

2026 年 9 月 16 日

【ニュルブルクリンク耐久シリーズ 第8戦・第9戦 / ニュルブルクリンク(ドイツ)】
第8戦はファイナルラップまで続いた接戦を制して、BMW M Motorsport が今季 2 勝目を飾った！



2026 年シーズンも終盤に入ったニュルブルクリンク耐久シリーズ(NLS)は、9 月 12 日(土)に第 8 戦を開催。シリーズランキング(NLS Speed-Trophäe 2026)のトップに立つ、ADVAN カラーをまとった BMW M Motorsports (Schubert Motorsport)は 4 時間の決勝を 0.308 秒差で制して 2 勝目を飾った。

土曜に第 8 戦、日曜には第 9 戦がともに 4 時間の決勝で競われるカレンダー、シリーズを戦う上ではより重要な週末となる。そのうち第 8 戦は、全 136 台がエントリーリストに名を連ねた。最高峰の SP9 クラスで YOKOHAMA/ADVAN とともに戦うのは、カーナンバー 77 の BMW M4 GT3 EVO(イェンス・クリングマン選手/ジョーダン・ベッパ―選手/ウーゴ・デ・ヴィルデ選手)、そして Haupt Racing Team から参戦するカーナンバー 64 のフォード・マスタング GT3(ヴィンセント・コルブ選手/フランク・スティップラー選手)の 2 台だ。

朝から好天に恵まれた 12 日(土)のドイツ・ニュルブルクリンク、青空とアイフェルの杜が織りなす自然美は息をのむほどだ。8 時 30 分から 90 分間の公式予選がスタート、77 号車はクリングマン選手、64 号車はスティップラー選手からコースイン。スティップラー選手は計測 3 周目に 7 分 54 秒 818 をマークしてトップに立つと、開始から 30 分ほどで 2 台ともにピットへ戻りドライバーは 64 号車がコルブ選手、77 号車はベッパ―選手に交代した。

ベッパ―選手はアタック 1 周目で 7 分 54 秒 535 をマーク、クラストップへ浮上。64 号車が 2 番手で、YOKOHAMA 勢がワン・ツー・フォーメーションを構築した。最終的に総合では PRO-AM クラスの 1 台が先行したが、SP9 PRO クラスで見るとトップ 2 を独占、2 台揃って速さを見せた結果になった。

予選終了から 2 時間でスタートを迎える 4 時間の決勝レース、さらに言えば一周が 25km におよぶニュルブルクリンクだけに予選時間を終えてピットへ戻るまでや、決勝前のコースインからフォーメーションラップに要する時間も長いと、チームやドライバーは慌ただしく決して長くはないインターバルの時間を過ごしていく。

青空は変わることなくニュルブルクリンクを包んでおり、天気予報を見ても今日ばかりは“ニュルの魔物”も目を覚ますことは無さそうだ。

スタートドライバーは、77 号車がペッパー選手、64 号車はスティップラー選手。ローリングスタート方式の NLS、フォーメーションラップを終えて隊列がストレートへ戻り、グリーンシグナル点灯で 4 時間の熱戦は火蓋が切られた。2 番手スタートの 77 号車はアウト側から右ターンの 1 コーナーへ入ると、左ターンの 2 コーナーはイン側のラインでクリア。そのまま 3 コーナーにかけて快調な加速でポールポジションからスタートした PRO-AM クラスのアウディ・R8 LMS GT3 EVO II をかわしてトップに立った。

一方、64 号車はスタート直後の混戦でクラス違いのマシンに先行を許し、オープニングラップを総合 4 番手で終えた。スティップラー選手は挽回するべくプッシュ、2 周目にはスリーワイドに持ち込みかけたが先行車にあと一歩並ぶまでは至らず、逆に後続にかわされて総合 5 番手に後退。そして 3 周目に入ってまもなく、激しいバトルの中で SP9 AM クラスのマシンと接触、フロントまわりを中心にダメージを受けて、その後ピットへ戻るも結果的にはリタイアを強いられてしまった。



さて、早々と総合トップに立った 77 号車だが、ここから多くの人が記憶に深く残すこととなる激戦の 4 時間レースはますますヒートアップしていく。3 周目の終盤で先にパスしたポールポジションスタートの 23 号車が 77 号車に猛プッシュ、BMW M4 GT3 EVO 同士が超接近戦を繰り広げる。この週の終盤でサイド・バイ・サイド、から再び順位を入れ替えて 4 周目に突入。

