今まで
で一番泣きましたね」

最近ではどんどんレースが好きになって、レ
ギュレーションの予習もしているという。

KONDO RACING といえば、冒頭でも触れた
とおり近藤監督が率いるチームということで、
毎回パドックには彼を一目見ようと多くのファ
ン、“マッチファン”が集まっているが、原さ

んはこんなエピソードを披露してくれた。

「監督は私たちにも『頑張ってね!』と声をか
けてくださいますし、リアライズガールズのぶ
んまで差し入れを準備してくださいます。私た
ちのファンの方々も近藤監督のファンの人た
ちと交流があるみたいで、皆で一緒になって
KONDO RACINGを応援しようという雰囲気。
そこが好きなんです!」

最近では近藤監督が携わる「イイコトチャレ
ンジ」でマラソンを経験し、今ではランニング
をすることが日課にもなりつつあるという原さ
ん。レースの魅力を知り、新たな経験を積める
機会も得られるということで、サーキットライ
フは充実したものになっている。

レースと私の100文字

私のなかではレースを観
ることが趣味になってい
ます。レースアンパサ
ダーになるまで、ここで
自分がひとつのことに打
ち込めるとは思わなかつ
たです。いつかブライベ
ートで観客としてレース
を観に行きたいです!



◆福島県出身 身長163cm ◆2020年にSARD イ
メージガールおよびラフィーネレディとしてデビ
ューし21年にSTANLEYレースクイーンに就任。22年か
らはKONDO RACING「リアライズガールズ」とな
り、今季も24号車を担当する。また22年は地元・福
島県のチーム「FKS with TEAM FUKUSHIMA」、23
年は「CATACLEAN Twinkles」のレースクイーン
としてS耐にも進出した。Instagram: ayumin_hr



INFORMATION

気になる情報を速攻チェック

Text ● auto sport Photo ● TOM'S/GRANDPRIX/Masahiro Owari

トムスがお台場へ本社移転 新ショールームをオープン

2024年に創業50周年を迎えたトムスが、シティ
サーキット東京ベイにほど近い東京・お台場へ本
社を移転、同時にショールームを開設した。これ
は「クルマに乗る喜びと人生を楽しむきっかけ
づくりを提供する」という彼らのビジョン実現を目
指したもので、交通アクセスも抜群。常時5台以
上のトムスモデルが展示され、オリジナルホイ
ールなどのパーツ、アパレルグッズも並ぶ。



■ 株式会社トムス
東京都港区台場2丁目3-2
台場フロンティアビル 1F
Tel: 03-3704-6801
instagram: tomsracing.co.jp
https://www.tomsracing.co.jp



鈴鹿F1日本GP観戦、滞在中は イオンモール鈴鹿で楽しもう

F1グッズとミニカーの専門店「GRANDPRIX」が、
今年も日本GPの期間中、鈴鹿サーキット近隣の
商業施設「イオンモール鈴鹿」内にポップアップ
ストアをオープンする。4月3日(木)～6日(日)
18時までの営業で、コンセプトは“レース版・縁日”。
各種最新F1観戦グッズや書籍販売、特価でのF1
ミニカー直売のほかプロの写真展やちびっこぬり
え、レーシングゲーム体験などが開催される。



■ グランプリモータースポーツパーク
in イオンモール鈴鹿
三重県鈴鹿市庄野羽山4丁目1-2
Tel: 052-262-8139 (GRANDPRIX)
https://www.grandprix21.com



新たな現地直送メルマガ 「尾張正博エフワン限定便」

500戦近く／30年以上の取材歴をもつF1ジャー
ナリスト、尾張正博氏がメルマガジンの配信を
開始した。コース上の競争や順位だけでなくF1
の魅力を現場から発信するといひ、氏が感じた疑
問の掘り下げやF1の魅力、楽しいトピックなど
専門誌でも扱わないコアな領域まで深掘りして配
信する独立メディアとなっている。月に6回の配
信を予定しており、現在、購読希望者を募集中だ。



■ 尾張正博エフワン限定便
月6回配信予定
情報料880円／月
instagram: owarim
https://owarif1.theletter.jp/



今度はニスモの社屋が発売 MINI GTのジオラマがすごい

ジオラマ 日産モータースポーツ&カスタマイズ
NISMOオペレーション

■ MINI GT ■ 1/64 ■ 3万800円(税込)

