

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2015

2015 SUPER GT Rd.3 タイ

NEVER GIVE UP IN THE HEAT

「灼熱のタイで身に着けた強さ」

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project



強い陽射しが肌を灼き付ける暑さの中を、首都バンコクに降り立ってからクルマで
走ること6時間。

ARTAの面々は今年もタイのブリラムにやって来た。

それでも昨年は優勝が狙えるほどの仕上がりで戦うことが出来たサーキットだけに、
移動のツラさよりもここで良いレースをすることへの待ち遠しさの方が遥かに
上回っている。タイのゆったりとした時間の流れや地元の人々の柔和な人柄に触れた
り、辛いタイ料理を堪能したり、ARTAの面々もこの地の魅力を堪能する。

それを歓迎するかのように、雨期に入ろうかというタイなのに晴天が続いた。

だが、土曜日にチャーン・インターナショナル・サーキットを走り始めてみると、

8号車ARTA NSX CONCEPT-GTは予想外の挙動を示した。

トップ3には入ることが出来るだろうと思って臨んだ予選で、松浦孝亮はまさかの15位。去年のレースで記録したタイムと較べても1秒以上遅いのだから、ショックは大きかった。「すごいオーバーステア。5コーナーも6コーナーも、9コーナーもそうだし。去年の予選より1秒半も遅いんだよ……」



GT300クラスを戦う55号車ARTA CR-Z GTも苦戦を強いられ、こちらも去年のタイムを上回ることが出来ずに12番手に終わった。

決勝に向けて2台ともにセットアップを見直し、朝のフリー走行と決勝前のウォームアップ走行で最後の詰めを行なった。「リアがちょっと軽いね……ベストタイムが出た周も内圧が全然上がってなかったからね。あとは……自分が頑張ります」

松浦はマシンのセットアップに完璧に満足できないまま決勝のスタートに臨んだ。

気温は39.3度、路面温度は53度にも達している。

「クルマの中、メチャクチャ暑いんだけど！（苦笑）」

クールスーツに身を包んでいても、松浦がそう訴えるほど密閉された狭いコクピットの中はサウナのような状態になり、暑さは避けられない。



「ねえ、もう1つのクールスーツ冷却用ボックスはどこ？」グリッド上でそれを使ってクールスーツを着ていようと思った

55号車のスタートドライバー高木真一だったが、そのお目当てのボックスは輸送コンテナの中に仕舞われたままだった。

「なんだよ、まだ仕舞ったまんまかよ！」

高木は苦笑いしながら、ギリギリまでピットガレージで待って暑いグリッドへと出て行った。

しかし直前のウォームアップ走行では予想以上にクルマのフィーリングは良くなっていただけに、上機嫌だ。「暑いわりには昨日のような感じはないですね。

思ったよりはタイヤも動かない（ムービングしない）感じだし行けるかもしれない。

暑いけど雰囲気は悪くない、乗りやすい」

土屋圭市エグゼクティブアドバイザーが「行けそう？」と尋ねると、高木は自信を持って答えた。「はい、ポイントを狙おうと思ってますよ、僕は」

だが、スタートが切られると、高木を待っていたのは試練のレースだった。

あと順位を2つ上げてポイントを獲るところか、FIA GT勢は圧倒的なストレートスピードで高木のマシンを抜き去っていく。

「全然ストレートが速いんだけど！ これじゃレースにならねえよ！ これはもう何にも歯が立たないよ！」これには土屋エグゼクティブアドバイザーも「ストレートで簡単にやられちゃな.....全くレースなんねえよ.....」と呆れるしかない。

「ブーストボタンを2回押そうがなにをしようが、無理ですよこれ.....」



1周のペースは決して悪くないにもかかわらず、ストレート速度が伸びないがために抜けない。そしてコーナリング速さも前に詰まっては生かせない。

「基本、インフィールドは速いんだけど、ストレートで離されるから抜くことも何も出来ないんだ。インフィールドで追い付いちゃうから、本当ならペースは全然良いはずなんだけど……」



それでも高木は懸命に走り続け、勝機を見出そうとした。

後方から続々とやってくるGT500クラスのマシンや、ストレートで圧倒的な速度差を誇るFIA GT勢に、時には苛立ちも募らせながら。

「俺が避けなきゃぶつかるだろ……危ねえよ！ みんなターン2止まる気ないでしょ！」レースエンジニアの一瀬俊浩が、冷静さを取り戻させるように尋ねる。



「ポイントを獲得するためには36秒台くらいのペースが欲しいんだけど、単独で走ったらそのくらい出せそう？」

「行けると思う。ただハードタイヤだとオーバーステアになりそうな気がするから、基本はソフトタイヤを履くべきだと思う」

高木はタイヤ交換をフロントの2本だけに留めてピットストップ時間を可能な限り短縮するため、リアタイヤをいたわりながら走行を続けていた。



「タイヤはリアをいたわりながら、（タイムを稼ぐのには）フロントを使って走ってるよ。ショートシフトもしてる」

高木は24周目にピットインして小林崇志にドライバーチェンジを行ない、フロント2本だけを交換して15位でコースへと復帰した。

一方、最後方からのスタートを余儀なくされた松浦の8号車も、厳しいレースを強いられていた。「タイヤプレッシャーが全然上がらない！」

特にフロントタイヤの内圧が上がらず、本来想定したグリップが発揮できない。

決勝に向けて内圧の調整を行なったにもかかわらず。ウォームアップ走行で感じていた不安がそのまま現実になってしまった。



「ねえ真ちゃんさあ、最近タイヤの内圧がすごく安定してないね」

監督の鈴木亜久里がレースエンジニアの佐藤真治に話しかける。

「そうですね、多分車体のロール剛性がタイヤのウォームアップに影響しているんだと思います」そうこうしているうちにタイヤの内圧が上がり、松浦のペースも上位勢に匹敵するくらいに上がってきた。

