

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2014**

RD.1 THAILAND



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

AUTOBACS  **AUTOBACS**  **AUT**



CLICK TO PLAY



ARTA DIGITAL CHANNEL



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2014

異国の地に吹いた上昇気流





ARTA 2014 RD.7 THAILAND 「異国の地に吹いた上昇気流」

「これだったらもっと走り続けたいな」

タイのチャーン・インターナショナル・サーキットを初めて走りながら、松浦孝亮は言った。
首都バンコクに降り立ってからマイクロバスに揺られること6時間、カンボジア国境まで
あと少しというブリーラムまでやってきた。

9月末に完成したばかりのサーキットだが、F1の開催も可能なFIAのグレード1を取得しており、
5万人を収容する観客席が聳え立っている。

しかし初開催の緊張感の中でもどこかのんびりとした時間の流れと親しみやすい空気が漂うのは、
微笑みの国と言われるタイの人々の柔和な人柄のせいかもしれない。



すっかり秋めいた日本とは桁違いの強い陽射しに汗だくになりながらも、ARTAのメンバーたちはサーキットにほど近いスリンの街でタイの文化や食を楽しんだ。

土曜のフリー走行でいよいよコースに出ると、8号車のARTA NSX CONCEPT-GTは快走を見せた。長いストレートと中速コーナーを組み合わせたサーキットにマッチし、機敏な走りでラップタイムを刻む。長旅の疲れも吹き飛ばすとはまさにこのことだった。

予選では松浦がQ2のステアリングを握り、ホンダ勢とブリヂストン勢のともにトップとなる4番グリッドを獲得してみせた。ほぼノーミスという、松浦自身も会心の走りだった。

「持ち込みのセットが良かったしマシンの仕上がりはこれ以上ないほど良いレベルになってるよ」完成から日が浅いこともあって滑りやすい路面に、GT300クラスを戦う55号車のARTA CR-Z GTはやや苦戦を強いられた。

それでもこれまでの経験を生かしてセッティングを合わせ込み、5番グリッドを獲得するところまで持ち直したのはさすがだった。



決勝日のブリーラムには雲が多く、灼熱の太陽は顔を隠した。

スタンドを埋め尽くして盛り上がる地元タイの大観衆の目には、それすらも映っていないかも知れない。

目の前で一斉に走り出す15台と22台、計37台のマシンによる壮大なこけら落としに酔いしれているからだ。

「タイヤが保つ限りできるだけ後ろまで引っ張る作戦です」

エンジニアの佐藤真治にそう伝えられた松浦は4番手を守りながらも前のGT-Rを果敢に攻め立てる。

敏捷なマシン挙動が要求される曲がりくねったセクションでは、明らかに後ろの

NSX CONCEPT-GTの方に分があった。スタート直後から激しいバトルが展開された。

5周もすると周回遅れのGT300クラスのマシンに出くわし、コース上は酷い渋滞が始まった。

バトルの中で時折コースをはみ出しながらも松浦は前の23号車に食らいつき、

テレビカメラもその姿を捕えて放さない。

間違いなく、コース上で最も生きの良い走りを見せているマシンのひとつだった。



「今最終コーナーでに押し出された！ペナルティだと思うからオフィシャルに言って！」
6周目の最終コーナーで23号車に接触した松浦のマシンは、たまらずコース外に飛び出してしまった。

しかしランオフエリアは舗装されていて安全にコースに復帰することができる。

「モニターには映っていなかったけど、上げるよ。レースはまだ60周近くあるから、落ち着いていこう。ブーストボタンを上手に使って、狙い澄まして抜いていこう」
冷静さを取り戻させようとする佐藤の意を汲み取り、松浦も安心させるように返す。

「落ち着いてるから大丈夫だよ」

一方、GT300クラスの5番グリッドからスタートした55号車は、高木真一がポジションをキープし、さらに4周目には前の同じCR-Z、0号車をパスして4位に浮上した。

しかしそこからは苦しい戦いが待っていた。

純粋なラップタイムでは優っていても、コーナーが続くセクションでは抜けない。

だから前の集団のペースに付き合わされることになる。



そうしているうちに後ろからGT3車両が追い付いてきて、ストレートスピードの差を生かして簡単に抜いていく。高木もコーナーで追い付きはするが、抜くことはできない。

その繰り返しで、自分よりも遅いはずのマシンにどんどん抜かれていってしまうのだ。

「これ、全部ストレートでやられちゃうよ～。頑張るけどさ」

直線の最高速は腕でどうにかできるものではなく、車両の規定と特性によるものだ。

それでも高木はコーナーでさらに稼いでなんとかタイムを稼ごうともがいていた。

「攻めてるとやっとフロントタイヤが食いついてきたよ」

「高木さん、今のペースは良いよ。これをキープできる？」

エンジニアの一瀬俊浩からの問い掛けに、高木も即座に反応する。

「クリアだったらできる。タイヤがタレてくるかも知れないけど」

「じゃあタイムが落ちてきたらピットに入るうか」「了解、頑張るよ」

8号車をドライブする松浦は11周目にストレートエンドのヘアピンで23号車を料理し、3番手に浮上した。表彰台圏内に突入だ。



しかし今日はもっと上が狙える。

ピットガレージでディレクターズチェアに座って戦況を見詰める鈴木亜久里総監督とチームメイトのヴィタントニオ・リウッツィの表情にも、手応えを感じているのがはっきりと浮かんでいた。

