

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2014**



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

AUTOBACS  **AUTOBACS**  **AUT**



CLICK TO PLAY



ARTA DIGITAL CHANNEL

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2014

新たな一歩を、ただ前だけを見て。





ARTA 2014 RD.1 OKAYAMA

「新たな一歩を、ただ前だけを見て。」

古めかしい岡山国際サーキットのガレージの中で、鈴木亜久里監督の視線の先にある真新しい車両が一際目立つ。

午前9時のフリー走行を前に降りだした雨に、ボディカウルはまた濡れそぼっている。どうしてこうなんだろう。

冬のテストで雨には散々泣かされてきた。

それがまた、開幕の地こそ岡山でも。

スーパーGTは今年、GT500クラスに新たな車両規則を導入した。

亜久里の目の前にあるNSX CONCEPT-GTは、外観だけでなくそのボディカウルの内側まで全てが白紙から新設計されたものだ。



車両寸法、エンジン、タイヤなど全てが変わり、ハイブリッドシステムも導入された。それまでの歴史の積み重ねによって進化を遂げてきた従来のマシンとは一線を画し、それはまさしく「0」から「1」を生み出す作業だった。

車両の開発を担ったホンダだけでなく、マシンを走らせレースを運営するチームにとっても、セットアップからタイヤの使い方まで学ばなければならないことは多岐に渡っていた。それに追い打ちをかけるように、もう4月だというのにこの空模様。

雨に降られては、やりたかったセットアップの煮詰めも充分にできない。

想像していた以上の生みの苦しみ。それでもダウンジャケットに身を包んだ亜久里の表情には、どこか決意めいたものがあつた。

「俺にはレースのことは分かんないからさあ」

これまではそう冗談めかして、一歩引いた位置からチーム全体を見ていた。

しかし今年の亜久里は違う。

夜遅くまで続く走行セッション後のミーティングにも加わり、非常に細かなところまで口を出す。



チームとして低迷が続いたこの数年、心から納得のできるレースはできていない。

そんな状況に亜久里が満足しているはずはなかった。

だからこそ自分が一歩前へと動くことでチームに緊張感を与え、なおかつ自分自身をも追い込む。

亜久里自身の口から語られることはなくとも、決勝を前にした彼の姿からはそんな思いが伝わってきた。

「コースケさぁ、前の17号車に比べてタイヤ温めるのが1周遅いね。向こうの方が1周速いよ」
決勝に向けたウォームアップ走行を重ねる松浦孝亮に、亜久里が言った。

「今週ずっとそうなんです。毎回前に出られるんだけど、すごい勢いで離されちゃうんです」
気温は10度にも満たず、路面温度も20度を僅かに上回る程度という寒いコンディションだ。
マシンバランスを確認する亜久里の声に、松浦が応える。

「フロントは良いんだけどリアが温まらなくて、もう少しリア寄りにした方が良い気がしますね。
まだリアが軽いから、タイヤがタレてきてピックアップが付いてもまだプッシュできるように
アンダー寄りにした方が良いと思いますね」





「そしたら真ちゃん、グリッドでフロントの車高を上げようよ」

スタートドライバーを務める松浦とエンジニアの佐藤真治とのやりとりにも亜久里が積極的に加わり、チーム内には活気とともにピリッとした空気も漂ってきている。

一方GT300クラスを戦うCR-Z GTは、昨年の2勝で得た手応えを足がかりに今年はタイトルに挑む。それは漠然とした目標などではなく、優勝が難しい時にも確実にポイントを積み重ねていくという、昨年成し遂げられなかった戦い方を肝に銘ずること。

ただ速さを追求するだけではなく、王座を狙う戦い方を目指さなければならない。

高木真一と小林崇志のコンビは変わらないが、昨年CR-Z GTのエンジニアを務めた星学文はそのハイブリッド車両の経験を買われてGT500車両も統括する立場となり、GT300には新たに若い一瀬俊浩エンジニアがつくことになった。

「この周でスタートだよ、ちゃんと真一に伝えときな」

エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市が、一瀬をフォローするように言う。

8号車の松浦は好スタートで12番グリッドから9番手までポジションを上げている。



その後方でスタートを切ったGT300クラスでも、55号車は高木が無難なスタートを見せた。

「高木さん、ヘアピン気をつけてください。500車両が1台止まっています」

一瀬の無線に続いて、亜久里、土屋も重ねてアドバイスを飛ばす。

「真一、気をつけてね！」

「真一、コース真ん中に23号車が止まっている。アウト側に行け！」

八塔寺の山間にある狭く曲がりくねった岡山のサーキットでは、オーバーテイクは難しく我慢のレースを強いられる。

「フロントの内圧が上がり過ぎてる。上がりすぎてアンダーになってきた」

松浦はアンダーステアにも苦しんでおり、ペースを押さえながらポジションをキープする走りに徹する。

そしてスタートから25分が過ぎた頃からコースの一部には雨粒が落ちてきた。

空を見上げれば黒い雲がうごめき、どのマシンも路面グリップの低下に合わせてペースを落とす。

「雨が降ってきたけど、どうなるのこれ？」松浦の無線に対し、佐藤は冷静に状況を見ていた。



「雲は一瞬で切れると思う。そんなに強くなる感じではないよ」

「4コーナーがすごいアンダーなんだ」

「まだ（ピットストップをする）ミニマムまでは10周以上あるから、頑張ってみて。」

今ピット前でも雨が落ちてるけど、真上の黒い雲が行っちゃえばすぐやむと思うから、もう少し頑張って」「もちろん頑張るよ！でも1分40秒くらいまで落ちたらピットに入るから」佐藤が想定していたピットストップのターゲットは43周目。

