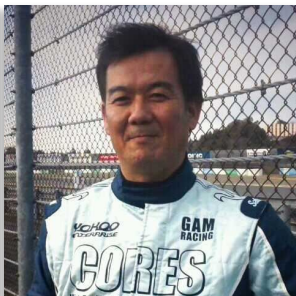


ENEOS スーパー耐久シリーズ2025 Empowered by BRIDGESTONE 第4戦 SUGOスーパー耐久4時間レース

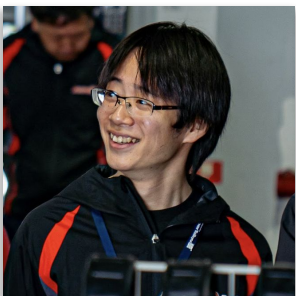
2025年7月3日～5日 / スポーツランド SUGO



代表
國松 宏二



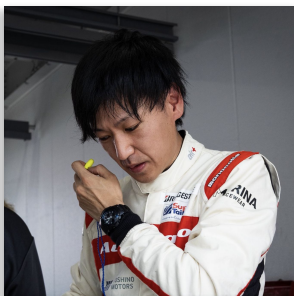
Aドライバー
横尾 優一



Bドライバー
小尾 夏月



Cドライバー
茂利 大輔



Dドライバー
大友 敦仁

Auto Labo Racingには新メンバーとしてS耐デビューの茂利大輔（もりだいすけ）がCドライバーとして加入。4人のドライバー全員がヤリスカップ出身という、素ヤリスにぴったりのドライバー布陣となった。今回のSUGOラウンドのレースは2グループ制で、ST-2クラスのみとの混走となる。7/3（木）にSUGO入りし、この日は茂利選手のみがテスト走行をこなしマシンと初コースへの習熟を深めた。

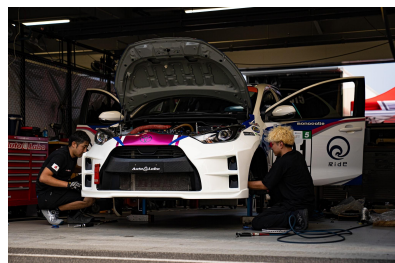
7/4 占有走行①

7/4の天候は昨日に引き続き快晴。他チームも会場入りしS耐らしい賑やかなパドックとなった。占有走行1本目は、昨日走った茂利以外の3人のマイレージを重視して走行し、まずは肩慣らしと車両チェックを行った。

小尾選手が頭ひとつ抜けた1'43秒台のタイムを記録し、他3人も安定したタイムを記録。車両の動きとしてはニュートラルステアが基本のとても扱いやすい挙動を見せており、どのドライバーも違和感なくアジャストすることができた。

SUGOは路面舗装の改修が全面的に行われたばかりで、路面のグリップ感や縁石の高さが変更されている箇所が多く、SUGOが地元である大友選手の知見が得られたことも全ドライバーが素早くアジャストできた要因であった。

占有走行後はドライバーが集まって車載動画・ログの確認やディスカッションを行い、コース攻略やドライビングのノウハウを深めあった。



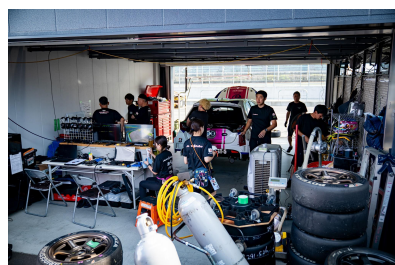
7/4 占有走行②

占有走行2本目は茂利選手からスタート。昨日よりも路面のグリップが若干低く、引っぱりが少ないうえに感じられたが、アジャストとして44秒台のタイムを記録。ここで雨がポツポツと降り始め、コース前半の路面は変わらないものの後半だけが若干スリッピーになるというトリッキーな路面となった。

そんな中で横尾選手・大友選手と走行をこなした。難しい路面であるにも関わらず45秒台を記録し、やはりマシンを手懐けて安定した走りでの習熟を重ねた。ここでピットインしてブレーキの交換を行い、最後に小尾選手が明日の予選用のブレーキを慣らした。

ところがここで、車内に煙が発生するトラブルが発生。原因は車内に設置したドライバー冷却用のファンに接続されたホース。高い車内温度に耐えきれずプラスチックが燃えかかっており、ドライバーの過酷な車内環境がうかがえる。

