

2025.11.18

アストンマーティン ジャパン



アストンマーティン Valkyrie、FIA WEC デビューシーズンを 2 戦連続のポイントフィニッシュで締めくくる

- アストンマーティン Valkyrie、バーレーン 8 時間レース 7 位フィニッシュで新境地開拓の FIA WEC デビューシーズンを締めくくる
- 驚異の V12 ブリティッシュ・ハイパーカーValkyrie、アストンマーティン THOR チームが日本での 5 位に続く 2 戦連続のポイントフィニッシュ
- アストンマーティンのワークスドライバー、アレックス・リベラスのレース中盤の猛攻を制し、Valkyrie が初めて WEC の先頭へ
- 両 Valkyrie が WEC で初めて予選トップ 10 通過
- 007 号車と 009 号車のフルシーズン参戦のラインアップに、アストンマーティンのワークスドライバーで IMSA 出場のロス・ガンとロマン・デ・アンジェリスが加わる
- Valkyrie は、IMSA と FIA 世界耐久選手権という世界 2 大スポーツカーシリーズに参戦する唯一のハイパーカー



2025年11月10日、サヒール（バーレーン）：

驚異のハイパーカー、アストンマーティンValkyrieは、土曜日に行われたバーレーン8時間レースで2戦連続となるポイントフィニッシュを決め、国際レースにおけるデビューシーズンを締

めくくりました。レースでは、FIA世界耐久選手権（WEC）において初めてトップで周回する場面も見られました。

3度WEC GT世界チャンピオンに輝いたマルコ・ソーレンセン（デンマーク）、アレックス・リベラス（スペイン）、ロマン・デ・アンジェリス（カナダ）が駆るアストンマーティンTHORチームの009号車が今回獲得した7位は、6.5リッターV12エンジン搭載の個性的なブリティッシュ・ハイパーカーであるValkyrieが記念すべき成果を達成した前回の日本における5位フィニッシュに続くものです。

土曜日のハイライトとなったのは、ハイパーカー予選における堂々たるパフォーマンスでした。007号車のハリー・ティンクネル、トム・ギャンブル、ロス・ガンの英国3人組が009号車を率いてValkyrieが上位を独占するワンツーフィニッシュを決め、アストンマーティンTHORチームの2台を初のポールポジション挑戦となるハイパーポールセッションへと進めました。その結果、グリッド6番手と9番手と、2台のValkyrie初のトップ10内でのWEC予選通過となりました。

アストンマーティン初のル・マン・ハイパーカー（LMH）であるValkyrieは、8時間レースでさらにそのポテンシャルを見せつけます。レース中盤のセーフティーカー導入で全車両が一団にまとめられた後、リベラスは5番手からの猛攻で先頭に躍り出し、Valkyrieが初めてWECのレースの先頭に立つ展開で、北米IMSAウェザーテック・スポーツカー選手権の10月のロード・アトランタにおける過酷なプチ・ル・マンで勝ち取った初の表彰台が記憶に残る、新境地開拓のデビューシーズンにふさわしい締めくくりとなりました。

Valkyrieは、アストンマーティン初のル・マン・ハイパーカー（LMH）です。アストンマーティンのワークスチームであるTHORが駆るValkyrieは、WECの最高峰クラスで唯一、市販用のハイパーカーをベースにしており、2月のカタール1812kmレースでグローバルデビューを果たしました。野心的かつ先駆的な唯一無二のこのプログラムは、過酷なシーズンの中で一戦ごとに競争力を養い、目にも鮮やかな2台のアストンマーティンValkyrieは既に総走行距離2万2000マイルを超え、WECではル・マン24時間レースを含む8戦出場を果たしています。

アストンマーティンの耐久モータースポーツ責任者のアダム・カーターは次のように述べています。「アストンマーティンのハイパーカーに関する2025年の目標は、WECでは世界を舞台に、IMSAでは北米を舞台に、耐久レースのまさに最高峰レベルで戦うことでした。どちらも、この競技の頂点に、場合によっては数十年も君臨してきたマニュファクチャラー、チーム、ドライバーが存在する、素晴らしいシリーズです。Valkyrieのような唯一無二のマシンをこの舞台に登場させ、私たちが開始したような地点から一步を踏み出して着々とパフォーマンス向上を重ね、バーレーンのWEC最終戦で今回の実績を成し遂げられたことは、このプログラムに参加する全員の力と願いを表しています。2025年には満足のいく進歩が達成できました。来シー

ズンはこれを土台に、さらに発展を続けていきたいと考えています」

市販車のValkyrieをベースに開発されたレースカーは、レース仕様に最適化されたカーボンファイバー製シャシーと、最高回転数11,000rpm、標準仕様で出力1014PS以上の改良型6.5リッターV12エンジンを搭載しています。ただし、出力制限500kw（690PS）という厳しいレギュレーションに従っています。

