

RACE REPORT

Japanese Endurance Race

Super Taikyu

ENEOS BRIDGESTONE

Auto Labo

No.291 AutoLabo Racing 素ヤリス

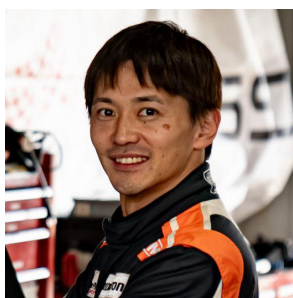
ENEOS スーパー耐久シリーズ2025 Empowered by BRIDGESTONE 第6戦 スーパー耐久レースin岡山

2025年10月25日～26日 / 岡山国際サーキット

前回のオートポリスから約3ヶ月のインターバルを挟んで、第6戦 岡山国際サーキットを迎えた。本戦はST-4クラスがお休みのため、ST-5Fクラスの素ヤリスのみが参戦。ドライバーは前回と同じく、吹谷・小尾・茂利のヤリスカップ出身トリオである。なお、#50 LOVEDRIVE RACINGのレースコントロールも兼ねているため、チームとしては2台のオペレーション体制である。



No.291
AutoLabo Racing 素ヤリス



Aドライバー
吹谷 禎一郎



Bドライバー
小尾 夏月



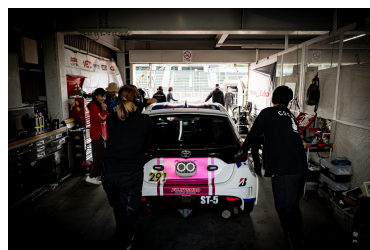
Cドライバー
茂利 大輔

10/24(金) 専有走行

レースウィーク初日、AutoLabo Racingは全ドライバーが金曜入りとなった。吹谷はヤリスカップ岡山ラウンドで4位という好成績を残しており、岡山国際サーキットは得意なサーキットの1つ。対して茂利は学生時代以来の6年ぶりの走行、小尾は初走行である。事前に車載動画を3人で視聴し、ラインどりのコツや気をつけるべきポイントを把握して専有走行を迎えた。

午前中に90分設定された専有走行枠は吹谷→小尾→茂利の順で走行。
まず岡山国際サーキットを最も知っている吹谷がコースインし、コンディションのチェックや基準タイムの計測を行った。ベストタイムは1分56秒フラットをマークし、平均的には56秒台後半で周回を重ねた。
続いて小尾がコースインし、初の岡山国際のテクニカルなレイアウトに挑んだ。独特のスリッピーな路面に苦戦しつつも、57秒フラットを記録。茂利もコースイン直後はリアタイヤが唐突に滑る挙動に苦戦しつつも、周回を重ねるとアジャストして吹谷と並ぶ56秒フラットを記録。
走行後はドライバー3人で車載動画を確認しながらログの分析を行い、ピーキーな挙動を誘発するアスファルトや、逆バンク・微妙な勾配の変化の多い岡山国際サーキットならではの攻略法を考案。さらに、國松の提案でフロントのブレーキパッドをより硬いものに変更し、ターンインのコントロール性の改善を狙った。

午後の専有走行ではタイヤをより状態の良いものに変更し、小尾選手から出走。ドライビングの改善に路面状況が午前よりも良くなったことも手伝ってか、エースドライバーの実力を見せつける54秒6を記録し、大幅にタイムアップした。
続いて茂利もコンディション改善にアジャストし、55秒2までタイムアップ。続いてタイヤ無交換のまま吹谷も出走し、さすがにタイヤの摩耗が進んでいたため56秒フラットにとどまった。



10/25(土) フリー走行

午前中に30分間設定されたフリー走行は、吹谷選手のみが出走。車両や路面状況・ブレーキングポイントの確認をしつつ、FCYのデモンストレーションをこなして10分ほどでピットイン。ここで雨が徐々に降り始め、午後の予選の路面状況次第でタイヤ選択をすることとなった。

