

# 2026 AUTOBACS SUPER GT Round4 FUJI GT 300km RACE

Round4 富士スピードウェイ

apr LC500h GT



**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：ウエット／ドライ 観客数：34,100人

## 3戦連続で入賞。タイトル獲得へ、重圧を越えて掴んだ2ポイント

不確実な中東情勢を受け、第3戦マレーシア大会は2027年以降の開催に延期。異例となる約3カ月のインターバルを経て、2026年シーズンが再開した。

31号車apr LC500h GTは、第1戦岡山、第2戦富士とともに3位表彰台を獲得し、ランキング2位で再び富士スピードウェイに乗り込む。今大会も上位進出、そしてタイトル争いを見据えた一戦となるが、ポイントに応じた64kgのサクセスウェイトが課される。レギュレーションにより、バラストウェイトは上限の50kgを搭載し、加えてサクセス給油リストラクターによる給油時間5秒の延長が課された。さらにBoP（性能調整）ではエアリストラクターが1ランクダウンし、BoP重量も25kg増の100kgとなる。

厳しい条件での戦いは避けられないが、31号車はインターバルを活用して空力を中心としたアップデートを実施。小高一斗、小山美姫、そしてチームが一丸となって上位入賞を目指す。

## 公式練習／22位 8月1日（土）10:30～12:05

公式練習は気温31度、路面温度44度というコンディションでスタート。小高のドライブでアップデートの効果を確認するとともに、持ち込みセットのチェックを進めた。

しかし、小高はハンドリングに違和感を覚え、3周目にピットイン。アライメントを調整してコースへ戻ったものの、フィーリングは改善されず、8周目に再びピットへ戻ってセットアップをアジャストした。本格的に走行を重ねようとした矢先、パワーステアリングのトラブルが発覚し、マシンはガレージへ収められた。

原因は荷重に耐えられないオーバーロードで、チームはパワーステアリングユニットを交換。その後の公式練習を走ることはできず、ベストタイムは6周目に記録した1分39秒415で22番手に終わった。

それでもチームは、12時18分からのサーキットサファリまでに作業を完了。15分間という限られた時間のなかで小高がチェック走行を行い、小山もステアリングを握った。万全とは言えない状態だったが、急遽変更したセットアップのフィーリングも悪くなく、予選へ臨むこととなった。

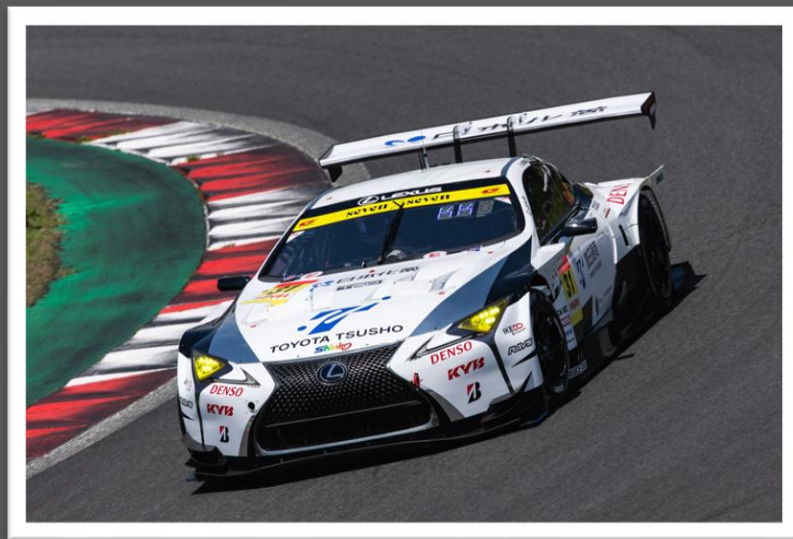


公式予選 8月1日（土）  
Q1 B／3位 14:38～14:48  
Q2／16位 15:13～15:23

予選Q1はB組に出走。ランキング順で組み分けられたB組は、14台中8台がGTA-GT300車両という厳しい顔ぶれとなった。予選での一発の速さを武器とするGTA-GT300に対し、FIA-GT3は決勝でのロングラン性能が持ち味。31号車にとっても、この構図を踏まえた戦いとなる。