Text ● 小嶋 稔 (Joe Kojima/MS-models)

Photos ● MINI GT/Sunrich Japan/Takahiro Kudo(as)



日産ファンにはおなじみ、横浜市鶴見区にある「ニスモ事業所」の社屋外観と駐車場(こちらは実景)。モデルは出入口ゾーンの緑石カラー処理もしっかり再現していることが分かる。



MINI GT/Sunrich

またMINI GTがやってくれた。昨年この連載ページで紹介したレッドブルF1のピットクルーフィギュアセットに続いて今度はジオラマ、それもなんとNISMOの「社屋」モデルというから驚きだ。「聖地巡礼」する日産ファンはもちろんレースファンも一度は目にしたことがあるだろうNISMOの社屋とその駐車場がそのままミニカーのディスプレイペー

スとなっており、同時発売となった7名のクルーフィギュアや別売のミニカーと合わせて日産ファンにとってはたまらない情景を生み出すことができる。「いやレーシングカーを青空で整備しないでしょ」なんて声は野暮というもの。あなたの卓上にもぜひ。

MINI GT/Sunrich



今作の発売に合わせ、「NISMOテクニシャンチーム」として7名のスタッフを立体化したフィギュアセットも登場(4070円)。モールドが甘く見えるかもしれないが実物の“身長”はわずか2.5cmほどであり充分リアルな造形だ。ぜひマシン(のミニカー)と並べて置きたい一品。

1/64スケール界をリードするMINI GTだけあり細部までなかなかリアルなクオリティ。ジオラマの横幅は73cmあり、最大20台程度のディスプレイベースとしても機能する。なおミニカーは別売(写真のGT500 Zは各2970円)となる。



MINI GT/Sunrich



MINI GT/Sunrich

こちらにも
要チェック!

ファン定着でモデル化の波、やまず

ミニカーコレクター間で「1/64といえば」と問われて真っ先にその名が挙がるほどになったリーディングブランド、MINI GT。現在もF1やSUPER GTマシンのほかチューニングカーなど多くのモデルが続々と発売されており、写真のR35 KCMG GT-R GT3(松田次生も駆った2018 FIA GTワールドカップマカオ仕様、3080円)も新作として発売に。



MINI GT/Sunrich

問) サンリッチジャパン

<https://www.sunrich.jp>

Instagram: minigtjapan

新たな時代の ジムカーナを探求

山野哲也がプロデュースする
コンパクト・ピュアEV

本庄サーキットで開催された関東ジムカーナ選手権第1戦ではクラス5位を獲得。トップとの差を約4秒差から3秒差に詰めた。

ドライ 探求記

モータースポーツマシン

第36回

関東ジムカーナ選手権

PN/AE2クラス

MINIクーバーSE

[ZAA-22GC32]



100年に一度の大改革期と言われている自動車業界
「ジムカーナも大改革していかないと、未来がない」という
山野哲也が、ジムカーナ界に新たな息吹を吹き込んだ

Text & Photo © CINQ, LLC.

2

023年にスーパー耐久ST・5クラスチャンピオンを獲得し、翌年からシビック・タイプRでST・2クラスに参戦している野島俊哉が、2025シーズンは本格的にジムカーナにもチャレンジを開始する。

スーパー耐久で山野哲也と組んでシリーズを戦う野島は今シーズン、全日本ジムカーナ選手権に山野とともにチャンピオンカーのアルピーヌA110Rでダブルエントリー。それと同時に、関東ジムカーナ選手権にも電気自動車のミニ・クーバーSEでシリーズ参戦することを発表した。

「野島選手をジムカーナドライバーとして育てるのではなく、あくまでレーシングドライバーとしてのスキルアップを、ジムカーナを通じて図ってほしい」と山野は自身がジムカーナとレースを通じて経験してきたことを踏まえて、レーシングドライバーとしての野島の進化に期待を寄せる。

「具体的には、野島選手には予選のタイムアタックを任せられるドライバーになってもいい。そのためにジムカーナを通じて、タイヤの使い方やクルマの動かし方を学び、一発のタイムを出せるドライバーになってもらえればと思います」

