

2015 SUPER GT Rd.5 SUZUKA 1000km

BENEATH THE DARK SKY

「鈴鹿の空を覆った暗雲」



真夏の祭典と称される8月の鈴鹿1000kmレースだというのに、今年の鈴鹿の空は不吉なほどにどんよりとした雲に覆われている。

通常の2～3倍の距離を走るレースだけに、例年ならばドライバー交換のたびにガレージ裏の氷水プールに飛び込んだり、チームハウス内の簡易ベッドで身体を休める姿が風物詩にもなっている。

しかし、今年はそんな必要もなさそうなほどに涼しい週末を迎えていた。

さらに残念なことに、不吉な予感土曜朝の走行開始直後から現実のものとなってしまった。

「ゴメン、ダンロップで飛び出した！」

セッティング作業を進めタイムアタックに入っていた松浦孝亮が、無線で伝えてきた。

「ダンロップでいきなりリアがズボって抜けた。フロントから何か水煙が出て来ちゃった。飛び出したせいで何かラインが切れた可能性もある。どうしよう、止まる？」

テレビモニターには、勢いよくコースオフしてランオフエリアで飛び跳ねるARTA NSX CONCEPT-GTの姿が何度もリプレイで映し出されている。

前夜からの雨で、セッション開示時点では路面はまだ濡れていたが、ようやく乾いてきたと松浦自身が報告してきたばかりのところだった。

その影響もあってか、午後の予選アタック中にリアのパーツが外れるというトラブルに見舞われ、12位でQ1敗退。

決勝が6時間を超す長丁場だけに日曜朝のフリー走行がなく、走行時間を失う打撃も大きく響く。



前回のレースで結果にこそ繋がらなかったものの、マシンのフィーリングは大幅に向上して飛躍の糸口が掴めかけていただけに、手痛いつまづきとなってしまった。



前戦富士でGT300クラスの勝利を飾った55号車ARTA CR-Z GTも、72kgという極めて重いウェイトハンディが搭載され、テクニカルサーキットの鈴鹿では厳しい戦いとなることは明白だった。

鈴鹿のコースレコードを持つ小林崇志は、予選で渾身の走りを見せてその記録を更新してみせたが、ライバルたちの性能進化も凄まじく6番手に入るのがやっとだった。

土曜の夜には豪雨が襲来し、決勝日も朝から雨混じり。スターティンググリッド上ではなんとか弱まっていた雨脚も、レースがスタートする頃には再び降り出した。

「前のクルマの水しぶきでどのくらい雨が降ってるのか分からない。雨量が変わったら教えて」

中団からのスタートを強いられている小林が無線で訴え、エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市が勇気づけるように焦らず落ち着いて行けと答える。

「雨量は岡山と一緒にだよ。ちょうどいいお前好みの雨量だよ！」

大丈夫、1000kmあるんだから、1000km！」



8号車ARTA NSX CONCEPT-GTの方は、野尻智紀がステアリングを握ってスタートに臨んだ。

「野尻、今タイヤとかどんな感じ？ クルマのバランスを教えて」

最初は「特に問題はないけど？」と答えていた野尻だが、少しずつバランスが変化してきた。

「アンダーが強い！」

8号車担当レースエンジニアの佐藤真治も、55号車担当の一瀬俊浩も、コクピットでステアリングを握るドライバーにマシンバランスやタイヤ内圧のフィーリングを問い掛けながら、次のピットストップに向けてセッティングの微調整を考える。

