

2026 AUTOBACS SUPER GT Round6 SUGO GT 300km RACE

apr GR86 GT





2026 AUTOBACS SUPER GT Round6 SUGO GT 300km RACE

開催地：スポーツランドSUGO（宮城県）／3.586km

9月19日（予選）

天候：曇り コースコンディション：ドライ 観客数：11,100人

9月20日（決勝）

天候：曇り コースコンディション：ウェット／ドライ 観客数：19,000人

難しかったタイヤ選択。ピックアップに苦しみ、無念のリタイア

スポーツランドSUGOのレイアウトは、序盤のテクニカルな区間から、中高速コーナーが中心となる後半セクションへと続き、高低差の激しいアップダウンが特徴だ。一方でコース幅は狭く追い抜きが難しいうえ、コース全長が短いためGT500とGT300が入り混じる場面も多く、非常にチャレンジングなサーキットでもある。

さらに、この週末から始まるシルバーウィークの間に大型で強い台風25号が東北地方へ接近するとの予報も出ていた。9月上旬のスポーツランドSUGO周辺の最高気温は30℃を記録する日もあり、タイヤの選択が難しい状況にあった。

それでも、30号車 apr GR86 GTは昨季のSUGOラウンドで入賞を果たすなど、相性が良いサーキットのひとつ。永井宏明と平良響のコンビで、前戦鈴鹿に続く連続入賞に挑む。

公式練習／14位 9月19日（土） 10:30～12:20

公式練習開始時の気温は22℃、路面温度は23℃。早朝に降った雨によりコース上にはウェットパッチが残るコンディションだった。

30号車はコースコンディションの回復を待ち、スタートからおよそ15分後にドライタイヤを履いてコースイン。平良がステアリングを握り、持ち込んだタイヤとセットアップを確認する。だが、想定以上に低い気温と路面温度にタイヤがマッチしていない。平良は6周目に、この時点で13番手となる1分18秒866を記録し、翌周ピットに戻った。

チームはセッティングをアジャストし、今度は永井がコースイン。12周目にピットに入って再びセッティングを調整して永井をコースに送り出す。だが、このタイミングで霧雨が降り出し、GT500車両のクラッシュがあり赤旗中断。車両の回収とタイヤバリアの修復が行われ、17分後に再開となった。

永井は三度コースに入るが、路面コンディションが悪く、ピットに戻って待機。その後もコンディションは回復せず、公式練習が終了した。GT300専有走行の時間帯もタイムアップを果たす車両はほとんどなく、30号車は14番手のタイムで公式練習を終えた。



公式予選 9月19日（土）
Q1 A／11位 14:30～14:40
総合順位21位

予選開始時のコンディションは気温23度、路面温度28度。コース上にウェットパッチはなく、ドライコンディションでスタートした。

30号車はQ1 A組に出走、アタッカーは平良だ。公式練習から路面温度は5℃上がったが、タイヤの最適な温度レンジには届いていない。タイヤをじっくりと温めながら、計測3周目にアタックに入る。タイムは1分18秒314で、このときの順位はQ1通過ギリギリの9番手だった。

平良は翌周もアタック。セクター1では自己ベストをマークするが、前走車がコース外に飛び出して砂を撒いてしまった影響もあり、セクター2、3、4では更新できず。1分18秒212にタイムアップするも、ライバルたちのタイム短縮幅のほうが大きく、結果は11位。Q2に進出することはできなかった。決勝は21番手グリッドからのスタートとなる。





永井宏明選手

「公式練習で僕が走ったタイミングでは、ユーズドタイヤでグリップ力が低下していた状態というのもありましたが、正直、ちょっと厳しいなというのが率直なところでしたね。その後はセッティングをアジャストするなど、いろいろ対策を考えていましたが、雨によってそれを進めることができませんでした。予選では平良選手の速さならQ1を突破してくれるという期待もありましたが、ライバルたちのほうが速かったですね。決勝は雨予報もありますが、明日20分間のウォームアップ走行を活かしセッティングして、追いつけていきたいと思います」