一方、電気自動車のミニ・クーバーSEで関東ジムカーナ選手権に出場することについて、山野はこう語る。

「こちらも野島選手の進化を期待するのはもちろんですが、このクルマは100%ピュアな電気自動車であること、2ペダル車両であること、電気式パー

ジムカーナを通じて、
ドライビングスキルを
磨きます！

野島選手の進化と、
ジムカーナ界の
進化に期待します

JIN MINI SE
野島俊哉

「ミニ・クーバーSEは想像以上に速いし、特に加速感がよくよく曲がるクルマです。ノーマル車ですが、競技車ベースのクルマとしてもポテンシャルが高い。まだまだジムカーナは初心者ですが、表彰台目指して頑張ります」



キングブレーキ（EPB）搭載車であるという、自動車業界的にも今後増えてくるであろうクルマであることが、大きな意味を持っています。そのクルマを、レーシングドライバーとしてのスキルは持っているけど、ジムカーナは未経験の野島選手が走るというところにも、ジムカーナの未来を占ううえでも大きな意味があると思います」

そして、この新たなチャレンジに大きな期待を寄せる。

「これまでのジムカーナというのは、機械式のハンドブレーキ、いわゆるサイドブレーキありきのコース設定が多



1 HC0001NO型の交流同期モーターを搭載するバッテリー式電気自動車のミニ。最大出力218PS、最大トルク33.7kg-mを発生する。2 ロールケージは非搭載で乗車定員も4名のまま。3 運転席側シートは山野哲也プロデュースのexmotion製。4 点式シートベルトはフロアにボルト穴を開けても絶縁状態が保たれるか不明なので、3点式のままでいくことを検討中。5 中央の鍵穴にキーを押し込んだようなPOWERスイッチでスタンバイとなり、右のレバーで前進/後退。6 前後に可倒式牽引フックを装着。7 バッテリー容量は54.2kWhで、日本のWLTCモードでの一充電走行距離は446km。8 前後サスとブレーキパッドは純正のまま。

JIN MINI SE SPEC.

●ベース車両：ザ・ニュー・オール・エレクトリック・ミニ・クーパーSE (ZAA-22GC32) ●全長×全幅×全高：3860×1755×1460mm ●ホイールベース：2525mm ●電気モーター：交流同期電動機 (HC0001NO) ●最高出力：160kW (218PS) / 7000rpm ●最大トルク：330Nm (33.7kg-m) / 1000-4500rpm ●駆動用バッテリー：リチウムイオン電池 ●総電圧：398.2V ●総電力量：54.2kWh ●駆動方式：前輪駆動 ●ステアリングギヤ方式：パワーアシスト付ラック&ピニオン式 ●サスペンション形式：フロント/ストラット式、リヤ/マルチリンク式 ●ブレーキ形式：Vディスク式 (F/Rとも) ●タイヤサイズ：205/50R17 (F/Rとも)

く、180度や360度といった小さなターンをハンドブレイキを併用して、まるで曲芸のように小さく素早く回るといったテクニクが、タイムを出すうえでも重要でした。ある意味、それがジムカーナの醍醐味でもあったわけですから、自動車の業界の変革とともに国内で販売している新車の99%がAT車となり、EPBの比率もどんどん上がってきている。これまでATが限定解除だった運転免許も、今年の春からATが標準となり、逆にMTが限定解除になります。自動車業界そのものも今は100年に一度の大変革期といわれ、電気自動車 (EV) の普及が加速的に進んでいます。そういった環境なかで、ジムカーナ界が次に目指すものは何かを探るうえで、電気自動車のミニ・クーパーSEと、ジムカーナは初心者でもドライバーとしてのスキルが高い野島選手のパッケージが面白い存在になってくれたらいいですね」

に、あえて純正パッドのままで参戦しています」という。関東ジムカーナ選手権開幕戦ではPN/AE2クラスに出場し9台中5位に入賞と、まずまずの成績を残した。まだまだ始まったばかりのプロジェクだが、フルノーマルの電気自動車がジムカーナでどんな活躍をみせるのか、注目が集まる。

自動変速機付きの2輪駆動車クラスに編入



地方選手権、全日本選手権を含めて現在は電気自動車専用のクラスがないため、自動変速付き2輪駆動車クラスのPN/AE2クラスに参戦。マツダ・ロードスターRF、トヨタGR86、スバルBRZ、フォルクスワーゲン・ポロGTIなどライバル車のほとんどがダンパーやスプリング交換が認められているPN車両規定で製作されているため、P車両規定のミニ・クーパーSEよりも競技車としてのポテンシャルが高い。

すべてのGTファンに贈る。

31年分の全車、1400台以上を収録！



オートスポーツ創刊60周年記念

JGTC / Super GT Car Complete Collections GTカー大全集 1994-2024

●A4判オールカラー292P ●定価：4,400円（本体価格：4,000円）

絶賛発売中!

