

2026 AUTOBACS SUPER GT Round4 FUJI GT 300km RACE

Round4 富士スピードウェイ

apr GR86 GT

apr

Racing Constructor

apr

Racing Constructor



2026 AUTOBACS SUPER GT Round4 FUJI GT 300km RACE

開催地：富士スピードウェイ（静岡県）／4.563km

8月1日（予選）

天候：曇り コースコンディション：ドライ 観客数：22,300人

8月2日（決勝）

天候：雨／曇り コースコンディション：ウェット／ドライ 観客数：34,100人

決勝重視のタイヤ選択。届かなかった温度レンジ

昨今の中東情勢を鑑み、第3戦マレーシア大会は2027年以降の開催へ延期された。これにより、2026年シーズンは異例となる約3カ月のインターバルを経て再始動。舞台は第2戦と同じ富士スピードウェイだ。

第2戦では、30号車apr GR86 GTは公式練習で4番手タイムをマークするなど速さを示した一方、決勝ではロングランに課題を残した。チームはこのインターバルを有効活用し、空力を中心に車両をアップデート。タイヤについても「真夏の富士」を見据えたスペックを投入した。

第2戦では同時期に開催されたGTワールドチャレンジ・アジア参戦のため欠場していた永井宏明が、第1ドライバーとして復帰。平良響とともに、入賞を目指す。

公式練習／18位 8月1日（土）10:30～12:05

公式練習は10時30分にスタート。気温31度、路面温度44度というコンディションでセッションが始まった。

30号車は第2戦富士の決勝終盤に左フロントタイヤがバーストしたことに加え、全国的な酷暑（最高気温40度以上）が続いていたことも踏まえ、ロングディスタンスを見据えた硬めで高い温度レンジのタイヤを持ち込んでいた。だが、このタイヤは路面温度50度以上で本来の性能を発揮するため、この日の公式練習のコンディションにはマッチしていなかった。

平良のドライブで走行を開始し、計測5周目に1分39秒161を記録。持ち込みのセットアップ自体に大きな問題はなかったものの、タイヤは十分に機能しなかった。7周でピットに入り、路面温度に合わせてセットアップを微調整して永井がコースイン。このころには気温は34度まで上昇していたが、路面温度は45度とほぼ変わらない状況だった。

結果は18位。それでもクルマのバランスの良さは確認できており、予選で路面温度がさらに上がれば、上位進出のチャンスは十分にある。



公式予選 8月1日（土）
Q1 B／11位 14:38～14:48
総合結果／22位

予選Q1はB組に出走。Q1の組み分けはランキング順で決まるが、今回は14台中8台をGTA-GT300車両が占める激戦区となった。GT300クラスでは「予選一発の速さを持つGTA-GT300」と「決勝のロングランで安定した強さを発揮するFIA-GT3」という構図が長く続いている。

予選は曇り空のもとで行われ、Q1 A組開始時の気温は32度、路面温度は45度。午後に入っても路面温度が50度を超えることはなかった。

アタッカーを務めたのは平良。コースイン直後にボンネットヒンジのトラブルが発生し、すぐにピットへ戻る。メカニックが修復を終えて再びコースへ送り出したものの、失った時間を取り戻すためタイヤのウォームアップを急がざるを得なかった。もともとタイヤの温度レンジがコンディションに合っていないこともあり、本来の性能を引き出すことはできず、計測4周目に記録した1分37秒908で11番手。Q1突破には0.180秒届かず、決勝は22番手グリッドからスタートすることになった。





永井宏明選手

公式練習ではロングランを重視したテストを担当し、硬めのタイヤだったこともあって安定したタイムで走ることはできましたが、その反面、ピークグリップはありませんでした。今回は空力をアップデートして持ち込みましたが、タイヤのグリップが高くなかったため、その効果を十分に感じることはできませんでした。グリップが足りないなかで予選も厳しい戦いになりましたが、ロングランでの安定感を信じて、みんなで力を合わせて決勝に挑みたいと思います。



