



2025 FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,1-Rd,3 OTG Motorsports REPORT

5月3日 - 4日 (Rd.1-3) 天候: 晴れ コース: 富士スピードウェイ

レーシングカートからのステップアップやフォーミュラレースの入門カテゴリーとして、2015年にスタートした「FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP (FIA F4選手権)」。

昨年から、安全性やエンジン出力を向上させた「MCS4-24」に車両が変わり、今シーズンが第2世代マシンの2年目となる。

OTG MOTORSPORTSの母体となる大阪トヨペットグループは、FIA F4選手権の若手育成という理念に共感し、シリーズの設立当初からスポンサーとして支援。2017年からは自チームを結成し、FIA F4選手権を主催するGTアソシエーションが設けるスカラシップ制度の「FIA-F4 JAPANESE CHALLENGE DRIVER」を受け入れてきた。SUPER GTで活躍する菅波冬悟選手や伊東黎明選手は、この制度から国内トップカテゴリーへステップアップしたドライバーとなる。

今季も全14戦がSUPER GTの併催レースとなり、第1戦～第3戦が5月3日と4日に富士スピードウェイで開催された。OTG MOTORSPORTSは新たに2台体制を敷き、60号車には熊谷憲太 (OTG DL F4 CHALLENGE) が、80号車には翁長実希 (OTG Motor Sports MCS4) を起用した。熊谷は昨年に続きチャレンジドライバーとして2年目のシーズンを戦う。初年度は好不調がはっきりしてしまい、安定した成績が残せなかった。それでも大会によっては速さを見せていたこともあり、昨シーズンに培った経験を武器にさらなる飛躍を狙う。一方の翁長は大阪トヨペットグループの社員ドライバーで、今年が初参戦。だが、KYOJO CUPや全日本EVカート選手権ではシリーズチャンピオンを獲得していて、実力は十分に持ち合わせている。

開幕戦の舞台となった富士スピードウェイは、日本有数の高速サーキットとして知られ、各ドライバーがシーズン初戦から激しいバトルを繰り広げた。



予選

#60 熊谷憲太選手

第1戦／12位／1分46秒871

第2戦／12位／1分46秒953

熊谷選手は、2周をウォームアップに充てた後、3周目からタイムアタックを開始。計測4周目に1分47秒台を記録し、続く6周目にはセクター1と2で自己ベストを更新しながら1分47秒フラットまでタイムアップ。さらに8周目には1分46秒871をマークし、翌周も1分46秒953と好タイムを重ねた。これにより、ベストタイムで競われる第1戦は12位、セカンドベストタイムで決まる第2戦も12位グリッドを獲得。シーズン初戦としては安定した滑り出しとなり、決勝での巻き返しに期待がかかる結果となった。

#80 翁長実希選手

第1戦／13位／1分46秒990

第2戦／18位／1分47秒169

翁長選手は、熊谷選手の後方でタイムアタックを開始。計測5周目には1分47秒台に入ると、翌6周目には1分47秒227をマーク。さらに7周目には自己ベストとなる1分46秒990までタイムを伸ばし、予選終盤の最終アタック(9周目)では1分47秒169のセカンドベストタイムを記録した。結果として、第1戦は14位、第2戦は18位グリッドを獲得。FIA F4デビュー戦としては上々の滑り出しであり、決勝ではさらに順位を上げるレース展開が期待された。



Rd.01

#60熊谷憲太選手

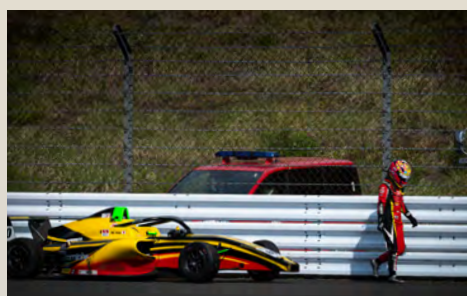
スタート12位、フィニッシュDNF

12番手グリッドからスタートした熊谷選手は、オープニングラップのコカ・コーラコーナーの進入から3台の横並びとなり、真ん中を走行中に外側のマシンと接触。これによりフロントウイングを損傷し、1周を走行後にピットへ戻って修復作業を行なった。メカニックは迅速な作業でフロントウイングを交換し、4周遅れながらもコースに復帰する。結果的には10周を走行してチェッカーを受けたが、規定周回数に満たなかったため完走扱いとならなかった。

#80翁長実希選手

スタート13位、フィニッシュ13位

13番手からスタートした翁長選手は、オープニングラップで1台をパスして12番手に浮上。翌周にはさらに1台を抜き、ポイント圏内まであと一歩となる11番手まで順位を上げた。6周目にはコース上のクラッシュ車両を回収するためセーフティカーが導入され、8周目にレースはリスタート。混戦の中でも翁長選手は冷静な立ち回りを見せ、終盤にはポジションを落としたものの、14周目に14位でチェッカー。正式結果では先行マシンにペナルティが課され、最終順位は13位となった。



Rd.02

#60熊谷憲太選手

スタート12位、フィニッシュDNF

12番手からポイント圏内を目指した熊谷選手だったが、スタートで出遅れると1コーナーまでに数台に抜かる。挽回しようとするが、その後のヘアピンで接触し足まわりにダメージを残してしまう。翌2周目の1コーナーではブレーキング時にタイヤがロックしてしまい、他車を巻き込んでコースオフ。

