

auto sport

2025

2

FEB.

No.1604

特別付録
2025
auto sport
カレンダー
 F1/WEC/WRC/FE/SGT/SF
 [本誌同寸]
 16ページ



トヨタ
 “逆転防衛”のルート
 [インタビュー] 勝田貴元

Manufacturer CHAMPION

TOYOTA GAZOO RACING WRT
 TOYOTA GR YARIS RALLY1 HYBRID

RALLY

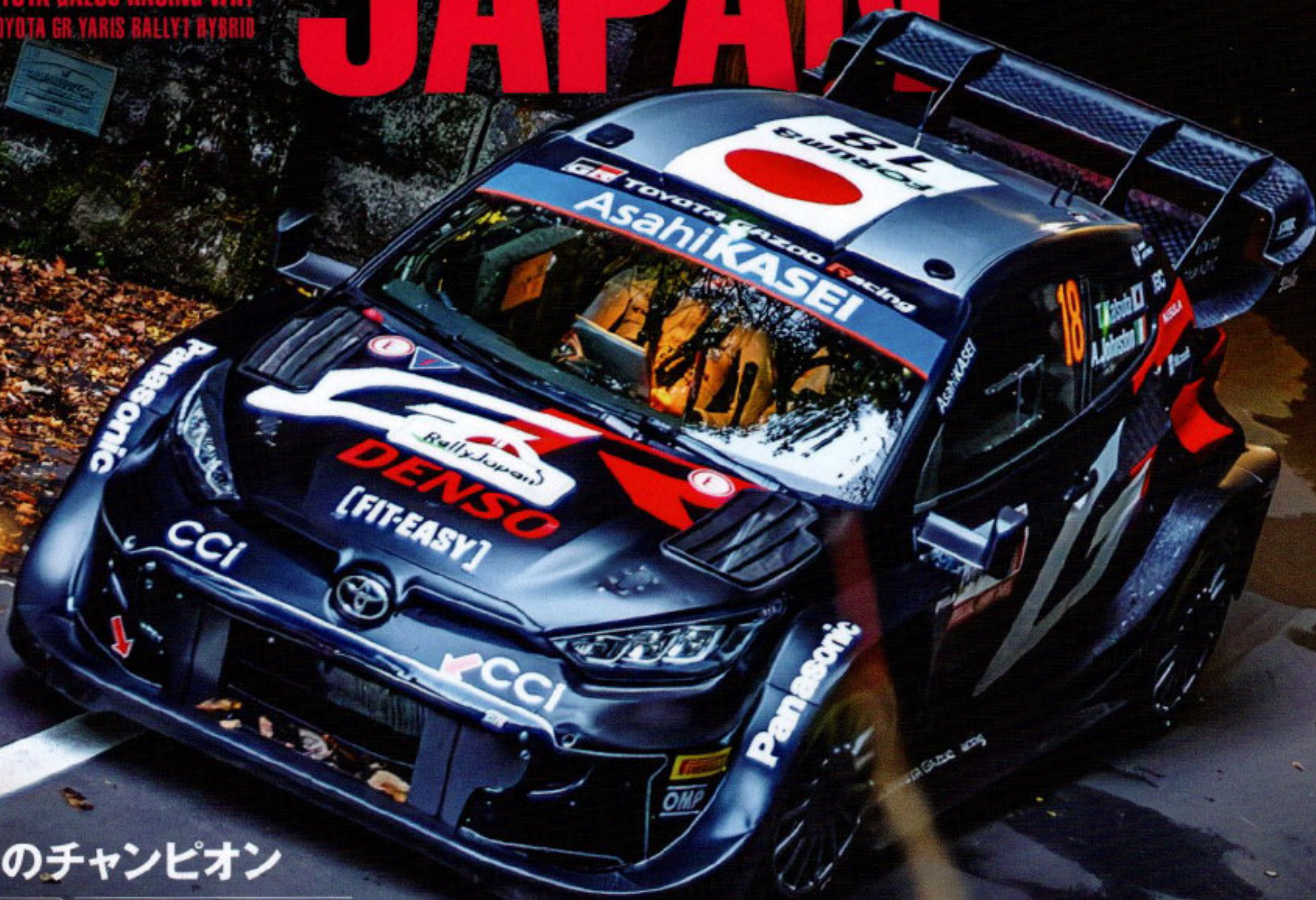
WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

