RACE REPORT

JapaneseEnduranceRace SuperTaikyu

ENEOS BRIDGESTONE

Auto Labo

No.290 AutoLabo Racing スイフトスポーツ
No.291 AutoLabo Racing 素ヤリス

ENEOS スーパー耐久シリーズ2026 Empowered by BRIDGESTONE
第6戦 スーパー耐久レースin岡山
2026年10月24日～10月25日 / 岡山国際サーキット

3ヶ月間の夏休みを終えて、2026年シーズンはいよいよ終盤戦に差し掛かった。岡山国際サーキットは、岡山県美作市にある全長3,703mのコース。2本のストレートと大小13のテクニカルな中低速コーナーで構成され、エスケープゾーンが狭いという特徴がある。かつてF1パシフィックGPが開催された歴史あるサーキットだ。去年の岡山国際サーキットではST-4クラスが休戦であったため、スイフトスポーツにとっては初のコースである。
AutoLaboのスイフトスポーツはこの夏休み期間で大規模アップデートを施され、大幅な出力アップを果たし、ダンパーはニュースペックを投入。戦闘力を高めたスイフトスポーツは今週末どのような戦いを見せるのか、どれほどの爪痕を残せるのか…試練が幕をあける。

本戦のマシン＆ドライバー ラインナップ



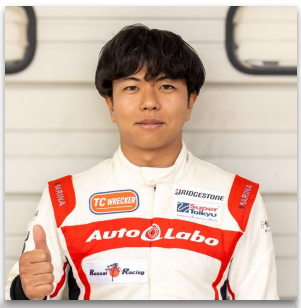
ST-4クラス No.290
AutoLabo Racing スイフトスポーツ



Aドライバー
西村 和則



Bドライバー
伊藤 大輔



Cドライバー
茂利 大輔



ST-5Fクラス No.291
AutoLabo Racing 素ヤリス



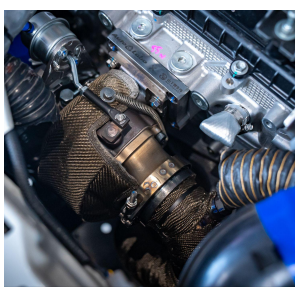
Aドライバー
横尾 優一

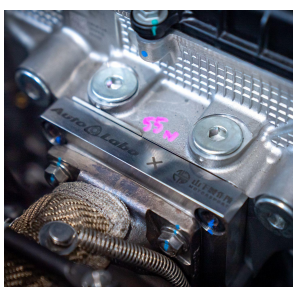


Bドライバー
森川 なるお

ついに社外タービン導入でパワーアップ！タービンキットは市販化予定

今までのスイフトスポーツはハイフロー化した純正タービンで戦ってきたが、同クラスのGR86やロードスターと比べると最高出力に劣り、ストレートで後塵を拝してきた。純正タービンで最高出力を上げる方法で試行錯誤してきたものの、どうしても耐久性の面では課題が残った。
今回はAutoLabo自社製作にて、ギャレット製タービンを装着するキットを開発。最高出力を高めつつ、ローブーストで耐久性を担保してレースを戦っていく戦略だ。ただし、今までよりも高回転域でピークパワーを発揮するため、より繊細なアクセル操作とパワーバンドを外さないドライビングが求められる。スイフトスポーツの戦いぶりの変化に要注目である。
このタービンキットはエアロパーツ同様、市販化に向けて準備を進めている。





AutoLabo Racing PARTNERS

Grand Service Ryoso
香川トヨタ
光自動車
Triple R
YOSHINO MOTORS
Ride
KTC
株式会社ミライズ

RACE REPORT

JapaneseEnduranceRace SuperTaikyu

ENEOS BRIDGESTONE

Auto Labo

No.290 AutoLabo Racing スイフトスポーツ

10/23(金) 専有走行

金曜日のコンディションはドライであったが、土日の天気予報は雨模様であったため、ウェット路面での挙動を見据えつつ足回りのセッティングを進めていくことになった。

スイフトスポーツは午前の走行で足回りが跳ねてしまう現象に悩まされた。路面のギャップがきっかけになることもあれば、コーナリング操作が原因で跳ねが始まることもあった。ダンパーの減衰力やスタビライザーを数パターン試し、午後の走行ではある程度改善された。
気になるパワーアップの効果は絶大であった。ストレートスピードが向上し、ラップタイムも午後の専有走行で伊藤大輔選手が1'45.537を記録し、これはクラス7位の順位であった。西村選手は1'47.756、茂利選手は1'47.018を記録した。ようやく、戦闘力不足のネックであったパワー不足から抜け出せる兆しが見えてきた。