お求めはこちら

送料無料でご自宅へお届けします。

電話から

受注センター

☎03-5357-8802

(平日10:00~17:30)

スマホから





Hyper Racer

物価に物申すマッドなレーサー

速くお求めやすいオーストラリアのワンメイク拡大中!?

案内人:サム・コリンズ

学生フォーミュラからF1まで幅広いカテゴリーを追いかける英国人ジャーナリスト。かなりのビールマニアでもあり、イギリスの某有名ブリュワリーの株式を保有しているらしい。

オーストラリア人というものは物事の進め方が少し異なっていて、イギリス人ならこれを乱暴に「無駄をはぶいたやり方」と呼ぶかもしれない。この哲学はハイパーレーサーX1にいたるまで、多くの製品に見ることができる。

この小型レーシングカーを考案した者たちは、現代のシングルシーターがあまりにも高価になりすぎた結果、レースをあきらめざるを得ないアマチュアドライバーの存在を感じていた。彼らは現実的にだれもが所有できる、速くてシンプル、低コストなマシンを目指した。

そのマシンの外観は、まるで映画『マッドマックス』のクリエイターがデザインしたかのような、2022年以前のF1マシンをAIが生成したような独特のスタイルをしている。

シャシーには高品質の鋼管フレームが採用されているが、これはモノコックシャシーと比べてはるかに安価だけでなく、リペアも容易であるためだ。つまり、追加のサポートクルーなしで、ひとりのオーナードライバーが扱うこともできるように設計されている。

鋼管フレームとなると、安全性に疑問の声を上げる者も当然いるだろう。ハイパーレーサーX1は、フロントおよびリヤには衝撃吸収構造を装備し、十分な強度と剛性を確保。また、ドライバーの頭部にはHALOと似た役割を果たす「アンチスーサイドバー」が設置されている。

乾燥重量はわずか390kgだが、その軽さはある程度ダウンフォース（DF）によって相殺さ

ハイパーレーサーのコンセプトは急速に発展中だ。オーストラリア以外にも、イギリスやアメリカで独自ワンメイクシリーズが開催。ちなみに頭部の「アンチスーサイドバー」は、かつてイギリスのシングルシーターで広く採用されていた。



れている。フロントとリヤのウイングに加え、巨大なリヤディフューザーを備えたグラウンドエフェクトで空気抵抗は大きそうだ。

搭載するスズキGSX-Rの4気筒1500ccバイクエンジンは約290bhpを発生し、リヤホイールを駆動する。サスペンションはプッシュロッド式インボードモノショックを備えたダブルウィッシュボーン式と、一風変わったレイアウトだ。しかし、本質的に高DFマシンであることを考えると、十分に機能しているようだ。

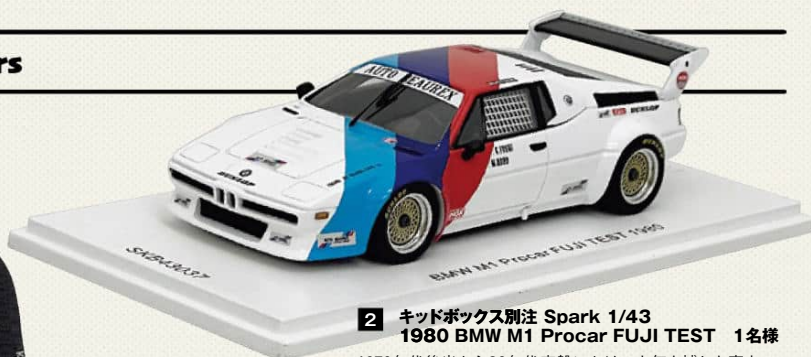
このマシンはアマチュアドライバーにとっては十分なスピードを備えながら、オーストラリアでの販売価格は950万円と、TCRカーよりも安価で、すでに成功を収めている多くのモデルより低価格だ。この価格設定が判断基準になるとしたら、近い将来さらに多くのサーキットで、このオーストラリア製マシンを見かけることになるに違いない。