ドライバー交換をするためには、最低でも31周を過ぎてからだと考えていた。

「それ以前にピットインする場合はドライバー交代はしません」

レース前にメカニックたちにはそう伝えていた。

しかし、念のためウェットタイヤの準備指示も怠ってはいない。

いつ松浦がピットに飛び込んできて、すぐにウェットタイヤに換えて送り出す準備はできている。

事実、我慢しきれずにピットインしてくるマシンが現われ始めた。

それでも松浦は必死に耐えてスリックタイヤのままで走り続けている。



雨はもう10分も降り続けていた。

「このまま降るんだったらもうヤバい。今はコースに留まるのも結構精一杯。

コースオフする前に入った方が良くかもしれないけど、でもとりあえずもうちょっと待ちたい」

55号車をドライブする高木も同じようにスリックタイヤのまま我慢のドライビングを続けていた。

それを土屋と一瀬が懸命に励ます。

「周りのタイムが1分47秒、49秒。真一が43秒。この中で真一が一番速いから、頑張って！」

「雨雲を見たらもう少ししたらやみそうなので、このままステイで頑張りましょう。

まだこっちの方が速いです」

「真一、雲は流れてるから。我慢して。11号車47秒、2番手3番手は49秒台、4番手50秒台。

大丈夫だよ！」「了解。他のクルマのペースが上がったら教えてよ」

ARTAの忍耐は報われ、約10周後に雨が上がった頃にはそれぞれが狙い通りにポジションを上げることに成功した。

8号車は7番手、55号車は3番手まで順位を挽回してさらに走行を続ける。



雨でタイヤが冷えたことで、高木はタイヤカスの付着に苦しんでいた。

しかし8号車の松浦は逆に、フィーリングの向上を感じていた。

ピットストップのタイミングを狙い澄まし、さらなるポジションアップを狙おうと松浦が提案する。

「17号車より1周後に入ろうよ！ 39号車と17号車の後で入って片輪交換でいけば、

ピットストップで前に出られると思う！」

「了解、17号車は34周目に入る予定だそうです。タイヤは今どんな状況？」

「雨が降ってからいったん冷えて良くなった。フロントの状況を考えると、片輪交換で行っても

いいかもしれないね」

ピットガレージでドライバー交代の瞬間を待ち受けているのは、ビタントニオ・リウッツィ。

レッドブルやトロロッソなどで何年もF1を戦ってきたベテランのイタリア人ドライバーだ。

しかしタイヤウォーマーを使わず冷えたタイヤで走り出さねばならないスーパーGTには

まだ慣れきっていない。開幕前のテストではクラッシュも経験した。

それだけに、彼のためにもここで前に出ておきたいという思いが松浦にはあったのだ。





38周目まで引っ張り、松浦はピットインしてリウツィにステアリングを渡した。左片輪のみの交換でストップ時間を短縮し、リウツィは7位でコースに復帰した。55号車も高木が第1スティントを長く引っ張る予定でいたがコース上での追い抜きが難しくペースが上げられないため、39周目にピットインをして小林にドライバーチェンジをすることにした。

コース上で予定外のタイムロスを出していたため、こちらも左2輪のみの交換に留めて小林をコースへと送り出す。小林は実質6位のポジションでコースに戻る。

「前のSLSとのギャップが8秒。温度に余裕があったらTボタンを裏ストレートで1回使ってください」

CR-Z GTのハイブリッドパワーを最大限に利用してペースを上げるべく、一瀬が小林に指示を伝える。「小林さん、今のペースが31秒5なんですけど、前のペースが落ちてきているので、もう少しペースが上げられれば追い付けると思います」

「了解！」小林はタイヤカスの付着に苦しみながらもプッシュを続けていく。



「500がないと取れるんだけど、ちょっとでも譲っちゃうと付いちゃって、それを取るのに2周とかかかっちゃう感じで、ず〜っとその繰り返し……」

CR-Z GTには単独で走ればクリーンな走りでもっとハイペースで飛ばせるポテンシャルがあるのに、この状況の中ではそれが生かし切れないもどかしい思い。

前走車とは大きなギャップがあるが、それでも小林はペースを上げて僅かな可能性でも掴もうと懸命に努力する。例え勝つチャンスがない時でも、1ポイントでも多く持ち帰ること。その積み重ねがチャンピオンシップを手繰り寄せることになる。

