

LMcorsa

60

● H.YOSHIMOTO

● S.KOHNO

SUPER GT 2020 Race Report Rd.8 FUJI GT 300km RACE

11月29日 | 天候：晴 | コース：富士スピードウェイ | 路面：ドライ（路温17℃）

Final Day Summary

**19番手からスタートしたSYNTIUM LMcorsa RC F GT3河野選手が
スタートから順位を上げ吉本選手がポジションを守って9位でシーズンを締めくくる**

Final day

コロナ禍での異例のシーズンとなった2020年のAUTOBACS SUPER GT。8戦のシリーズを締めくくる「たかのこのホテル FUJI GT 300km RACE」の決勝レースが11月29日（日）に富士スピードウェイで開催された。

開幕戦から苦戦を強いられてきたLMcorsaは全戦で完走しているものの、第4戦と第7戦のツインリンクもてぎラウンドで記録した12位が最上位となっていて、いまだにポイントを獲得できずにいる。LEXUS RCF GT3の開発期間にあたる2015年、2016年シーズンこそノーポイントで終わったが、それ以降は順当に成績を残している、ここまで上位陣と離されることはなかった。

しかし、29日（土）に実施された公式練習では、決勝レースを想定したロングランの走行で今までにない感覚を得ることになり、ライバル勢と十分に戦える状況であった。予選ではQ2への進出を0.07秒差で逃したが、前戦までの状況よりはラップタイムの差がなくチームの士気も高まっていた。

29日の決勝日は8時から併催カテゴリーの決勝レースが行なわれ、最終戦の長い一日がスタートする。SUPER GTに参戦する90名の選手を紹介するドライバーアピランスや、富士スピードウェイ戦で恒例となったフライトパフォーマンスを挟んで11時30分から20分間のウォームアップ走行が実施された。まずSYNTIUM LMcorsa RC F GT3に乗り込んだのは河野駿佑選手で6周を走り、続けて吉本大樹選手が4周を走行し決勝レース前の最終確認を行なった。

富士スピードウェイは正午を過ぎても気温が10℃に満たず、この時期らしい気候のもとで最終戦の激しいバトルが繰り広げられることになった。



Final day

ウォームアップ走行が終わるとすぐにスタート進行が始まり、300kmの決勝レースは13時に幕を明けた。第5戦以来のスタートドライバーを務めた河野選手は、オープニングラップで追突などの混乱に巻き込まれるが、ポジションを守って19番手で1周目のコントロールラインを通過する。3周目には先行していた2台が絡むクラッシュが発生したために17番手に浮上。5周を過ぎるとレースは落ち着きをみせて、河野選手は1分39秒台の安定したラップタイムで走行する。



10周を過ぎるとタイヤの摩耗によって徐々に上位陣のラップタイムが落ち込む。河野選手は11周目に15番手になると、12周目に1台、13周目に1台、17周目に2台をパスして立て続けに順位を上げていく。レース距離の1/3を超える19周目になると規定されたドライバー交代のために数台のマシンがピットロードに進む。上位陣がピットインするなかで、安定したラップタイムを刻むSYNTIUM LMcorsa RC F GT3は、ピットタイ

ミングを伸ばす選択を行なった。

河野選手はタイヤをマネージメントしながら序盤と同様の1分39秒台のラップタイムで走行を続ける。多くのマシンがピットインしていく中で、20周目にはトップ10内に入り、25周目には5番手、30周目には4番手まで順位を上げる。最終的に河野選手は、35周目に3番手でピットに戻る。チームは河野選手のコメントから左側2本のみのタイヤ交換を決断。2本のタイヤ交換とともに給油を行ない、吉本選手にドライバーチェンジする。SYNTIUM LMcorsa RC F GT3がコースに復帰したときには11番手で、まだ先行する2台のマシンがピット作業を終えていない状況だった。吉本選手は右側がユースド、左側がニュータイヤというコンディションの異なる難しい状況で走行をスタートするが、すぐに1分39秒台のラップタイムで走行する。39周目にはGT300の全車がピットに入ると9番手となり、吉本選手はポイント圏内でのフィニッシュを目指した。



終盤を迎えるとややラップタイムが落ち込み始め、10番手のマシンに迫られてしまう。最大で約10秒以上あった10番手とのギャップは、55周目に6.1秒、57周目に4.4秒と1周で1秒ほど詰められる。それでも吉本選手はポジションを守るべくギャップをコントロールして、60周目に9位でチェッカーを受けた。

苦しいシーズンだったが、チーム一丸となり最終戦で9位に入りポイントを獲得。苦戦が続いたシーズンだったがミスなく全戦で完走を果たし、チーム力を見せることができた。

Team Comment



Director : 飯田 章

決勝レースは我々が予想しているよりも他車が早くピットに入りました。河野選手のラップタイムは安定していたので、ピットストップを伸ばして戦況をみる戦略を取りました。35周目にピット作業を行なったのですが、状況が良かったのでタイヤ無交換の選択肢も考えましたが、データがないこともあり2本交換で後半を戦ったのです。コンディションの異なるタイヤで吉本選手は最後まで頑張ってくれて、ようやくトップ10内に入ることができました。4ヶ月の凝縮したシーズンで苦しみましたが、チーム全員が一生懸命に働いた結果が最終戦のポイント獲得に繋がったと思っています。



Driver : 吉本 大樹

路面コンディションとタイヤが今シーズンで初めてと言っていいほどマッチしました。河野選手のスティントでは最後までラップタイムが落ちなかったのでタイヤ無交換も考えましたが、最終的には2本交換という判断になりました。後半のスティントは徐々にパフォーマンスが下がっていきましたが、それでも9位を守り切れました。最終戦ですが、今シーズンでもっとも内容の濃いレースができました。前戦までの流れだとポイントを獲得できずにシーズンが終わるところでしたが、何とか10位以内に入れて良かったです。チームとしてはミスなくシーズンを戦え、忍耐力も含めて強くなれた一年だったと思います。



Driver : 河野 駿佑

スタートドライバーを務めた前回は1周目にセーフティカーが入ったので、実質初のスタートでした。追突などの混乱はありましたがポジションがキープでき、10周目あたりからは徐々に前のマシンを抜くことができました。ペースが落ちなかったのでピットのタイミングを伸ばして、タイヤ2本交換で吉本選手につながりました。苦しいスティントの中でもポジションを守ってもらい9位でチェッカーを受けられて良かったです。ルーキーイヤーはもう少し活躍することを想像していましたが、苦しさや悔しさを味わう一年でした。そんな中でも不自由なく戦わせてもらったチームや関係者には感謝しています。

