
2026 AUTOBACS SUPER GT Round3
MOTEGI GT 250km RACE
apr GR86 GT
apr
Racing Constructor

2026 AUTOBACS SUPER GT Round3　MOTEGI GT 250km RACE

開催地：モビリティリゾートもてぎ（栃木県）／4.801km

11月6日（専有走行）
天候：晴れ　コースコンディション：ウエット／ドライ

11月7日（予選／決勝）
天候：晴れ　コースコンディション：ドライ　観客数：24,000人



apr
Racing Constructor

スタート直後の混乱に阻まれ、無念のリタイア。切り替えて第8戦へ

2026年シーズンの終盤を締めくくる、もてぎでの2連戦。土曜日には来年以降に延期となったセパン大会の代替として行われる第3戦、日曜日には第8戦が、モビリティリゾートもてぎを舞台に争われる。専有走行は金曜日の午前、土曜日と日曜日はいずれも午前中に20分間の計時予選、午後に250kmの決勝レースが開催される変則的なフォーマットになる。

コース特性としては、コーナーとコーナーを直線で結ぶストップ＆ゴーサーキットであり、ブレーキとトラクション性能が試される。なかでもリヤのトラクション性能が高いMR（ミッドシップエンジン・リヤドライブ）やRR（リヤエンジン・リヤドライブ）車両が得意としているサーキットだ。FR（フロントエンジン・リヤドライブ）車両の30号車 apr GR86 GTにとっては、今年も厳しい条件であることに変わりはない。

それでも30号車は、前戦オートポリス決勝の最終スティントで「もてぎ2連戦につなげるデータ収集」に取り組み、手応えを感じていた。なお、第3ドライバー登録の織戸学が今季限りでスーパーGTを引退。永井宏明の計らいにより、もてぎ2連戦は織戸／平良のコンビで出走する。織戸に有終の美を飾らせるべく、チーム一丸となって2連戦に挑む。

専有走行／8位　11月6日（金）9:30～11:10

事前に公式車検を実施できないことから、専有走行としてレースウイークの初セッションが金曜日に行われた。そのため公式発表はないが、9時の時点で気温は19度前後と暖かいコンディション。晴天ながら一部にウエットパッチが残っており、ウエット宣言が出された。

30号車は路面コンディションが向上するのを7分ほど待ち、平良がコースイン。4周目にはこの時点でトップタイムとなる1分48秒118をマークする。翌周ピットに戻ると、コース上のボラード修復のため赤旗中断となった。

9時55分に再開すると、平良が再びステアリングを握る。10周目には1分47秒704にタイムを更新。12周目にはピットでセッティングをアジャストし、16周目に三度ピットに戻った。

ここでもセッティングを微調整。FCY（フルコースイエロー）練習のタイミングとなり、ここからは織戸が走行。ロングランのフィーリングを確認していく。織戸は10時50分からのGT300専有の時間帯も引き続きステアリングを握った。

30号車のベストタイムは平良が10周目に記録した1分47秒704で8番手。土曜日の第3戦と日曜日の第8戦に向け、唯一の事前走行となったセッションを好感触で終えた。



公式予選　11月7日（土）
26位　9:00～9:20

　ワンデー開催となる第3戦の予選は、ノックアウト方式ではなく20分間の計時予選となる。開始時の気温は15℃、路面温度は18℃と、前日の専有走行とは打って変わって冷たい空気が漂っていた。

　アタッカーは平良。多くのチームと同様に、路面温度が上がる残り10分強のタイミングでコースに向かった。

　今季のGT300クラスはタイヤ無交換の戦略がトレンドとなっており、今回は通常フォーマットの300kmよりも短い250kmレースということもあって、より多くのチームがタイヤ無交換を選択すると見られていた。30号車もそのプランを視野に入れたタイヤを持ち込んでおり、そのぶんやや硬めのタイヤだ。

　前日の専有走行ではタイヤがしっかりと発動していたが、予選時の路面温度は想定以上に低く、高いグリップが得られない。平良は4周目にアタックし、1分47秒623を記録してこの時点で3番手。翌周もアタックを続け、セクター1とセクター2で自己ベストを更新するが、タイムは1分48秒951にとどまった。さらに6周目もアタックして1分47秒328にタイムアップ。しかし、ライバル勢のほうがタイムを大きく上げたことで、26番手となった。



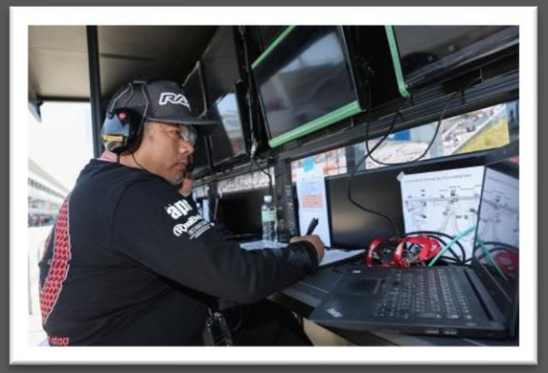




織戸学選手
「まずは、もてぎ2連戦とも僕が乗る機会をいただいた永井選手とチームに、深く感謝いたします。専有走行では、タイヤもセットアップも良いフィーリングでした。時間帯が予選と同じ9時スタートということもあって、上位グリッドを狙える手応えも感じていたのですが、翌日の予選では気温と路温が専有走行とは違いすぎましたね。タイヤは決勝向きなので、午後には気温が上がってくれれば、面白いレースができると思います」