チームのコメント

トム・ギャンプル、アストンマーティンValkyrie 007号車ドライバー：「強力な結果を期待していただけに、選手権の最後はほろ苦い終わりとなりました。バーチャルセーフティーカーが理想的なタイミングより1ラップ早く導入されて運を味方につけることができず、強力なポイントポジションだったのがトップ争いを外れることになってしまいました。とても良いパッケージだっただけに残念です。Valkyrieにとっては好調なデビューシーズンでした。カタールの頃の状況から、ダブル・ポイント獲得を逃してがっかりしている現在まで来たことを考えると、私たちがどれほど遠くまで進むことができたかがわかります。2026年も、2025年を終えたときと同じ調子でスタートし、さらに前進を続けられることを願っています」

ロス・ガン、アストンマーティンValkyrie 007号車ドライバー：「思い通りに事が運ぶときもあれば、そうではないときもあります。今回のVSCはとても不運でした。レースでは、マシンが真の実力を発揮した場面もありました。WECに戻ってくることができて本当に楽しかったですし、予選トップ通過は、明らかにこの週末のハイライトでした。ですが、シーズンを通してマシンの進化を目の当たりにし、正しい方向に進んでいるのだとわかるのにも、本当に満足を感じます」

ハリー・ティンクネル、アストンマーティンValkyrie 007号車ドライバー：「他のマシンとせめぎ合い、先頭で戦うことができたのは素晴らしいことでした。ときには非常に好調なペースで、飛ぶように駆けていました。残念ながら2回目のバーチャルセーフティーカーが導入されたのが、私たちがピットインしたわずか1周後で、そのために1周落ちて私たちのレース展開に大きく悪影響することになってしまいました。耐久レースとはそういうもので、このようなことが起きる場合もあります。今年は学習の年で、来年に活かせるパフォーマンスと理解という意味ではかなりの前進ができたと思います」

ロマン・デ・アンジェリス、アストンマーティンValkyrie 009号車ドライバー：「ほとんどのセッションで、好調な予選とトップ10フィニッシュと、Valkyrieが先頭で走ることができたのは良かったです。実は、個人的には結果に少しがっかりしています。というのも、一時はアレックスがレースをリードし、ほぼずっと表彰台争いを展開していたからですが、カタールの頃

を振り返って、シーズン最後の時点でこのような期待を抱けるとは思わなかっただろうことを考えると、本当に良くなってきたのだと感じます」

アレックス・リベラス、アストンマーティンValkyrie 009号車ドライバー：「今日は確実に良いことがたくさんありました。Valkyrieが初めてWECのレースで先頭を走りました。あまり運には恵まれませんでした、最速となった場面もありました。今日は、現在の前進と育ちつつあるポテンシャルが明確に見られた一日でした。細かい点で良くなってきていて、他の出場者に対してどのようにレースを展開していけばよいかをもっと学べば、さらに良くなると思います。来年初めに優勝を狙って戦える状態になっているかは私が言えることではありませんが、もう時間の問題だと思います」

マルコ・ソーレンセン、アストンマーティンValkyrie 009号車ドライバー：「今年成し遂げたことを私たちは絶対誇りに思うべきです。最後の3レースを見ても、表彰台フィニッシュができるマシンを擁していました。今度は学んだことを来年につなぎ、これまでの前進を土台にさらに発展させていかなくてもなりません。モチベーションがとても高まっている中でオフシーズンに向かいますが、全員にもっとがんばってもらって、来シーズンの初めから戦う準備ができているようにしたいと思います」

イアン・ジェームズ、アストンマーティンTHOR チーム代表：「もう少しのところでした。WECで初めて先頭で周回しましたが、これはマイルストーンとして良い成果だと思います。私たちの戦略的にはVSCがまずいタイミングで入ったものの、かなり手応えのあるスピードを出すことができました。カタールではペースが数秒遅れ、話にならないと相手にされなくなっていたので、本格的にポールポジションや表彰台を巡って争うところまで来ているのは、全員がどれほど良い仕事をしているかを示しています。この勢いを維持していけるよう、2026年が待ち切れない思いです」



Vantage と THOR、WEC シーズン最後を 表彰台フィニッシュで飾る

- アストンマーティン Vantage、バーレーン 8 時間レースにて 2025 年 2 つ目の LMGT3 表彰台フィニッシュで FIA WEC シーズンを終える
- イアン・ジェームズ、ザック・ロビション、アストンマーティンのワークスドライバーであるマッティア・ドウルディがバーレーンにて The Heart of Racing チームに 3 位をもたらす
- その結果、Vantage はブラジルでの Racing Spirit of Léman の 3 位に続く今年 2 度目の表彰台を獲得

アストンマーティン史上最も高成績のスポーツカーである Vantage は、バーレーン 8 時間レースにて LMGT3 クラスの表彰台を獲得し、FIA 世界耐久選手権（WEC）の最後を飾りました。

The Heart of Racing（THOR）チームのドライバー、イアン・ジェームズ（英国）、ザカリー・ロビション（カナダ）、マッティア・ドウルディ（イタリア）は、アクション満載のレースで 3 位フィニッシュを決め、アストンマーティンが最高に磨き上げたスポーツカー Vantage の究極のレーシングバージョンによる同チームの今シーズン初のトップ 3 フィニッシュを達成しました。