松浦は前の24号車との差をじわじわと縮め、31周目には逆転してついに2位に浮上した。

「クルマのバランスはどうですか？」

「良いよ！」

「コースケ、ターゲットは36周、あと6周です」

「オッケー。トニオに6～7コーナーのS字は抜くのが難しいから、順位を争っていないんだったら待った方が良くって言うておいて」

次にステアリングを託すリウッツィに対して、松浦がアドバイスを送る。

昨年からGT500クラスをドライブし始めた松浦だが、2シーズン目を迎えた今の松浦はまさにこのチームを牽引する立場であり、その功績がチームの走りを上向かせている。



トラブルや不運のせいでまだ結果にこそ結びついていないが、今年のARTAのレース内容は確実に上位争いへと転じ始めているのだ。

実際に、前戦鈴鹿1000kmでもこのタイでも、表彰台争いをしている。

いや、もっと上さえ見える。

そんな矢先、松浦の悲痛な無線が飛び込んできた。

「ピット、ピット！ タイヤがバーストした！」

ピットレーンに飛び込んできた8号車の左リアタイヤはトレッドが完全になくなり、タイヤと足回りが完全に露出するほどにタイヤハウジングからリアフェンダーまでカウルが大きく損傷していた。

激しい渋滞と滑りやすい路面コンディションのせいでコース上の各所でつばぜり合いが生じ、路上には多数のデブリが散らばっていた。

8号車だけでなく何台ものマシンがバーストに見舞われたことから、その影響だった可能性は極めて高い。





まずはホースをつないで給油を行ない、その間にダメージの様子を確認する。

しかしすぐに応急処置が可能なレベルの損傷ではなかった。

「台車に上げて、ピットに入れよう。リペアの方法を考えて、なんとか出そう」

クルーはそう言ってマシンをガレージに押し込み、リウツィを乗せて1周遅れでマシンをコースに送り出した。しかしもうレースができるような状態ではなかった。

「もうダメだよ、こんなの直らないよ。辞めるしかない」

ドライバーの安全を考え、亜久里監督が判断を下した。

優勝さえも狙える走りを見せていた8号車だっただけに、その落胆はなおさら大きかった。

「ドライバーチェンジしてから表彰台に上るイメージを描いていたし、その力は十分に備えていたと思う」

リウツィもそう言って肩を落とした。

ストレートで絶対的な不利を抱える55号車は、15周目が終わる頃には16位まで順位を落としていた。



それでも高木は諦めずに走り続けた。

「やばい、出たよ『FP LOW』。7コーナーで出た！」

30周目を過ぎたところで突然、高木が無線で伝えてきた。

燃圧の低下を警告するメッセージがダッシュボードのモニター上に表示されていたのだった。

ここ数戦で何度か苦しめられていたパーコレーションという症状、つまり燃料残量が少なくなるとタンクからエンジンへの燃料供給が途切れてしまう問題がまたしても再発したのだ。

一瀬はすぐにルーティーンのピットストップを前倒ししてマシンをピットへと呼び入れ、

タイヤ交換と小林崇志へのドライバーチェンジを行なった。

14位でコースに戻った小林は、絶望的な状況の中でもプッシュをし続けた。

パーコレーションの再発を防ぐために必要以上の燃料を搭載してもいる。

「今のラップはペース良かったよ。このペースで行けば前に追い付けるからね。

前とのギャップ8.2秒」

一瀬が小林を励ますように言う。



ピットサインボードに掲げられる前走車とのギャップを示す数字は少しずつ小さくなっていく。
いつもは無線であれこれアドバイスを送る土屋圭市エグゼクティブアドバイザーも今日は静かだ。
後ろから来るGT500クラスのマシンとのギャップなど、スポッターの役目に徹している。
「残り周回数16。前のペースは落ちてきてるからね、頑張ってよ」
「了解！」

小林は59周目まで走り抜いたが、13位までポジションを上げられただけだった。
自分たちが本来持っているはずの速さと、この上ない奮戦。
とてもそれらに見合う結果だとは言えなかった。「お疲れさん！」
いつもはいろいろ語りかける土屋が、チェッカーを受けた小林に言ったのはその一言だけだった。
何も言わずとも、誰もが言いたいことは分かっていた。
言っても仕方がないこともまた、分かっていた。



自分たちに降りかかった理不尽な現実には悔しい気持ちでいっぱいのまま、
ARTAの面々は初開催のタイを後にした。

しかし同時に、次なる戦いでその思いを晴らすべく闘志を燃やす。

次なる戦いは今季最後の戦いでもあるのだ。

チーム全体に吹き始めている上昇気流を結果に結びつけるべき時は、もうすぐやってくる。



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
4位	-	33Lap	1'26.652	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	ドライバーズランキング
5位	13位	2Laps	1'35.634	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	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