

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2014

RD.6 SUZUKA 1000km



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

AUTOBACS  **AUTOBACS**  **AUT**



CLICK TO PLAY



ARTA DIGITAL CHANNEL



長き戦いの末に……



ARTA 2014 RD.6 SUZUKA 1000km

「長き戦いの末に……」

9月を迎えようかという鈴鹿には、もう秋の気配さえ漂い始めている。

灼熱の陽射しに耐えながら1000kmの距離を走破する真夏の風物詩は、今年はどうやら例年とはやや異なるものになりそうだった。

「目の前に誰もいないのは気持ち良いし、そのまま気持ち良く1000km走り切りたいですね。なるようにしかならないから、緊張はしてないけど」

前日の予選で55号車のARTA CR-Z GTをポールポジションに導いた小林崇志は、屈託のない笑顔でそう語る。



GT500クラスの代打出場でいきなりポールを奪った鮮烈デビューが印象的すぎて、小林には鈴鹿とは底知れぬ縁があると言う者もいるが、本人は前日のコースレコード更新の走りすら「どう走ったか覚えてないです」というほどにマイペースを貫いている。

松浦孝亮が乗り込んだ8号車ARTA NSX CONCEPT-GTも、5番グリッドから表彰台を狙っている。

「ガソリンは口切りまでお願いします。少しオーバーフローさせてください。

コースケ、ここからは燃料セーブの走りをお願い」エンジニアの佐藤真治がそう指示するように、この1000kmは燃費とピット回数が勝負を分ける大きな要素になる。

4回のピットストップで走りきることができれば大きなアドバンテージになるが、

少しでも燃費計算を誤れば余計な燃料補給が必要になってしまう。

エンジニアたちは車載の燃料計が示す数値や周りのライバルたちのペースと睨めっこしながら、ドライバーに指示を出していく。

松浦はスタートから好ペースで走り、12号車のGT-Rをパスしてさらに3番手も程圏内に捉え始めた。



「ピットインのターゲットは33周目で変わらず。ただし少し燃費が厳しい方向にいったんで、絞る方向で走って。36号車がピットイン。このタイミングだと彼らは6スティント（5回ストップ）です」GT300クラスのトップを走る小林の55号車は独走状態。