素ヤリスは今回はドライバー2名でのエントリー。午前の専有走行ではマイナートラブルによりバックストレートでマシンが停止してしまった。すぐに復旧作業を行い、午後の専有走行に向かったものの、今度はエンジンブローが発生。エンジン内部が破損してしまったため、予備エンジンへの載せ替え作業を行った。



▲セッティング中のスイフト



▲走行セッション中も調整を実施



▲素ヤリスはトラブルが発生した

10/24(土) 予選

夜中に降り続いた雨によりコースはウェットコンディション。曇天が続き、小雨が降ったり止んだりするという、非常にタイヤ選択が難しい天候となった。

午前のフリー走行では、スイフトスポーツは3人のドライバーが交代でウェット路面の挙動を確認。足回りのセッティングとしては、ウェット路面でも現状のセットで問題なく走行できた。このセッションでも伊藤大輔選手がクラス5位のタイムを記録し、進化したスイフトスポーツのポテンシャルを印象づけた。
素ヤリスも、メカニックの迅速な作業により見事に朝には整備が完了し、何事もなかったかのように午前のフリー走行に出走。問題なく走行を終えた。

そして、いよいよ午後に予選がスタート。
スイフトスポーツはAドライバー西村選手が出走。西村選手は岡山国際での経験が浅く、癖のあるコースレイアウトに悩まれていた。しかし、伊藤選手から得たアドバイスをもとにダブルヘアピンの攻略法を実践し、自己ベストとなる1'45.841を記録。クラス7位となった。
Bドライバー予選は伊藤選手が出走。伊藤選手も自己ベストとなる1'44.859を記録し、またもやクラス7位につけた。スイフトスポーツの進化をしっかりとリザルトに刻んだ予選であった。

素ヤリスの予選では、Aドライバー横尾選手が1'56.797を記録した。クラス6位であるが、5位の車両との差は4秒以内と大健闘のタイムであった。Bドライバー森川選手は1'56.366を記録。Bドライバーの戦いにおいては、クラス5位とは2秒以内の僅差であった。







▲予選に挑む西村選手

▲ST-4は激戦のクラスである

AutoLabo Racing PARTNERS

Grand Service Ryoso

香川トヨタ

光自動車

Triple R

YOSHINO MOTORS

Ride

KTC

株式会社ミライズ

RACE REPORT

JapaneseEnduranceRace SuperTaikyu

ENEOS BRIDGESTONE

Auto Labo

No.290 AutoLabo Racing スイフトスポーツ

10/25(日) 決勝

スーパー耐久の岡山国際ラウンドは、全クラスの車両が一斉に走ることができないため、クラスごとに2グループに割り振って午前と午後それぞれに決勝レースを行う1日2レースのフォーマットだ。スイフトスポーツが属するST-4クラス、素ヤリスが属するST-5Fクラスはそれぞれ午前中にレースを行うため、8時からスタート進行を開始するというスケジュールであった。

この週末は台風接近の予報もあり天候が読めない場面が多く、この決勝日も例外ではなかった。夜中に雨が降ったもののスタート進行の時点では半乾きの状態。だが雨雲レーダーでは、雨雲が接近している…。車両にはスリックタイヤを履かせつつも、スターティンググリッドにはレインタイヤを持ち込み、ギリギリまでタイヤを選択できるように備えた。グリッドウォークの最中、強い雨が降り始めコース上はあっという間にフルウェットの路面に。この時点でグリッド上のほとんどのチームがウェットタイヤへの交換を実施し、スイフトスポーツ・素ヤリスも同様の作業を実施。ごく一部のチームはスリックタイヤのままグリッド上に留まり、このタイヤ選択が明暗をわけることになった。

8:30にいよいよ決勝レースがスタート。スイフトスポーツはCドライバーの茂利選手がスタートドライバーを担当。昨日のウェット路面とはまた異なるグリップ感の難しいコンディションの中で、初のスタートドライバーを務めた。一方で素ヤリスは、経験値豊富な横尾選手がスタートを担当した。

スイフトスポーツの茂利選手は、昨日よりもヌメヌメした感触の路面と、曲げようとするとテールスライドしてしまう挙動に苦戦。ガソリン満タンでの走行が初であったことも影響した。オープニングラップでは、#60 Zenyaku GR86を駆る地元・岡山出身で岡山国際を熟知する妹尾選手にパスされ、ポジションを9位に落としてしまう。しかし、その後は中団勢と遜色のないペースで走行を続けた。

