

2026 AUTOBACS SUPER GT Round6

SUGO GT 300km RACE

会期:2026年9月19日（土）20日（日）

場所:スポーツランドSUGO（宮城県）

観客:予選11,100人、決勝19,000人、合計30,100人

予選:6位

決勝:10位

獲得ポイント:6Pts

シリーズ順位:14位（30Pts）

今シーズンは6月に開催される予定だった第3戦セパン大会が延期された影響で、今大会は第6戦でありながら、実質的にはシーズン5戦目のレースとなる。

シーズン前半、チームは8月に開催された第4戦富士、第5戦鈴鹿の2つのレースで相次ぐトラブルによってポイントを大きく取りこぼしており、シリーズ争いにおいて余裕のない状況となっていた。スポーツランドSUGOは、昨年サクセスウェイトを100kg積みながら上位争いを展開しており、チームは昨年同様にここSUGOで上位入賞を果たしてシリーズチャンピオンへの可能性を繋ぎたいと考えていた。

今大会のMercedes-AMG GT3のBoP（性能調整/Balance of Performance）は、エアリストリクターがφ34.5mm×2、車両重量が基本重量1285kgにBoP重量60kgで1345kgと、ここまでは前戦鈴鹿と同じだが、空燃比のLambda Min.が0.90から0.91にされた。これにより燃料の比率が低くなり、若干だがパワーは落ち、燃費は向上する方向の変更が加えられた。

9月19日（土）

天候：曇り

コース：ドライ

気温／路面温度

GT300 Q1開始時：23℃／28℃

GT300 Q2開始時：24℃／27℃

終了時：23℃／27℃。

前夜からの雨は朝までに止んでいたが、この日の最初のイベントであるFIA-F4決勝レースがスタートした時点で、路面コンディションはまだフルウェットだった。その為このレースは、ウェットタイヤを選択するチームとスリックタイヤ選択チームに大きく分かれたレースとなったが、レース中にドライアップが進んだ結果、レース終盤にスリックタイヤ装着マシンがウェットタイヤ勢を逆転して勝利する展開となっていた。

午前10時30分、公式練習が始まった。路面は若干ウェットな部分が残るダンプ状況。コースオープン後、4号車グッドスマイル 初音ミク AMGを含めて多くのマシンがピットで待機し、路面のドライアップを待っていた。

8分ほど経過した頃、片岡選手は4号車に乗り込むと、スリックタイヤを装着し、まだ走行する車両が少ない中でコースへと向かった。

片岡選手は最初のアタックで1分18秒780を記録し4番手としたが、路面コンディションの回復とともにライバル達がタイムを出し始めると、ポジションは少しずつ下がっていった。

トップの61号車（SUBARU BRZ R&D SPORT）、2番手の45号車（PONOS FERRARI 296 EV O）は1分17秒台に入っていたが、多くのマシンが1分18秒台でひしめき合っていた。

午前11時20分を過ぎたころに谷口選手へと交代して、マシンバランスと持込タイヤの確認を始めるが、ほぼ同じタイミングで雨が降り始めた。この事でコースは一気に滑りやすくなり、バランスを崩したGT500の24号車（リアライズコーポレーション Z）が5コーナーでタイヤバリアに突っ込む大きなクラッシュを起こしてしまった。この回収のため、赤旗が掲示された。

午前11時45分にセッションが再開されると引き続き谷口選手がコースインし、中断の間に施したセット変更の確認を行い、セッション終盤ではアウトインでタイヤの皮むきを行いつつ周回を重ねていった。

FCYテスト、クラス別の専有走行も引き続き谷口選手が担当し、合計35周を走行してセッションを終えた。

ベストタイムはセッションの序盤に片岡選手が記録した1分18秒780のままでクラス12番手となった。

GT300の公式予選Q1はチームランキング順に2組に分けられ、それぞれ上位9台ずつがQ2へ進出することが出来る。ランキング10位の4号車グッドスマイル 初音ミク AMGは今回B組に振り分けられた。

