



2025 FIA-F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP Rd,11-Rd,12 OTG Motorsports REPORT

10月17日 - 19日 (Rd.11-12) 天候: 曇り・雨 コース: オートポリス

2025年シーズンも14戦のシリーズによって競われている「FIA F4 JAPANESE CHAMPIONSHIP(FIA F4選手権)」。例年では1大会2レース制となっているため年間7大会だが、今季は併催しているSUPER GTが海外ラウンドを実施した。そのため、第1大会と第4大会は3回の決勝レースをレースウィークに行ない、年間6大会14戦のスケジュールとなっている。

開幕戦となった第1大会はゴールデンウィークに富士スピードウェイで行なわれ、ここまで4大会10戦が終了。今回は第5大会で第10戦と11戦の2レースが、10月18日(土)と19日(日)に大分県のオートポリスで開催された。そして、今大会は新たな試みとして予選が17日(金)に実施され、決勝レースはこれまで併催となっていたチャンピオンクラスとインディペンデントクラスが別々となり開催された。

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いて、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ている。FIA F4選手権への参戦が2年目となる熊谷選手は、前回のスポーツランドSUGOで初表彰台を獲得して5戦連続でポイントを獲得中。この勢いを維持してオートポリスでも上位進出を狙った。翁長選手は決勝レースでの速さはあるもののポイント獲得には至らず、予選でのパフォーマンス向上が課題となっていた。



予選

#60熊谷憲太選手

第11戦／12位／1分54秒404

第12戦／10位／1分54秒446

前述のように今回の予選は金曜日に実施され、直前には45分の練習走行が設けられていた。前日からセットアップと走り方を見直したこと、トップから0.2秒差の6番手となり予選では更なるタイムアップを狙った。

予選はドライコンディションの元で13時00分から20分間で競われ、熊谷選手はコースインとともにウォームアップを行なった。アウトラップと2周目で状況を確認しアタックに入ろうとしたが、先行するマシンに引っかかってしまう。翌周には1分54秒981をマークするが、練習走行から約3時間が経過したことにより路面温度が30°Cを越えていたことが影響し、タイムが伸びない。5周目には1分54秒446、6周目には1分54秒404までタイムアップするが、7周目にはタイヤのグリップがピークを超えていて、タイム更新はならなかった。結果として、ベストタイムで競う第11戦は12位、セカンドベストタイムを採用する第12戦は10位となった。

#80翁長実希選手

第11戦／19位／1分54秒940

第12戦／19位／1分55秒344

16日(木)の練習走行では久しぶりのオートポリスということもありトップから1.9秒ほどのギャップがあった。だが、2回目の練習走行ではその差を0.6秒まで詰めて10番手のタイムをマーク。予選での好走が期待された。

13時00分からスタートした予選では熊谷選手の後方でアタックをする予定だったが、後方から迫ってきたマシンが間に入ってしまう。3周目からアタックを行なうが先行するマシンに引っかかり、後方までポジションを下げてクリアな状況を探った。6周目には1分54秒950、7周目には1分55秒452、8周目には1分55秒344と終盤にタイムを伸ばしたが、タイヤのピークグリップとタイミングを合わせられなかった。

結果的に予選は第11戦が19位、第12戦も同様の19位となった。



Rd.11

●第11戦 10月18日(土)13時40分スタート

#60熊谷憲太選手

スタート4位、フィニッシュ3位

これまでではチャンピオンクラスとインディペンデントクラスが混走だったが、それが独立して開催されることになり、熊谷選手と翁長選手のチャンピオンクラスの決勝レースは18日(土)の昼過ぎにスタート。

12番手グリッドの熊谷選手は1コーナーまでの加速で後続に抜かれてしまうが、セクター2までに順位を戻す。トップ集団がセクター3を走行していたときに、スタートを失敗したマシンを回収するためにセーフティカーが導入される。レースは3周目に再開し、熊谷選手は11番手からポイント圏内を目指した。だが、直後を走っていたマシンに抜かれて12番手に後退してしまう。オートポリスのコース全長は長いが、抜きにくいコースで順位変動が少ない。熊谷選手のマシンは調子が良いものの、先行するマシンを抜けない。拮抗した状態は終盤まで続いたが、12周目によくパスして11番手に復帰。前が開けたため最終周には自己ベストをマークして10番手のマシンを追ったが、そのまま11位でチェックを受けた。正式結果ではペナルティを受けたドライバーがいたため、10位となり6戦連続でのポイント獲得となった。

#80翁長実希選手

スタート19位、フィニッシュ21位

19番手からスタートした翁長選手はオープニングラップの混戦で1ポジションを下げて20番手で1周目を終える。2周にわたってセーフティカーが入り、3周目にレースはリスタートすると4周目まではポジションをキープ。しかし、5周目には2台にパスされて22番手まで後退する。ストレートでは先行するマシンに並び掛けるが、集団で走っているためパッシングするまでには至らない。9周目には自己ベストの1分55秒209をマークするが、19番手のマシンから繋がる集団から抜け出せない。ファイナルラップまでパッシングの機会をうかがったが、順位は変わらず22位でチェックを受けた。

