

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2015

2015 SUPER GT Rd.6 SUGO
THE DEVIL'S OWN WILL
「魔物の牙に負けない強さ」

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

BRIDGESTONE



東北の森、菅生には魔物が棲むと、枕詞のように言われる。

理論的に言うならば、それは曲がりくねったスポーツランドSUGOのコースレイアウトと、狭いランオフエリアが織りなすマジックでしかないのかもしれない。

他のどのサーキットと較べても、森に囲まれた菅生のそれは狭く、よく言えば前時代的な趣を残している。

そんな菅生の魔物を何度も味方に付けてきたのがARTAだ。

2年前のGT500並びにGT300両クラスのダブル優勝は記憶に新しい。

しかし、今年の菅生は思いもよらないところで魔物の洗礼を受けることになってしまった。

「こんな日もあるんだねえ！ 小林、また美味しいところを頂いて悪いね！」

予選Q2のアタックを終えてトップのままピットに戻ってきた高木真一が、おどけたように言った。72kgものウェイトハンディを積んだ55号車ARTA CR-Z GTを駆って、まさかポールポジションが獲れるとは思っていなかったのだ。



ライバルのアタックミスに助けられた面もあったとはいえ、やはり菅生はツイているとARTAの面々は感じていた。

GT500クラスを戦う8号車ARTA NSX CONCEPT-GTは僅かな差でQ2進出を逃したが、こちらもマシンのフィーリングは悪くない。

「ウチ、ポールポジションなんとかってのがあるの？」

決勝のスターティンググリッドに向かう高木が、嬉しそうに聞いた。

「そう、みんなが並んでるところを（最後に真ん中を通して）王様のように

出て行けばいいの」土屋圭市エグゼクティブアドバイザーも嬉しそうに答える。

直前のウォームアップ走行ではハイブリッドシステムの使い方を議論し、



マップのセッティングとブーストボタンの使い方を煮詰めていた。

重量差があるだけに、決して楽な戦いになるとは思っていないが、彼らは敢えて明るく振る舞っていた。

スタートからしばらくの間は後続を引き離してみせた高木だったが、後ろのマシンのタイヤが温まってくると力で押し切られて相次いでパスされてしまった。

抵抗を試みることもできない。

「真一、できるだけ前の2台を追いかけて。ヨコハマタイヤは2輪交換の可能性が高い

から」土屋のアドバイスを受けて、高木はペースを上げる。

レースエンジニアの一瀬俊浩も、ピットウォールから高木を後押しする。

「高木さん、今全車の中で一番ペース良いですよ。軽くなってきたらもっと良くなるはずだから、頑張ってくださいね」「頑張るよ！」



一方、8号車は野尻智紀がスタートドライバーを務めて、順調に周回を重ねていた。

「今の野尻のペースは決して悪くないからね。前の1号車はペースが速いけど、その前の6号車の集団には近付いていってるから」

レースエンジニアの佐藤真治が情報を伝える。

狭いコースの中では各所でGT300クラスの周回遅れのマシンによる渋滞が発生し

始め、ヒヤリとする場面もあったが、野尻はなんとか切り抜けた。

「今300のクルマとちょっと当たっちゃった！」

「（映像で）見えてたよ。後ろの角を少し触っただけで、多分大丈夫だと思う」

55号車はトップを狙える3位、8号車も少しずつ順位を上げて8位のポジションにいた。

規定周回数81週の3分の1、つまりピットストップのウィンドウが近付いてきていたが、引っ張ろうと思えば50周目までは伸ばすことができる。

そんな矢先の25周目に、バックストレートで大クラッシュが発生した。



前走車の牽制にグリーンへはみ出たマシンがスピンし、ガードレールに激突して大破しコース上にストップしたのだ。「セーフティカーが出るよ、気をつけて」