午後2時48分、Q1のアタックドライバー谷口選手が乗り込みコースへと向かった。

谷口選手は2週のタイヤを温め終わると1回目のアタックで1分18秒270を記録して7番手につける。さらに続くラップもセクター1、セクター3、4と自己ベストを更新して1分17秒832までタイムを伸ばした。その後ライバル達もタイムを更新した為、谷口選手のタイムは最終的には8番手となったが、無事にQ2進出を決めた。

午後3時23分、Q2が始まった。

ライバルたちが一斉にコースインする中、アタックドライバーの片岡選手はピットで待機。タイヤの消耗をできる限り避ける為、ライバルたちの走行で路面にラバーが載って、トラックエボリューションの効果の大きいセッション後半に一気にタイムアタックする作戦だ。

Q2開始1分45秒経ったところで、クラスで最後にコースへと向かった。

片岡選手は、タイヤのウォームアップが完了すると、計測3周目に1分17秒470を記録し2番手に付ける。しかし直後に777号車（D'station Vantage GT3）、61号車、60号車（Syntium LMcorsa LC500 GT）のダンロップ勢とブリヂストンを装着する52号車（Green Brave GR Supra GT）がこのタイムを上回ってきた為、6番手にポジションを下げる。

片岡選手は翌周もアタックを続けたが、クリアラップが取れず、タイム更新には至らないままチェッカーを受けた。予選結果は6位、翌日の決勝は3列目からのスタートとなった。

ポールポジションはチームにとって初となる60号車が獲得した。

9月20日（日）【決勝】

天候：曇り

コース：ウェット／ドライ

気温／路面温度

スタート前（13:30）24℃／25℃

序盤（14:00）23℃／24℃

中盤（14:30）23℃／25℃

終盤（15:00）23℃／25℃

ゴール（15:30）23℃／24℃

決勝の朝のスポーツランドSUGOは雨が降っていたが、ピットワークが終わる午前11時頃、その雨は止んだ。

午後12時、ウォームアップセッション開始。この時点でも雨は上がっていたが、路面はまだ濡れていたためスタートドライバーの片岡選手はウェットタイヤを装着して、コースイン、決勝レースに向けての最終確認を行った。

午後12時38分、全車グリッドへ向かう。このタイミングでもまだ路面は濡れていた為、スリックタイヤを装着するチームとウェットタイヤを装着するチームが混在していた。4号車はこのまま雨が降らないと予想し、スリックタイヤを装着してグリッドへと向かった。

スタート進行中も路面のドライアップは進んだが、それでもまだ濡れた箇所が多かった為、前戦鈴鹿に続いて今回もセーフティーカースタートになる事が宣言されていた。

午後1時30分、300kmの決勝レースがセーフティーカー先導によりスタートした。セーフティーカーが5周目にピットに戻ると、いよいよ全車がレーシングスピードで走行をはじめた。

6番手ポジションの片岡選手の周辺では、タイヤのウォームアップ性能に優れるダンロップタイヤを装着した1つ後ろの11号車（GAINER TANAX Z）がホームストレートでいきなりオーバーテイクを仕掛けてきた。しかし11号車は続く1コーナーで止まりきれずにオーバーラン。片岡選手は冷静にラインを守って6番手をキープした。

ライン上は乾いているものの、少しずれると濡れている状況だった為、バトルを仕掛けるのは難しく、上位勢ではスタートでの順位変動はほぼ見られなかった。

先頭の60号車、2番手の61号車はペースが良く、すぐに後続とのギャップを作り出し、少し離れて7号車が単独で走行。7号車からさらに間をあけて52号車、777号車、4号車、11号車、45号車が連なって4位集団を形成していた。