PRESENTS for Readers



**1 kimoa × アストンマーティンF1
ライフスタイルBBキャップ 1名様**

爽やかなライムグリーンが映えるアストンマーティンのコロボキャップ。ツバの部分に入ったフェルナンド・アロンソのサインの刺繍はkimoa「ならでは」。



**2 キッドボックス別注 Spark 1/43
1980 BMW M1 Procar FUJI TEST 1名様**

1970年代後半から80年代序盤にかけて人気を博した富士スーパーシルエット。80年シーズンに向けてオートビュリックが持ち込んだグループ5マシンを再現しています。
提供：キッドボックス
URL：https://www.kidbox.co.jp/



**3 VELOREX オリジナル タオル
赤/1名様、白/1名様**

名門チームルマンが立ち上げた新ブランド「VELOREX」のロゴデザインをあしらったオフィシャルグッズ。番号と併せ、希望されるカラーもお書きください。
提供：チームルマン
URL：https://www.teamlemans.co.jp/

応募方法

ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でもしなかった記事とその理由、③今号でもしなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥読者企画（下に掲載）へのメッセージおよびオートスポーツへの要望をお書きのうえ、右記までお送りください。

締め切り

**2025年
4月28日(月)**
(当日消印有効)

あて先

〒163-1126
東京都新宿区西新宿6-22-1
新宿スクエアタワー26F
(株)三栄オートスポーツ編集部
「1606号プレゼント」係

オンラインでも
応募できます

<https://id.san-ei-corp.co.jp/top/>

オンライン応募締め切り：2025年4月27日（日）
オンライン応募コード：as1607



PCやスマートフォンからご応募される方は、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。上に掲載のQRコードもしくは上記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご入力ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。

※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、プレゼント発送のほか、サイトに掲載された「個人情報保護方針」に沿って活用させていただきます。

復活!

from READERS

メッセージ募集します

●ロニーの引退は大変残念！ FUJI王さん
●ロニーの初優勝レースが初めての現地観戦スーパーGTでした。以後、ずっとスーパーGTを観ていて、ロニーさんがGT500を引退するのが少し寂しくもあり、ここまで好きで観続けてこれたのはロニーさんのおかげだなとも思っています。これからも観続けて応援します！ 佐々木大さん
【編】ロニー・クインタレリ選手の引退は、まさに現代GT500の異常さを象徴する出来事です。ひるがえって、現在のGT500を戦っているドライバーがいかに凄まじい環境で戦っているのかを編集部も思い知らされました。
●“見えないロスタイム”でのチーム監督の見方（土屋圭市×脇阪寿一対談）には、納得できる部分があり面白かった。 片岡清司さん
【編】かつてニッサン／ニスモを率いていた柿元邦彦さんからも、同企画が「おもしろかった」との感想をいただきました。じつはこの対談からヒントを得て、企画させていただいたのが今号の48ページ～です。
●「ギャラリー・オブ・R14AG」企画は、かなり貴重な写真が多く掲載されていてうれしかった。特に23年仕様の年間2基目。分解写真であらためて部品の少なさを実感しました。 北嶋明夫さん
【編】この企画も柿元さんに好評でした。同時に「ここまで公開しているということは、24年からのエンジンはさらに進化している証明」との関係者ならではの見方も（笑）。
●2014-2024 GT10大ニュースがとても良かった。来年も楽しみにしています。 川井 翼さん
【編】10年ぶんのトピックスを振り返るために膨

大な時間と労力をさきました。川井さんの感想に救われました（笑）。

●車が大好きな幼い息子にレーシングカーを見せてあげたいと、レースのことなど何も分からずにサーキットという場所に初めて出かけたのはもう10年近く前のことだ。予想どおり、レーシングカーの迫力と速さは一瞬にして息子の心を驚つかみにし、すっかり心を奪われた彼は瞳を輝かせて一日中レーシングカーを見つめていた。あの日以来、レースの世界は息子の心を捉え続けている。

