

MIMI5 GC Returns 2025 エントリーリスト

GC Returns

Gen-1 1972~78年

2座席2リッター時代

シェブロン、ローラ、マーチ、GRD、アルピーヌなどの海外製マシンと、シグマ、ベルコ、いすゞ、EVAなどの国内コンストラクターが開発したマシンが参戦し、エンジンもBMW、フォード・コスワース(HART)、マツダ2ローター、三菱、トヨタなど多くの選択肢があった。また海外製マシンも、多くが国内コンストラクターやチームにより、富士スペシャルと言うべきボディカウルに改造されていた。

Car No. 4 KEDシェブロン

TEAM→ やさか倶楽部 DRIVER→ 久保田敏一

MACHINE→ 1971年シェブロンB19/HART420S(2リッター直4)
北野元仕様



シェブロンが1971年に開発したB19。現車は1973~74年にニッセイト・レーシングが富士GCで走らせたマシン。エンジンはコスワースBDAベースのHART 420S。ドライバーは北野元や都平健二だった。ドライバーの久保田敏一は、1970年代にコジマエンジニアリングやハヤシレーシングなどのFL500で活躍した経験を持つ。



Car No. 35 Chevron B19

TEAM→ タク・インターナショナル DRIVER→ 兼子卓三

MACHINE→ 1971年シェブロンB19/
コスワースBDG(1.9リッター直4)



シェブロンB19は1971年登場の同社初の本格的オープン2座レース車両で、富士GCには初年度の1971年から参戦。その後発展型のB21、B23、B26、B36が1980年代初頭まで活躍した。現車は近年輸入されたもの。ドライバーの兼子卓三は多くのヒストリックカーレースで活躍し、Rally Japanのヒストリッククラスにも参戦した。



Car No. 8 Chevron B23

TEAM→ DRIVER→ 丸山光太郎

MACHINE→ 1973年シェブロンB23/
HART420S(2リッター直4)



B19のサスペンションなどを改良したB21が1973年にB23に進化。フロントカウルが低くなるなど細部が異なる。富士GCでは1973年第3戦から高原敬武が使用したが、現車はその後杉崎直司や長谷見昌弘がボディを変更して使用した。ドライバーの丸山光太郎は様々な車両でヒストリックカーレースやイベントに出場している。



Car No. 3 March 74S

TEAM→ Racing Gear Collection DRIVER→ 恒川 肇

MACHINE→ 1974年マーチ74S改/マツダRE-13B(654ccx2)
高原敬武仕様



1974年登場のマーチ74S。富士GCでは高原敬武が1975、76年を連覇した。現車はその高原が使用した後、清水正智、岡本金幸らが運転。ボディはムーンクラフトや岡本金幸製パーツを使用する。エンジンはマツダRE-13Bだが、1975年の高原仕様となっている。ドライバーの恒川肇はFJ1600やスーパーFJで活躍した経験を持つ。



Car No. 28 MANA-09

TEAM→ FIT EASY RACING DRIVER→ 藤井修二

MACHINE→ 1973年MANA-09/マツダRE-12A(573ccx2)
従野孝司仕様



マキF1の開発でも知られる三村建治氏が1973年の富士GC用に製作したマシン。独特のボディデザインが特徴だった。エンジンはマツダRE-12Aで、従野孝司、片山義美らがドライブした。ドライバーは1980年代後半からマツダのグループC(IMSA GTP)マシンで国内耐久レースで活躍、クラス優勝も記録した藤井修二が務める。



Car No. 98 AIM GRD S74

TEAM→ AIM DRIVERS CLUB DRIVER→ 鈴木幸典

MACHINE→ 1974年GRD S74/コスワースBDG(2リッター直4)



イギリスのGRDが1974年に作ったS72の発展型S74。日本では生沢徹がVAL製カウルを装着し、1977年に戴冠したことで知られるが、現車は近年輸入された、GRDオリジナルカウル装着車両。ドライバーの鈴木幸典はヒストリックカーコレクターで、ル・マン・クラシックやグッドウッド・リバイバルなどへの出場経験を持つ。



MIMI5 GC Returns 2025 エントリーリスト

GC Returns

Gen-2 1978~86年

1座席2リッター時代

マーチやシェブロンなど2座席スポーツプロトタイプカーの幅を狭めた新造モノコックに、ベース車の足まわりパーツを流用し、シングルシーターボディを架装したマシンが原点。その後更なる性能向上を目指し、マーチ製F2シャシーに独自のボディを架装したマシンが登場するとこちらが主流となった。エンジンはBMW M12とマツダRE-13B 2ローターが双璧で、トヨタ、ヤマハも存在。チューナーの戦いも熾烈だった。

Car No. 11 MCS Mazda

TEAM → Racing Gear Collection DRIVER → 上住道人

MACHINE → 1980年MCS/マツダRE13B (654cc×2)
長谷見昌弘仕様



既存の2座スポーツカー用の横幅を狭めたシャシーとサスペンションに、ムーンクラフト製ボディを装着した初代MCSは1979年に登場。現車はマツダRE-13Bエンジンを搭載し、1979~80年の長谷見昌弘車のカラーを纏う。ドライバーの上住道人はFJ1600やJAF-F4で活躍し、スーパーGTにスポット参戦した経験を持つ。



