RACE	2025 AUTOBACS SUPER GT Round5　SUZUKA GT 300km RACE
DATE	予選：2025年8月23日　決勝：2025年8月24日
CIRCUIT	鈴鹿サーキット（三重県）
WEATHER	予選：晴/ドライ　決勝：晴/ドライ
RESULT	公式練習：7位　予選：10位　決勝：10位

　8月23、24日、三重･鈴鹿サーキットにおいて、SUPER GT第5戦「SUZUKA GT 300Km」が開催され、予選10番手でスタートを切ったNo.100 STANLEY CIVIC TYPE R-GTは、粘りを見せてポジションアップを狙ったが、SCやFCY導入によって落ち着きのない展開になったこともあり、好機を掴めず。ポジションキープの10位でチェッカーを受けた。

◎予選日：

　第5戦を迎えた今シーズンのSUPER GT。今回の鈴鹿大会からシリーズ後半戦へと突入する。シリーズランキング争いを考えても、本腰を入れて好結果を手にすることが重要となってくる。一方、厳しい暑さが続く今夏だけに、レース中はさまざまなマネージメントを活用することが求められる。まさにチームが総力をあげて戦いに挑んでいかなければならない。

　現在、チームクニミツのNo.100 STANLEY CIVIC TYPE R-GTはシリーズランキング5位。サクセスウェイトが52kgとなり、装着する燃料流量リストリクターは、いわゆる”1リスダウン”と言われる1段階下の小さな口径のものを使用し、実際の車載ウェイトが35kgになる。装着するタイヤ含め、トータルバランスに秀でたクルマでの戦いをしたいところだ。

予選日最初の走行セッションとなる公式練習は、サポートレースでの赤旗中断の影響を受け、当初の予定より10分遅れの午前10時20分に開始。一方、鈴鹿は今シーズンを前に東コースの路面を新調しており、古い舗装である西コースとのバランスも気になるところ。幸い、チームは事前にタイヤメーカーテストに参加しており、そこでの走行データを活かしながらクルマのセットアップを進めることとなった。

気温32度、路面温度40度の下で始まったセッションでは徐々に気温、路面温度が上昇。最終的に気温34度、路面温度は48度まで推移した。そのなかで、まず山本尚貴選手がフィーリング確認のためにコースへ向かったが、突如、No.100 STANLEY CIVIC TYPE R-GTから白煙が上がるハプニングが発生。すぐさまクルマをピットに戻してトラブルシューティングを行なった。幸いにして大事には至らず、コース復帰後は順調にセッションを走行している。

その後、GT300クラスとの混走時には、1台の車両が逆バンクでコースアウトするアクシデントによって赤旗中断となるも、およそ10分後に再開。引き続き山本選手が走行を続け、その後、混走残り30分ほどの時点で牧野任祐選手へとスイッチした。牧野選手は続くFCYテスト中も走行。最終のGT500クラス専有に入ると再び山本選手がステアリングを握り、アタックシミュレーションを行なった。なお、セッション中のチームベストタイムは山本選手が序盤に刻んだ1分47秒920。7番手の結果となっている。

午後に向けて日差しが強くなった鈴鹿だが、公式予選開始直前となる午後3時の時点の気温および路面温度は午前のセッションと大きく変わらず。まずは、気温34度、路面温度48度のなかでGT300クラスの予選がスタートした。一方、GT500のQ1は午後3時48分から。気温、路面温度はほとんど推移していない。No.100 STANLEY CIVIC TYPE R-GTのQ1は牧野選手が担当、全15台のうち一番最後にコースインした。

ライバル勢に対して少ない周回でアタックモードに入った牧野選手は、真っ先にチェッカーフラッグを受けるなかで1分46秒413をマーク。この時点で2番手時計となったが、後からチェッカーを受けた他車がタイム更新したため、9番手でQ1通過を果たしている。

山本選手が担当したQ2は、午後4時26分のスタート。このセッションでは10台が出走する。気温、路面温度ともにQ1より1度ずつ下がるなか、牧野選手同様、山本選手は一番最後にピットを離れた。1周のウォームアップでしっかりタイヤに熱を入れてアタックを開始、1分45秒987のタイムで一旦7番手につけた。だが、惜しくもこのタイムが走路外走行とされ、不採用に。結果、アタック前の1分54秒749が予選タイムとなり、10番手から決勝を迎えることに。思わぬ結果になったものの、タイヤのウォームアップも悪くない。翌日の決勝は、序盤からポジションアップを狙って攻めの戦いをしようと気持ちを切り替えた。

◎決勝日：

前日、夜を迎えても暑さが残ったサーキット周辺。決勝日も朝から高い気温と真夏の強い日差しが照りつけた。午後2時からのウォームアップ走行を経て、決勝レースは午後3時30分に号砲。今回、No.100 STANLEY CIVIC TYPE R-GTのスタートドライバーは、山本選手が務める。ウォームアップ走行時には52度あった路面温度は、決勝を前にして緩やかに下降。気温35度、路面温度51度のコンディションのなか、序盤からのプッシュを目指した山本選手だったが、前日は強い味方となったタイヤのウォームアップが、思いの外、優れない。さらに、態勢を崩したところを後続の37号車Supraに先行され、11番手からの追い上げとなった。一方、2周目に上位陣の1台が130Rでコースアウトして大きく後退。さらに4周目にはシケインで後方の1台がクラッシュするアクシデントが発生したことを受け、SC（セーフティカー）が導入された。

