

**96****ktunes**  
RACING

🇯🇵 M.NITTA 🇯🇵 Y.NAKAYAMA

## Super GT 2018 Rd,2 Fuji GT Report

### 2018/5/03-04

### *Second Day Summary*

---

500kmの決勝レースは、コースコンディションとマシンのセットアップを合わせきれずに苦戦を強いられ101周目に14位でチェッカーを受ける。

### *Second Day*

---

「2018 AUTOBACS SUPER GT Round2 FUJI GT 500km RACE」の決勝レースが、5月4日（金）に富士スピードウェイで開催された。

前日に行なわれた公式練習と予選は、荒天と濃霧によってスケジュールが大幅に遅れ、本来なら1時間45分に渡って走行する予定だった公式練習が30分に短縮され、予選方法もQ1、Q2のノックアウト方式から全車が一齐にタイムアタックを行なう変則的なスタイルが採られた。

一回勝負となった予選は中山雄一選手が担当したが、アタックラップ中に他車の妨害を受けしまい本来のパフォーマンスを発揮できずに18位に沈んでしまった。だが、クリアラップが取れていればトップ10も見えていたため、決勝レースは追い上げることが期待された。

4日の決勝日は、午前中にピットウォークやドライバー紹介が行なわれ、13時から25分間のウォームアップ走行が行なわれた。K-tunes RC F GT3には、まず新田守男選手が乗り込み、コースコンディションとセットアップを確認。4周を走行してピットに入り、中山選手にドライバーチェンジする。中山選手は8周を走行し、最終ラップに1分38秒838のベストタイムをマーク。ウォームアップ走行は、このタイムによって7番手となり、500kmの決勝レースを迎えることとなった。



## Second Day

決勝レースは予定通りの14時40分にパレードラップがスタート。ゴールデンウィーク中の開催ということで5万5000人の大観衆がGT500クラスとGT300クラスの計44台の白熱したバトルを見守った。

中山選手が乗り込んだK-tunes RC F GT3は抜群のスタートダッシュをみせて、1周目に6台をパスして12番手でコントロールラインを通過する。2周目には10号車のGT-Rに抜かれてしまうが、序盤は13番手をキープ。ところが10周を越えるとラップタイムが落ち込み始めて、中山選手からタイヤのグリップダウンが伝えられる。19周目には15番手にポジションを落としたことや、このまま走行を続けてもさらにラップタイムが遅くなることが予想されたため、チームはGT300クラスの中でもっとも早い21周目にピットインを決断する。4本のタイヤを交換して給油を行ない新田選手にドライバーチェンジ。K-tunes RC F GT3は、25番手でコースに復帰する。第2スティントを担当した新田選手は、1分40秒台のラップタイムでコンスタントに走行を続けるが、トップ10内のライバル勢には周回ごとに遅れを取ってしまう苦しい状況だった。それでも着実にポジションをアップさせ、30周目には24番手、40周目には21番手、50周目には16番手と必死に先行車を追う。第2スティントの終盤となる55周目には、1分39秒973をマークして59周目に15番手でピットイン。再び4本のタイヤ交換と給油を終えて中山選手が最終スティントに入った。19番手でコースに復帰した中山選手は、すぐにポジションを上げると77周目には17番手、83周目には15番手とトップ10に向けて追撃を行なう。ガソリントankが軽くなった終盤には、連続して1分39秒台のラップタイムで走行したものの、14番手まで追い上げるのが精一杯で、101周目にチェッカーを受けてFUJI GT 500km RACEを14位で締めくくった。

チーム体制こそ若干異なるものの昨年の富士スピードウェイラウンドでは、RC F GT3が初優勝を果たしていたために、K-tunes RC F GTは上位進出が期待された。しかし、決勝レースのラップタイムはライバル勢に及ばず、苦戦を強いられる結果となった。しかし、500kmのレースを着実に走り切ることで、不調の原因が掴めたという。今回の富士スピードウェイラウンドで得られたデータを活かし、次戦の鈴鹿サーキットラウンドでは初ポイント獲得を狙う。



## Team Comment

---



Director : 影山 正彦

決勝レースは、想定していたラップタイムに届かずに苦戦を強いられました。さらに、第1スティントでは早めにタイヤのグリップダウンが起きてしまい、21周目にピットインを行なうしかありませんでした。ラップタイムは、ライバル勢に対して1周で0.5秒ほど遅れているので、この現状を受け止めて、チームと対策を考えます。昨シーズンに比べてリストラクターが小さくなっているので、トップスピードが伸びないのは仕方ないですが、それ以外にもタイヤの性能を活かすマシンのセットアップに問題ありそうです。次戦の鈴鹿サーキットラウンドは、公式テストで結果が出ているので、気持ちを切り替えて挑みたいと思います。



Driver : 新田 守男

決勝レースは第2スティントを担当したのですが、セットアップや使用するタイヤがコースコンディションと合っていなかったようで、神経を使いながら周回しました。また、ピットアウトしたタイミングがGT500クラスの集団と重なっていたことなど、運に見放されたところもありました。燃料を消費した後半には、もう少しラップタイムが上がると思っていましたが、前半とそれほど差がありませんでした。開幕戦と今回の富士スピードウェイラウンドでポイントを獲得できなかったことを考えると、根本的にマシンのセットアップを変更する必要があるそうです。



Driver : 中山 雄一

予選ではコースコンディションと選択したタイヤが合っていましたが、決勝レースでは噛み合わずにペースが上げられませんでした。それでも硬めのコンパウンドを選択した後半のスティントは、良いフィーリングを得られました。K-tunes RC F GT3は、100Rなどの高速コーナーは速いのですが、セクター3のような低速コーナーを苦手としています。どうすれば、このウィークポイントを解消できるかチームと考えて、次戦以降を戦っていきます。次の鈴鹿サーキットは公式テストで良いフィーリングだったため、上位で競えることを期待したいです。

---

## 2018年スーパーGT レーススケジュール

▶ 5/19-20 Round3 SUZUKA