追う立場でノルドシュライフェへ入った 77 号車、シュヴェーデンクロイツセクションで果敢に仕掛けて再びのサイド・バイ・サイドから片側二輪をコースから外して芝の上を走るアグレッシブさで総合トップを奪還した。SP9 PRO クラスの 77 号車、同 PRO-AM クラスの 23 号車、そして AT1 クラスの 75 号車による三つ巴、この状況も鑑みて 77 号車は 5 周を終えて早めのピットインを敢行。決勝スタートから 40 分を経過、一般的なタイミングより 1～2 周早いタイミングだが、ドライバーはペッパー選手が引き続きステアリングを握ってセカンドステイントに突入した。

この戦略で一旦は見かけ上の順位を大きく下げた 77 号車だが、全く同じタイミングでピットインを敢行したのが 44 号車のポルシェ・911 GT3R。同じ SP9 PRO クラスを戦う強豪、セカンドステイント以降はチェッカーまで手に汗握る勝負の相手となっていく。

7 周を終えて 77 号車は 44 号車の前にいたが、8 周目に先行されてペッパー選手は追う立場に。この 8 周目には 2 台揃ってここまでのベストラップを刻み、互いに一歩も譲らないバトルが激しさを増していく。各車が 1 回目のピットを終えて順位が落ち着いたこの周を終えて 44 号車がトップ、追う 77 号車は 0.548 秒差のテール・トゥ・ノーズ状態。77 号車と 3 番手の差は約 43 秒と開き、一騎討ちの様相が色濃くなっていく。



11 周目、ペッパー選手はハツエンバッハで、ラップダウン車両を抜きあぐねる 44 号車に対して、右側からまたも外側の二輪をランオフに入れながらアグレッシブにかわしてトップを奪還、そんな激しい“ペッパー・スタイル”の走りをタイヤもしっかり支えていく。そして 77 号車はトップで 2 回目のピットイン、デ・ヴィルデ選手に交代して戦列へ復帰してまもなくレースは 2 時間を経過して折り返した。対して 44 号車も同じタイミングで 2 回目のピットイン、一騎討ちは後半戦へ入っていく。

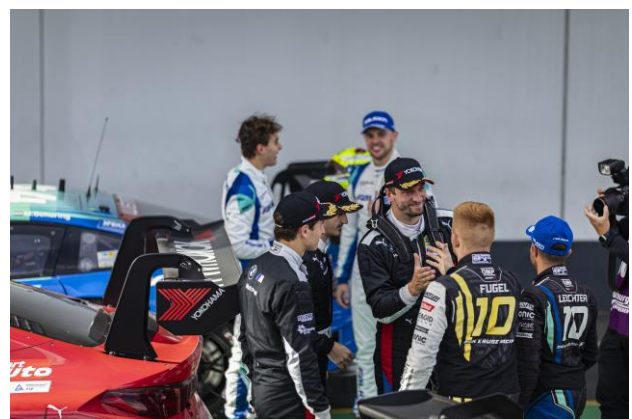
15 周目、44 号車が先行して 77 号車は 2 番手ヘドロップ。サードステントは隙を伺いつつも比較的落ち着いた展開となり、ポジションを入れ替えることなく 77 号車は 44 号車の真後ろにつける 2 番手で周回を重ねた。21 周を終えて 77 号車と 44 号車は、またも同じタイミングで 3 回目のピットイン。77 号車はデ・ヴィルデ選手からクリングマン選手に交代、チェッカーまでの残り 30 分ほどの戦いは片時も目を離せないものとなっていった。

23 周目、終盤でラップダウン車との絡みの中で 77 号車が前に出てトップに立つ。44 号車はピタリと真後ろにつけてホームストレート、さらにその先でも激しい攻防戦が繰り広げられたが、クリングマン選手は鉄壁の走りでトップを譲ることなく 24 周目のノルドシュライフェへ。続く 25 周目、再び 44 号車が仕掛けてサイド・バイ・サイド、しかしその先にラップダウン車両がいたことから 44 号車は行く手を塞がれるようなかたちになった一方、77 号車は巧みなライン取りでこれをかわしてトップを堅守した。

