

RACE REPORT

Japanese Endurance Race
Super Taikyu

Auto Labo

ENEOS **BRIDGESTONE**

No.290 AutoLabo Racing スイフトスポーツ

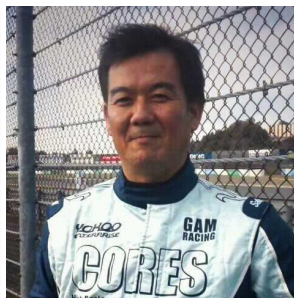
ENEOS スーパー耐久シリーズ2025 Empowered by BRIDGESTONE 第7戦 S耐FINAL大感謝祭

2025年11月15日～16日 / 富士スピードウェイ

長いようで短かった2025年はあっという間に11月を迎え、いよいよ最終戦となった。スイフトスポーツの開発はスズキ株式会社様のサポートもいただいて成熟が進み、前回のレースで明らかになった問題点も改善し、信頼性をさらに高めてきた。11月になると朝夕の冷え込みが進み、ターボ車には適した気候になってきた。空気の澄んだ秋晴れの中、最終戦が幕をあける。



No.290
AutoLabo Racing スイフトスポーツ



Aドライバー
横尾 優一



Bドライバー
伊藤 大輔



Cドライバー
西村 和則

11/13(木) スポーツ走行

木曜日は、まず横尾選手と西村選手が現地入りしスポーツ走行を行った。テスト走行を通じて車両の進化が明確に感じられ、特に足回りのアップデートが奏功し、フィーリングが大きく改善されていた。ストレートにおいては同クラスの競合であるGR86との差は残るものの、ラップタイムはGR86勢から2～3秒落ちのレンジで走行することができ、前回の富士からの改善傾向が認められた。

特にコーナリング特性の改善は大きく、横尾・西村からは「車の動きが全く違う」「非常に乗りやすくなった」と評価。特に富士スピードウェイのセクター3は上り勾配のテクニカルセクションでコーナリング性能が肝になるが、このセクションでも車体を気持ちよくコントロールできる感触が得られた。

懸念点として、フィーリングの大きな改善に対して、ラップタイムの進捗がもう少し期待できる部分があるため、引き続き改善を進行することになった。

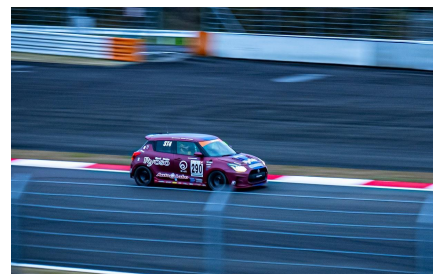


11/14(金) 専有走行

金曜日には、Bドライバーの伊藤大輔選手が合流。3名体制でセットアップを進行した。今回はフロントスタビライザーの太さの変更や、リアスタビライザーの脱着など、多岐にわたる調整を実施し、さらなる方向性の改善を行った。

ここで非常に良かったのは、3人のドライバー全員がセットアップのフィードバックや好みに食い違いがなく、意見が基本的に一致していたため、セットアップ作業が極めてスムーズに進行したことである。

各種調整の結果、一時的にフィーリングが悪化する場面もあったものの、全体としては前進となる方向性の発見が大部分を占めており、収穫の多い走行となった。



AutoLabo Racing PARTNERS

Grand Service
Ryoso



龍谷大学
龍谷大学



Ride

YOSHINO MOTORS

株式会社 ミライズ

KTC

RACE REPORT

Japanese Endurance Race

Super Taikyu

ENEOS BRIDGESTONE

Auto Labo

No.290 AutoLabo Racing スイフトスポーツ

11/15(土) 午後 予選

快晴のもとAドライバー予選が始まり、まずは横尾選手が出発。午前中に開催されたサポートレースであるヤリスカップ決勝に出場したばかりの横尾選手であったが、全く疲れを感じさせない走りを披露し、2'01.574を記録。

次にBドライバーの伊藤大輔選手が出発し、安定感のある走りで2'00.404を記録した。A・Bドライバー合算の予選でクラス9位となり、1つ前の車両とは合計4秒差であった。

続いてCドライバーの西村選手が発進するも、エンジンが吹けなくなる現象が発生。パワーロスがあったにも関わらず2'08.409のタイムを記録し、辛くも予選通過となった。

