ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2015

2015 SUPER GT Rd.2 富士

HUGE HOPE AND DISSATISFACTION

「雄大な富士をもしのぐ悔しさ」

ARTA AUTOBACS RACING TEAM AGURI Project

5月に入った富士の裾野には強い陽射しが降り注ぎ、5万8000人の大観衆で溢れかえりそうな決勝日の富士スピードウェイは汗ばむような暑さに包まれていた。それでも霊峰富士の山頂にはまだ雪が残り、浮世絵のように美しい姿をたたえている。

「こっちも富士山みたいだよ！」

長身のレースクイーンの両脇に野尻智紀と土屋圭市エグゼクティブアドバイザーを立たせて、松浦孝亮が喜んでいる。ARTAのガレージはリラックスした雰囲気だ。

前日の予選では8号車ARTA NSX CONCEPT-GTは13位に終わり、自身のミスかと悔やんだ松浦だったが、夜になってハイブリッドシステムのマッピングに不具合がありブーストが効いていなかったことが発覚した。それに対する怒りもあったが、マシンの仕上がり自体には良い感触を掴んでいただけに決勝日の朝は晴れやかな気持ちで迎えていた。

「真ちゃん、タイヤの温まりも良さそうだね！」

決勝前のウォームアップ走行でもハードタイヤの感触も良く、鈴木亜久里監督も上機嫌でエンジニアの佐藤真治に話しかけ、佐藤も「そうですね、全然問題なさそうですね」と笑顔を見せる。

「アウディとはストレート勝負できるね。もしあっちが全開で走ってるんだったらね。」

55号車ARTA CR-Z GTをドライブする小林崇志も、長いストレートを走りながら無線で伝えてきた。最高速ではFIA-GT勢に大きなハンディを背負っているJAF-GT規定のCR-Z GTは、ストレート主体の富士では苦戦が予想された。それでもタイヤ交換と給油を最小限に抑えることで、戦略的に逆転のチャンスはあった。

6番手からスタートに臨む小林、土屋エグゼクティブアドバイザーが檄を飛ばす。

「小林、ストレートは向かい風が強いからね。頭を使うんだよ。FIAのヤツらはストレートが伸びないから、スリップに入って付いていけば1コーナーで行けるから！ 最初くらいは悪あがきしても良いよ！」

それに小林も力強く答える。

「もちろんそのつもりですよ！」

スタートでは大きな混乱もなく各車が1コーナーを抜けて行ったが、小林は慣れないスタートに加速のタイミングをやや逃し、ポジションを10位まで落としてしまった。

そしてダンロップコーナーの立ち上がりでは、松浦の目の前で100号車に追突した46号車が急減速。

背後にいた松浦にはどうすることもできず、そこに追突してしまった。

バンパーにダメージを受け、ボンネットが浮き気味のまま、それでも松浦はなんとか走行を続けた。だが、曲がったボディに擦ったタイヤのダメージも無視できないレベルになっていた。

「タイヤがパンクしてると思う」

ピットインを訴える松浦に、いったんはリペア作業のため受け入れる体制を整えたARTAのピット側だったが、1コーナーでGT300のマシンがタイヤをバーストさせて火を噴きながら止まったため、セーフティカーが導入されることとなった。

「セーフティカー入るよ！」（亜久里監督）

AUTOBACS

「バーストしていないんだったらピットインしないでそのまま行こう。そんなに振動が酷いの？」（佐藤エンジニア）

「コースケ、お前が判断しろ。行けるんだったら行け、行けないんだったら入れ！」（亜久里監督）レース再開後、松浦はピットインしてタイヤ交換とボディの修理を行なった。

「左のタイヤにフラットスポットはなかった。右のタイヤにインナーフェンダーと擦った跡がありました。」

コースに戻っていった松浦に佐藤が無線で報告するが、右フロントタイヤからは再びスモークが上がり始めた。

「コースケ、タイヤが接触してる。ボックスに入ろう。

またバーストするのも時間の問題だから」

15周目、8号車はガレージに入れられてリペアを受けることになった。それでも接触によって受けたバンパーのダメージは深刻で、根本的な解決ができたわけではない。

コース復帰こそしたが、そこからはタイヤの内圧を常にモニターしながらの慎重なレースを余儀なくされてしまった。55号車の小林も厳しい状況に直面していた。

「ちょっとフラットスポットができたと思う。1コーナーでフルロックした」

タイヤをバーストさせたマシンがオイルをまき散らし、それに乗ってコースオフしかけたのだ。それでも小林とエンジニアの一瀬俊浩は、ハイブリッドのマップやブーストボタンの使い方、バッテリーの温度やエネルギーマネジメントの収支を無線でやりとりし工夫しながら、ペースを上げて前を追いかけていった。