平良 響選手

「公式練習の走り出しから、今回のタイヤは剛性感が足りない印象でした。予選に向けてセッティングも調整しましたが、フィーリングを改善することはできませんでしたね。予選の2アタック目はセクター3で前の車両が飛び出して砂を撒いてしまったというのがありますが、タイヤのピークも過ぎていました。Q1突破まで0.144秒……コンマ15秒ならどうにか絞り出せたんじゃないかという気もしますが、難しかったですね。決勝は雨絡みのレースになってくれれば、一発逆転も狙えると思います」



金曽裕人監督

「今回は決勝でのロングランを優先したタイヤを持ち込みました。ただ、温度レンジとしてはもっと高温を想定していたため、公式練習と予選の路面温度にはマッチしませんでしたね。クルマ自体のバランスは良いのですが、今回のコンディションとタイヤだと、前戦鈴鹿のQ1で2番手だったようなパフォーマンスはありませんでした。予選の平良選手は、外的要因なくフルアタックできていればQ1を突破してくれていたと思います。決勝はタイヤ的にロングライフは問題ないので晴れて気温が上がるか、もしくはウェットレースになれば面白いレースになるはずです」

決勝レース（80周）／リタイア 9月20日（日）13:30～15:29

決勝日の午前中は小雨が降り続き、12時00分から12時20分のウォームアップ走行はウェットコンディション。しかし、この直前に雨は止んでおり、レコードラインはドライアップしていった。

30号車のスタートドライバーは永井。気温23℃、路面温度25℃。レコードラインは乾いていても、路面には濡れている個所があるためセーフティカー（SC）スタートになった。装着タイヤは全車スリックだ。

スタートが切られたのは5周目。事実上のオープニングラップで1台の先行を許し、22番手に後退。永井自身は安定したタイムを刻んでいくが、ライバルのペースはさらに上にあり、11周目には25番手まで落ちてしまう。だが、永井は堅実な走り続け、15周目には23番手までポジションを戻した。

しかし、温度レンジが適していないタイヤは厳しい状況にあった。特に右コーナーが主体のSUGOにあって左フロントの消耗が激しい。最終コーナーではGT500に譲る際にアウト側のラインを走行したとき、ピックアップも拾ってしまった。そして、翌週のピットを予定していた23周目、最終コーナーでわずかに飛び出し、濡れた芝生で滑ってハーフスピン状態でコース上にストップ。それを避けきれなかった16号車 ARTA MUGEN HRC PLERUDE-GTが接触、2台はリタイアとなってしまった。

レースはSCが導入され、約15分後に再開。その後、30号車には「危険な走路復帰」として競技結果に40秒加算のペナルティが科された。大きなアクシデントではあったが、16号車野尻智紀選手の回避走行により、野尻選手と永井が無事だったことがなよりの救いであり、次戦での巻き返しを誓う。





永井宏明選手

「16号車の関係者、ファンの皆様には、本当に申し訳ないことをしました。僕もケガなく無事に戻ってこられたのは、野尻選手がうまく避けてくれたおかげです。心から感謝と謝罪をしています。

スタートは路面が少し濡れている状況だったので、リスク管理を意識して慎重にいました。クルマのバランスは悪くなく、ペースは良かったと思います。ただ、左フロントタイヤのパフォーマンスの落ちが早く、最終コーナーで飛び出した後にスピンし、皆様に大変ご迷惑をかけてしまい、すみません」



平良 響選手

「20分間のウォームアップ走行はウェットタイヤで走りましたが、そのときのフィーリングは良かったです。でも、決勝はドライタイヤでのスタートになってしまいました。決勝では、ライバルのタイヤのドロップも激しいなか、全体的に見ると永井選手のペースは良かったと思います。アクシデントによって僕は走れませんが、今日の経験を次のオートボリスにつなげられればと思います」



金曽裕人監督

「16号車のチーム関係者の皆様、ファンの皆様、レースを台無しにしてしまい誠に申し訳ございません。野尻選手のドライビングパフォーマンスで、うまく避けて頂いたことで、永井選手も無事で、クルマも次戦までに修復できる損傷ですみました。クルマのバランスは良かったのですが、アクシデントの原因にも繋がった、ピックアップに悩まされた週末でした。ピックアップ対策の重要性を再認識し、皆様にご迷惑をかけないように次戦につなげていきたいと思います」