Q1を担当した小高は、じっくりとタイヤをウォームアップし、計測5周目にアタック。高速コーナー区間のセクター2では全体2番手のセクタータイムを刻み、1分37秒443で3番手につけてQ2進出を決めた。サクセスウェイトも含めた1400kgという車重に加え、公式練習で十分な走行時間を確保できなかったことを考えれば、驚異的なアタックだった。

Q1のA/B上位9台、計18台で争われるQ2は小山が担当。タイヤを温めて計測5周目にアタックへ入ったが、トラフィックに遭遇してしまう。翌周もアタックを続けて1分37秒746までタイムを更新したものの、最終結果は16番手となった。





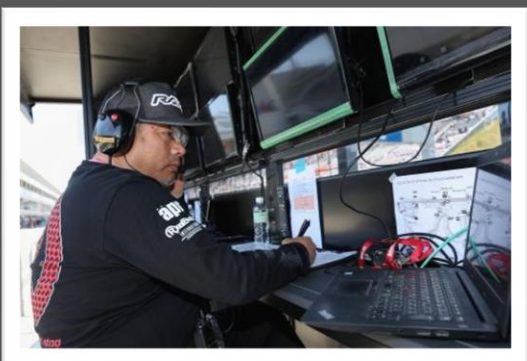
### 小高一斗選手

公式練習では満足に走ることができませんでした、フロントタイヤに大きな荷重が入った瞬間にエラーが出て急に重ステになりビックリしました。その後30分ほどでチームがパワステ本体を交換してくれ、パワステアシストを減らす対策をして、サファリで走ったときにはハンドルは重くなったが走れるレベルになっていました。予選ではタイヤのウォームアップもうまくいき、グリップのピークをアタックラップにしっかり合わせることができました。第2戦で課題だったセクター2も、アップデートによってフロントのダウンフォースが増えたことで改善し、ブリヂストンタイヤもすごく進化していたので良い方向へ進められたと思います。



### 小山美姫選手

予選前はサファリで計測2周ほどしか走れませんでした、クルマのパフォーマンスはハンドルが重い以外は良かったです。Q2ではアタックラップで前のクルマに追いついてしまい、セクター3でアクセルを抜いてクリアラップを作りました。ただ、2回目のアタックではタイヤのピークを過ぎてしまっていました。第2戦では2アタックできたのですが、この時期の気温では難しかったですね。クリアラップを取ることも含めて、1周でまとめ切れなかったのが反省点です。



### 金曽裕人監督

パワステはオーバーホールしたばかりだったのですが、車重が1400kgとなり、ドライバーと燃料を合わせると1580kgを超える状態だったことで、想定外の負荷がかかってしまったみたいです。公式練習ではセットアップを進めることができませんでした、持ち込みの状態でもある程度のレベルには仕上がっていたので、ドライバーからのフィードバックを頼りに予選へ臨みました。この状況なら12～16番手くらいだと考えていたので、結果は想定内です。ただ、小高選手のQ1は本当にすごかった、天才ですね。

## 決勝レース（107周）／21位 5月4日（日）14:06～17:07

決勝日の午前中も真夏の日差しが照りつける天候だったが、スタート進行中のグリッドウォーク中に大粒の雨が降り出す。すぐに雨は止んだが、コースはウェットコンディションに。一度はウェットタイヤに履き替えるが、再び日が差してきたことでドライタイヤに戻す。気温は34度、路面温度は47度だった。

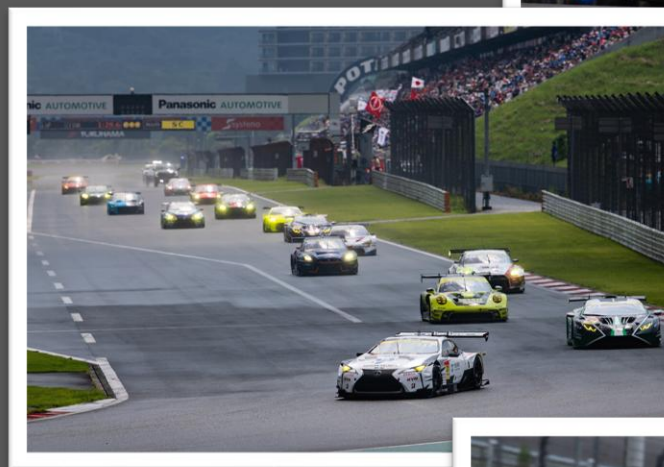
第1走者は小高。前方でグリッド降格のペナルティがあり、15番手からのスタートとなる。コース上にウェットパッチが残っていたため、レースはセーフティカー（SC）先導で周回。5周目にグリーンシグナルが点灯、その直後にホームストレートでGT500によるマルチクラッシュが発生し、赤旗中断となった。