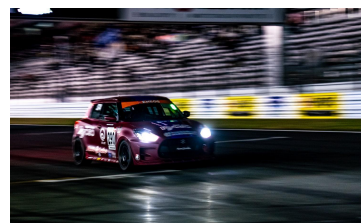
事象の原因は点火系統と考えられた。エラー消去後に、センサーにシステム再認識の時間を与えずに即走行したことでコンピュータが異常発生を誤認識し、このような事象が発生することがあるという。このトラブルシューティングの際にスズキのエンジニアの方々からアドバイスを得たことで、ぐに復旧することができ、メーカーとの連携体制の心強さを改めて認識する出来事であった。



▲スタート前の横尾選手



▲日没の中駆けるスイフト



▲一年を締めめるフィニッシュ

11/16(日) 決勝

この日は午前中に「S耐チャレンジ」が開催されたあと、昼にオープニングセレモニーが行われ、13時に決勝スタートとなった。全57台がグリッドに並び、最終戦の火蓋が切って落とされた。

スタートは横尾選手が発進し、予選タイムに近い2分2〜3秒のペースで周回。4周をこなした後、早々に伊藤選手に交代。しばらく横尾選手と同じ2〜3秒台のペースで周回し、マシンの調子がすこぶる良いのと路面状況の改善によりペースアップし、1秒台のペースで周回を続けた。約100分のロングスティントをこなし、残り約2時間で西村選手に交代した。西村選手が約1時間のスティントをこなす間に同クラスの車両に火災が発生した関係で1ポジションアップし、残り1時間は横尾選手に再び託された。

この時間帯になると日没により周囲は暗くなり、ほぼナイトレースの状況に。

安定した走りで横尾選手はチェッカーまでマシンを運び、クラス8位の結果となった。



代表 國松 宏二

代表コメント

今回はノートラブルで走ることができ、一年かけて開発してきたスイフトスポーツの1年の締めくくりとして、最高の結果だったと思います。今年は速さよりも先に、「確実に壊さずに完走できる」ことを優先して開発してきました。他に先駆者がいない中で車両を開発していくのは勇気がいることで、ノウハウが確立されていないので分からないことが多く、日進月歩でした。

今回はレースウィークを通じてスズキのエンジニアの皆様へ帯同いただき、お陰様で素早くトラブルが解決できる場面もありました。スーパー耐久はクルマ・技術・人材を鍛えるのに絶好の場所なので、ぜひ今後も強力なサポートをいただき、業界を盛り上げたいと思います。



▲エンジニアと話す國松代表

初開催の「S耐チャレンジ」にマネージャー 2人が参戦！

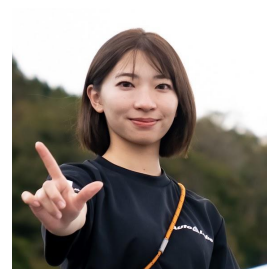
今回のスーパー耐久では、「やってみたい」で終わらせない”をコンセプトにした参入障壁の低いエントリーカテゴリとして「S耐チャレンジ」が初開催。いつもレース運営を手伝ってくれている弊チームのマネージャー2人が参戦した。

車両はS耐車両とは全く異なり、市販状態の「ヤリスカップカー」をはじめロードスターやN-ONEなど、いわゆる「Nゼロ」カテゴリの車両で参戦できるため、コストをおさえ耐久レースを楽しむことができる。

マネージャー陣は普段からレース経験を積んでいるわけではないため、レースウィーク初日のスポーツ走行の練習では、初の車両と久々の富士スピードウェイに大苦戦。しかし、伊藤選手のアドバイスや、#291 素ヤリスのドライバー陣のアドバイスを活かし、予選では当初から5秒以上もタイムアップ。いつもはドライバーをサポートするマネージャーも、レースでは完全にドライバーとしての闘志を燃やし、決勝では他のヤリスカップカーと互角のバトルを演じるまでに急成長を遂げた。走る楽しさをメンバー全員で味わい、よりチームとしての結束が深まった。



Aドライバー
箱入娘*Mayu



Bドライバー
雨音 ももは

AutoLabo Racing PARTNERS

Grand Service
Ryoso



YOSHINO MOTORS

株式会社 ミライズ

KTC

AutoLabo