平良 響選手

公式練習の走り出しはタイヤの温度レンジが合っていませんでしたが、気温の上昇とともにグリップも高まり、セットアップもバランスを微調整する程度で済んだので予選に向けては期待を持ってました。しかし、予選の1時間ほど前まではタイヤに適したコンディションだったものの、セッション開始時には曇ってしまい、路面温度は40度台まで低下。さらに緊急のピットインもあってタイヤを十分に温めることができず、内部まで熱を入れ切れないままアタックすることになってしまいました。



金曽裕人監督

第2戦でタイヤがブローしたこともあり、今回は決勝を安定して速く走りことをテーマに、ロングランを重視した硬めのタイヤを選びました。そのぶん予選は厳しかったですね。緊急のピットがなく、タイヤをしっかりウォームアップできればQ1突破できたかと思います。クルマのバランスは良く、ロングランには自信があるので、決勝で気温が上がってくれば追い上げていけるはずです。

決勝レース（62周）／21位 8月2日（日）13:30～15:53

30号車は今大会からADVICS製のブレーキパッドを予選まで導入し、予選以降は第2戦まで使用していたbrembo製に交換したが、フィーリングはADVICS製のほうが良く、決勝は再びADVICS製にグリッドで戻すこととした。

そのグリッドウォーク中、大粒の雨が降り出す。ほどなくして雨は止んだものの、コースはウェットコンディションへ。一度はウェットタイヤを装着したが、再び日差しが戻ったことでドライタイヤへ履き替えた。

気温は34度、路面温度は47度。コース上にウェットパッチが残っていたため、レースはセーフティカー（SC）先導で周回し、5周目にスタートが切られた。しかし、グリーンシグナル点灯直後のホームストレートでGT500クラスによるマルチクラッシュが発生。レースは即座に赤旗中断となった。

安全確認を経て約30分後にレースは再開。SC先導ののち10周目にリスタートが切られた。路面はほぼドライコンディションまで回復していたが、直前の雨の影響で路面温度は低下していた。第1スティントを担当した平良は、オープニングラップこそポジションを守ったものの、走行を重ねてもタイヤに熱が入らず防戦一方の展開となり、11周目と16周目にオーバーテイクを許してしまった。

チームは平良をロングスティントとし、ピットインを引き延ばしてクリーンエアで走らせる戦略を選択。40周目には一時3番手まで浮上し、そのタイミングでピットイン。給油とタイヤ交換を終え、永井を送り出した時点での順位は23番手。永井もピークグリップの低いタイヤに苦戦しながら安定したペースを刻み、21位でチェッカーを受けた。

この週末はクルマのバランスこそ良好だったものの、タイヤの温度レンジは終始コンディションと噛み合わなかった。次戦鈴鹿は永井のホームコースであり、平良の速さも活かせるサーキットだ。入賞を目指し、巻き返しを図る。





永井宏明選手

タイヤチョイスが今回は裏目に出てしまいました。終始グリップ感を得られずドライビングも難しかったです。50℃超えてパフォーマンスが出るタイヤだったので35℃近辺では防戦一方でした。これもGTの難しさで、天候も味方につけないと前には行けない。次はホームコースの鈴鹿なので、タイヤチョイス含めて精度を上げて挑みます。



平良 響選手

決勝は赤旗があって、路面が乾いたことは助けられました。僕たちはかなりハードなタイヤを持ち込んでいたので、濡れた路面だとコントロールするのが難しかったです。ただ、スタート自体はうまくいきましたが、雨によって路面温度が下がったことでタイヤのグリップはありませんでした。20周すぎくらいからは少しペースも上がりましたが、それはガソリンが軽くなったぶんです。この経験は次の鈴鹿に活かして、天候を見極めて最適なタイヤを選択したいですね。僕たちはまだノーウェイトなので、鈴鹿は十分にチャンスがあると思っています。



金曽裕人監督

気温、路面温度とも我々のタイヤがパフォーマンス発揮するところまで上がりませんでした。決勝直前に雨が降ったことで、路面が冷やされたことも影響しました。路面温度が50度以上になっていれば、全く違う良い結果を残せたと思います。決勝翌日に富士で居残りテストがあり、そこで検証の為にソフト系を履いたら上位陣と同等のタイムでラップすることができたので、クルマ自体は良かったはず。悔しさ倍増でした。次の鈴鹿はチームも永井選手も得意とするサーキットでもあるので、臨戦態勢で上位を狙います！