佐藤が野尻に無線で伝えた。

「今バックストレートの真ん中で500が1台クラッシュしてます。あ、セーフティカーが入ります」一瀬も高木に伝える。



「亜久里さん、どうします？ ペースが悪くないのでステイアウトでいいと思うんですけど」佐藤の相談に、鈴木亜久里監督は「そうだね」と同意する。

「ステイアウト、了解」野尻との間でもやりとりがなされ、8号車はひとまずピットインをしないという方針になった。

しかし、上位を争う55号車の方はピットインを考慮に入れていた。

さらには、タイヤを4輪とも換えるのか2輪だけ換えるのかという悩みもあった。

高木が一瀬に訴えかける。

「ミニマムが27周なんでしょ、どうする？ フロントはハードタイヤだね。

このままだとフロントが保たないと思う。バランスが狂っちゃうから、それはギャンブルになるよ。入るか入らないか、決めて！」



セーフティカー先導によるスロー走行で隊列が整えられ、事故処理に予想以上に長い時間がかかっている間に規定周回数を迎え、セーフティカー先導状態のままピットストップが可能になったものだから、ピットは大慌てになった。

全車がスロー走行している間にピットインするのに較べて、レースが再開されてからピットインしたのでは大幅なタイムロスをおくことになるからだ。



8号車もピットインをすることに決めた。

それに先だって、野尻がセッテアツプ変更のアドバイスを佐藤に伝える。



新人の野尻だが、もう充分に頼もしい。

「リアウイングは付けた方がいいかもしれない。場所によってはアンダーが出てるから難しいんだけど、このままあと30周走れって言われたら厳しいと思う。

1度くらい付けたほうがいいのかもれない」

32周目、いよいよ隊列がメインストレートに戻ってきて、そのまま全車がピットロードへと向かった。

狭い菅生のピットレーンでは、全車が横並びに停止するだけのスペースはない。

間に挟まれたマシンは斜めにクルマを止め、作業が終わるとメカニックがマシンを後ろに引いてから発進して行かなければならないのだ。

「ピットレーンオープンになりました、この周ピットイン」

「入ります。少しだけ斜めにするくらいでいいのかな？」

佐藤からの指示を受けて、野尻が尋ねる。



しかしARTAのピットガレージはピットレーン出口の端にあり、幸運なことに8号車にはまっすぐに停止するだけのスペースがある。

「野尻、まっすぐに大丈夫だよ、まっすぐに」

亜久里監督が伝える。全車がピットインして混雑すれば、このピットストップが

ARTAにとって大きなチャンスになるかもしれないのだ。

ひとつ手前に停まる55号車は斜めに停止して作業しなければならない。

そのさらに手前のGT500クラス、同じホンダ勢の15号車も同様だ。

一瀬が高木に指示を送る。「8号車と15号車が入るので、ダイブポジションでお願い



します。この周ピットレーンオープンになりました」「了解。落ち着いて行こうね」

全ピットガレージがマシンを待ち構え、緊迫した雰囲気の中、メカニックに向けて土屋が無線で伝える。「みんな、正確な仕事だよ！」

全車が一斉にピットへ飛び込み、ピットレーンは騒然とした雰囲気に包まれた。

タイヤを2輪交換にした何台かが早々と作業を終え、ARTAのガレージ前をすり抜けてコースへと復帰していく。

GT300のトップを争うマシンもそこに含まれていた。



55号車も作業を終え、小林崇志が乗り込んだマシンをメカニックたちが後ろにプッシュして、間もなく作業を終えようとしている8号車とともに発進していこうとした。

その瞬間、なんと8号車のリアタイヤの作業が終わる前にリアジャッキが降りてしまった。

不測の事態に現場は混乱し、後ろでは55号車が出るに出られず立ち往生している。

「下げる！ 下げる！」

ピットウォールから土屋が叫び、メカニックたちがもう一度55号車を後ろに押すが、今度は後ろからやって来た別のマシンたちが行く手を塞がれ、55号車は前にも後ろにも進めなくなってしまったのだ。