JAPAN

Driver/Co-Driver CHAMPIONS

Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe
 HYUNDAI I20 N RALLY1 HYBRID

T.ヌービル
 初戴冠ストーリー



60%のチャンピオン

GT500 CHAMPION

#38 au TOM'S GR Supra
 Sho Tsuboi / Kenta Yamashita
 TER TEAM au TOM'S

SUPER GT

GT300 CHAMPION

#88 VENTENY Lamborghini GT3
 Takashi Kogure / Yuya Motojima
 JLOC

30年目の確信と、少しの幸運。

THE INSIDE FORMULA 1 2026年に向けた水面下の戦い

SUPER FORMULA シーズンレビュー
 [技術検証] 一強崩壊の“エレメント”/日向坂46 富田鈴花さんインタビュー

日本一決定戦 **SUPER FJ**
 史上最多53台による
 群雄割拠の鈴鹿決戦



Paddock
REPORT

富林が使用するXERO CS。XEROシリーズにはブリッド独自のローマウント技術「LOWMAX」が採用されている。CS以外に形状の異なる3モデルがある。

BRIDE XERO CS 初代チャンピオンが恋をした 高剛性シート

XERO CSとシートレールLGを併用しローボジ化。サイドバーとの位置関係やステアリングとの距離で、低さが分かる。ブリッドはシートレールの開発にも力を入れている。



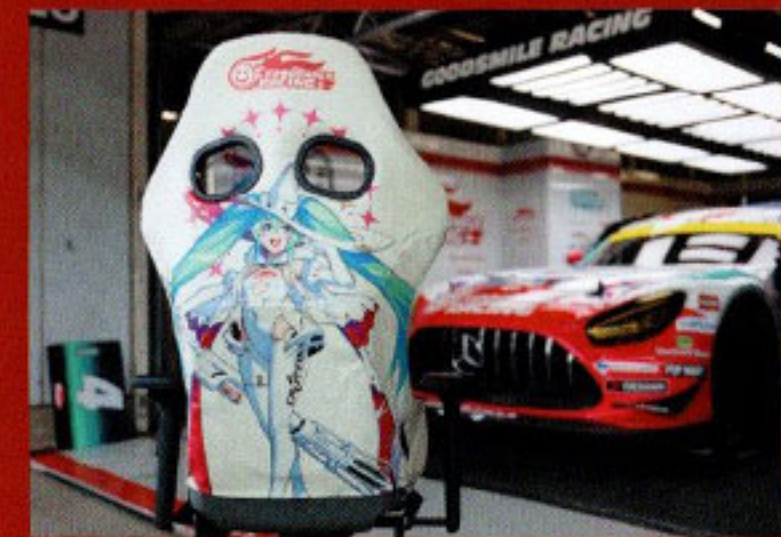
日本人の体型に合わせて設計されたシェルは体全体をソフトに包み込み快適性を確保。シート内側のサイド部分にはキルティング加工が施され、密着感を高める。



エアバスターEXEDY・DL GR86
504号車ドライバー
富林勇佑

86/BRZ Raceに参戦を始めてからわずか3年でチャンピオンを獲得した富林。eスポーツ出身のドライバー。

ミク仕様のZETA IV、最新バージョンが誕生



スーパーGT最終戦時、ブリッドとグッドスマイルカンパニーによるコラボシート「ZETA IVレーシングミク2024 Ver.」の発売がアナウンスされた。価格は220,000円で、12月1日より受注開始。全国のブリッド取扱店で注文可能だ。

