



大会概要

2025年 SUPER GTシリーズ 第5戦

大会名称

2025 AUTOBACS SUPER GT Round 5 SUZUKA GT 300 KM RACE

開催日時

8月23日 土曜（予選） 8月24日 日曜（決勝）

開催サーキット

鈴鹿サーキットレーシングコース フルコース（1周：5.807km）
所在地：三重県鈴鹿市稲生町7992

同時開催レース

2025年FIA-F4選手権シリーズ第6戦・第7戦

主催

関西スポーツカークラブ(KSCC)/鈴鹿モータースポーツクラブ(SMSC)/ホンダモビリティランド

公認

国際自動車連盟（FIA） / 一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）

認定

株式会社GTアソシエーション

後援

経済産業省／国土交通省／自由民主党モータースポーツ振興議員連盟／三重県／鈴鹿市、
鈴鹿F1日本グランプリ地域活性化協議会／一般社団法人鈴鹿市観光協会／鈴鹿商工会議所



◆ チーム体制

- チーム名 VELOREX
- 車両名 UNI-ROBO BLUEGRASS
FERRARI 296 GT3
- カーナンバー 6
- タイヤ 横浜ゴム株式会社
- ドライバー



片山 義章
YOSHIAKI KATAYAMA

生年月日 1993年11月13日
出身地 愛知県
身長 168cm
体重 69.3kg
血液型 RH+O



ロベルト メリ ムンタン
ROBERTO MERHI MUNTAN

生年月日 1991年3月22日
出身地 スペイン
身長 178cm
体重 70kg
血液型 RH+O

- エントラント代表 古場 博之
- チーム監督 小倉 啓悟
- スタッフ
 - チーフエンジニア Mattia Oselladore
 - チーフメカニック 片岡 恵人
 - 広報兼マネージャー 宅間 美帆
 - レースアンバサダー ENA、YUYU (VELOREX アンバサダー)
 - 新堂まみ、市原 薫
(UNI-ROBO アンバサダー from Pacific)
 - 城戸ひなの (TONE モタスポ サポートギャルズ)

■ スポンサー

- | | | |
|---------------------|-------------------|--------------|
| アスカ株式会社 | 青山エレベーター株式会社 | 愛知電線株式会社 |
| 株式会社C I S | 医療法人社団ヒロデンタルクリニック | 笹原金型株式会社 |
| O I R C | カトー機械株式会社 | 有限会社大和工業 |
| T O N E 株式会社 | 株式会社ジョイフル設備 | 株式会社エイチアンドエフ |
| ニチアス株式会社 | 株式会社アート買取協会 | 大成土木株式会社 |
| 学校法人高岡学園 高新自動車学校 | 株式会社デジテックエイチピー | 株式会社E A S T |
| ザーレン・コーポレーション株式会社 | 朝日金属株式会社 | 株式会社P O O L |
| D O B O T ジャパン株式会社 | 株式会社マイティミズタニ | |
| エバー株式会社 | 城東電機株式会社 | |
| 株式会社コスモ開発 | サンディスク株式会社 | |
| 岡田金属株式会社 | 有限責任中部総合監査法人 | |
| 株式会社ソフト99オートサービス | ARMS株式会社 | |
| M I D T O W N B B Q | 見田工作株式会社 | |

◆ 予 選

天候 晴れ

コース状況 ドライ

気温 34℃ (GT300クラスQ1開始時)

路面温度 43℃ (GT300クラス予選開始時)

予選開始 15時15分 (GT300クラスQ1-A組開始)



Team LeMansは本年度より正式にエントラント名をVELOREX とし、昨年に引き続き、FERRARI 296 GT3を投入してSUPER GT GT300クラスに参戦する。同クラス参戦5年目となる今シーズンは、昨年に引き続きマシン名を「UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARI」とした。一方、ドライバーは第1ドライバーに片山義章、第2ドライバーにロベルト・メリ・ムンタンを継続起用。チーム体制も継続し、2024シーズンを上回る活躍を目指す。タイヤは、これまでどおりヨコハマタイヤを装着する。

今シーズンのSUPER GTでは予選方式が2023年までのノックアウト方式に戻されることとなった。GT300クラスの予選はグループA、グループBの2組にわけられ10分間の予選Q1が実施されるのは以前と変わらないが、予選Q2へは各組それぞれ1台ずつ増加し、それぞれ上位9台が進出となり、合計18台での予選Q2に挑む。つまり以前よりエキサイティングな予選Q2が観られることとなった。予選順位はQ2のタイム順で決定される。

