



2025 FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,4-Rd,5 OTG Motorsports REPORT

8月3日 - 4日 (Rd.4-5) 天候: 晴れ コース: 富士スピードウェイ

2015年から日本国内でもスタートしたエントリーフォーミュラの「FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP (FIA F4選手権)」。
今季も全14戦がSUPER GTのサポートレースとして開催され、5月に富士スピードウェイで開幕した。2025年は併催するSUPER GTの海外戦があることから、1大会2レースが4回、1大会3レースが2回となっていて、全国の5サーキットが舞台となる。

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て、これまでにSUPER GTにステップアップした菅波冬悟選手や伊東黎明選手を同チーム排出してきた。

今季は2019年以来の複数台体制となり、60号車には昨年に引き続き6代目のFIA F4 JAPANESE CHALLENGEドライバーとなる熊谷憲太選手、80号車にはKYOJO CUPなどでも活躍する翁長実希選手を起用した。

ゴールデンウィークに開催された第1大会の第1戦から3戦は、3レースともにセーフティカーが導入される荒れた展開となり、熊谷選手と翁長選手ともにクラッシュを喫してしまった。不本意なレース結果となったが、第2大会までは約3ヶ月のインターバルがあり、チームもドライバーも上位入賞を目指して準備を進めてきた。

今回の第2大会は7月31日(木)から練習走行がスタートし、8月2日(土)には予選と第4戦の決勝レース、3日(日)には第5戦の決勝レースが実施された。



予選

#60 熊谷憲太選手

第4戦／11位／1分47秒140

第5戦／14位／1分47秒382

FIA F4選手権の予選は通常なら早朝から実施されるが、今回はSUPER GTのレースフォーマットが変更されているため、10時30分からの開始となった。第4戦、5戦の予選もチャンピオンクラスとインディペンデントクラスにわけられ、計49台がエントリー。富士スピードウェイの決勝レースでの出走台数が45台のため予選落ちが出るほどの盛況となっている。

熊谷選手は周囲の選手とタイミングをずらしてコースインし、2周をウォームアップに充てると3周目からアタックを開始。まずは1分47秒777のタイムをマークし、タイミングモニターのトップ10内に入る。その後はわずかにタイムを更新していくが、ライバル勢はさらにタイムを伸ばす。計測8周目に1分47秒382とタイムアップを図ると、翌周には1分47秒140の自己ベストタイムをマーク。結果として、第4戦は11位、セカンドベストタイムで競う第5戦は14位となった。

#80 翁長実希選手

第4戦／18位／1分47秒378

第5戦／19位／1分47秒519

翁長選手は予選のコースオープンとともにウォームアップを開始。2周目には早くも1分47秒823をマークし、タイミングモニターの最上位に80号車が表示される。富士スピードウェイは先行するマシンのスリップストリームを活用できるかどうかで、大きくタイムが変わってくる。翁長選手はタイミングを見計らってアタックを続けるが、適切な集団のなかでのアタックができないでいた。8周目には1分47秒519までタイムを伸ばし、9周目には自己ベストタイムの1分47秒378をマーク。ただ、スリップストレートが効くセクター1ではライバル勢より0.4-0.5秒をロスしていた。結果として第4戦は18位、セカンドベストタイムで競う第5戦は19位となった。



Rd.04

#60熊谷憲太選手

スタート11位、フィニッシュ10位

変則的なスケジュールとなった第2大会のレース1(第4戦)は、2日の夕方からスタート進行が始まる。14周で競われる決勝レースは、予定通りの17時15分にフォーメーションラップが始まり、インディペンデントクラスを含めた45台がグリッドにつきスタートが切られた。

熊谷選手は加速が鈍り数台にパスされてしまう。同時に後方からスタートしたマシンがオイルをコース上に撒いたため、1周目に赤旗が提示されてレースは中断となった。20分間の中断を経て17時40分にセーフティカー先導でレースは再開。熊谷選手は12番手から追い上げを図るが、再スタート後の1コーナーでクラッシュが発生し、再びセーフティカーが導入される。FIA F4選手権は規定の周回数を走行していない場合は、30分のタイムレースとなり5周目にセーフティカーが先導したまま終了した。11位でチェッカーを受けた熊谷選手だったが、正式結果では上位でゴールした選手にペナルティが与えられ10位に入りポイントを獲得した。