25 周を終えて 77 号車と 44 号車の差は僅か 0.499 秒、26 周目に入って残り時間は 10 分あまり。バックマーカーをうまくかわした 77 号車に対して一寸引っかけた 44 号車、だがリードを広げたのは束の間で、その先にアクシデントによる速度規制区間があり、差が詰まる。この機を逃さず 44 号車が再び仕掛け、サイド・バイ・サイドから若干鼻先を前に出すが、77 号車も全力の応戦を見せて先行を許さず。

26 周を終えて 77 号車がトップ、44 号車との差は 0.351 秒。そして残り 4 分を切って 27 周目のファイナルイン、勝負どころと目されるのはカルツェルから最終コーナーまでの終盤にあるハイスピード区間となる。バックマーカーの存在を巧みにかわし、速度制限区間があったことから完全なテール・トゥ・ノーズ状態で迎えた終盤、77 号車は持てる力を振り絞ってウイニングチェッカーを受けることに成功。

終わって見れば 4 時間を戦っての差は僅か 0.308 秒、ADVAN カラーをまとう BMW M4 GT3 EVO が互いのプライドもかけた激戦を走り抜いて今シーズン 2 回目の優勝を手中におさめた。



前日の第 8 戦に続いて、ニュルブルクリンク耐久シリーズ(NLS)は第 9 戦が 9 月 14 日(日)に開催された。レースフォーマットは変わらず、午前中に 90 分間の公式予選を行った後、正午にスタートする 4 時間の決勝レースというタイムスケジュール。しかし前日の青空は姿を隠し、決勝中に雨が降り始めるタフなコンディションの戦いとなった。

最後の最後まで激しい戦いが繰り広げられた前日の第8戦、総合優勝を飾った BMW M Motorsports (Schubert Motorsport)のカーナンバー77 はイェンス・クリングマン選手／ジョーダン・ペッパー選手／ウーゴ・デ・ヴィルデ選手、そして Haupt Racing Team のカーナンバー64 はヴィンセント・コルブ選手／フランク・スティッブラー選手が、それぞれ前戦に続いてステアリングを握る。

午前中の公式予選、ここで YOKOHAMA 勢のトップに立ったのは 64 号車。SP9 PRO クラスの 3 番手、総合 4 位のリザルトである。これに続くクラス 4 番手、総合 5 位につけたのが 77 号車、2 台揃って上位のスターティンググリッドから好走が期待される。

ただ、天気予報は下り坂、公式予選を終えてまだ雨は降っていなかったものの、決勝スタートまで 40 分を切ったところでウェット宣言が出された。スケジュールはオンタイムで進行、コースインからフォーメーションラップと流れていくが、まだ雨は降らず路面も乾いている。ただ、上空は灰色の雲が覆い尽くしており、昨日の青空が遠い昔のことのようだ。

序盤からレースは混戦模様となる中、77 号車は 4 周を終えて約 31 秒差の 6 番手を走行。しかしそのころになるとニルブルクリンクに棲むと言われる“魔物”が目を覚ましつつあった。スタートから 45 分を過ぎた 5 周目、各車のフロントウィンドウに雨粒がつき始める。全長 25km におよぶニルブルクリンクでは珍しくないことだが、コースの一部から雨が降り始めた。主にカルツェルから先のグランプリコースにかけての部分で雨足が強まり始め、各車はワイパーを稼働させての走行となる。



1 回目のピットインでは、77 号車と 64 号車を含む上位陣が、スリックタイヤを装着してコースへ復帰。しかし 8 周目には雨足が強まり、スピンやコースオフを喫する車両の姿も多く見られるようになってきた。そんな中、ブリュンヒエンのコース左手に、まるでガードレールに寄り添うかのように止まっている 77 号車の姿が。残念ながらウェット路面に足をすくわれてバリアにヒット、77 号車はここで戦いを終えることとなってしまった。

この後、雨は一旦おさまるも、終盤 30 分ではヘビーウェット路面と化してしまう。最後までコースの持ち味とも言える“怖さ”を具現化したような一戦となったが、64 号車はこのタフなレースをしっかりと走りきって SP9 PRO クラスの 3 位でフィニッシュ。77 号車は惜しくもリタイアとなったが、シリーズランキングではトップの座を守っており、10 月 10 日(土)に開催される最終戦(第 10 戦)にチャンピオン獲得をかけて臨むこととなった。