

LMcorsa Race Report

Super GT 2018 Rd,5 Fuji GT 500mile



● H.YOSHIMOTO
● R.MIYATA



● M.NITTA
● Y.NAKAYAMA

8月5日 | 天候:晴れ | 気温: 32度 | コース:FUJI SPEED WAY | 路面温度:47度(ドライ)



● H.YOSHIMOTO
● R.MIYATA

Final Day Summary

23番手スタートとなったSYNTIUM LMcorsa RC F GT3はライバル勢と異なる戦略で上位をめざしたがレース序盤の17周目にブレーキトラブルが発生し、無念のリタイヤとなった。

Final Day

500マイルの耐久レースとして開催されることとなった AUTOBACS SUPER GT 第5戦「FUJI GT 500mile RACE」の決勝レースが8月5日(日)に実施された。

前日の公式練習からウエイトハンデと BoP によって増した車重の影響などもあり、本来の速さを発揮できずにいた SYNTIUM LMcorsa RC F GT3。1時間45分の公式練習と、その後のサーキットサファリの時間を使ってセットアップを



調整して迎えた予選 Q1 は、宮田莉朋選手が担当した。3周に渡ってウォームアップを行なった宮田選手は、4周目からアタックを開始するが、5周目のダンロップコーナーでブレーキトラブルが発生してしまう。この影響でタイムアタックを終了させたため、予選は23番手という結果となった。

予選から一夜明けた富士スピードウェイは、早朝から日差しが強く、500マイルの耐久レースはドライバーやメカニック、3万8300人の観客にとっても過酷なものとなった。

500マイルという長丁場の決勝レースのために、普段ならばお昼時に設けられるピットウォークは10時20分から開始され、ウォームアップ走行は11時55分から20分間に渡って実施された。

Final Day

決勝レース前の最終調整の場となるウォームアップ走行は、まず吉本大樹選手が SYNTIUM LMcorsa RC F GT3 に乗り込む。6 周を走行した後に宮田選手が乗り込み、4 周を走行して 20 分間の走行を終えた。

決勝レースは予定通りの 13 時 30 分に幕を開け、GT500 クラスの 15 台と GT300 クラスの 28 台が 500 マイルの耐久レースに挑んだ。23 番手スタートとなった SYNTIUM LMcorsa RC F GT3 は、宮田選



手がスタートドライバーを務めたが、1 周を走行してピットに入りタイヤ交換と吉本選手にドライバーチェンジを行なった。今戦は、最低でも 4 回のピットインが義務付けられていて、そのタイミングはチームの判断となる。SYNTIUM LMcorsa RC F GT3 が 1 周目でピットインしたのは、予選のブレーキトラブルによってタイヤにフラットスポットができたことも理由のひとつだが、ライバル勢と異なる戦略を採ることと、なるべく先行車がないスペースでラップタイムを上げる目的もあった。

26 番手でコースに復帰した吉本選手は、マシンがオーバーステアだったというが、それでも 1 分



40 秒台のラップタイムをコンスタントにマークして、先行車を追った。9 周目には、先行していたマシンがピットインしたこともあり 25 番手に浮上。その順位をキープしたまま安定して周回を続けていたが、17 周目のダンロップコーナーで突然マシントラブルが襲う。ブレーキング時にペダルを踏み込んだがまったく制動力が発生せず、吉本選手の咄嗟の判断でスピン状態を作りだし、マシンは回転しながらエスケープゾーンで止った。幸いにも他車やタイヤバリアと接触すること

なくマシンは無事だったが、レース序盤で無念のリタイヤとなった。

第 5 戦の富士スピードウェイラウンドでは、予選、決勝レースを通して流れを掴むことができなかった LM corsa。次戦は、SYNTIUM LMcorsa RC F GT3 が得意としているスポーツランド SUGO が舞台となる。事前にタイヤテストの機会もあるで、万全の準備を行なって、是が非でも上位進出を狙っていく。

Team Comment



Director : 飯田 章

500 マイルという長丁場の決勝レースだったので、なんとかポイント獲得するためにチームとともに戦略を考えていったのですが、早々にブレーキトラブルでリタイヤとなってしまいました。今回の富士スピードウェイラウンドは、土曜日に予選からトラブルが続いてしまい流れに乗れませんでした。不本意ですがレースではリタイヤすることもあるので、気持ちを切り替えていきます。次戦の菅生ラウンドは、事前にテストの機会もあるので、マシンの熟成を進めたいです。



Driver : 吉本 大樹

決勝レースは、昨日の予選でタイヤにダメージがあったため1周目にピットに入ってドライバーとタイヤ交換を行ないました。コースに復帰してあとは、マシンのバランスが状況と合っておらずペースが上げられませんでした。それでも、総合結果をみるとポイントを獲得していたマシンと遜色ない走りができていたのでリタイヤは残念でした。リタイヤの状況は、ダンロップコーナー進入時のブレーキトラブルで、原因はまだ分かっていません。マシンに損傷がなかったことが不幸中の幸いです。次戦の菅生はマシンとの相性が良いと思っているので、良い部分を引き出して好成績を残したいです。



Driver : 宮田 莉朋

決勝レースは、パレードラップとフォーメーションラップ、そして1周目しか走ることができなかったので不完全燃焼でした。今週は、ウエイトハンデや BoP の影響や不得意な富士スピードウェイということで苦戦してしまいました。次戦の菅生は、RC F GT3 との相性が良いと聞いているので、今回の悔しさを晴らしたいと思っています。インターバルが1ヶ月あるので、優勝するためには何が必要で足りてないかを懸命に考えて、菅生ラウンドに臨みたいと思います。