しかしその4位集団の先頭の52号車のペースが上がらない。4号車を含む後続の車両は52号車の前に出てペースを上げたかったが、コース幅が狭いサーキットの上に、ラインを外すとウェットコンディションという状況ではなかなかオーバーテイクを仕掛けられず、この集団はこの隊列のまま周回を重ねていくしかなかった。

このまましばらく膠着するかと思われていたが、10番手スタートの666号車（seven x seven PORSCHE GT3R EVO）がこの集団に追いついてきた。ポルシェのリアエンジン・リアドライブならではの優れたトラクション性能を生かし、滑りやすいダンプコンディションの中でもアグレッシブな走りでポジションを上げてきていた。勢いの違う666号車は17周目の馬の背コーナーで4号車をオーバーテイクすると、その勢いで777号車、52号車も瞬間に抜き去っていった。これで4号車は7位に後退する。

25周目、最終コーナーでコースオフした30号車（apr GR86 GT）がコース復帰の際にコントロールを失い、ピットレーン入口付近のストレート上を横切りながらスピン、そこにGT500の16号車（ARTA MUGEN HRC PRELUDE-GT）が避け切れずに突っ込んでしまい、激しいクラッシュが発生した。コース上に2台のマシンのパーツが散乱した為、即座にセーフティーカーが導入された。

4号車はこの周にピットに入る予定だったが、SC導入でピットレーンクローズとなった為、作戦変更を余儀なくされた。

32周目、レースがリスタートすると777号車、65号車、62号車（HELM MOTORSPORTS GT-R）、26号車（ANEST IWATA GAINER Z）、87号車（OPEN HOUSE Lamborghini GT3）と多くのマシンがピットに向かう。4号車もピットインしたかったところだが、右隣ピットの777号車と左隣の65号車が同時にピットに入った為、狭いピットでの混乱を避ける為に1周ステイアウト、33周目にピットインした。

後半スプリントを担当する谷口選手は給油とタイヤ4本交換を行ってコースイン。しかし同じタイミングでピットに入った2号車（HYPER WATER INGING GR86 GT）はタイヤ交換を2本だけにしてピットタイムを短くする作戦を選択しており、先にピットアウトされてしまった。さらに、アウトラップでもステイアウトしていたライバル達に次々と前に出られてしまう。元の想定ではフレッシュなタイヤを活かしてペースを上げ、アンダーカットを狙っていたが、状況は真逆となり苦しい展開となってしまった。

その後タイヤが温まるとペースは上がり、上位グループと同レベルのタイムで周回できるようになっていたが、時既に遅く、全車がピットを済ませると4号車は12番手に後退してしまっていた。

52周目、2号車に追いつきテールトゥノーズでオーバーテイクを何度も狙う。しかし、57周目に後ろから迫ってきた6号車（UNI-ROBO BLUEGRASS FERRARI）に抜かれてしまい13番手に下がってしまった。

61周目、ようやく2号車のオーバーテイクに成功し、12番手に浮上。

78周目には45号車を抜き11番手にあがった。その後は6号車を追いかけていたが追いつくことは出来ず79周を走り、11位のチェッカーを受けた。

チェッカー後、各車が次々とホームストレートに帰ってくる中、スロー走行をする7号車（CARGUY Ferrari 296 GT3 EVO）が公式映像に映し出された。

7号車はGT500のトップ車両との関係でファイナルラップが4号車より1周多い80周目となっていたが、そのファイナルラップ走行中にガス欠を起こしていた。最終コーナーを周り、最後の上り坂を上がればゴールというところで力尽き、コース上でマシンが止まってしまった。この時コース脇に出られれば良かったのだが、停止したのがコース上だった事でペナルティが課され、リザルトに40秒のタイム加算となり13位に後退、これにより4号車は10位に繰り上がるという結果となった。

関係者コメント

安藝貴範代表

想定していたより低い気温でタイヤに苦しむ部分はありましたが、今回のレースで一番の反省点は、ピットタイミングです。ピットアウト後、ペースの遅い車両とまだピットに入っていない車両の集団の間に挟まれてしまい、そこでかなりのタイムロスをしてライバル勢にオーバーカットを許してしまいました。