落ち着きのない展開となった序盤、9周終了時にレースが再開すると、山本選手は10番手から改めて前の車両を果敢に追随。タイヤの発動に合わせてペースも良くなり、前方とのギャップも埋まったが、惜しくも抜くまでには至らず。そこで、チームは状況を踏まえて早めのピットインを敢行。作業可能となる18周を終了時に山本選手をピットへと戻した。ところが、No.100 STANLEY CIVIC TYPE R-GTに限らず、トップ争いの2台含めて前を走っていた車両が続々ピットイン。結果、7台が同じタイミングでピット作業を実施したため、チームが期待したほどポジションアップには繋がらなかった。

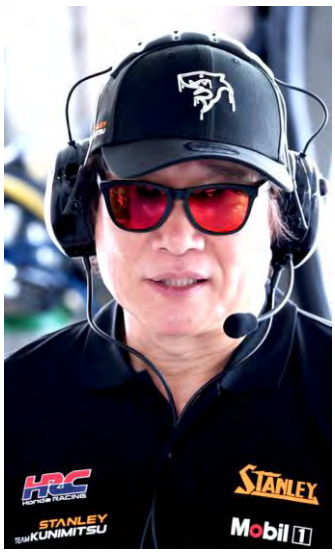
翌周以降もピットインを行なう車両が続き、作業を終えた車両としては9番手から後半を戦うことになったNo.100 STANLEY CIVIC TYPE R-GT。山本選手から交代した牧野任祐選手は、早々から安定した速いペースを刻み、逆転のチャンスを伺う走りを見せる。だが、予想よりもタイヤピークが早く終ることとなり、その後は徐々に厳しい展開を強いられることになった。

レースは35周目、さらに残り4周の時点でコース上でのアクシデントを受けて、それぞれFCY（フルコースイエロー）が導入されたが、解除後の攻防戦のなか、遅いタイミングでピットインした後続車が先行。結果、No.100 STANLEY CIVIC TYPE R-GTは10番手でチェッカーを受けた。終始、追い上げを目指して尽力したが、最終的にその想いを形にするまでには至らなかった。

ポイント加算は果たしたものの、今回はサクセスウェイトの軽いライバル勢が好成績を残したため、No.100 STANLEY CIVIC TYPE R-GTはシリーズランキング暫定8位へと後退。この先のSUGO、オートポリス、もてぎの残る3戦に向けてしっかりと対策を進め、怒涛の猛追を見せていきたい。

COMMENT FROM TEAM

◎小島一浩監督



今回の決勝は、残念ながら予選と同じ順位でのゴールとなってしまいました。他車をオーバーテイクするスピードや、ピット作業の時間において、全体的にライバルよりも力が足りなかったのかなというのが率直な意見です。このあたりをまず次のSUGO戦に向けてしっかりと見直し、万全の状態で戦いに臨んでいきたいと思います。

この先は1ポイントも取りこぼすことなく、一戦一戦しっかりと戦っていきたいと思っています。引き続き、チームみんなで戦っていきますので、応援をよろしくお願いいたします。

◎山本尚貴選手

オープニングラップ走行中にクルマのリヤが流れた瞬間、うしろのクルマに抜かれてしまいました。タイヤが温まってからのペースは非常に良く、前に簡単に追いつくことはできたのですが、抜くまでのパフォーマンスがなかったですね。前にくっつく形になったことと、序盤のセーフティカーが長引いたので、ミニマムの周回数でピットインしたこともあり、自分のスティントとしてはレースをした感じがあまりありませんでした。

アンダーカットを狙ったのですが、多くのクルマが同じ周にピットインしたことで結果的にあまりポジションアップできなかったし、他メーカーのチームは給油時間含めてかなりピット作業も短く、チームもノーミスで送り出してくれたのですが、給油時間の差などもあり、逆転されてしまいました。

チームというよりも、ホンダ全体が予選の一発で前には出られても、決勝でポジションを下げる戦いが最近続いている感じです。一方、クルマのパフォーマンスが良かったなかで、予選では自身初の四輪脱輪でタイム抹消になってしまい、チームの足を引っ張ってしまったという点では、反省しかありません。残りのレースでは自分自身のパフォーマンスを上げ続け、牧野選手のスピードとチームの強さを活かした戦いがしたいと思います。

◎牧野任祐選手

今回は、予選、決勝をふくめて厳しい展開になったと思います。僕が担当したQ1は通過できないかなと思いましたが、なんとか通過できたという感じでした。その点は良かったのですが、決勝は10番手からのスタートになって、後半スティントを担当するなかでタイヤの一発のピークがあるときは良いペースで走れていたものの、それができたのは3周くらいだったと思います。結果、そのあとのペースはあまり良いものではなかったし、他車と比べても厳しい状況でした。

今回は、クルマのパッケージとしてレース時のコンディションに合わせ切れなかったように感じました。残り3戦になりましたが、チャンピオン争いを考えると、相当厳しい状況になったと感じます。とはいえ、そのなかでもやれることはまだまだあるので、しっかりと力を発揮していきたいと思います。