Car No. 6 ウルフMCS Returns

TEAM → ウルフMCS Returns DRIVER → FLYING RAT

MACHINE → 1980年MCS/マツダRE13B (654cc×2)
関谷正徳仕様



1979年、富士GCにシングルシーター車両の参加が認められた際、ムーンクラフトが開発したMCS (I)。現車はウォルター・ウルフ・レーシング・ジャパンで関谷正徳が乗ったマシン。ドライバーのFLYING RATはインタープロトAMエキスパートクラスで2度王座を獲得し、2020年にはル・マン24時間にLMP2で出場している。



Car No. 44 March822 MCS V

TEAM → やさか倶楽部 DRIVER → 流井和幸

MACHINE → 1984年マーチ822/MCSV /
BMW M12/6 (2リッター直4)



F2のマーチ822のシャシーにMCSVボディを組み合わせ、BMW M12エンジンを搭載したマシン。1984年にこの組み合わせで出場した4台のマシンのうちのどれかのはず。ドライバーの流井和幸は1975~82年にFL500レースに参戦。篠田レーシングサービス (SRS) のドライバーとして故高橋徹や故小河等らと戦った経験を持つ。



MIMI5 GC Returns 2025 エントリーリスト

GC Returns

Gen-3 1987～89年

1座席3リッター時代

トップフォーミュラがF2からF3000に移行したことに合わせ、GC CarもF3000シャシーにシングルシーターボディを架装したものになった。シャシーはローラ、マーチ(レイトンハウス)がメインで、エンジンはV8のコスワースDFVや無限MF308とマツダRE-20B 3ローター。ボディはMCSの他、セルモ、東京R&D、マッドハウス、マーチ(レイトンハウス)などがあり、各コンストラクターの戦いが熾烈になった。

Car No. 27 伸東メタリコン

TEAM → HRT DRIVER → 田中裕司

MACHINE → 1988年マーチ88GC/OKAMOTO Spl/
コスワースDFV(3リッターV8)岡本金幸仕様



マーチがF3000を元に作ったGC専用車両がGC88。これに自ら開発したボディで参戦することが多かった岡本金幸が作ったスペシャルボディを組み合わせ、DFVエンジンを載せたのがこの個体。最後のGCレースとなった1989年最終戦のみに出場した。ドライバーの田中裕司は、様々なヒストリックカーレースに参戦している。



Car No. 61 ミズノスポーツ88Q

TEAM → やさか倶楽部 DRIVER → 脱兎さん

MACHINE → 1989年ローラT88/40/東京R&D88Q /
マツダRE20B(654ccx3) エイエ・エルグ仕様



ローラが1988年のGC用に作ったT88/40シャシーに、東京R&D 88Qボディを装着し、マツダRE-20Bトリプルローター・エンジンを搭載。現車は1988、89年にエイエ・エルグがドライブしたマシン。ドライバーの脱兎さんは、1976年から様々なヒストリックカーレースやラリーに参加しており、2008年にはモンテカルロラリー・ヒストリックに参戦している。



Car No. 21 Classic Car.jp TOMEI SPORTS

TEAM → Classic Car.jp TOMEI SPORTS DRIVER → 小嶋祐一

MACHINE → 1987年ローラT87/50/MCS8/
コスワースDFV(3リッターV8)池谷勝利仕様



1987年から最大排気量が3リッターに拡大され、F3000ベースのマシンの出場が可能になった。現車はローラT87/50のシャシーにMCS8ボディとコスワースDFVエンジンを搭載し、1989年に池谷勝利がドライブしたマシン。ドライバーの小嶋祐一はスーパー耐久シリーズなどの他、ル・マン・クラシックにも参戦した経験を持つ。



Car No. 60 GC89G-ITOHAM

TEAM → FIT EASY RACING DRIVER → 国江仙嗣

MACHINE → 1989年ローラT88/50/セルモ89G/
マツダRE-20B(654ccx3) 従野孝司仕様



1989年の全日本GC選手権用に、セルモが開発したローラ製F3000用ボディカウル89Gを装着したマシン。星野一義や高橋国光が使用したが、マツダRE-20Bエンジンを搭載したのはこの従野孝司車のみだった。ドライバーの国江仙嗣は、様々なクラシックカーを所有する愛好家で、サーキット走行やラリー競技も積極的に行っている。



Car No. 5 HOSHINO SPIRIT

TEAM → TEAM OKAZAKI DRIVER → 星野茂

MACHINE → 1987年ローラT87/50/MCS9/無限MF308
(3リッターV8)長谷見昌弘仕様



1987年のF3000用ローラT87/50シャシーに、MCS9カウルと無限MF308エンジンを組み合わせた1989年用GCマシン。現車はこの年長谷見昌弘が鈴鹿戦で運転した。ドライバーの星野茂はモンレー・ヒストリック・オートモビルレースやラリー・ジャパンのヒストリック部門にも出場。F1マシンでの走行も趣味で行っている。



