

ARTA

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2014**



POTENZA
Samantha Thavasa

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

AUTOBACS  **AUTOBACS**  **AUT**



CLICK TO PLAY



ARTA DIGITAL CHANNEL

ARTA

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2014**

やるせない思いを、前へと進む力に。





ARTA 2014 RD.2 FUJI SPEEDWAY

「やるせない思いを、前へと進む力に。」

夏を思わせるような真っ青な空と、まだ雪化粧の残る霊峰富士。

その皮肉なほどにアンバランスなコントラストが、いっそう富士の美しさを際立たせている。

ゴールデンウィーク真っ只中の気安さを楽しむように8万9400人もの人が集い、

富士スピードウェイは独特の雰囲気にもまれて戦いの火蓋が切って落とされる瞬間を

待ち構えている。

「11号車と一緒に立ち上がったけど、そんなに差はないかな。

Tボタンを押せばなんとかスリップには入れるかな」

決勝直前のウォームアップ走行で55号車CR-Z GTのステアリングを握った小林崇志は言った。



長い富士のストレートでは、マシンレギュレーションの差が明確に出る。

GT3勢はストレートスピードが伸び、例え彼らのラップタイムが遅くとも、最高速が速ければオーバーテイクを仕掛けることは難しい。となれば、ピット戦略が俄然重要になる。

500kmという長距離を走るこの第2戦富士では、なおさらだ。

「ヒロト、真一はぶつかって20cm先に出るし、小林は50cm手前で止まるから。

ドライバーのクセを覚えときな」

エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市は、ピットストップ作業を行なうチームクルーたちを少しでも成長させようとアドバイスを授ける。

ノーズの先に立てられたボードを目印にドライバーがマシンを停める際、クルーが待ち受ける場所からタイヤの位置がずれればそれだけピット作業に時間を要することになる。

それはほんの僅かな差であっても、そんな小さな差の積み重ねが大きな差につながるのだ。

3番グリッドから決勝に臨む55号車には高木真一が乗り込み、

そんな思いでさらに上位を狙っていた。



一方、8号車のNSX CONCEPT-GTは開幕戦に続いて松浦孝亮がスタートドライバーを務める。両者ともに慎重なスタートを切ったが、高木は混乱の中で次々と抜かれていっていた。

「Z4がいきなり押してきたよ！クルマが壊れてないか見て」

55号車のリアディフューザーにはややダメージが見受けられた。

しかし脱落してしまうような状態ではないため、今すぐピットに戻って修復をする必要はない。

「クルマが重くてセクター3でスピードが下がったところから加速しないから、思いっきり追突されちゃうんだよ」高木は悲鳴にも似た声を上げる。

「大丈夫、真一。先は500kmだから。前半は我慢しよう。GT-Rは車重が重いから20周くらいからタイヤがタレてタイムが落ちてくるはずだから。GT-Rのタイヤがタレてくるまでは我慢して」土屋も懸命に高木を励ます。

4周目にGT300クラスのマシンがストレートエンドでクラッシュしコース上に破片をまき散らし、セーフティカーが導入されることになった。

「1コーナーでクラッシュがあって、アウト側は使えない。イン側しか使えないよ！」





土屋の無線が飛び、エンジニアたちからはエンジンやハイブリッドのマップ変更の指示が飛ぶ。そして10周目にレースは再開されるが、9周後には出火してコースサイドに止まったマシンがあり、またセーフティカー導入となってしまった。

ここでARTAの2台を含めた一部の集団がピットへと向かう。残り約80ラップという周回数を1度のピットストップで走り切れると踏んだのだ。

燃費の悪いマシンではこうはいかず、ピットインしようにもできない。

「コースケのミニマムまであと4周」

佐藤真治エンジニアからの無線に、松浦がピットインを要求した。

「俺のミニマムは関係ないでしょ？ 最後まで走り切れれば良いんだから、最後にリーン(燃料混合比を薄くして燃費をセーブすること)にすれば走り切れるでしょ？」

だったらSCが終わってからじゃなくてSCの最後に入れば良いんじゃないの？」

8号車はビタントニオ・リウッツィに交代してコースへと戻っていく。ポジションは11番手。

「真ちゃん、トニオにプッシュしろって言って！」 鈴木亜久里監督が焦れたように佐藤に指示する。



まだフォーミュラ以外のマシンと冷えたタイヤでの走行に慣れきっていないリウツツィにとって、スーパーGTは決して優しいカテゴリーではない。

「トニオさん、プッシュプッシュ！ もっとプッシュすればピックアップ（タイヤ表面についたタイヤカス）は取れるから」

30周目を過ぎた辺りから、リウツツィは無線で何かを訴えようとしている。

しかしその声はノイズに邪魔されて聞き取ることができない。しかし、徐々に下がってきているラップタイムを見れば、マシンに何らかの問題を抱えていることは明らかだった。

「トラブルだ、エンジンプロブレム！」なんとか聞き取ることができたのはそれだけで、41周目に8号車はコース脇へと止まってしまった。「エンジンが止まってしまったよ」

佐藤はまだコクピットの中に座っているリウツツィに電気系統の操作とエンジン再起動を指示するが、NSX CONCEPT-GTは反応してくれない。

すでに同じホンダ勢のマシンの何台かもトラブルを抱えて戦列を去っている。

「スイッチはオンにできるけど、スロットルが効かないよ」



相変わらず無線の状況も悪く、メカニックが止まっているマシンのところへ駆けつけることにしたが、それでも状況を根本的に変えるのは難しそうだった。

亜久里と佐藤が相談し、レース距離の半分にも到達しないこの段階でのリタイアを決めた。

5台全てのNSX CONCEPT-GTが下位に並んだ予選結果を見ても明らかのように、

富士スピードウェイという特殊なサーキットではハイブリッドシステムを搭載し他メーカーと異なるレギュレーションを適用されたNSX CONCEPT-GTのハンディキャップと熟成不足がより明白に出てしまった。