このクラッシュにより40秒のペナルティを受け、そのままリタイヤとなった。

#80翁長実希選手

スタート18位、フィニッシュDNF

翁長選手は予選のセカンドベストタイムが伸びず、第2戦は18番手からのスタートとなった。1周目から激しいバトルのなかでポジションをキープしていたが、最終コーナーでサイドバイサイドとなり立ち上がりで行き場がなく走路外を走ることとなった。その際に先行していたマシンを抜いたため、ストレートでポジションを戻した。続く1コーナーの進入で2台は並びながらブレーキングに入ったが、接触してしまいコースオフ。結果的には翁長選手にペナルティが課されるとともに、このクラッシュによりリタイヤとなった。



Rd.03

#60熊谷憲太選手

スタート20位、フィニッシュ17位

第2戦でクラッシュしたため短いインターバルだったがメカニックが必死にマシンを修復し、熊谷選手は第3戦のスターティンググリッドに並んだ。

20番手からスタートすると1周目のコントロールラインを19番手で通過し、2周目に入るがここで2台に抜かれてしまう。このタイミングで多重クラッシュの影響でセーフティカーが導入される。レースは6周目にリスタートとなり、熊谷選手は21番手からポジションアップを図る。しかし、直後の1コーナーでクラッシュが起き、またセーフティカーランとなる。14週の決勝レースだったが、規定の30分が経過したために11周目にセーフティカーが先導したままゴールとなった。結果的に熊谷選手は17位となり、開幕大会の3戦を終えた。

#80翁長実希選手

スタート14位、フィニッシュ20位

翁長選手も第2戦のクラッシュによってマシンにダメージがあったが、メカニックが修復作業を行ない、第3戦のスターティンググリッドには着くことができた。

14番手からポイント圏内を狙ったが、オープニングラップで17番手まで順位を落してしまう。翌周も位置取りの悪さもあり、24番手まで後退。ここでセーフティカーランとなり、6周目にレースは再開。先行していたマシンがクラッシュにより後退し22番手となると、2回目のセーフティラン中にもポジションがあがり、11周目に20位でチェッカーを受けた。

ドライバーコメント

#60熊谷憲太選手

シーズンオフのテストは鈴鹿サーキットと富士スピードウェイで走らせてもらい、いろいろとセットアップを試せたことや、好タイムをマークできたことで自信につながりましたが、レースウィークは路面コンディションの影響かオーバーステアが強くなり、思った走りができませんでした。練習走行はドライからウェットと路面が変わっていったので、大きなセットチェンジは行なわずに予選に挑む状態となります。悪くない走りでしたが、トップとは0.9秒ほど離されていて悔しい結果でした。

第1戦はコカ・コーラコーナーで3台が並び、真ん中を走っていたため行き場がなくなり外のマシンにぶつかってフロントウイングを壊してしまいました。コーナーへ入るところで引いていけば避けられたはずなので、判断が遅れたと感じています。

第2戦はスタートで出遅れてしまい焦りからか、ヘアピンで接触してステアリングが曲がってしまいました。続く1コーナーでは早めにブレーキを踏んだのですが、ブレーキがロックしてほかのマシンを巻き込んでクラッシュとなりました。チームや接触したドライバーには申し訳ないと思っています。第3戦もスタートが上手くいかず、2周目にもポジションを下げてしまいました。その後はほぼセーフティカーランでレースができませんでした。

やはり予選で前に出られなかったことで今回の成績になりました。ドライビングとメンタル面ともに足りていないところがはっきりしたので、次戦までにできることを考え、準備します。

#80翁長実希選手

オフシーズンは鈴鹿サーキットと富士スピードウェイでのテストがありましたが、富士スピードウェイをドライで走ったのは5月1日の練習走行のみで、データが少ない状況で予選に挑みました。手探りの状況で走りましたが、想定よりもタイムは出せましたし悪くない内容でした。ただ、タイヤが冷えている状況でのタイムがライバル勢に劣っているので、改善していきたいです。今回は3レースあるので、第1戦は無茶をせずまわりを見ながら戦いました。初めてのカテゴリーなので、他のドライバーがどのような動きをするのか想像がつかない部分があり、もう少し攻められたとは思いますがフィニッシュまで走り切ることが一つの目的でもあるので、それは達成できました。

第2戦はスタートでポジションをキープしましたが、最終コーナーを並走で立ち上がったため、走路外走行になりました。そこでポジションを譲ったのですが、1コーナーのブレーキング時に寄られて行き場がなく強めにブレーキを踏んだらロックして、クラッシュしてしまいました。結果的としてペナルティを課されたので、巻き込んでしまった選手には申し訳ないです。第3戦は気持ちを切り替えて臨んだつもりですが、安全に行き過ぎてポジションを大きく落してしまいました。初めてのFIA F4選手権だったのですが、全日本カートを思い出すようなレース展開でした。少しでも隙をみせると入られてしまい、順位を大きく落してしまいます。次戦では今回の経験を活かして、予選でしっかりと上位に入り、まわりの状況に翻弄されることなく自分のレースができるようにします。