長井 環さん
【編】長井さんのご子息にとっては、きっと一生を左右する体験だったとお察しします。10年前にサーキットで刻まれた経験は宝物ですね。

メッセージ募集中

From READERSへのメッセージをありがとうございます。今季の観戦予定、応援しているチームのことや問題提起などモータースポーツに少しでも関係していたら何でも結構ですので、掲載前提のメッセージを送ってください。プレゼント応募にメッセージを記入していただいても結構ですし、オートスポーツwebのお問い合わせフォームからも受け付けます。トップページ一番下にある「お問い合わせ」をクリック、「オートスポーツ本誌について」を選択して、「お問い合わせ内容」へ「メッセージ掲載希望」と冒頭に書いてください。また匿名もしくはペンネーム希望の場合には、その旨をメッセージの文末に書いてください。メッセージ採用の方にはオートスポーツ特製ステッカーを呈します。

UP NEXT

次号オートスポーツは
4月28日(月)発売です

特別付録
A2変形ホンダF1メモリアル画面ポスター

特集
「フォーミュラ最前線」
常識を疑え。

F1 世界最高峰のS-M活用法
純国産ネクスツフオーミュラ
SF 風向きと風速の影響
FE “非常識”ドライバーの影
佐藤琢磨が語るインディ500の異常性

SUPER GT 開幕戦岡山レビュー

2025年6月号 No.1608 特別定価1300円

※企画内容は変更になる場合がございます



A collage of various motorsport-related logos and branding elements. The top row includes a partial 'A' logo, the Honda RACING logo, a stylized 'SEVEN' logo with 'EXTREME' below it, the Nissan logo, and the Nismo logo. The middle row features a partial 'TUL' logo, the PWR logo with 'ADVANCED COOLING TECHNOLOGY' below it, the ABB logo, a grayscale image of a brake disc, and the DIXCEL logo with 'ADVANCED BRAKE TECHNOLOGY' below it. The bottom row shows a partial 'IDE' logo, the SUZUKA CIRCUIT logo, the MOBILITY RESORT MOTEGI logo with a green leaf icon, and the YOKOHAMA logo.