平良 響選手
「この週末は気温が低い予報だったので、サーキットに入るときには不安な部分もあったのですが、専有走行ではタイヤも正常に発動してくれたので安心しました。でも、予選は気温が数度下がってしまい、厳しい状況でした。クルマのバランスは悪くなかったのですが、トップと2秒近いタイム差だったことを考えると、もっとできることはあったと思います。決勝には、その課題を解消して臨みたいですね」



金曽裕人監督
「専有走行の段階では、クルマもタイヤも高いパフォーマンスでしたが、予選でそれを発揮することができませんでした。タイヤの適正温度レンジが狭く、予選の路温に合いませんでした。タイヤの内圧をもう少し高めに設定して、無理やりでも発動させれば、もしかしたら上位を狙えたのかも。かなりタラレバですが、1秒速ければ10番手。それほどに今のGT300は均衡していて、わずか1秒の差がポジションを大きく左右する。レベルの高さを痛感しています」

決勝レース（50周）／リタイア　11月7日（土）14:06～15:44

晴天のもと、14時にフォーメーションラップ開始。気温は19℃、路面温度は22℃に上昇していた。専有走行と同じ気温となり、30号車のタイヤにとっては適正温度で、追い上げに期待がかかる。スタートドライバーは織戸だ。

しかし、フォーメーションラップ2周目の終盤、ローリングスタートが切られる直前に、5番手以降で混乱があった。5番手以降の集団は4番手から大きく離されてしまい、通常よりも密集した状態でコントロールラインを通過していく。

その密集は3コーナーまで続いた。そして、5番手争いで接触、スピンがあり、その影響で詰まった集団のなかで追突も発生。30号車も逃げ場がなく前車に追突してしまった。

織戸は水温が上昇していることを確認し、すぐにクルマを停めた。この混乱で、30号車を含む5台がリタイア。30号車は決勝を1周も走り切ることなく、第3戦を終えることになった。





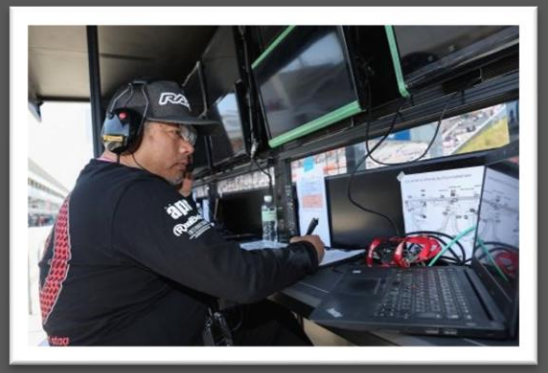




織戸学選手
「スタート直後の混乱に飲まれてしまいました。集団のなかにあって気をつけていたのですが、3コーナーでのアクシデントは唐突で、避けることができませんでした。追突直後はカウルが少し壊れた程度かなと思ったのですが、水温が上がってしまったためリタイアすることにしました」



平良響選手
「決勝は予選よりも路面温度が上がって、僕たちにとっては適したコンディションになったので楽しみでしたが、大混乱から前車が急に止まってしまい、さすがの織戸選手でも避けるのは難しいと思いました。明日（第8戦）のためのデータが取れなかったのは残念ですけど、明日は気持ちを切り替えて頑張ります」



金曽裕人監督
「同じチーム内で混乱を引き起こし、その餌食に織戸選手が、、、、申し訳ないです。あの密集してブラインドになっている状況では避けようがなかったですね。クルマを停めたのは織戸選手の判断でした。明日（第8戦）のことを考えてもそうですし、カーボンの破片などを吸っている可能性もあったため損傷を小さくする意味でも助かりました。織戸選手にはポイントを獲得してほしかったので残念ですが、明日こそしっかりとポイントを獲りたいと思います。結果的にaprの2台共にリタイア、、、加害側と被害側での内容で、こんな悲しいことは無いです」

APR RACING

PARTNERS

豊田通商 TOYOTA TSUSHO
日本化薬
DENSO
COROLLA MIE NETZ NOVEL MIE
Sora・Investment
Shinko
Suzuka Corolla Mie
Matsusaka Corolla Mie
Yokkaichi 伊勢
KYB
KURIMOTO
住友電装
OBERON
DENSO
TAC
IKEDO archetype
愛知産業
SHINNIHON Creating the Future
Castrol
JB SPORTS
損保ジャパン
東京海上日動
ミエスコム
モビリティパーツ TOYOTA
OGURA CLUTCH
ADVICS
MOTUL
アイチオート用品
CENTRAL CPC
鈴与レンタカー
LEXUS
TGR-DC
TRD
BRIDGESTONE
RAYS
TOYOTA
TRD
YOKOHAMA