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

No.291 AutoLabo Racing 素ヤリス

10/25(土) 午後 予選

昼頃に雨はあがり、別カテゴリーの走行を挟んだことで路面は完全にドライとなった。

Aドライバー予選は、吹谷選手が新品タイヤで出発。このレースウィークで初の新品タイヤの性能を使い切り、自己ベストとなる1分53秒621を記録した。続いてBドライバーの小尾選手も期待に応え、1分53秒045を記録。

予選結果がクラス最後尾なのはいつもと変わらず…だが、前方の#110 ACCES BARDEN VITZとの差はA・B合算でも3秒であり、レース運び次第では逆転の可能性が十分にある。

最後にCドライバー予選は、茂利がフロントに新品タイヤ、リアに中古タイヤでの出走。翌日の決勝で使用するフロントタイヤの皮剥きを行うと共に、ブレーキパッドのあたりつけを行うというミッションが課せられていた。出走と同時に雨がパラつき始めたが、2週のウォーミングアップを行ったあと、1回のタイム計測で1分55秒3を記録した。

予選を終えたあとは雨足が増し、雨は一晩中降り続けたため、決勝スタートのタイヤ選択は翌朝まで判断を待つこととなった。

10/26(日) 08:30~ 決勝

決勝日は朝から小雨が降り続き、いつ止むのか読めない状況に。車両には深溝のレインタイヤを装着したが、グリッドまで浅溝のレインタイヤとスリックタイヤを運び、グリッド上で最終的なタイヤ選択を決断した。結局は深溝のレインから浅溝のレインにグリッド上で交換を行なった。

3時間レースのスタートドライバーは小尾選手。ぶっつけ本番でのフルウェットコンディションの中、スタート直後から前方の#110 ACCES BARDEN VITZを猛追。6周目で#110をかわし6位に浮上し、その後はリードを広げた。

残り2時間12分の時点で同クラスの車両がクラッシュし、FCYが導入された。この日はドライタイヤかウェットタイヤか悩ましいコンディションが続き、極端に濡れている箇所足元をすくわれる車両も多く、特にリボルバーコーナーではクラッシュが頻発していた。

残り1時間50分の時点で茂利に交代。雨量は減ったもののいまだに路面は濡れているため、フロントタイヤをもう一度、浅溝のウェットタイヤに交換。茂利はウェット路面に適応し、ほぼ小尾と同じペースで周回を重ねた。

ヤリスは非力ながらもシャシーと足回りの完成度が高く、コーナリングスピードは上位を走るフィット勢を凌ぐパフォーマンスを発揮していた。ピットアウト直後のタイヤが冷えた状態の#11 SAKAE MOTORSPORTS FITを一時的にパスするなど、茂利はヤリスの潜在力を示した。

残り1時間になる頃、路面が乾き始めスリックタイヤを履いた車両のペースが上がってきた。ここで吹谷に交代し、最後のバトンを託した。路面はまだ濡れている箇所がありトリッキーなコンディションであったが、吹谷は巧みにタイヤを温めながら走行。

6位入賞でゴールし、素ヤリスのシーズンを締め括った。



▲ 予選出走前の吹谷



▲ 決勝スタート直前のタイヤ交換



▲ #110を猛追する小尾



▲ 快走を見せた吹谷



▲ 6位フィニッシュ

代表コメント

今回は、土曜日と日曜日の天候が不安定でタイヤ選択に悩まされたレースウィークでした。
ドライバーは経験の少ない岡山で、路面変化が激しかったにも関わらず安定したドライビングだったと思います。3人でロガーを分析して精力的に学習しているので、非常に頼もしいです。順位としては6位ですが入賞を果たし、雨の走りでは爪痕を残したと思います。

今シーズンの素ヤリスでのレースはこれで完了ですが、まだスワフトスポーツでの富士が残っています。今後もスズキさん・トヨタさんとの協力関係を深め、マシン開発に尽力したいと思います。



代表 國松 宏二

AutoLabo Racing PARTNERS

Grand Service
Ryoso



YOSHINO MOTORS

株式会社 ミライズ

KTC

Auto Labo