本誌発売日	レース開催日	F1	SUPER GT	SUPER FORMULA	SUPER FORMULA LIGHTS	FORMULA REGIONAL JAPANESE CHAMPIONSHIP	スーパー耐久	WEC	WRC	TCR WORLD TOUR	FORMULA E	INDYCAR	IMSA WTSC	NASCAR
3月号 No.1605 発売中	1 JAN.	5日									13 アンバウロ (24年12月27日)			
		12日									13 ミネコシティ (11日)			
		19日											1 デイトナ	
		26日							1 モンテカルロ				1 デイトナ24H	
4月号 No.1606 発売中	2 FEB.	2日												
		9日												
		16日							2 スウェーデン		13 ジェネバ (14,15日)			1 デイトナ500
		23日		1 鈴鹿 (18,19日)			1 カタール (21,22日)	1 カタール1812km (2月28日)						2 アトランタ
5月号 No.1607 3/28(金)発売	3 MAR.	2日	1 バーレーン (2月26-28日)				1 もてぎ (2,3日)					1 セントピーターズバーク		3 サーキット・オブ・ジ・アメリカス
		9日												4 フェニックス
		16日	1 オーストラリア GP	1 岡山									2 セブリング12H (11日)	5 ラスベガス
		23日	2 中国GP				1 もてぎ4Hx2		1 ケニア		2 ザ・サマルクラブ			6 マイアミ
6月号 No.1608 4/28(月)発売	4 APR.	30日	1 富士											7 マーティンズビル
		6日	1 日本GP			1 富士 (2日)								8 ダーリントン
		13日	1 バーレーンGP	1 岡山										9 プリズトル
		20日	1 サウジアラビア GP					2 イモラ6H			3 マイアミ (12日)	3 ロングビーチ	3 ロングビーチ 100min (12日)	
7月号 No.1609 5/29(木)発売	5 MAY	27日					2 鈴鹿5H		4 スペイン					10 タラデガ
		4日	1 マイアミGP	2 富士						1 2 3 メキシコ (2,3日)	1 2 モナコ	4 バーバー		11 タキサス
		11日					1 富士 (8日)	1 スバ・フランコルジャン6H (10日)				4 インディアナポリス (10日)	4 ラグナ・セカ 2x40min	12 カンザス
		18日	1 エミリア・ロマーニャGP					3 ボルトガル			1 2 3 東京			13 オールスター
8月号 No.1610 6/27(金)発売	6 JUN.	25日	1 モナコGP			1 2 3 岡山						3 インディ500		14 シアーロット
		1日	1 スペインGP				3 富士24H				10 11 上海	7 デトロイト	3 デトロイト 100min (31日)	15 ナッシュビル
		8日		1 富士 (6,7日)					1 イタリア					16 ミシガン
		15日	1 カナダGP		1 岡山 (9,10日)			4 ル・マン24H		4 5 6 スペイン	4 ワールドワイド・テクノロジ	4 ワールドワイド・テクノロジ		17 ミネソタ
9月号 No.1611 7/29(火)発売	7 JUL.	22日			7 8 9 岡山					7 8 イタリア	7 8 イタリア (21日)	3 ロード・アメリカ	3 フォクシング・グレン6H	18 ボモ
		29日	11 オーストラリア GP	1 セ/レ (28日)		4 5 富士			7 ポリッシュ					19 アトランタ (28日)
		6日	1 イギリスGP				4 SUGO4Hx2		10 11 ボルトガル			10 3D・オハイオ		20 シカゴ
		13日				1 2 鈴鹿		6 サンノヴァ6H			13 14 ベルリン	11 アイオワ	7 CTMP 2x40min	21 ソノマ
10月号 No.1612 8/29(金)発売	8 AUG.	20日							8 エストニア			12 トロント		22 ドーバー
		27日	12 ベルギーGP				6 オートポリス5H			10 11 ロンドン	14 ラグナセカ			23 インディアナポリス
		3日	14 ハンガリーGP	4 富士					9 フィンランド				8 ロード・アメリカ 2x40min	24 アイオワ
		10日										16 ポートランド		25 フォクシング・グレン
11月号 No.1613 9/29(月)発売	9 SEP.	17日												26 リチャード・バン (16日)
		24日		1 鈴鹿								14 ミルウォーキー	4 バージニア 2x40min	27 デイトナ (23日)
		31日	15 オランダGP		10 11 12 SUGO	9 9 10 SUGO			10 ハラダアイ			17 ナッシュビル		28 ダーリントン
		7日	1 イタリアGP		13 14 15 富士			6 ロンスタール・ル・マン						29 ワールドワイド・テクノロジ
12月号 No.1614 10/29(水)発売	10 OCT.	14日							11 チリ	11 12 13 オーストラリア				30 プリズトル (13日)
		21日	17 アゼルバイジャン GP	1 SUGO									10 インディアナポリス 6H	31 ニューハンブルグ
		28日				11 12 富士 (26,27日)	7 富士6H							32 カンザス
		5日	1 シンガポールGP											33 シアーロット
2026 1月号 No.1615 11/29(土)発売	11 NOV.	12日												34 ラスベガス
		19日	1 アメリカGP	2 オートポリス						12 セントラル・ヨーロッパ	14 15 16 韓国			35 タラデガ
		26日	23 メキシコGP				1 岡山3Hx2							36 マーティンズビル
		2日		1 もてぎ						17 18 中国				37 フェニックス
2月号 No.1616 12/27(土)発売	12 DEC.	9日	24 ブラジルGP					6 バーレーン6H (8日)	13 日本	16 20 マカオ				
		16日					7 富士4H							
		23日	25 ラスベガスGP (22日)		11 12 鈴鹿	13 14 15 鈴鹿								
		30日	22 カタールGP		10 11 12 鈴鹿					14 サウジアラビア				
		7日	26 アブダビGP											
		14日												
		21日												



本体1273円

特別定価 1400円

auto sport 2025年5月号 (毎月29日発売) 2025年3月28日発売 第62巻第5号 通巻1607号
発行人: 鈴木寛志 編集人: 田中康二 発行元: 株式会社三栄 〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1 新宿スクエアカワー26F
受注センター TEL: 048-988-6011 FAX: 048-988-7651 販売部 TEL: 03-6773-5250

No.1607

2025
L5
MAY

auto sport