 **H.YOSHIMOTO**

 **R.MIYATA**



Final Day Summary

17番手からスタートしたK-tunes RC F GT3はライバル勢と異なる戦略を採って500マイルの長丁場を最後まで戦いきり10位に入賞しポイントをゲット。

Final Day

500マイルの耐久レースとして開催されることとなった AUTOBACS SUPER GT 第5戦「FUJI GT 500mile RACE」の決勝レースが8月5日（日）に実施された。

K-tunes RC F GT3は、4日（土）に実施された予選Q1を中山雄一選手が担当し1分38秒684をマークするが、予選Q2に進出するにはコンマ2秒ほど足りず、決勝レースは17番手からスタートすることとなった。

予選から一夜明けた富士スピードウェイは、早朝から日差しが強く、ドライバーやメカニック、3万8300人の観客にとっても過酷な環境下での500マイルレースとなったはず。500マイルという長丁場の決勝レースのために、普段ならばお昼時に設けられるピットウォークは10時20分から開始され、ウォームアップ走行は11時55分から20分間に渡って実施された。

決勝レース前の最終調整となるウォームアップ走行は、新田守男選手が3周、中山選手が6週の計9周を走行。1分40秒123のベストタイムを記録し15番手の結果となった。

決勝レースは予定通りの13時30分にパレードラップによって幕を開け、GT500クラスの15台とGT300クラスの28台が500マイルの耐久レースに挑んだ。新田選手がステアリングを握ったK-tunes RC F GT3は、後方からのスタートとなったためライバル勢とは異なるピットタイミングの戦略を採ることになる。1周目を終えた時点で新田選手はピットに戻り、中山選手にバトンタッチ。今戦は、最低でも4回のピットインが義務付けられていて、そのタイミングはチームの判断となる。



Final Day

2周目に25番手でコースに復帰した中山選手は、1分40秒～41秒台のラップタイムをコンスタントにマークして、10周目には24番手、20周目には22番手、30周目には13番手と徐々に順位を上げていく。40周目には全車が1回目のピットインを終え、この時点でK-tunes RC F GT3は6番手となり、42周目に2回目のピットストップのためにピットレーンにマシンを進めた。タイヤ交換と給油を行なうとともに中山選手から新田選手



に交代し、21番手でコースに復帰。新田選手も1分41秒台のラップタイムを中心に追い上げを図るが、ウエイトハンデやBoPによって増した車重の影響もあり思うように順位を上げられない。ライバル勢とピットストップのタイミングが異なるため50周目には19番手、60周目には18番手、70周目には11番手となるが、実質の順位は全車が最後のピットストップを終えるまで分からない。

レースが折り返しを過ぎた85周目には3回目のピットインを実施して、中山選手が第4スティントの走行に入る。19番手でコースに入ったK-tunes RC F GT3は順調に走行を重ね、100周目に15番手となり、ポイント獲得を狙っての戦いが続いた。レースが終盤を迎えた120周目を過ぎると、最後となる4回目のピットストップを迎えるマシンが増えていく。K-tunes RC F GT3も127周目に4回目のピットインを行なって、中山選手から新田選手にバトンタッチ。気温が低くなってきたこともあり、チームはこれまで使用していたミディアムタイヤからソフトに変更して最終の第5スティントで追い上げを図った。16番手でコースに復帰した新田選手は、130周目14番手、140周目に12番手となりポイント獲得の10位以内まであと一歩のところまで迫る。145周目には先行車が最後のピットストップを行なったために11番手となるが、10番手とのタイム差は約50秒でポイント獲得が絶望かに思えた。しかし、ファイナルラップ直前の158周目に6番手を走行していた21号車のAudi R8 LMSがタイヤのパンクによって後退。最後まで粘り強く走行を続けて、チーム全員が諦めずに戦ったK-tunes Racing LM corsaは、162周目に10位でチェッカーを受けた。

長いストレートと登りの低速コーナーが続くセクター3とRC F GT3が苦手としている富士スピードウェイでの戦いだったが、現状での全力を出し切って10位で入賞を果たした。次戦は、得意なコースレイアウトのスポーツランドSUGOが舞台となるので、上位を目指して大幅なポイント加算を狙っていく。

Team Comment



Director : 影山 正彦

決勝レースは 17 番手からのスタートだったので、スタート直後の 1 周目にピットインを行なってライバル勢と異なる戦略を採りました。戦略としては悪くなかったと思いますが、ラップタイムが上がらずに苦しい展開が続きました。厳しい状況のなかでもドライバーを含めてチームの全員が最後まで諦めなかったことが、10 位でポイント獲得につながったと思います。



Driver : 新田 守男

決勝レースの最後は 10 位に入れてポイントを獲得できたのは良かったのですが、実力で取ったのではなく先行車のトラブルだったので悔しい気持ちもあります。予選と決勝レースともにマシンに速さがなく苦しいレースとなりました。RC F GT3 はストレートが伸びず、セクター 3 の低速で登りのコーナーは特に苦手でした。このウィークポイントを改善しないと今後のレースも厳しい結果となるはずなので、チームとともに解決策を見つけたいです。



Driver : 中山 雄一

決勝レースは、スタート後に新田選手と交代して乗り込み、その後の第 4 スティントも担当しました。序盤は 1 分 40 秒台が出ていたのですが、すぐにタイヤのグリップ感が薄れてきてライバル勢を追うことができませんでした。もしかしたら、タイヤのピックアップが原因かもしれません。10 位という結果は、持っている実力をすべて出し切ったと思うので仕方ないです。次戦の菅生は、RC F GT3 との相性が良いので、最低でもトップ 5 を狙っていきます。

96



ktunes
RACING

 **M.NITTA**

 **Y.NAKAYAMA**