#80翁長実希選手

スタート18位、フィニッシュ18位

18番手からスタートした翁長選手はスタートから1コーナーまでにポジションを下げたが、先行するマシンが後退したため17番手でレース中断となる。コース上に撒かれたオイルを処理するために20分間の中断があり、2周目からセーフティ先導でレースは再開。1周のセーフティランを挟み、3周目にレースはリスタートする。このリスタートでも翁長選手はポジションを下げたため19番手に後退。結果としては、3周目に再びセーフティカーが導入され、14週の決勝レースは30分が経過したため5周目にチェッカーが振られた。18番手からスタートした翁長選手は19位でフィニッシュしたが、正式結果では先行車のペナルティにより18位となった。



Rd.05

#60熊谷憲太選手

スタート14位、フィニッシュ13位

予選と第4戦の決勝レースから1日を経て、第5戦の決勝レースが3日の午前中に実施された。9時台ながら気温は30℃を超え、ドライバーとマシンともに過酷な状況となる。14週の決勝レースは予定されていた9時55分にフォーメーションラップが始まる。14番手からスタートした熊谷選手は、課題のクラッチミートではミスがなかったがその後の加速で2台にパスされ、さらに1ポジションを下げて1周目を17番手で終える。ポイント圏内を争う集団で走行する熊谷選手は、2周目に1台、4周目に2台をパス。中盤も激しい順位争いを繰り広げ、一時的には16番手までポジションを下げたものの、終盤には自己ベストタイムを更新して追いつける。12周目には14番手、ファステストラップにはさらに1台を抜き13位でチェッカーを受けた。

#80翁長実希選手

スタート19位、フィニッシュ20位

19番手でスタートした翁長選手は、好スタートで1台をパスすると18番手で1周目のコントロールラインを通過。先行する熊谷選手をテールトゥノーズで追う展開となる。2周目には1台、3周目にも1台をパスして16番手まで浮上するが、その後のペースが上がらず、後方から追いつけてくる集団に飲み込まれてしまう。翁長選手のマシンはストレートを重視したセットアップを施していて、スリップストリームに入れば抜くことができるが、コーナーからの脱出では苦戦を強いられた。6周目には19番手に後退すると、後半も苦戦が続いた。8周目には自己ベストの1分47秒953をマークしたが、後続のマシンに迫られる。11周目にはさらにポジションを下げると、14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

前戦から約3ヶ月のインターバルがあり、その間に1回ですが練習走行の機会を設けてもらいました。タイヤのロットが変わったのですが、マシンのセットアップとも合っていて、練習走行から良い感触で走れました。

予選ではSUPER GTのマシンが走ったあとだったこともあり、グリップ感が高い印象でした。スリップストリームを狙って走って、それは上手くいったと思います。ただ、セクターごとにパラツキがあり、上手くまとめられれば0.1-0.2秒は上げられたはずなので、悔しい結果でした。第4戦は11番手からのスタートで1台を抜けばポイント圏内に入る展開でした。スタートを決められればという意識でしたが、クラッチミートが合わず3台のパスされてしまいました。結果としては先行しているマシンが止まったことやペナルティで10位でしたが、納得いく内容ではありません。第5戦もスタートを重視していましたが、後続の2台に抜かれてしまいました。レース中は集団の中で抜きつ抜かれつのバトルができて自信になりました。両レースともスタートで失敗したので、次戦までに改善する必要があります。また、予選ではあと少しを絞り出し、次戦の鈴鹿サーキットではトップ10内からスタートできるようにしたいです。

#80翁長実希選手

ゴールデンウィークの第1大会からは路面温度などのコンディションが大きく変わり、今回からタイヤのロットも新しくなりました。その中でも練習走行では走らせ方やセットアップを探りながらでしたが、結果としては14番手と感触が良かったため、前戦からそれほどアジャストせずに予選に挑むことにしました。予選ではアタック開始から良い感触でタイムも出ていました。ただ、スリップストリームを効果的に使う判断ができず、セクター1でタイムロスしてしまいました。セクター2、3では熊谷選手よりも良かったので、セクター1が伸ばせればトップ10内が見えていました。マシンの仕上がりが良かっただけに悔やまれます。第4戦は周回数が限られていましたが、スタートとリスタートでもポジションを落してしまい反省点が多い内容でした。第5戦はセーフティカーが入らず14周のバトルができました。スタート直後から前半はポジションを上げられたのですが、後半からは後方の集団とのバトルになりポジションを落してしまいました。セットアップがストレートを重視していたため、コーナーからの立ち上がりで苦戦しました。

予選の結果が残念でしたが、レースでは接触もなくクリーンなバトルができました。押さえるところは押さえられ自信にもつながりました。やはり予選のポジションが重要なので、次戦では予選で上位に入ることを最大限に意識して戦います。