さらには、後続で何十台ものマシンがピットレーンに詰まって立ち往生している。

菅生の魔物がこんなところで牙を剥き、ピットレーンは大混乱だ。

なんとか8号車が作業を終え、55号車もピットアウトを果たしてピットレーンの大渋滞は解消した。

しかし、この混乱の間に55号車は10位までポジションを落としてしまっていた。



「ちょっとさ、レベル低すぎだよ、これ！ これじゃ何やったって勝てないよ、このチーム！ 本当に頑張らないと！」

亜久里監督はそう言ってピットガレージを後にしてしまった。

これまでの苦い経験で学んだはずのことが、できていない。

次の一步を踏み出すためには、真剣に自分たちと向き合う必要がある。

亜久里監督が言いたかったのはそういうことだろう。

今のARTAの面々には、ある種のショック療法も必要かもしれない。

もしかすると、そんな思いもあったのかもしれない。



8号車は松浦孝亮にドライバーが代わりコースへと復帰したが、もう周回遅れになりつつあった。「ポジションいくつなの？」

「ポジション12。100号車が追いついてきているので、

追いつかれたら譲ってください。

前は17号車、10秒前」

クリアな状態では松浦自身が

「このラップタイム、悪くないでしょ？」

というくらい

の走りができる力があった。

しかしGT300のマシンをかわし、後ろから来るマシンに譲りもしなければならない状況下では、なかなか自分の走りができない。

そうこうしているうちに、最後はタイヤがキツくなってきた。

「フロントがメッチャキツイ。全くグリップしなくなっちゃった。ペース落としてもいい？（ゴムが）全くなくなってバーストしちゃうかもしれない」

レースは残り10周以上ある。状況は刻々と悪化していた。もはや、レースを戦える状態ではなく、完走だけを目指して走り続けている状態だった。

「ヤバい！ 今最終コーナーですごく変な動きした。タイヤが保つか分かんない。

後ろに38号車がいるけど、行かせちゃうよ？ ホントにバーストしそう。無理！」



そして、最後はエンジンにトラブルが発生してピットへと戻りリタイヤを余儀なくされた。

一方、小林に代わった55号車はハイペースで順位の挽回を狙っていた。

「小林さん、前にいるロータス、BRZ、GT-Rは同一周回なんですからお願いします」
一瀬からそんな無線が飛ぶのも、ここ最近の小林の頼もしさが増しているからだ。
しかし、今年の菅生の魔物は全くと言っていいほどARTAには味方してくれなかった。それどころか、次々と牙を剥いた。

「最終コーナーでスピンしたあ！
ダウンフォースが抜けて飛び出した」

小林の無線が響いた。

高速の最終コーナーで前走車にくっ付きすぎたのか、一瞬だけ
ダウンフォースを失ってラインが



アウト側にずれると、あとは為す術なくグリーンまでマシンが逃げてクルリと回ってしまった。

「了解、まだ先は長いから大丈夫だよ」一瀬が励まし、土屋が檄を飛ばす。

「小林、集中して行けよ、2台食えるぞ！」

しかし、最後の最後までツキはなかった。

ARTA CR-Z GTのディスプレイには「FP LOW」という警告メッセージが表示され始めた。これまでも何度か悩まされたことのある、燃料システムの不調によるガス欠症状だ。

すでに10位までポジションを落として失うものがない55号車はそのまま走り続けることにしたが、燃料ミクスチャーもエンジンマップも最小にしてなんとか走り切るのが精一杯だった。

「お疲れ様でした、ポジション12です」

小林は「ポイントを獲得できるチャンスを潰してしまった」と悔やんだが、最も大きな課題のありかがそこでないことは誰もが分かっていた。

この結果は、魔物の仕業などではない。魔物のせいになど、してはいけない。

もう一歩前へ進むためには、並大抵ではない努力と決意が必要だ。

しかし、それは可能だと信じたい。

すでにレースの端々で見せてきたように、トップで戦うだけの速さは備わっているのだから。あとは、魔物の牙にも負けない強さだけが必要なのだ。



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
10位	12位	6Laps	1'14.482	13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
1位	12位	1Lap	1'21.446	7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

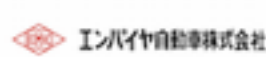
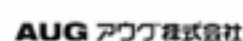
モータースポーツを“観て”“知って”“体験する”私たちamscはモータースポーツの応援を通して
スポーツが持つ夢・あこがれ・感動を体感し、豊かなクルマ社会の創造と発展に貢献してまいります。



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