第1スティントは2台ともに順調な滑り出しを見せた。「結構リアがタれてきたね……」

小林が無線でそう言うと、エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市が切り返す。

「そこはドライバーがなんとかしてください、小林くん！」

「そのつもりなんで、大丈夫です。ペース配分はどうする？」

今は8～9割くらいで頑張ってるんだけど、どうする？」小林の成長には目を見張るものがある。

大先輩である高木真一のアドバイスを受けながら、その高木に肩を並べる存在になりつつある。

それを知ってか知らずか、小林の言動にはチームを代表してステアリングを握る者としての責任感と強い使命感が感じられるようになってきた。

「小林さん、今のペースをキープで良いからね」

エンジニアの一瀬俊浩が、燃費のことも考えてこれ以上プッシュはしないよう指示する。





「小林くん、カッコイイよ！」「これで勝ったら何かください、土屋さん！」

「小林、靴下4足あげるよ！」「それは却下をお願いします。

タイヤのタレはひどくなってないんで、このままのペースで最後までいけると思います」

小林は予定通り首位をキープし、32周目にピットインして高木にステアリングを譲った。

その頃、松浦に代わって8号車のコクピットに乗り込んだヴィタントニオ・リウッツィは、ステアリングと格闘していた。

いや、ステアリングと言うよりもスロットルペダルと言うべきだろうか。

「ちょっと燃費が良くないんで、これだと5スティントは厳しいですね」

8号車の燃費を管理している星学文エンジニアが佐藤に相談する。

6スティント作戦に切り替えるべきか、佐藤も思案する。

トニオからの無線は音声に雑音が混じり、燃料計の数字を読み上げる声が正確に聞き取れないという不安もあった。

「まだレースは何があるかわからないから、とりあえず満タン満タンでいけばいいよ！」



監督の鈴木亜久里が業を煮やしたように言い放った。まだ勝負どころはここじゃない。

6時間に及ぶ長丁場の序の口でうろたえても仕方がないのだ。

64周目にピットインし、再び松浦にドライバーチェンジをして次は100周目を目指す。

ここで佐藤と星は5回ストップ作戦で行くことに決めた。

「真治さん、いずれにしても5スティントでいくのは無理なので、プッシュさせましょう」

佐藤から松浦へ、燃費を気にせずプッシュするよう指示が飛ぶ。

レーシングドライバーとしては待ってましたと言わんばかりの指示だ。

上位勢はどれも6スティント作戦であることも佐藤から伝えられる。

「オッケー、攻めま〜す！」松浦は4番手で上位勢から離されることなく走行を続ける。

そうこうしているうちにタイヤがバーストしたり、コースから飛び出してクラッシュするマシンも

散見されるようになってきた。レース中盤を迎えて1000kmの難しさが牙をむき始めたのだ。

予定よりもやや早めの95周目に松浦はピットインし、トニオが第4スティント目に入っていく。



他車がピットインするたびに目まぐるしく順位は入れ替わり、8号車は2位から4位の間を行ったり来たりしている。しかし表彰台が現実的な目標として目の前に見えつつある。レースを重ねるごとに少しずつ見えてきた光明が、いよいよ手の届くところまでやって来たのをチームの誰もが感じている。

一方、55号車のレースは逆の方向へと動き始めていた。

2番手を走っていた同じCR-Z GTの0号車がピットストップの間に後退し、2番手には伏兵60号車のBMW Z4が浮上してきた。

ほとんどウェイトハンディを搭載していない彼らはその利を生かしてペースを上げてきたのだ。

「どかねえよコイツGT-R、青旗無視してるんだよ！ブロックしてるんだよ48号車！

誰だよ、乗ってるの！」曲がりくねった鈴鹿の東コースでは、トラフィックも大きな障壁になる。

ミラーに写る60号車の姿は徐々に大きくなっていき、高木の気も焦る。

「後ろから来ているZ4は2番手、絶対踏ん張れよ！」土屋が檄を飛ばす。

高木のペースが遅いわけではないのに、10秒以上あった差は刻々と縮まっていく。



そして61周目の1コーナーでついに首位の座を奪われてしまった。

63周目にピットインし、再び小林がコクピットに座る。

燃費の良いハイブリッドマシンといえども満タンにするためにピット静止時間は60秒にも達する。落ち着いてコースに戻っていくが、その直後にARTAの後を追うようにピットインした60号車を捕えることはできなかった。

「1コーナーでちょっと飛び出した。跳ねちゃった」

ストレートから高速で飛び込んでいく1コーナーであわやという場面にも見えたが、小林はマシンを完全にコントロール下に置いており動揺はない。

「第1スティントで使ったタイヤの摩耗はどうだった？ もっといじめても保つのか知りたい」
タイヤを気にして第1スティントと同じく8～9割で走るのか、それとも100%フルプッシュするのか。小林はこのあとのペースを自分で決めようとしていた。
「フロントは大丈夫だよ、リアがきつくなるから気をつけて」





第2スティントを走り終えてガレージで戦況を見守っていた高木が無線でアドバイスすると、小林はペースアップして60号車の一気に詰めてきた。

差は1秒以下に縮まり、Z4のテールが目の前に見える。

「ストレートが8km/hも遅いのに、小林がすごい頑張ってるんだよ。

いつもは“中の上”だけど、今日はスーパーAでしょ、カッコイイ！勝てるんじゃない!？」

テレビの生中継インタビューに、ピットウォールの土屋も上機嫌で答える。

しかしリアウイングを立てた55号車では最高速が伸びず、なかなかオーバーテイクまでには至らない。

そして60号車がピットに向かい、こちらはあと2周でピットインだというやりとりをしていた頃に、突然CR-Z GTのエンジンが一瞬ストップした。

「（エンジンが）息継ぎした！入るよ！」

ガス欠だ。小林は慌ててピットへと向かい、クルー也大慌てでピットストップの準備を進める。

「今60号車の前に出てるからね。頑張ってよ！」



高木に代わってコースに戻った55号車は、燃料が軽い状態で最後に小林が飛ばした甲斐もあって60号車の前に出た。しかしタイヤが温まりきらないうちに背後につかれ、S字で首位を奪われた。