またGT300クラスは28台が参加する激戦となるため、ポイントシステムも変更され、ポイント獲得可能な順位を15位までと拡大。一方でトップ10までのポイントは1位25ポイントにはじまり、それぞれ5ポイント増となった。それにより、これまでも増して10位から15、16位の争いが激しいものとなる。なお、ポールポジションにも1点が与えられる。

#6 UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARI

予選結果：6位（予選Q 1：8位／片山選手：1分59秒013／予選Q2：6位／ロベルト選手：1分57秒708）

やや雲に覆われた鈴鹿サーキット、10時20分からSUPER GT第5戦の公式練習がスタートした。VELOREXのふたりのドライバーは、鈴鹿サーキットを得意としており、マシン特性もこのサーキットに向いていることもあって、チームは自信を持って第5戦に挑む。コースオープン開始から順調にテストプログラムを消化し、次第にセットアップを煮詰めていく。開始早々に2番手タイムをマークし、予選への手応えを得たロベルトに続き、ロングランも片山がコンスタントに良いラップタイムを刻んでいく。午前中の公式練習では14番手タイムではあったが、自信を持って予選に臨んだ。午後の予選は15時15分から始まり、UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARIはQ1グループBに片山が出走。アタックラップ中にステアリングシステムのトラブルが出たが冷静に対処し、4周目に1分59秒013をマーク。グループBの8番手タイムでQ2への進出を決めた。

16時08分からのQ2では、ロベルトが4周目に片山のタイムを上回る1分57秒708をマーク。しかしライバルたちのタイムアップ幅が大きく、予選順位は6番手となり、決勝は3列目スタートとなった。

◆ 決 勝

天候	晴れ
コース状況	ドライ
気温	35℃ (スタート時)
路面温度	52℃ (スタート時)
決勝レース開始	15時30分 (正式スタート時刻 15時37分36秒)
レース予定走行距離	300KM 52周 (正式フィニッシュ時刻 17時24分46秒)



#6 UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARI (片山&ロベルト選手)

決勝結果：18位 (48周=1時間47分37秒501ベストラップ：2分00秒406 ロベルト選手)

前日の予選で6番手グリッドを得たVELOREXは、決勝に向けてしっかりとデータを解析し、それをもとに攻めの作戦を構築した。午後2時から20分間のウォームアップ走行が実施され、ロベルトと片山は交互にステアリングを握り、決勝に向けて最後の調整を行なった。計測3周目に2分01秒151で3番手となるタイムをマークし、最終的に7番手でセッションを終えたが、タイヤ摩耗のチェックも含め、すべてが順調に進んでいた。

15時30分、気温35℃、路面温度52℃というコンディションの中、交通機動隊が先導するパレードラップを含み、2周のフォーメーションラップの後に決勝レースがスタートした。

スタートドライバーは片山が務め、いつも通りの好スタートを切ったが前のマシンのストレート速度の伸びが良く、抜くまでには至らずポジションキープ。後方から迫るマシンには要所を抑える頭脳的な走りでリードを広げて序盤のレースを進めていく。片山はタイヤと燃費を意識しながら安定したペースでコンスタントに周回を重ねたが、シケインでGT500クラスのマシンがクラッシュしたため、セーフティカーが導入された時点で、せっかく築いた後続車とのリードが消えてしまうこととなった。

気を取り直して再スタートと同時にプッシュを続け、上位集団の一角を形成する形で18周を走り切り、作戦どおりロベルトに交代。ピット作業も完璧で、18番手でコースに戻ったロベルトの追い上げが期待された。

上位陣がすべてピット作業を終えた段階で、5番手まで浮上していた6号車 UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARIは、ハイペースで前のマシンを追い続けていたが、レースも残り5周という状況の中、バックストレートでいきなり右リヤタイヤがバーストしてしまい、クラッシュこそ免れたものの、そのままピットでタイヤ交換をしてレースに復帰した時点では19番手までドロップしてしまった。無念のチェッカーを19位で受けた後、2位でチェッカーを受けたマシンが車両規定違反で失格となった為、正式結果は18位完走となった。

片山 義章 選手のコメント

予選ではアタックラップ中にステアリング系統のトラブルが発生して焦りましたが、なんとか自分で対処し、最後の1周を死ぬ気で走って、セクター4で全体ベストタイムをマークし、なんとか予選Q2進出を果たしました。決勝スタートはいつも通り上手く行ったのですが、鈴鹿サーキットは抜きづらく、序盤はライバルたちのペースに合わせてコンスタントに作戦どおりのラップタイムを刻みながらトップグループの中で戦い抜きました。