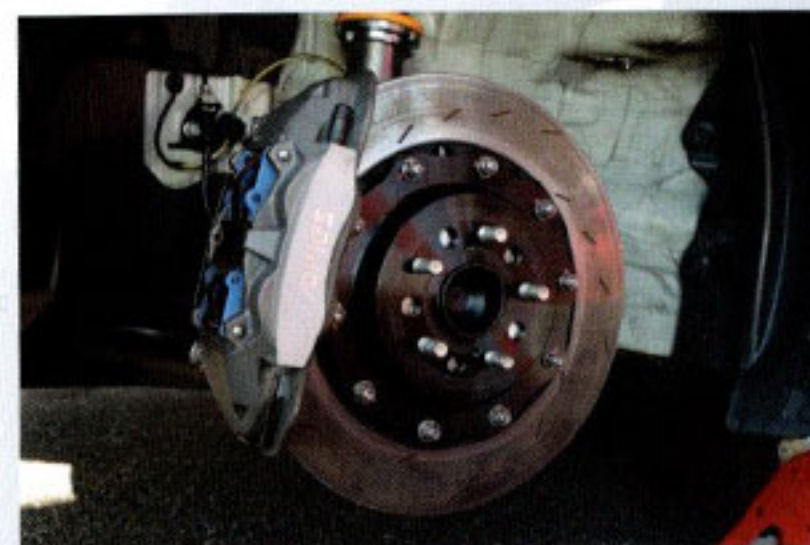
フルバケットシート「XERO（ゼロ）」シリーズが高い評価を受けているブリッド。なかでも自他ともに認めるヘビューザーがプロシリーズの初代チャンピオン、富林勇佑。愛車のGR86にもブリッドを装着している。「低い着座位置がタイムアップや順位アップにつながると思っているので、ブリッドさんにシートレールを作ってもらい、なるべく重心を下げています。目線も低くなりますが、プライベートル用のGR86も同じポジションで乗り慣れるようにしています」（富林）

また、富林が強調するのが剛性の高さ。XEROシリーズは高いシェル剛性がセールスポイントのひとつになっているが、富林はシートレールの剛性の高さもブリッドの特徴と語る。

「GR86のラップタイムはS耐車両のGR86を上回ることもあり、コーナリングスピードは同等かそれ以上です。そのため、シートに剛性があってもシ

ートレールに剛性がなければ体が動いてしまいますが、ブリッドの剛性は申し分ありません」

余談だが最近、富林は大幅な減量に成功したそう。そのため、シートの調整の必要性を感じているが、ブリッドは個別の対応にも力を入れている。製品のクオリティのみならず、充実したサポート体制もトップドライバーがブリッドを選ぶ理由なのだろう。



プロシリーズではNAPAC加盟企業の一部アフターパーツを交換できる。公平性を担保し、市場を活性化できるように、TGRとNAPACはコミュニケーションを絶やさない。



クラブマンシリーズではヤリスカップ東日本チャンピオンの大森和也（左端）がランキング3位を獲得。ヤリスのレベルの高さを証明し、ステップアップの道を示した。

を肌で感じてみてほしい。

も少なくないので、しっかり検証し、全エントラントが納得できるかたちで4年目を迎えてほしい。

GR86/BRZ Cupに少しでも興味を持った人は、走行直後のテント村に行くことをおすすめする。目の前でトップドライバー同士が真剣な表情で話し込む姿や、悔しそうな表情で車載映像にかじりつく様子を見ることができるとは、このレースならではの「難しすぎるワンメイクレース」の激しさ

5月に行なわれた第1戦SUGOを皮切りに、11月の第8戦もてぎ（クラブマンは第7戦）まで、7カ月にわたって開催された2024年のGR86/BRZ Cup。1戦あたりのエントリー台数の合計はプロフェッショナルシリーズが259台（昨年比+8）、クラブマンシリーズが313台（同+22）と、相変わらずの盛況ぶり。

レギュレーションの変更点は、運転姿勢の自由度と脱出時の利便性を向上させるために、NAPAC（日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会）加盟企業の一部のステアリングと交換用ボスが認定パーツに加わり、ステアリング交換が可能になった程度。