占有走行後は、若手3人のドライバーがドライバーチェンジの練習を行った。



AutoLabo Racing PARTNERS

Grand Service
Ryoso



龍谷大学
龍谷大学



YOSHINO MOTORS

株式会社 ミライズ

KTC

RACE REPORT

Japanese Endurance Race

Super Taikyu

ENEOS BRIDGESTONE

Auto Labo

#291 AutoLabo Racing 素ヤリス

7/5 08:30~ 予選

迎えた予選・決勝日、朝から雨の降りしき中、Bドライバーの小尾選手が予選をスタート。ウェット路面ではあるものの雨量は少なく、國松監督の判断で浅溝のウェットタイヤを選択した。小尾選手はこのレースウィークで初のウェットコンディションにも関わらずマシンを難なく乗りこなし、アグレッシブな走りですぐに1'49.939のタイムで6番手タイムの高いパフォーマンスを発揮した。

雨は止んで徐々にドライへと変化していく中、Aドライバー横尾選手が出発。乾きかけの難しいコンディションで普段と異なる挙動にアジャストし、1'51.730を記録。

続いてDドライバーの大友選手、Cドライバーの茂利選手が出発。路面はレコードライン上はほぼ完全にドライとなっていた。C・Dドライバー予選は順位に影響しないため堅実な走りを重視。大友選手は1'47.604、茂利選手は1'44.983を記録。

正式予選結果は8位となり、クラス最後尾からのスタートとなった。順位はほぼ定位置ではあるものの、SUGOのコースレイアウトの特性から素ヤリスの不利な区間が他コースよりも少なく、レース展開によっては普段よりも上位でのゴールに期待がもてた。

7/5 12:40~ 決勝

気温が上昇していく中、ついに4時間レースの火蓋が切られた。Dドライバー大友選手がスタートと同時に#110 ACCESS BARDEN VITZを華麗に抜き去り、ポジションアップ。その後は、このレースウィークで彼自身の自己ベストに近い44秒台で周回を続け、34周をこなした。

約1時間後に新人の茂利選手に交代と同時にフロントタイヤを交換。この時点で他車にトラブルが発生した関係でクラス6位となっていた。茂利選手も44秒台で周回を重ねつつ、#110 ヴィッツと接近した位置で走行し、度々サイドバイサイドのバトルとなった。#110は1周遅れの7位であったが、今後のレース展開によっては競る可能性も残されているライバルである。

さらに1時間後、横尾選手へバトンタッチ。今回もフロントタイヤを交換した。気温はピークに達しており55歳の横尾選手には最も厳しいコンディションとなっていたが、44~45秒台のアベレージで安定した走りを披露。このステントで上位勢にさらに1台トラブルが発生し、クラス5位となっており、過去ベストリザルトへの期待が膨らんだ。

Bドライバー小尾選手が最後の1時間を担当。この時はフロントタイヤを交換せず、素早いドライバーチェンジで発進した。交代直後は44秒台を記録したものの、さすがにタイヤの劣化が激しく、その後は45~46秒台で周回。それでもタイヤの状態を考えるとさすがにエースドライバーの走りであった。後方車両とのギャップも広がっており、完走すれば5位のポジションは盤石なものとなっていたため、車両をいたわる堅実な走りで行く。

そして4時間を無事に走りきり、素ヤリスとしては過去最高の5位でチェッカーを受けた。全ドライバーの安定した走り、堅実で丁寧な車両作りがノートラブルでの完走に結実した。



▲予選スタート前の小尾選手



▲決勝スタート前、ドライバー陣



▲力走を見せる横尾選手



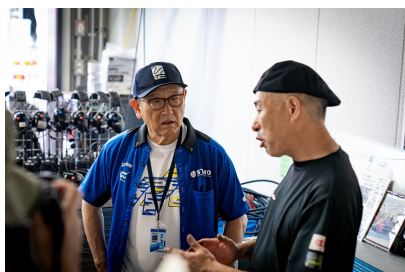
▲感動のチェッカー



代表コメント

今回は素ヤリスとして過去最高の順位、ポイントゲットを達成できて本当に良かったです。戦闘力としては不利な素ヤリスですが、堅実な車両整備に注力し、ドライバー陣も丁寧に車両を扱ってくれたことが結果に繋がったと思います。

また、このレースウィークは豊田章男会長のパドックへの来訪や直々に取材ををいただき、素ヤリスやスワフトスポーツにも深い関心を示していただきました。レースだけでなく、メーカーとの様々なコラボレーションを目指して今後も努力してまいります。



▲豊田章男会長と談笑する國松

AutoLabo Racing PARTNERS

Grand Service
Ryoso