なにせ、1000kmものレース距離だ。時間にして約6時間、ピットストップも4回か5回はしなければならない計算になる。



「雨雲レーダーでは、2時くらいまではこの弱い雨が降り続くような雨雲があります」

バックヤードでレーダーを見ている星学文が気象情報を絶えずアップデートしていく。それを聞いて、一瀬はできるだけ引っ張った方が良いと判断した。

純粋なペースとトップスピードにハンディがある55号車は、ピットストップの回数を減らすことで勝負するしかない。

「今上位勢で2分13秒台を維持できているのは小林さんだけ。このペースを維持できるなら引っ張るよ？」

「オッケー」

31周目まで引っ張り、高木真一に交代する。

「リアタイヤ、ヤバイよこれ～」

そうは言いながらも、

高木のペースは徐々に上がっていき、

ポジションも上がっていく。

そうしているうちに、予報通り雨が上がり始めた。

「高木さん、良いペースですよ。一番速いです。

ミニマムまであと12周、このペースで行けば30秒前にいるロータスに追い付けます。

このあと雨がやんで乾いていくので、そのタイヤ切り替えのタイミングでピットインします」

57周目にピットインし、再び小林にチェンジ。小林はドライタイヤを履いてコースへ出て行っただが、ここでトラブルが発生した。



「小林、無線取れるか？」

土屋と一瀬からの再三の問い掛けに対しても、小林からの返答はない。

いや、本人は必死に喋っているのだろうが、ピットウォールには小林の声が届かないのだ。



路面コンディションがウェットタイヤからドライタイヤへの切り替えの谷間にあり、コース上は様々なタイヤが入り混じっている。

さらに、コースオフも各地で発生してセーフティカーまで導入された。

「小林、再スタートの時にウェットタイヤを履いているヤツがいっぱいいるから気をつけてね。」

濡れている路面を走ってタイヤを冷やしているのは全員ウェットタイヤだからね！」



返事が返ってこないだけに不安も残るが、小林がステアリング上にある無線のボタンを押していることはピットからも確認できる。

こちらの声は聞こえているのだ。



そして68周目、ヒヤリとする場面が飛び込んできた。

1コーナーでコースオフする小林の55号車。コース脇ではオイル旗が降られており、路面が滑りやすくなっていたのだ。

他にも何台ものマシンがコースオフし、再びセーフティカーの出番となった。

「大丈夫か、小林？」

土屋が心配して尋ねるが、当然小林は返事ができない。

「クルマに問題がなければ、ピット前で手を上げて」

すると、メインストレートをゆっくりと走りながら小林が手を上げているのが見えた。

まるで一昔前のレースのようだが、1000kmも走ればこうしたアクシデントも付きものだ。気付けば55号車はGT300クラスのトップに立っていたが、すぐ後方にはウェイトが軽くペースの速いマシンが控えている。