23年はベナルティポイントの上限拡大や、プロシリーズのマフラーが指定部品になるなど、大きな変更があったので、24年は最も変更点の少なかった年と言わば熟成の3年目だった。

プロシリーズの開幕戦は井口卓人が制したが、第2戦以降は菅波冬悟が連

勝街道を爆走。8戦6勝という無類の強さを見せ、21年以來2度目のタイトルを獲得した。菅波のひとり勝ちに見えるが、レースはいつも僅差。常に安定した走りを見せた菅波が第4戦を除くすべてのレースでポイントを獲得し、最終戦を待たずにチャンピオンを決めた。一方、クラブマンシリーズの開幕戦は大西隆生が制したが、シーズンが進むにつれ、菱井将文と岸本尚将の一騎打ちに。最終戦はどちらがチャンピオンになってもおかしくない状況だったが、菱井が決勝でコースアウトを喫し、3位に入った岸本が初のチャンピオンを獲得した。

よりプロフェッショナルなレースに進化を続けるプロシリーズと、アマチュアレースとしての純度を高めるクラブマンシリーズ。両シリーズは似て非なるものだが、どちらも「抜けないこと」が最大の魅力になっているのは間違いない。特にプロシリーズの予選はコマ1秒のなかに何台も収まる激し

さで、わずかな差で大きくグリッドが変わってしまう。しかも、決勝で追い上げようにもマシンの性能が同じなので、セッティングがよほどはまらない限り、ジャンプアップはほぼ不可能。チェックカーまで全長4・2m単位の車列が延々と続くこともざらで、ドライバーのイライラは頂点を迎えている。しかし、それでもエントリー台数は増えており、この事実も現在のGR86/BRZ Cupが、ドライバーを含む多くの関係者に受け入れられている、確かな証拠ではないだろうか。

今回、このレースを推進する、トヨタガズレーシングの関係者に話を聞くことができたが、公平性の強化により力を入れていくという。もともと、前例のないレースなので、そのハードルは決して低くない。しかし、NAPACとの協業を含めて推進していくことで、未来は明るいと感じた。ただ、気になるのはパドックで新車のスピード不足を指摘する声が少ないこと。すでに導入済みのチームも少なくないので、しっかり検証し、全エントラントが納得できるかたちで4年目を迎えてほしい。

GR86/BRZ Cupに少しでも興味を持った人は、走行直後のテント村に行くことをおすすめする。目の前でトップドライバー同士が真剣な表情で話し込む姿や、悔しそうな表情で車載映像にかじりつく様子を見ることができるとは、このレースならではの「難しすぎるワンメイクレース」の激しさを肌で感じてみてほしい。

菅波冬悟の無双はなぜ成立した？

最終戦もポール・トゥ・ウィンで制した菅波。圧倒的な速さ＆強さの理由の問いに「僕らもなんで分からないですよ」と笑顔で答えたが、こう続けた。

「追い抜きが難しいレースですので、予選のポジションは重要です。ダンロップタイヤは一発が出せるので開幕戦でポールを獲得しましたが、決勝では最終周の最終コーナー立ち上がりから



逆転負け。あれで火がつかしました。以降、決勝で勝てるマシンセッティングやタイヤ内圧を突き詰めて調整してですね。

タイヤ開発も任せてもらっているんで、それは間違いなくアドバンテージになっています。それから整備の質。コーナーウエイトひとつとっても、単なる調整ではなく座りがいいかどうか。操作感が全然変わります。OTG溢置はプロは1台だけのエントリーなので、集中して取り組めるというメリットもありますね。

そもそもアンダーステアが出やすいクルマなので、アンダーを相殺する乗り方とセッティングは必須です。クルマにはスピードリミッターが付きコーナーの立ち上がりを重視したところで頭打ちになるので、ボトムスピードを重視した走りを徹底しています」



他車（右）よりもDUNLOPロゴがハゲている理由も気になる菅波車。「自分たちが未知の何かをつかんでいる」とライバル。



Dirt Trial



Gymkhana



WRC



WRC
フォーラム・ラリー・ジャパン
2024 JRCarクラス
3位



Super Taikyu



JN-5クラス
シリーズ6位
2024

Rally

BRIDE®

Motorsports is Life.