ARTAのメンバーたちにとってはなにより、自分たちの手でどうすることもできない問題によって勝負の権利を奪われることがもどかしかった。

「亜久里さんと相談して正式にリタイアということにします」

無線でそう伝える佐藤の声には、やるせない悔しさが滲んでいた。

一方、8号車と同じタイミングで小林にドライバーチェンジした55号車は、18番手まで後退したが果敢に前を追う。目の前には昨年の王者である同じCR-Z GTの0号車が走っている。



戦う相手は小林にとっては後輩にあたる若手の野尻智紀だ。

「あんまり前の野尻に近付きすぎるとバッテリーの温度が下がらなくなるからね。

後ろのクルマは全然遅いから気にしなくていい。前だけ追いかける」

そう言って土屋は無線で前の野尻、そしてさらに前に行くBMW Z4谷口信輝のラップタイムだけを

ずっと小林に知らせる。自分のペースが決して遅くないことを知らせ、

安心させてさらに前を追わせようというのが土屋の狙いだ。

前走車たちも1回目のピットストップを終えると、ARTA CR-Z GTは5番手までポジションを

上げてきた。「ピットストップまで残り10周。タイヤを使い切ってきてください」

一瀬俊浩エンジニアが小林に伝える。

「頑張れよ、小林！ 1分40秒台で走ってるのは小林だけだ！」

開幕戦岡山のレース後には厳しい言葉を投げかけた土屋も、小林のさらなる成長を願っているから

こそそうする。良いところは褒め、悪いところはしっかりと指摘する。

「この周ピットインです」



63周目、一瀬がそう伝えたと思った次の瞬間、小林の緊迫した声が無線を通して響いた。

「警告が出てパワーが落ちてる！『FP LOW』。一瞬エンジンが息継ぎした！」

残り80周を1ストップで走り切るために、55号車もギリギリまでステイントを伸ばしていた。

そのために燃料が底を突いてしまったのだ。

なんとか上りのセクター3を通過し最終コーナーを立ち上がった小林は、辛うじてコース上にストップすることなくピットへと戻ってきた。そして再び高木にステアリングを託す。

「あと40周です、頑張りましょう」

長丁場の500kmレースも、いよいよ終盤へと突入している。

「前のZ4、周回遅れじゃないの!? もう何周ブロックしてるんだよ!? コイツ本当にダメでしょ!?!」

ラップタイムはCR-Z GTの方が速くても、GT3勢のストレートスピードに苦戦を強いられる。

高木も少し苛立ちを見せる。「真一、運転が雑になってるよ！」土屋が高木に集中を促す。

すでに8号車がリタイヤを余儀なくされ、なんとか55号車だけでも表彰台をと願っていた

そんな矢先、またしても不運がARTAを襲った。



BRIDGESTONE SUNLINE

Cattolozzeria BRIDGESTONE

AUTOBACS

Holtts

vervis

PIFF

Coca-Cola

PIT-PRO

caseplay

TAHAGI Rh+B



「燃料プレッシャーの警告が出てる」高木がダッシュボード上の異変を伝えてくる。
燃料が足りなくなるにしては早すぎるが、ガス欠で止まることだけは避けなければならなかった。
「高木さん、そのままこの周ピットインしてください。
スプラッシュ（足りない分の燃料だけ入れる）しましょう」
エンジンが止まった状態で惰性でピットに入ってきた高木のマシンは、僅かな給油のみで
再びコースへと戻っていった。
しかしそれはあくまで計算上、ここから最後まで走り切るだけの燃料量でしかない。
もし計算通りの燃料量が給油されていなければ、またガス欠でストップする可能性は充分にあった。
給油システムがおかしい！今頃そう気付いても後の祭りだった。
「高木さん、給油システムのトラブルで、さっきのも入ってない可能性があります。
もしセクター1とかでアラームが点いたら戻って来られない可能性があるから、
もう一度給油します」経験の浅い一瀬をサポートする去年までの担当エンジニア星学文が、
高木に無線で伝える。



高木からの応答はない。明らかに不満の様子だ。

「高木さん、この周ピットインです」

「.....アラームは点いてないよ」

「まだ点いてないけど、最後までいけないかもしれないからここで確実に入れておきましょう」

2度も余計なピットストップを強いられては、ポイント獲得など望みようもなかった。

この週末はARTAにとって極めて不満の残るものとなった。

だが、何人たりともあの壮大な富士山の頂上に一足でたどり着くことなどできない。

一歩ずつ上り、時に立ち止まり、時に後戻りをすることも必要だ。前に進めないからといって

不満を募らせているばかりでは、大きな頂を上り詰めるための経路図など描けまい。

やるせない気持ちをいかに前向きに進む力へと変えるか。

さらに前へ進むため、それが今彼らに与えられた試練なのかもしれない。



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
15位	リタイア	69Laps	1'33.091	11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	18位	2Laps	1'40.088	9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 長工業株式会社 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

case play

ARTA GALS



Thank You for Supporting
[Calm Flower](#)



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