「小林が300のトップだからね。まだ半分以上あるからね。集中していこう。その2台（プリウス、BRZ）は速いから無理するな。」

大丈夫、まだ半分も走ってないから。1000kmあるんだから」





その一方で、12番手からスタートしたGT500クラスの野尻は、11番手でピットインして松浦に交代した。

やはりマシンのフィーリングは良く、タイミングモニタ上に並ぶラップタイムを見てもペース自体は速い。



「今のコースケのタイム、悪くないよ」

順位はどんどん上がっていき、気付けば3番手。

前述のように雨がやむという予報を受けて、こちらもそのタイミングまで最大限に引っ張る作戦に出た。

「もう乾いてきている。ドライタイヤでいいと思うよ！」

松浦が無線で報告する。

「シケインの立ち上がりに川があるから、ドライにするなら内圧を低めにしたほうがいいと思う」



しかし、鈴木亜久里監督は慎重だった。

「真ちゃん（佐藤真治エンジニア）、これスリックでいってライン外したらすぐスピンしちゃうよ！」

乾いてきているとは言え、それはレーシングライン上のみ。そこを外れればたちまちグリップは失われてしまうのだ。

そこにちょうど、ドライタイヤに換えようとしている64号車がいた。

「燃料的にはまだ引っ張れるんでしょ？ だったら64号車のタイムを見て決めようよ」

それを見て、61周目まで引っ張ったところで松浦がピットイン。

野尻はドライタイヤを履いてコースへと出て行った。

「タイヤは皮むきしたソフト。まだ路面は濡れてるから注意してね」

佐藤エンジニアがそう伝えた直後、亜久里監督の嫌な予感が現実になってしまった。

「ごめんなさい、ハマりました……」



野尻は鬼門のダンロップでコースオフし、グラベルに捕まっていた。

「動けないの？ 出てこられない？」 「はい……」

「マーシャルが出してくれるはずだから、そのままで待機していて」

セーフティカーが出動し、マーシャルの手を借りてコースに復帰したが、
この間に周回遅れの12位になってしまった。

その後、松浦、野尻、松浦とドライバー交代を繰り返しながらレースを続ける8号車
は、ラップタイムだけを見れば十分に上位に匹敵するものがある。

しかし、走っているポジションは後方。

松浦は、上位のマシンに抑え込まれるという皮肉な状況に苛立ちを見せもした。

「ねえ、これどうなの!? 完全ブロックなんだけど！ 周回遅れの人が抜いちゃ行けな
いっていうルールはないわけでしょ？」

譲らなきゃいけないけど、抜いても構わないわけでしょ？」



「構わないよ」どんなポジションを走っていようとも、諦めたくない。

マシンは決して悪くない。

松浦とすれば、初日に自分が犯したミスのせいでこうなってしまったという悔しさと



申し訳なさもあっただろう。

雨のため全体のペースが遅かったため、レースは日没時刻を考慮して1000km到達前の18時25分でチェッカーが振られることになった。

だが、残り14分というところでさらなる追い打ちが8号車を襲った。

「ギアが壊れた！ 4速にひっかった」

松浦が慌てて無線で報告してくる。ステアリング裏のシフトパドルが機能せず、ギアシフトができない。

「今3速に落ちたけど、基本的にギアが上がりも下がりもしない。

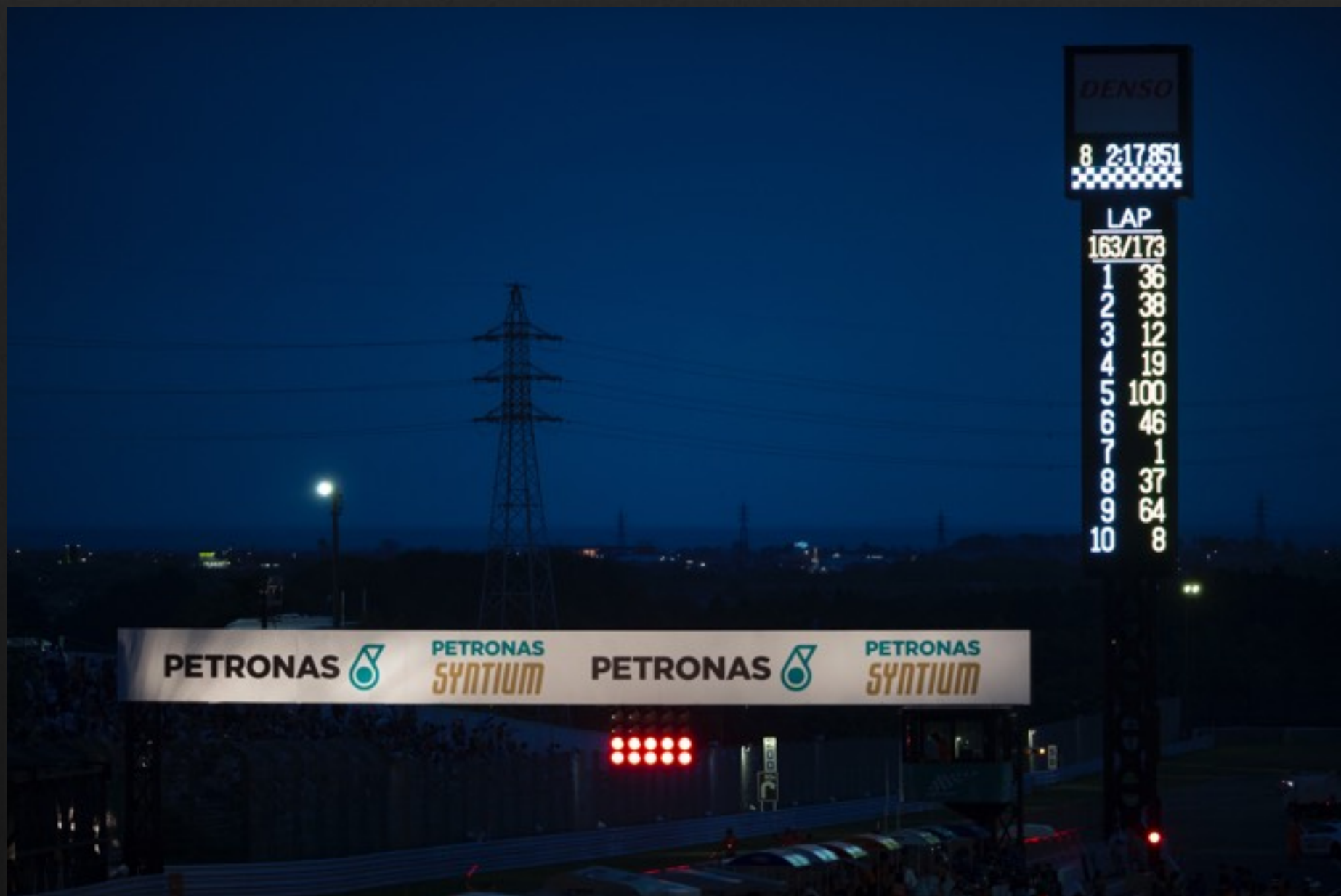
ダウンはたまにできるけど、アップはできない。

今1速まで落ちたけど、上げられない」

ピットに飛び込んで修復を試み、再びコースへと戻っていったものの、

チェッカー目前にして再びトラブルが再発した。「また壊れた！」

残り時間はもう3分を切っている。



松浦は手負いのままなんとかコースに留まって走り続け、10位でチェッカーを受けた。最後はギアが2速にスタックした状態だった。