XERO

—ゼロ—



S字ラインのバックレストによる高めの視点と深いサイドサポート、大型ヘッドガードを備える新世代レーシングフルバケット、ゼロRS。

XERO RS

- FRP製シルバースhell(GFRP)/スーパーアラミド製ブラックshell(GFRP)
- 全2色(グラデーションロゴ/ブラック)
- 競技専用モデル(一般公道での使用は絶対しないでください)
- 燃焼生地●FIA規格取得モデル●日本製
- 着座センサー搭載(座面部)
- ※車種によっては、対応できない場合があります。
- FRP製重量:約8.5kg/スーパーアラミド製重量:約8.5kg(参考数値)

抗菌(除菌・脱臭)対応の安心仕様



- FRP製シルバースhell(GFRP)
- スーパーアラミド製ブラックshell(AFRP)



ラウンド(猫背)形状のバックレストにより、ローポジションを可能にし、大型ヘッドガードを備える新世代ローアングルレーシングフルバケット、ゼロMS。

XERO MS

- FRP製シルバースhell(GFRP)/スーパーアラミド製ブラックshell(GFRP)
- 全2色(グラデーションロゴ/ブラック)
- 競技専用モデル(一般公道での使用は絶対しないでください)
- 燃焼生地●FIA規格取得モデル●日本製
- 着座センサー搭載(座面部)
- ※車種によっては、対応できない場合があります。
- FRP製重量:約8.5kg/スーパーアラミド製重量:約8.5kg(参考数値)

抗菌(除菌・脱臭)対応の安心仕様



- FRP製シルバースhell(GFRP)
- スーパーアラミド製ブラックshell(AFRP)



頭部を守るセミヘッドガードを装備した車検対応型(公道走行可)新世代レーシングフルバケット、ゼロCS。

XERO CS

- FRP製シルバースhell(GFRP)/スーパーアラミド製ブラックshell(GFRP)
- 全2色(グラデーションロゴ/ブラック)
- 燃焼生地●保安基準適合モデル
- FIA規格取得モデル●日本製
- 着座センサー搭載(座面部)
- ※車種によっては、対応できない場合があります。
- FRP製重量:約8.0kg/スーパーアラミド製重量:約8.0(参考数値)

抗菌(除菌・脱臭)対応の安心仕様



- FRP製シルバースhell(GFRP)
- スーパーアラミド製ブラックshell(AFRP)



コンパクトヘッドガードを装備し座面ポジションをゼロRS、CSより10~15mmダウンした車検対応型新世代コンパクトフルバケット、ゼロVS。

XERO VS

- FRP製シルバースhell(GFRP)/スーパーアラミド製ブラックshell(GFRP)
- 全3色(グラデーションロゴ/ブラック/レッド)
- 燃焼生地●保安基準適合モデル
- FIA規格取得モデル●日本製
- 着座センサー搭載(座面部)
- ※車種によっては、対応できない場合があります。
- FRP製重量:約7.5kg/スーパーアラミド製重量:約7.5kg(参考数値)

抗菌(除菌・脱臭)対応の安心仕様



- FRP製シルバースhell(GFRP)
- スーパーアラミド製ブラックshell(AFRP)

写真のモデルは、ゼロRS・スーパーアラミド製ブラックshell・ブラック(H01ASR)です。

写真のモデルは、ゼロMS・スーパーアラミド製ブラックshell・ブラック(HB2ASR)です。

写真のモデルは、ゼロCS・FRP製シルバースhell・ブラック(H02ASF)です。

写真のモデルは、ゼロVS・FRP製シルバースhell・ブラック(H03ASF)です。