第1スティントの残り周回数が減ってきて、タイヤのグリップレベルは厳しくなってきた。

「小林、ここはプッシュだよ！」（土屋エグゼクティブアドバイザー）

「フラットスポットができてるから、ブレーキでロックしちゃう……」

39周目にピットインし高木真一にドライバー交代をしてコースに復帰するが、小林が走り切った第1スティントのタイヤは完全に摩耗しきっていた。

「左フロントのアウト側、もうないですね、完全に」

タイヤをいたわりリアのみ交換でピットストップ時間を短縮することも考えていたため、高木のペースはあまり上がらない。

15周目、8号車はガレージに入れられてリペアを受けることになった。それでも接触によって受けたバンパーのダメージは深刻で、根本的な解決ができたわけではない。

コース復帰こそしたが、そこからはタイヤの内圧を常にモニターしながらの慎重なレースを余儀なくされてしまった。

「真一、もうちょっとペース上がらないかな？」

（土屋エグゼクティブアドバイザー）

「ガンガンいけば上がるかもしれないけどリアが下がっちゃってるし、まだ重たいから。軽くなったらいくよ。タイヤ全部使ってもいいってこと？」

「いいよ、使っていいよ！」

高木は4番手まで順位を上げて72周目にピットイン。500kmの長丁場だけに、小林がもう一度ステアリングを握り最後のスティントに臨む。

しかし、コースインした直後の小林から悲鳴にも似た無線が響いた。

「パワーが出ない！ 何かがおかしい！ パワーが落ちてる！」

一瀬が無線で対処法を指示しシステムのセッティング変更をトライしてみるものの、状況は変わらない。

「動いてるけどパワーが出ない、（速度が伸びないので）もう6速にも入らないよ」

「小林、ピットインしてくれ。直そう」

土屋はそう言って小林をピットガレージへと促したが、ボンネットを開けてみると左バンクのターボにトラブルが見つかり、これ以上の手の施しようはなかった。

「色々な作戦を練っていて、エンジントラブルが無ければポイントは確実に獲れていたと思う。まっ、これもレースだから、色々言うと言い訳になっちゃうけど、表彰台に上がれる可能性もあったと思う。機械の当たり外れはあると思うけど、運も実力のうちなので、運を引き寄せられるように頑張るだけだね」

土屋はドライバーたちの気持ちを静めるように努めて明るくそう言ったが、悔しさは隠しきれなかった。

今年はチャンピオンを狙って戦っているだけに、毎レース取りこぼしなく数ポイントずつでも積み重ねていきたいというのが本音だ。だからこそ、トラブルによるノーポイントという結果は耐えがたいものがあった。

8号車は45周目に松浦から野尻へドライバー交代を行ない、ペースを上げていった。

「19号車に追い付いちゃったんだけど、どうしたらいい？」

「安全に抜けるようだったら抜いて構わないけど、野尻は周回遅れだからね。無理して接触とかは絶対しないようにね」

そして82周目に再び松浦へとバトンタッチをした。

しかし93周目に再び右フロントに異変が発生した。

「あ〜、ピット入る！ 煙が出てきた！」

一度はピットインして応急処置を施してコースへと戻っていったものの、事態は深刻だった。

「ダメ、まだ当たってるわ。ピット入ります」

5度のタイヤ交換を繰り返し、もうタイヤも残されていない。

「コースケ、もうタイヤもないんでこれでリタイアします。すいません、お疲れ様でした」

佐藤からの報告に、1周目に接触した松浦も自身のミスでないとはいえ「すいませんでした」と弱々しく返すのが精一杯だった。

「手応えがあっただけに残念だったね。最初の接触は避けきれないアクシデントだったけど、予選のポジションが良ければ遭遇していなかったアクシデントだったかも知れない。

そんな事を言っても意味が無いけど、やはり予選からトラブルが無いようにしていかなければならないね。まだシーズン序盤なので、挽回出来るように頑張ります」

亜久里監督も悔しさを押し殺して語った。

富士のARTAは2台ともにレース前に抱いていたのとは真逆の結果に終わってしまった。上位進出の期待を持っていただけに、不可抗力によってそのチャンスをみすみす逃してしまった悔しさは言葉に代えがたい。

雄大にそびえる富士よりもなお大きな悔しさと言っても過言ではないだろう。

しかし、この悔しさがチームをよりいっそう強くしてくれる。

そう信じて、今は前を向いて進んでいくしかない。

RESULT

GT500

ARTA NSX CONCEPT-GT NO.8 松浦 孝亮 / 野尻 智紀

公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
13位	13位	15Laps	1'30.810	9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
6位	17位	25Laps	1'39.994	4位

クルマをもっと楽しむために

モータースポーツ＆カーライフ

モータースポーツを“観て”“知って”“体験する”私たちamscはモータースポーツの応援を通して
スポーツが持つ夢・あこがれ・感動を体感し、豊かなクルマ社会の創造と発展に貢献してまいります。

amsc
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】

AUTOBACS　BRIDGESTONE　Panasonic
Holts　Mobil 1　Coca-Cola
Castrol EDGE　Pioneer　BOSCH
PIT-PRO　PROSTAFF
CARMATE　CCI　T-POINT　日東工業株式会社　PIAA
岡山国際サーキット　SUZUKA CIRCUIT　TWIN RING MOTEGI
IPF　AUG アウグ株式会社　ALPINE　UNICON　WILLSON　エーモン
エステー　FEDERAL　m's　ELECOM Logitec　エンパイヤ自動車株式会社　NPLACE　BAL OHASHI　EVOLIO
KUMHO TIRES　Clarion　KURE　Cretom　COMTEC　JVC KENWOOD　RAYBRIG
DUNLOP　星光産業株式会社　SEIWA　CELLSTAR　SOFT99　クリンビュー　ダイヤックス　VAC
DENSO　TOYO TIRES　TB UNIFASHION　NAPOLEX　KNOWLEDGE HOUSE CO.,LTD.　Tomboy　株式会社錦織
日本テレネット株式会社　MAGICAL CARRON HASEPRO　PAL STAR　Hitachi Chemical　ECLIPSE　FUJITSUBO　BroadLeaf　BELLOF
BONFORM　MITSUBA　MITSUBISHI ELECTRIC　MIRAREED　UTAN ENTERPRISE　YOKOHAMA　リンレイ

株式会社アスコット　株式会社アネブル　安全自動車株式会社　株式会社イヤサカ　株式会社ウェッズ　Fデザインオフィス　オカモト産業株式会社　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　東京工科自動車大学校　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　プリッド株式会社　株式会社ホットスタッフコーポレーション　マルカサービス株式会社　三菱重工業株式会社　株式会社ユビテル　株式会社ワッツ

2015年3月2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

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.....

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