ピットレーンを逆走して車両保管所までたどり着くこともできず、ピット入口の脇にマシンを止めた。



レース中盤にはトップに立っていた55号車のARTA CR-Z GTも、重いウェイトに悩まされて次々と順位を落としていた。

それはドライバー自身も、土屋エグゼクティブアドバイザーも、よく分かっていたことではあるが、トップから12番手まで後退するという現実はそう簡単に受け入れられるものではない。

「真一、頑張って。我慢のレースだよ。前走ってる連中はみんな軽いクルマだからしょうがない」

「ああ、どうにもならないね。あっさり2台行かれちゃったよ……」

チェッカーまで残り1時間2分となったところで、最後のピットストップで小林へと託す。149周計5スティントのうち、小林は3スティントを担当したことになる。

「イチ（一瀬俊浩エンジニア）、雨は来そうにない？」



「6時過ぎくらいから少し降ってくるかもしれません」

ピットウォールでは土屋と一瀬がそんな会話をしている。乾いてきた路面では、55号車に勝負のチャンスはない。

しかし最後まで恵みの雨は来ず、12位でフィニッシュ。

「チェッカー受けました。お疲れ様でした」



「ノートラブルだったのにね。」

くそ〜、悔しいねこれは。途中までは良かったのに.....ごめん」

小林は自らのコースオフを詫びたが、レース展開を見ていればそれが苦戦の理由でないことは明白だった。それが分かっている土屋も、優しく声を掛けた。

「お疲れ、よく頑張ったよ！ あんなに頑張ったのになぁ、12位だ」

それでも小林は納得できないと言わんばかりに、天候が味方してくれなかったことを嘆いた。

「雨がもうちょっと降ってくれてれば……」

今年のSUZUKA 1000kmは、鈴鹿の空を覆っていた不吉な黒い雲が暗示していた通りの結末になってしまった。

しかし、レースは運や不運だけで決まるものではない。

亜久里監督はこの厳しい2日間を振り返って言った。

「凄く難しいレースだった。簡単なレースなんて無いけど、レースで結果を出すことは本当に難しいと思った。でもこれが今のボク達の実力なんだろうね。」

しかし、良いところも沢山あったし、チャンスもあった。良いところをつなぎ合わせることが出来れば必ず良い結果になると思うし、希望も持てたレースだった。残りのレースはいかに良いところを上手くつなげるかが課題。諦めずに頑張るよ」

そのために何をなすべきか。それはARTAのメンバーたちが一番良く分かっている。ドライバーたちがこの苦しい鈴鹿で見せ続けたように、諦めず前だけを見て進み続けること。その先にしか栄光は待っていないのだ。



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
12位	10位	5Laps	1'51.732	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
6位	12位	2Laps	2'05.127	5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

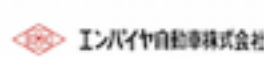
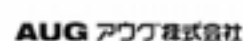
モータースポーツを“観て”“知って”“体験する”私たちamscはモータースポーツの応援を通して
スポーツが持つ夢・あこがれ・感動を体感し、豊かなクルマ社会の創造と発展に貢献してまいります。



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.....

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