MIMI5 GC Returns 2025 予選結果

GC Returns

GC Returns 予選

2025 / 8 / 9 9:16

FUJISPEEDWAY

結果表

Weather :Cloudy

Fuji Speedway(4,563m)

Track :Dry

Pos	No	Class	C.P.	Name	Car	Best Time	Lap	Gap	Ave. km/h
1	21	Gen-3	1	小嶋 禎一	Classic Car.jp TOMEI SPORTS	1'39.906	6 / 7		164.423
2	60	Gen-3	2	久保田 克昭	GC89G-ITOHAM	1'45.836	5 / 6	5.930	155.210
3	8	Gen-1	1	丸山 光太郎	Chevron B23	1'56.988	5 / 6	17.082	140.414
4	35	Gen-1	2	兼子 卓三	Chevron B19	1'58.600	3 / 5	18.694	138.506
5	6	Gen-2	1	関谷 正徳	ウルブ MCS RETURNS	1'59.297	3 / 5	19.391	137.697
6	4	Gen-1	3	久保田 敏一	KED シェブロン	1'59.926	4 / 5	20.020	136.974
7	61	Gen-3	3	脱兎さん	ミスノスボーク 88Q	2'02.004	4 / 4	22.098	134.641
8	11	Gen-2	2	上住 道人	MCS Mazda	2'11.233	2 / 3	31.327	125.173
9	27	Gen-3	4	田中 裕司	伸東マリン	2'40.365	2 / 2	1'00.459	102.434
10	28	Gen-1	4	藤井 修二	MANA-09	2'53.074	2 / 3	1'13.168	94.912
11	44	Gen-2	3	流井 和幸	March MSC	3'08.895	2 / 2	1'28.989	86.963
	5	Gen-3		星野 茂	HOSHINO SPIRIT				

GC Returns 決勝レース

2025 / 8 / 9 9:20

FUJISPEEDWAY

グリッド表

Weather :Cloudy

Fuji Speedway(4,563m)

Track :Dry

1	1 21 小嶋 禎一 Classic Car.jp TOMEI SPORTS	2 60 久保田 克昭 GC89G-ITOHAM
2	3 8 丸山 光太郎 Chevron B23	4 35 兼子 卓三 Chevron B19
3	5 6 関谷 正徳 MCS RETURNS	6 4 久保田 敏一 KED シェブロン
4	7 61 脱兎さん ミスノスボーク 88Q	8 11 上住 道人 MCS Mazda
5	9 44 流井 和幸 March MSC	10 27 田中 裕司 伸東マリン
6	11 28 藤井 修二 MANA-09	12 5 星野 茂 HOSHINO SPIRIT

MIMI5 GC Returns 2025 決勝結果

GC Returns

GC Returns 決勝レース

2025 / 8 / 9 11:54

FUJI SPEEDWAY

結果表

Weather : Rain

Fuji Speedway(4,563m)

Track : Wet

Pos	No	Class	C.P.	Name	Car	Lap	Total Time	Ave. km/h	Gap	Best Time	Lap	
1	21	Gen-3	1	小嶋 禎一	Classic Car.jp TOMEI SPORTS	10	21'21.440	127.336		1'41.713	10	
2	5	Gen-3	2	星野 茂	HOSHINO SPIRIT	10	21'33.765	126.123	12.325	12.325	1'42.478	8
3	6	Gen-2	1	関谷 正徳	ウル7 MCS RETURNS	10	23'01.375	118.124	1'39.935	1'27.610	1'56.041	7
4	35	Gen-1	1	兼子 卓三	Chevron B19	10	23'02.480	118.030	1'41.040	1.105	1'55.524	7
5	4	Gen-1	2	久保田 敏一	KED シェパロン	10	23'04.480	117.859	1'43.040	2.000	1'55.288	7
6	8	Gen-1	3	丸山 光太郎	Chevron B23	10	23'06.478	117.689	1'45.038	1.998	1'56.249	7
7	60	Gen-3	3	久保田 克昭	GC69G-ITOHAM	9	21'25.570	114.149	1Lap	1Lap	1'58.424	8
8	11	Gen-2	2	上住 道人	MCS Mazda	9	21'46.328	112.335	1Lap	20.758	2'03.077	4
9	61	Gen-3	4	脱兎さん	ミスノスポーツ 88Q	9	22'54.401	106.771	1Lap	1'08.073	2'06.816	9
10	27	Gen-3	5	田中 裕司	伸東/タリコ	9	22'56.100	106.640	1Lap	1.699	2'10.703	9
11	28	Gen-1	4	藤井 修二	MANA-09	8	23'14.531	93.451	2Laps	1Lap	2'37.889	4



2026年は、全3戦、シリーズ戦開催を目指し計画を進めています。ご期待ください。