「遅すぎるよ、小林！ 新人と同じペースで走ってんじゃねえぞ！」

小林のプライドをくすぐるように、土屋も敢えて厳しい言葉でハッパをかける。

「いまハイブリッドのマップは？ もうプッシュできないの？」

去年まで55号車と高木・小林の2人とともに戦っていた星が状況を見かねたように無線で一瀬に助け船を出し、一瀬はバッテリー温度を見ながらTボタンを1周で2回使用するよう伝える。

「残り10周、タイヤを使い切って帰ってこいよ！ ペースは良いぞ、トップの谷口と変わらない！」



土屋の声を聞いて、小林はさらにペースを上げていく。

一方、松浦からステアリングを渡されたリウッツィも苦しい戦いを強いられていた。オフの走り込み不足が災いしてまだ慣れきっていないNSX CONCEPT-GTの挙動に四苦八苦しながらのドライビング。

周りは塚越広大や松田次生といった歴戦の強者たちだけに、余計に苦しい。

サインボードに掲げられるマイナスの数字（前走車とのギャップ）は徐々に大きくなっていき、プラスの数字（後続とのギャップ）が小さくなっていく。

同じNSX CONCEPT-GTの17号車塚越に先行を許し、さらにGT-Rの23号車松田からも猛追を受ける。

「プッシュしろって、プッシュ！」焦れたように亜久里が佐藤に言う。

「プッシュだ、トニオ。後ろの23号車は4秒後方だ」

しかし60周目を過ぎた辺りからタイヤのグリップは低下しており、62周目には為す術もなく7番手を明け渡さなければならなかった。



「ポジション8。トニオ、後ろを気にする必要はない。前を追うことだけに集中しろ」

ARTAは2台ともにレース終盤は苦しい戦いを強いられたが、それでも8号車が8位、

55号車が6位でフィニッシュし、確実にポイントを持ち帰った。

タイトルを狙う55号車にとっては、苦境の中でも重要な5ポイント。

そして生みの苦しみを味わっている8号車にとっても、3ポイント獲得は合格点と言えた。

「シーズン前のテストでトラブルが多かったにも関わらず、本番でドライバー、チームは現状での全ての力を出し切ってくれたね。目標としていたポイントも獲得できたし、

素晴らしいパフォーマンスだったと思う。まだまだ課題はあるけど、徐々にパフォーマンスを

上げていって、トップ争いができるように頑張ります。55号車の方のマシンとチームは安定感が

あるね。去年は優勝以外でポイントを獲得ことはできなかったけど、今回はトラブルも無く

完走できてポイントを獲得することができたのは良かったね」

開幕戦を終えて、亜久里の中に生みの苦しみを恨む気持ちはもうなくなっていた。

俺たちならやれるはず。新たな一步を歩み出した亜久里の目は、前だけを見ている。



RESULT

GT500



ARTA NSX CONCEPT-GT NO.8 ヴィタントニオ・リウッツィ / 松浦 孝亮

公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
12位	8位	1'07.608	1'23.617	8位

GT300



ARTA CR-Z GT NO.55 高木 真一 / 小林 崇志

公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
3位	6位	1Lap	1'29.674	6位



AUTOBACS Motorsports Conference

オートバックス モータースポーツ連絡協議会

【amsc参加企業】



株式会社アネブル	安全自動車株式会社	株式会社イサカ	株式会社ウェッズ	Fデザインオフィス	興工業株式会社	コアーズインターナショナル株式会社
株式会社サンコー	株式会社サンテック	株式会社ジーエス・ユアサバッテリー	株式会社湘南レオテック	株式会社錦織	日星工業株式会社	株式会社バンザイ
株式会社フィリップスエレクトロニクスジャパン	ブリッド株式会社	株式会社ホットスタッフコーポレーション	三菱重工業株式会社	株式会社ユビテル	株式会社ワップ	

2014年2月28日現在会員企業

amsc (AUTOBACS Motorsports Conference) とは株式会社オートバックスセブンを中心に、自動車用品関連企業約100社が参加する任意団体であり、モータースポーツを核として「世界中のドライバーを車好きに変える」為に、自動車関連マーケット全体の活性化を目的とした団体です。将来的には、日本のモータースポーツ文化の発展と新たなカーライフ文化の創造に貢献していきたいと考えております。



Thank You for Supporting
Samantha Thavasa Japan Limited
Calm Flower
case play
ARTA GALS



株式会社オートバックスセブン



ARTA Project



ARTA DIGITAL
Youtubeチャンネル

To be continued next race.....

ZERO
BORDER
Team ZEROBORDER

Copyright c2014 ZEROBORDER INC. All rights reserved. No reproduction or republication

Director and Photographer : Masakazu MIYATA
Text : Mineoki YONEYA
Design and Web Creator : Akira YOSHIDA

Special Thanks : AUTOBACS SEVEN CO.,LTD