「当てていきやがった！」

興奮する高木に、「落ち着いていけ！」と土屋が冷静さを取り戻させようと声を掛ける。

バックストレートでは激しくタイヤをバーストさせたマシンがあり、カーボンのボディパーツがあちらこちらに散乱している。

真夏の暑さに比べれば緩やかではあるものの、路面温度は45度を超えているのだ。

「なんだよ、37号車がぶつけてきやがった！ 誰が乗ってるの!? こっちはすごく避けてたのに！」

GT500クラスのマシンに譲る際に、僅かな意思疎通のミスが致命傷を招くことだってある。

マシンは軽傷で済んだが、これだけ多くのマシンが混走するスーパーGTで1000kmという長丁場を無傷で走り切ることは奇跡に近く、誰もが少なからず傷を負いながらのレースを強いられる。

「見た目は問題なさそう。3位とのギャップは1分近くあるから大丈夫だよ」

そして最終スティントの小林にバトンを託すまであと2周。



そんな矢先にまたしてもエンジンが息継ぎをし始めた。

ARTAのガレージは予定を早めて急ぎょ高木を呼び入れた。

小林がコースに戻り、その翌周に60号車も最後のピットインを行なう。

そして小林の目の前でコースに戻る。

「今60号車がピットアウトした。今ピット出口にいるよ」「いけるんじゃない!？」

小林はセクター1でピタリと背後に付け、S字で見事にZ4を抜き去って首位を奪い取った。

「OK、OK、ナイス！後半までリアタイヤを温存して、フロントをいじめるように走って」

激しいバトルの末に、ARTAは優勝を確信した。

しかし、まだこの先に思いも寄らぬドラマが待っていた。

一方、表彰台を争う8号車は、最後に10周分の燃料が足りないことが明らかになっていた。

ピットに飛び込んで僅かな給油作業を行なわなければならない。

それでもまだ表彰台の可能性はあった。



しかし117周目に4番手を走っていたトニオがデグナーで路面のギャップに乗ってスピンを喫してしまった。ポジションは失うことなくコースに戻ることはできたが、グラベルに埋まってロスしたタイムは痛かった。

「前のクルマにラインを塞がれて、避けきれずにコースアウトしてしまったんだ」
トニオは悔しそうにそう話す。

127周目に最後のピットストップを行なって松浦にアンカーの座を託す。
4位の座を守ってコースに戻った松浦はペースを上げる。

いや、もう100%フルにプッシュするしかないのだ。「とりあえず、行けるだけ行くよ！」
ポジションは3番手まで上がってきた。しかし後ろの18号車も6号車もプッシュしている。
彼らも見えない敵と戦って表彰台を争っているのだ。「後ろの6号車とはギャップ59秒です。
ピットアウトしたとき数秒後ろに6号車がいる状態になります」「18号車はどうなる？」