また、ピットインを予定していた周回でちょうどコース上にアクシデントが発生し、チームが少しバタついてしまったことも含め、今回は全体的にツキがありませんでしたね。

準備は十分にできているので、全体的にもう少しうまくまとめられるレースだったと感じています。チームとしてはまだバタついている部分があるので、もう少し落ち着いてレースを運べるようになれば、自然と結果もついてくると思っています。次こそは良い運を引き寄せたいですね。次戦の戦いにぜひ期待してください。応援ありがとうございました

片山右京監督

今回はセーフティーカーのタイミングでピットタイミングが少しずれてしまったことが痛手でしたね。あれがなければ我々に有利な展開になっていたはずなのですが。

その後のピット作業でも、前を走っていた隣の777号車と同じタイミングになってしまうために、周回をずらさなければならぬという不運が重なりました。さらにピットアウトした先がトラフィックのど真ん中という非常に悪いポジションで、大きくタイムをロスしてしまいました。全体的に運に見放され、全ての展開が噛み合わない歯痒いレースでした。セットアップとタイヤのマッチングにも課題を感じているので、次戦に向けてデータを見直し、しっかり立て直して挑みます

谷口信輝選手

いつも通り後半スプリントを担当しましたが、今回はピットアウト後のコース復帰位置が最悪でした。アウトラップでステイアウト組の集団のど真ん中に出されてしまい、防戦一方で次々と抜かれてしまいました。その後も、ステイアウト組のバトルに引っかって抑え込まれ、そのタイムロスの間に色々な車にオーバーカットを許し、気がつけば12番手付近まで沈むという非常に残念な展開でした。

さらに、走行中はなぜかタイヤの内圧がいつもより高く、その影響もあってかマシンは強いアンダーステアで、全く良いペースで走れませんでした。車が曲がらないため、ペースが落ちてきたライバルに追いついても抜くことができず、完全に悪循環でした。

ピットアウト時に目の前にいた666号車が上位まで行っているのを見ると、本当に恨めしいというか、悔しい気持ちでいっぱいです。今回はとにかくストレスが溜まる、自分のフラストレーションをいなすのに精一杯のレースになってしまいました

片岡龍也選手

今回は予選こそなんとか頑張れましたが、週末を通して気温が低く練習走行の段階から決勝に向けたパフォーマンスには若干の不安を抱えていました。そして実際のレースでも、路面温度は自分たちの適温ではないコンディションとなってしまう、悪い予想が当たってしまいました。正直なところ、レースを通してパフォーマンスは少し足りていなかったと感じています。

終盤にかけて少しポジションが下がってしまった原因はまだはっきり分かりませんが、トップ10内でのフィニッシュはできると思っていただけに、10位という結果は残念です。ただ、車はノートラブルでしっかり走り切ることができたので、このデータを活かして次戦はもっと頑張りたいと思います

Viktor Ferder エンジニア

日曜日は午前中に大雨が降り、ウォームアップ走行もウェット路面になるなど、非常に変化に富んだ難しいコンディションの一日でした。レースのスタートに向けては路面が濡れている中スリックタイヤを選択するという少しギャンブル的な要素を含んだ選択をしましたが、最終的には完全にドライなレースとなりました。

スタートポジションが非常に良かっただけに、セーフティカー導入のタイミングは我々にとって不運でした。本来ならそこでピットインしたかったのですが、状況的にステイアウトせざるを得ませんでした。レース後半もトラフィックに引っかかり、その影響でペースを妥協する展開となってしまいました。

しかし、ドライバーたちは非常に良い仕事をしてくれたと思います。最終的な結果は残念ながら上位に届きませんでしたが、次戦のオートポリスではさらに力強いレースをして必ず巻き返します。応援ありがとうございました