正式結果では21位でゴールしたドライバーにペナルティが与えられ21位となった。



Rd.12

●第12戦 10月19日(日)9時15分スタート

#60熊谷憲太選手

スタート10位、フィニッシュ9位

チャンピオンクラスの第12戦は、第11戦から一夜明けた19日(日)の9時過ぎからスタート進行が始まった。8時台に行なわれたインディペンデントクラスの決勝レースは、霧のためセーフティカーが先導してスタートするほどの荒天だった。霧は晴れたもの的小雨が降り出し、レインタイヤが履けるウエット宣言が出されていた。ただスタート進行が始まると同時に雨が止み、全車がスリックタイヤを履いて13周の決勝レースを戦った。

10番手グリッドに並んだ熊谷選手は、1コーナーまでに1台にパスされてしまう。オープニングラップを11番手で終えるが、翌周には1台をパスして10番手に復帰する。その後は、先行するマシンをテールトゥノーズで追うが、第11戦のような膠着状態が続く。終盤もポジションが変わらず10番手のままだったが、ファイナルラップの第2ヘアピンで1台をパスして9位でチェックを受けた。

この結果により第6戦から7戦連続でのポイント獲得となり、シリーズランキングは9位となった。

#80翁長実希選手

スタート19位、フィニッシュ19位

19番手からスタートした翁長選手は、第11戦のオープニングラップより位置取りの争いが激しかったといい、2ポジションを下げて21番手で1周目を終える。それでも2周目には1台、3周目には1台を抜いてスタートした順位までポジションを戻す。5周目には自己ベストタイムの1分55秒364をマークし、テールトゥノーズで先行するマシンを追った。15番手から5台以上が並ぶ集団の中でパッシングを試みるが、ある程度のマージンを持って走行すると抜ききれない。拮抗した状態は最後まで続き、13周目に19位でチェックを受けた。

ベストタイムではポジション争いをしていた集団の中ではトップだったため、ペースは悪くなかった。次戦は予選での課題をクリアして、ポイント圏内を目指す。

ドライバーコメント

#60熊谷憲太選手



16日の練習走行ではトップとの差があったのですが、ドライビングやセットアップを詰めていったことで、2回目の練習走行はトップと0.2秒差まで迫ることができました。予選で上手くまとめられればトップ5内も視野に入っていました。ただ、2回目の練習走行の後に実施された予選は路面温度が15°Cほど上がったことで、アンダーステアが強くなりました。また、予選の序盤にクリアが取れず、ベストラップを記録したのが終盤になってしまいました。タイヤのピークグリップは序盤だったので、上手く噛み合わない予選で悔いが残ります。

第11戦の決勝レースはスタートで1、2台に抜かれてしまい、マシンの状態は良かったと思いますが抜きにくいサーキットなのでポジションを戻せませんでした。それでも12周目の3コーナーから先で並び掛けて抜きました。最終周は前が開いたのでプッシュしたらベストタイムを更新できたので、ペース的にはトップ10内のマシンと同等かそれ以上でした。第12戦もスタート後に抜かれたのですが、2周目には挽回できました。その後はやはり抜くことができず団子状態のままでの走行となります。終盤までプレッシャーを掛けていき、最終周の第2ヘアピンでパッシングできましたが1台を抜いただけで終わってしまいました。

改めて予選のポジションが大事だと感じさせられるレースでした。次戦は早くも最終戦になってしまうので、しっかりと結果を出して表彰台に登れるように努力していきます。

#80翁長実希選手



オートポリスの走行は昨年の冬以来となり、練習走行の走り出しは満足できるタイムではありませんでした。ただ、走り方も含めて見直した2回目の練習走行では10番手のタイムをマークでき、自信を持って予選に挑みました。予選では熊谷選手のすぐ後ろで走るつもりだったのですが位置取りで前に入られ、2周目のアタック時には引っかかってしまいました。翌周もクリアが取れなかったので、最後方までポジションを下げて仕切り直しました。しかし、タイヤのピークグリップは過ぎていて、納得のいくアタックにはなりませんでした。一部のマシンは後方のクリアな箇所で走っていたので、位置取りについては反省して今後に活かしていきます。

予選でタイムが伸びなかつたことで第11戦、第12戦ともに19番手からのスタートになりました。マシンの状態は良かったので、同じポジションの車両よりはペースがあつたのですが、それでも抜きづらいサーキットなのでポジションアップは叶いませんでした。セクター3が速くストレートでは差が縮まるのですが、集団で走っていたため前のマシンもスリップストリームが効きます。そうなるとペース差があつても抜けず、2レースともに悔しい結果となりました。やはり予選で前にいくことが重要で、次のモーテンでは予選でパフォーマンスを発揮することに注力して挑みたいです。