ペース的には全然ついていけたので、後続のマシンの動きを見ながら冷静にこちらの速いセクションと相手の速いセクションを見極め、上手く処理してリードを広げることができました。セーフティカーのおかげで奪ったリードは消えてしまいましたが、逆に前のマシンとの差も縮まったので、再スタート後も必死でプッシュし続けました。

ロベルトに交代してからは、ひとつでも上のポジションでゴールできるように追いつけていたのですが、最後のバーストは愕然としましたね。悔しいとか、そんな簡単な言葉で表せない気分でした。とても残念です。

気を取り直して、次の菅生でリベンジするしかありません。応援ありがとうございました。



ロベルト・メリ・ムンタン選手のコメント

タイヤが最後までもてば勝てると思っていたのですが、最悪の結果になってしまいました。予選からマシンのバランスは問題なく、57kgのサクセスウェイトの影響こそありましたが、ロングランのペースも良かったので、決勝には期待していました。レースでもやはり自分たちのペースは悪くなく、途中、GT500クラスのマシンがダンロップコーナーで無理にインに飛び込んできて弾き飛ばされたりしましたが、大きなダメージはありませんでした。しかしラスト5周のスプーンカーブを立ち上がったところでタイヤに異常を感じたので、無線でスローパンクチャーかも知れないと伝え、タイヤ交換の準備をしてもらっていた時に、突然右リヤタイヤがバーストしてしまったのです。タイヤ交換の準備が整っていたのでロスタイムは最小限でしたが、もはやリカバーする時間は残されていませんでした。悔しい結果ですが、自分たちには速さはあったと思います。次の菅生も得意なコースのひとつですから、シリーズでもう1勝を狙います。



小倉 啓悟 監督のコメント

ラスト5周までは、すべてが順調なレースでした。予選で起きたステアリング系トラブルは初めて経験したトラブルでしたが、2度と起こらないように対処しました。ライバルの同じフェラーリに対して57kgのサクセスウェイトというハンディはありましたが、自分たちのペースは悪くなかったですし、何事も無ければ毎戦表彰台を狙える位置にいるポテンシャルはあると思います。あと4周だけ何もなければ4位入賞でポイントを獲得できたと思うと、本当に悔しいですが仕方ありません。菅生で勝利を狙うべく、チームが一丸となって努力し、残りのレースでは毎戦表彰台を狙います。

古場 博之 エントラント代表のコメント

予選はまずまずの内容でしたが、ステアリング系統のトラブルが発生した際に片山選手が冷静に対処してくれたおかげで予選Q1突破ができました。ドライバーとして素晴らしい仕事をしてくれたと思います。ロベルトも頑張ってくれましたが、サクセスウェイトの影響は大きかったと思います。そこまでは順調でしたが、今回のレース結果には、言葉がありません。すべてが作戦どおりに上手く進んでいた矢先の出来事です。タイヤのライフに関しても、テストで実際に試していて30周は問題ないはずでしたから、もしかしたらデブリを踏んでいたのかも知れません。めっちゃくちゃ残念です。でも諦めずに前を向いて、着実にやっていくしかありません。悪い流れを断ち切って、シーズン後半でいい戦いをお見せしたいと思っています。

UNI-ROBO

BLUEGRASS

WestCore

OIRC

ヒロ デンタル クリニック
Hiro Dental Clinic

ASAHI 朝日金属株式会社

CLIMAX
SOFT99 autoservice

KOHSHIN
DRIVING SCHOOL

TONE

zahren

SASAHARA

JOTO DIRECT

PANASHOP

ニチアス

DOBOT

osmo
development

見田工作

愛知電線株式会社

Digi-Tec
INTECNO

EVER
CORPORATION

AOYAMA
ELEVATOR

MIDTOWN BBQ
STEAK & SMOKEHOUSE

H&A
Human & ARMS

DAIWA

H&F

MAITY
SAFETY INSURANCE ENGINEERING SYSTEM

PACIFIC
RACING TEAM

岡田金
株式会社

株式会社
a1r
買取協会

カトー機械株式会社

4EAST
www.kkeast.net

AOI
TRUST
C O., L T D.

VELOREX
Fueled by Ambition

Sponsor introduction

Team Le Mans