2026 年 5 月 20 日

【ニュルブルクリンク 24 時間(ADAC RAVENOL 24h Nürburgring)】
ヨコハマタイヤを装着する「BMW M3 Touring 24H」がクラス優勝（総合 5 位）でフィニッシュ！

世界で最も過酷でチャレンジングなレースのひとつとして知られる「ニュルブルクリンク 24 時間」、2026 年の大会は決勝が 5 月 16 日(土)～17 日(日)に競われ、ヨコハマタイヤの「ADVAN」を装着して SP-X クラスに参戦した「BMW M3 Touring 24H (チーム：BMW M Motorsport)」が 2 位を大きく引き離してクラス優勝を飾るとともに、総合順位でも最高峰の SP9 クラスの上位勢に並ぶ 5 位を獲得した。

“Green Hell (緑の地獄)”という異名をとるニュルブルクリンク、アイフェルの杜を駆け抜ける全長 25,378m のコースは、チャレンジングなコースに加えて、不安定な天候も特徴のひとつ。レースウィークに入り、13 日(水)にアーデナウの市街地で催された「レーシング・ディ」は生憎の雨模様となってしまったが、年に一度の“お祭り”を待ちわびていた大勢の市民や世界中から集まったレースファンが、戦いの本番を控えたマシンのパレードなどを楽しんだ。

14 日(木)と 15 日(金)には公式予選が行われるが、木曜の最高気温は一桁に留まり、サーキットにいる誰もが厚着をして寒さをしのぐというコンディション。朝からの雨は日中におさまって晴れ間が見えたかと思ったら、その後には再び上空を雲が覆って雹が降るという、実に厄介な空模様となってしまった。金曜日には天候が回復して朝からのトップ予選 1 回目と 2 回目はドライコンディションとなったものの、お昼前の予選 3 回目では中盤に北コースの一部で激しい雨が降ってしまった。その後は再び陽射しが戻り、決勝スターティンググリッドを最終的に決する午後のトップ予選 3 回目は、ほぼドライコンディションでの走行となった。

天候に翻弄された予選であったが、SP9 クラスに 3 チーム／5 台、SP-X クラスに 1 台が参戦するヨコハマタイヤ勢では、45 号車のフェラーリ・296 GT3 Evo(REALIZE KONDO RACING with Rinaldi)が総合 5 番手を獲得。3 台のフォード・マスタング GT3 EVO を擁する HRT Ford Racing の 64 号車が 7 番手、67 号車が 12 番手、そして 65 号車は 14 番手を獲得。ヨコハマタイヤとのパートナーシップを結んだ BMW M Motorsport から SP9 クラスに参戦の 77 号車・BMW M4 GT3 EVO は 15 番手、そして同じく BMW M Motorsport から SP-X クラスに参戦の 81 号車・BMW M3 Touring 24H はクラストップで総合 22 番手のポジションとなった。

いよいよ迎えた決勝スタート日の 16 日(土)、戦いが幕を開ける現地時間の 15 時で雨は無かったが気温は一桁の寒さ。しかし、57 年の歴史で初めて観戦前売り券が事前に完売、最終的には主催者発表で 35 万 2 千人の大観衆が丸一昼夜の熱い戦いに声援を送って盛り上がった。

レースは序盤から荒れた展開となり、総合優勝争いを繰り広げられると思われていた有力チームが次々と戦線から消えていくことに。その中には残念ながら 45 号車も含まれてしまい、スタートから 2 時間を迎えようという段階でファステストラップをマークする速さを見せたが、その後まもなく周回遅れの他クラス車をかわす際に姿勢を乱してガードレールへヒットしてリタイヤを余儀なくされてしまった。

さらにその後、北コースで雨が降ったことからアクシデントが多発、64 号車が日没を迎える前にコースオフからクラッシュを喫した。また、日が沈むと“アイフェルの杜に棲む魔物”がさらに牙を剥き、日付が 17 日(日)に変わってからそれまで順調に周回を重ねていた 65 号車がムットクルヴェでマシンを止めてしまった。

こうしてサバイバルレースの様相を時間とともに色濃くしていく中、安定したラップを刻み続けたのが BMW M Motorsport の 81 号車。最高峰に位置づけられる SP9 クラス勢と互角のパフォーマンスで周回を重ね、総合トップ 5 の一角を占めている。また、67 号車も路面コンディション変化の大きな展開となる中で力走を重ね、シングルポジションでレースを折り返している。

その後、朝を迎えてもサバイバルな展開は変わらず、コースは濡れた箇所に加えてところによりオイルが出ていて滑りやすくなっている箇所もあり、全く予断を許さない状況が続く。そんな中で 81 号車もコースを外れてヒヤリとする場面があったが、巧みなマシンコントロールで無事にコースへ復帰してチェッカーを目指しての周回を重ねた。

レースは終盤に入ってますます過酷さを増し、上位陣でもトラブルに襲われるマシンが現れた。最終的には出走 159 台のうち完走 111 台、SP9 クラスは出走 41 台のうち完走は約半分の 22 台という、激しい生き残り戦となった 2026 年のニュルブルクリンク 24 時間。そんな中で「ADVAN」を装着する 81 号車、67 号車、77 号車の 3 台は力強い走りを見せ、チェッカーまでマシンを運ぶことに成功。

81 号車は SP-X クラスで圧勝を飾るとともに、総合でもトップと同一周回で 5 位を獲得。「エイプリルフールのジョーク」から始まり世界中の注目を集めたステーションワゴンボディのレーシングマシンが、ニュルブルクリンクの長い歴史に新たな 1 ページを刻むリザルトを残した。また、67 号車はクラス 7 位、77 号車は 8 位でそれぞれチェッカーを受け、シングルポジションで長く過酷な 24 時間を戦い抜いた。