「26秒差なんで、前に行かれちゃいます」

159周目にピットに飛び込んで僅かな燃料を継ぎ足し、再びコースへ。



しかし18号車は24秒も先行していた。

さらに松浦の8号車はクラッチが摩耗してクラッチペダルが奥までいき、ブレーキもどんどんフェードの症状を見せ始めていた。松浦の奮戦虚しく、18時3分にチェッカー。

「お疲れ様、ポジション4」「何だよもお〜っ！」

獲れたはずの表彰台には及ばず、4位でレースを終えなければならなかったことに松浦は苦渋の表情を見せた。

燃費戦略の誤算と不運によるトニオの-spinが、そのチャンスを奪い去った。

「コースケはよく頑張ってくれたと思う。すいませんでした」

佐藤に言われるまでもなく、自分も含めてチームの全員が全力を尽くしたことが松浦には分かっていた。

だからこそ、それでもなお表彰台が目の前から逃げていったことがもどかしくてならなかったのだ。

一方、小林が最終スティントに突入した55号車は優勝を射程圏内に捕えていた。

しかし、いったんはZ4を抜いて首位に立った小林だったが、すぐさまZ4も反撃を開始してきた。





1コーナーでアウトに並ばれてもなんとか持ちこたえた小林も、度重なる猛プッシュに耐えかね、最後はストレートで最高速の差を使って前に出られてはしようもなかった。

2位に落ちた小林は、冷静に結果を手にするべく思考を切り替えていた。

「ちょっと燃費が厳しいから、マップ2で走って燃料をセーブしよう。

後ろとの差は40秒以上あるから、燃費走行をしよう。満タンにしたけど、

燃料が入っていない可能性があるんだ」一瀬からの指示に、小林もすぐさま反応する。

「了解。もう前には追い付けなくなるけど、良いね？」 「了解」

だが次第に、燃料ポンプの問題が深刻なものであったことが明らかになってきた。

給油できた量が予想よりもかなり少なく、燃費走行をしても最後まで走り切れない可能性が高くなってきたのだ。

「最後にもう1回ピットに入らなきゃいけないかもしれないから、マップ1に戻して飛ばそう」

「どのくらい入っていなかったのか、正確に分からないの？ 入っていない可能性があるのか、絶対入っていないのか、どっち？」



「入っていないのは間違いない。燃料タンク内で問題が起きていたから」

「マップ2で行っても絶対に足りないの？」 「マップ2でも厳しい、無理だよ」

小林と一瀬の間で、激しいやりとりが繰り返された。

ここまで腕でマシンを運んできたドライバーたちにとって、機材のマイナートラブルによる後退は何よりもやるせないものであることは言うまでもない。

ましてや、燃料タンクのトラブルは以前にも経験したことがある問題の再発だ。

しかし、本当の問題の所在はそこではなかった。

8号車と同様に最後のスプラッシュ＆ゴーに備えてプッシュしていた小林のマシンのダッシュボードに、突然警告メッセージが表示された。

「ガス欠！ エンジンが死んじゃった……」 「もうかからない？」 「今かかった……」

問題はガス欠ではなく、マシン本体に根付いたものだった。

「何か壊れてるんじゃない？ 危ないよ、いきなり減速したら追突されるよ？」

ずっと警告メッセージが出る」



一度ピットに呼び入れて応急処置を施したものの、症状は変わらなかった。

最終ラップを待ってコースに送り出し、コース上でチェッカーを受けさせるのが精一杯だった。

「チェッカーを受けました。ごめんなさい、お疲れ様でした」

「お疲れ様でした。しょうがないですね、次、勝ちましょう」

勝ちましょう、小林はそうサラリと言った。

もう優勝は彼らにとって特別なことでもなんでもなく、できて当たり前のことになっている。

ただ、それが果たせないだけだ。

「うん、そうしよう」

「次勝てなかったら一瀬ボウズね！」

チェッカーと同時に空に向かって華々しい花火が打ち上げられたが、

まだ陽の落ちていない鈴鹿の空にはあまり目立たなかった。

本当ならば表彰台の上で輝いていたかもしれない彼らのレースも、“結果”という目に見えるものを手にしてステージに立つことができなければ、人々の目に輝いて映ることはない。



1000kmを戦い抜いた者たちを讃えるための打ち上げ花火が、皮肉にもそう語りかけているような気がした。

季節はもう秋。シーズンは残すところ2戦を数えるばかり。

鈴鹿で見せた輝きの片鱗を、堂々と見せるべき時はすぐそこだ。

「8号車はトップを狙える手応えがあっただけに、本当に悔しい。

いくつかのミスが重なって表彰台を逃してしまっ、応援してくださっている皆さんに申し訳ないです。

55号車もレースは残念な結果になっちゃったけど、内容は本当に良かった。

残りのレースは全部勝ちたいね。できると思うよ」

亜久里監督のその言葉が、この1000kmの戦いで彼らが得たものの全てを物語っていた。



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	ドライバースランキング
5位	4位	1Lap	1'52.465	14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	ドライバースランキング
1位	16位	8Laps	2'02.949	8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
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