3 人はレースを通してトップ 6 以内を維持していましたが、アストンマーティンのワークスドライバーであるドウルディが残り 2 時間で先頭との 30 秒のギャップを縮め、最終盤で優勝争いに絡む展開となりました。

今回の THOR の成績は、夏に Racing Spirit of Léman（RSL）がブラジルで達成した 3 位フィニッシュに続き、WEC における Vantage の今シーズン 2 度目の表彰台獲得になります。バーレーンでは、LMGT3 クラスと以前の LMGT E Pro および LMGT E Am クラスを合わせ、WEC における 14 度目の表彰台獲得でもあります。RSL の Vantage 10 号車 アントニー・マッキントッシュ（米国）、エドゥアルド・バリチェロ（ブラジル）、アストンマーティンのワークスドライバーであるヴァランタン・アス・クロー（フランス）は、LMGT3 クラス 14 位でフィニッシュしました。

Vantage GT3は、ウルトラ・ラグジュアリーなロードカーVantageと同じメカニカルアーキテクチャを採用し、アストンマーティンの実績ある接合アルミシャーシを中心に組み立てられ、脅威の4.0リッターV8ツインターボエンジンを搭載しています。6月のル・マン24時間レースでTHORが、ブラジルではRSLが連続でLMGT3のポールポジションを鮮やかに獲得したことに加え、6月にはワトキンズグレンで開催されたサーレンズ・グレン6時間レースでIMSA GTDクラス優勝、2025年クラウドストライク・スパ24時間レースで2つのクラス優勝、ADACラベノー・ニュルブルクリンク24時間でクラス表彰台を獲得しています。

アストンマーティンの耐久モータースポーツ責任者のアダム・カーターは次のように述べています。「WECでは極めて激しい接戦が繰り広げられるため、先頭で戦うには第一級のマシンと、重要な場面で能力を発揮できるパートナーチームの存在が必須です。私たちはThe Heart of RacingチームとRacing Spirit of Lémanという2つの傑出したパートナーチームに恵まれ、どちらのチームも今年、ポールポジションと表彰台フィニッシュを獲得しています。これは、両チームの実力、あらゆる経験レベルのドライバーに対するVantageの扱いやすさと頑強さ、そして出場マシンが接戦となるように設定された一連のレギュレーションの証しです。私たちの目は、既に2026年シーズンに向けられています」

こちらのプレスリリースに関する素材は、下記よりダウンロード可能です。

<https://we.tl/t-uEHS0qUP05>

アストンマーティン・ラゴンダについて

アストンマーティンは、世界でもっとも熱望されるウルトラ・ラグジュアリー・ブリティッシュ・ブランドとなることを目指し、人々を魅了してやまないハイパフォーマンス・カーを作っています。

ライオネル・マーティンとロバート・バンフォードによって1913年に設立されたアストンマーティンは、スタイル、ラグジュアリー、パフォーマンス、エクスクルーシブネスを象徴するグローバル・ブランドとして知られています。アストンマーティンは、最先端のテクノロジー、卓越したクラフトマンシップ、美しいスタイルを融合させ、Vantage、DB12、Vanquish、DBX707に加え、同社初のハイパーカーであるValkyrieなど、高い評価を得ている一連のラグジュアリー・モデルを生み出しています。また、Racing. Green.サステナビリティ戦略に沿って、アストンマーティンは2025年から2030年にかけて、PHEVとBEVを含むブレンドドライブレインアプローチによる内燃エンジンの代替システムの開発にも取り組んでおり、電気自動車のスポーツカーとSUVのラインナップを持つという明確なプランを描いています。

英国のゲイドンを拠点とするアストンマーティン・ラゴンダは、ラグジュアリー・カーを設計、製造、輸出し、世界で50以上の国で販売しています。スポーツカー・ラインナップはゲイド

ンで製造されており、ラグジュアリーSUVのDBXは、ウェールズのセント・アサンで製造されています。同社は、2030年までに製造施設をネットゼロにする目標を掲げています。

ラゴндаは1899年に設立され、1947年にアストンマーティンとともに故デビッド・ブラウン卿に買収され、現在は「Aston Martin Lagonda Global Holdings plc」としてロンドン証券取引所に上場しています。

2020年には、ローレンス・ストロールが同社のエグゼクティブ・チェアマンに就任し、未来の重要な分野に対して新たな投資を行うと同時に、アストンマーティン・アラムコ・フォーミュラ1®チームとともにモータースポーツの頂点へと復帰し、英国を象徴するブランドとして新たな時代へと乗り出しています。



<https://media.astonmartin.com/>

メディア問い合わせ先：

株式会社ブレインズ・カンパニー

加藤 七瀬：070-7611-6970 中井 美里：070-2238-5865

astonmartin-pr@pjbc.co.jp