「やっと上がってきた。」

もうすぐピットストップをして野尻智紀に交代。

ピットウォールがそう考え始めていた矢先、松浦から悲鳴のような

無線が飛び込んできた。



「なんかクルマがおかしい。まっすぐ走らなくなってきた」

最初は違和感を感じながらもなんとか走り続けていた松浦だったが、27周目にはいよいよ危険を感じるほどに挙動が悪化してきた。

「完全に車がおかしい！ 次の周入る！ 準備しておいて！」

無線のコンディションが悪くなく、ハッキリと聞き取ることが出来なかった佐藤が聞き返すと、松浦は珍しく苛立ちを滲ませた。

そのくらい状況はシリアスだということだ。

「よく聞き取れなかったんだけど、クルマに何かあったの？」

「この周ピットインするって言ってるでしょ！ピットイン！」

状況が把握できていなかった佐藤は野尻にステアリングを託してコースへと送り出してしまったが、クルマを降りた松浦の説明を聞いて、すぐに野尻をピットへと呼び戻した。



「野尻ごめん、ピットインお願いします。サスペンションにトラブルです。ピットボックス（ガレージ）に入れます」野尻もすぐに違和感を感じたようで、「そうね、まっすぐ走らなくてずっとフラフラしてた」と言いながらピットへと戻ってきた。





ガレージでメカニックが確認したところやはり一部の部品が破損しており、
8号車はこれ以上の走行は無理と判断されてリタイアすることとなった。

「自分のベストラップだけ見れば他と遜色ないパフォーマンスを出せたと思いますが、全体を見るともうひとつパフォーマンスを上げていかなければならないので、
次のテストでクルマを作っていきたいと思います」

期待の大きかったタイで思うように行かなかったショックは大きかった。

松浦は次の富士に向けて悪い流れを断ち切るべく、決意を固めた。

55号車のステアリングを握った小林は、高木と2人で目標としていたポイント獲得に向けて邁進していた。



「小林さん、バランス悪かったらスタビ調整してみて」

「やってるよ。ちょっとオーバーだね。でも軽くなれば良くなると思う」

「了解、このままいけばポイントが狙えるから、頑張ってよ！」

「本当に？ 頑張るよ！」

小林は好ペースで走行を続け、ひとつずつポジションを上げていった。

「いいぞ小林、11番手！ あと1台だ！ 頑張れよ！」

前のマシンとのギャップは約40秒。いったんはタイヤをいたわっていく作戦に

切り替えたが、上位の脱落でついに55号車は入賞圏内まで上がってきた。

「今ポジション10。残り周回が20周あるから、大事にね」



さらにもうひとつポジションが上がり、さらに8番手のロータスを捕まえられる可能性も見えてきた。「タイヤいたわる？ どうする？ 全然プッシュできるけど？」

「今のペースで大丈夫だよ」

残り5周というところで、GT500クラスのマシンに進路を譲った隙を突いて8番手のマシンを抜き去り、ポジションを奪い取った。



しかし、今度はその映像を見ていた土屋が悲鳴を上げた。

「いいぞ小林、後ろから500のトムスが来てる。ア〜〜〜ッ！」

今年の開催に先立って再舗装されたターン1のイン側がめくれ上がり、コース上に散乱した砂利に足を取られてグリップを失い、スピンを喫してしまったのだ。

「ごめん……」 「大丈夫大丈夫だ、追い上げろ！」

レースは残り4周、ポジションは入賞圏外の11。

それでも小林は諦めず、再びポイントを目指して攻めていった。

「ポイント圏外だからタイヤを使い切っちゃってもいいよ！」

残り2周、土屋も全力アタックを指示した。

11位のまま終わっても何の意味もない。だったら、タイヤが終わってしまっても失うものなどないのだから、全力を尽くして賭けに出た方がいい。

「小林、目の前が10位のマシンだよ。抜いて帰ってこいよ！」

そして最終ラップ、小林は見事にそのマシンを抜いて10位を奪い取ってみせた。



「よし、小林お疲れさん！ 1ポイント獲ったぞ！」

「すいません、失敗しちゃった。ほんっとゴメン」

「最後に抜いたから許してやる！」土屋も小林の走りを褒め称えた。

期待を大きく下回ったタイのレースで、唯一とも言える光明。

たったの1ポイントではあったが、諦めずに攻め続けた末に勝ち獲った1ポイントには、大きな意味があった。



高木は言った。

「自分のペースというのは前の速い車に合わせる事しか出来ず、抜くのはとても困難な状況でした。」

そんな状況下でもポイントを獲得事が出来たのは、チームが完璧な仕事をしてくれたことと、小林が頑張ってくれたからだと思います。

今まで優勝はしてもポイントの取りこぼしが多かったので、今回のようにクルマが遅くても1ポイントを獲得した事は非常に価値があることだと思います」

8月には富士、そして鈴鹿1000kmが待っている。

灼熱のタイで身に着けた強さが、真夏の2連戦でARTAを前へと後押ししてくれるはずだ。



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
15位	13位	37Laps	1'27.689	12位

GT300



ARTA CR-Z GT NO.55 高木 貞一 / 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
12位	10位	1Lap	1'36.557	6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

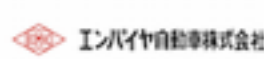
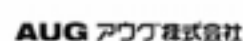
モータースポーツを“観て”“知って”“体験する”私たちamscはモータースポーツの応援を通して
スポーツが持つ夢・あこがれ・感動を体感し、豊かなクルマ社会の創造と発展に貢献してまいります。



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 株式会社イササカ 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 東京工科大学自動車大学校 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 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 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くと考えております。



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.....

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