雨はスタート後から徐々に弱まっていき、1時間を経過する頃には路面は乾いていたものの、昨日とは異なり路面グリップの回復が遅い。スタート時にスリックタイヤを選択した車両や、早めにスリックタイヤに交換してしまった車両は追い上げに時間がかかっていた。1時間10分が経過する頃、先に素ヤリスのドライバーをBドライバー 森川選手に交代。続いてスイフトスポーツもBドライバー 伊藤選手に交代した。もちろん両車ともスリックタイヤに交換だ。

スイフトスポーツの伊藤選手は乾きつつある路面の中でペースを上げ、ファステストは1’46.727を記録。今回の3時間レースは燃費よりも純粋なラップタイムの速さが優先されるが、そのような純粋な速さ比べの中でも中団勢としては遜色のないタイムを記録した。

残り1時間のところでスイフトスポーツはAドライバー西村選手に交代。今回のレースではAドライバーは1時間以上の走行時間が必須である。西村選手も昨日とは違うグリップ感の路面に苦戦したが、安定した走りでポジションをキープした。スイフトスポーツの決勝結果は8位であったが、純粋な速さ比べの中で自力で獲得した順位であり、次戦に期待がもてる結果である。
素ヤリスは最後のスティントを横尾選手が務め、クラス6位で完走した。



▲グリッドでタイヤ交換


▲茂利選手はスタートに苦戦



▲タイヤ選択が難しいレース


▲速さを証明した伊藤選手


代表 國松 宏二

代表コメント

スイフトスポーツは前回のSUGOからの3ヶ月で大幅なアップデートを施しました。ギャレット製のタービンキットへの換装です。長い時間をかけて構想を練り、パイプレイアウトや排気系・冷却系の製作、ECUのセッティングなど、作業は多岐にわたりました。
結果としては狙い通りの出力を得ることができ、今週末はノートラブルのまま決勝レースまで走りきることができ大きな成果を得られたと思います。ラップタイムでも中団勢に食い込めるポテンシャルを示すことができました。スズキ株式会社の皆様にも、パワーユニットの開発で多大なるサポートをいただき、深く感謝しております。
ですが、耐久性の向上や足回りのセッティングの煮詰めなど、まだまだスイフトスポーツには伸び代があります。ST-4クラスの最前線で戦えるマシンを目指して次戦・富士まで磨きをかけていきます。

AutoLabo Racing PARTNERS

Grand Service Ryoso

香川トヨタ

光自動車

Triple R

YOSHINO MOTORS

Ride

KTC

株式会社ミライズ

Auto Labo


monocoque
Auto Labo




290
BRIDGESTONE
Auto Labo


K.NISHIMURA
ST4
CLIMAX




D.ITO
K.NISHIMURA


ST4
Ryoso
290
BRIDGESTONE
Auto Labo

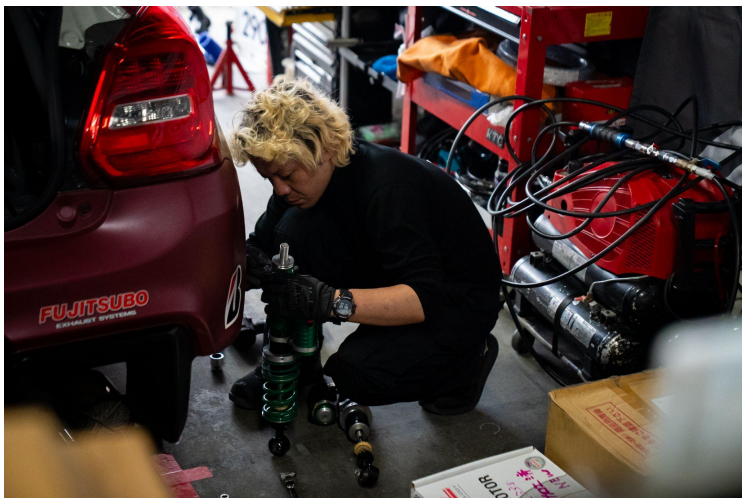
Auto Labo


ST5
Auto Labo
YOSHINO MOTORS
291


ST4
Auto Labo


4




FUJITSUBO
EXHAUST SYSTEMS


Auto Labo
ST-4
290


BRIDGES


ST5
5
OGURA CLUTCH

Auto Labo


290
Ryoso
Auto Labo


290
Grand Service
Ryoso
Auto Labo
TEIN
RAYS


YOSHINO MOTORS
Grand Service
Ryoso
Auto Labo


AUTOBACS
Ryoso
Auto Labo


ST5
291
Auto Labo
YOSHINO MOTORS


ST5
Auto Labo
YOSHINO MOTORS


290
Ryoso
Auto Labo



Auto Labo