安全確認を経てレースは約30分後に再開。SC先導から10周目にリスタートが切られた。その間の8周目にはウェットタイヤスタートでドライタイヤに履き替えるためにピットに向かう車両があり14番手に浮上。後方からのスタートで前走車がいると思うようにペースを上げることができないが、小高は11周目、18周目、25周目に1台ずつ抜いて11番手までポジションを上げた。

その後はルーティンピットに向かう車両が増えるなか、31号車はステイアウト。前方がクリアな状況で走り、ピットでのオーバーカットを狙う。小高は2番手走行中の40周目にピットインした。

ピットでは給油とタイヤ交換をして小山に交代。サクセス給油リストラクターによりプラス約5秒、さらに作業ミス、アウトラップの遅れで7秒もロスがあって18番手でコース復帰となった。それでも46周目には入賞圏内の15位に浮上、しばらくは前車に抑え込まれる展開となったが、57周目の最終コーナーを接近した状態で立ち上がり、スリップストリームを利用して1コーナーでオーバーテイク。14位でチェッカーを受けた。

これで31号車は3戦連続の入賞。ドライバーズランキングは6位に後退したが、トップとはわずか6ポイント差だ。2007年以来のタイトル奪還へ、シーズン後半戦の戦いはさらに熱を帯びていく。





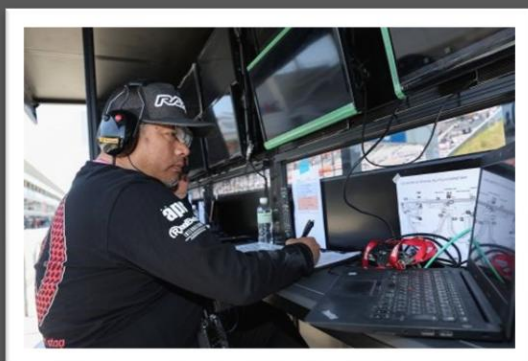
### 小高一斗選手

スタート直後はガソリン満タンで車重もハンドルも重く、どうしてもコーナーの立ち上がりで遅れてしまうので、ボトムスピードを意識して走っていました。どうしても集団の中では40秒台まで落ちてしまって。やはり、もっと前からスタートできないと上位入賞は厳しいですね。ショートステイメントに切り替える戦略もあったかもしれません。レース後のミーティングでは、チャンピオンを目指すために、それぞれが果たすべき役割と課題について話し合いました。14位でしたが更にチーム一丸となって前を向く意識が高まったのは良かったと思います。



### 小山美姫選手

これまではスタートを担当することが多く、第2ステイメントを走るのは昨年の開幕戦以来だったので、いつもと違う流れにちょっと緊張もあり、慎重になり過ぎた感もありました。走り出してから数周すれば周囲とほぼ同じペースだったので、仕掛けようとしたときには周回遅れが現れたりしてチャンスを逃す場面もありオーバーテイクに時間がかかりました。それでも相手のタイヤがタレてきたところで、こちらはまだペースが残っていたので最終コーナーから仕掛けて1コーナーでオーバーテイクすることができました。もう少しポジションを上げたかったのですが、ステアリングもアシストを減らされ重くてドライビングは、なかなか難しかったです。



### 金曽裕人監督

今回もピット作業でタイムを失ってしまいました。それとアウトラップから数周の遅さもチームとしてしっかり反省し、メカニックも小山選手も練習を重ねさせて改善していきます。それ以外にも今回見えた課題に取り組み、チャンピオンが狙える体制を整えたいと思います。今回の2ポイントで、次戦鈴鹿ではサクセス給油リストラクターがもう一段階厳しくなります。およそ10秒のハンデとなるため簡単な戦いではありませんが、タイトルを獲るためには毎戦ポイントを積み重ねていくことが重要。次戦も入賞、そして上位進出を目指します！