



A close-up photograph of a red racing car's side panel. The word "AUTOBACS" is printed in large, bold, black letters with a white outline. To the left of the text is the ARTA logo, which consists of a stylized black and white flame or leaf design.

2016 SUPER GT Rd.3&8 MOTEGI

SEEDS OF GROWTH

「敗北の理由」

The ARTA Project logo, featuring the word "Project" in a black sans-serif font next to the ARTA logo.



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2016



負けるには、負けるなりの理由がある。

レースの世界には、そんな格言がある。勝利は時に偶然や幸運によってもたらされることもある。

しかし、敗北を喫したのだとしたら、そこには自分たちに足りないものがあったということだ。

2016年を締めくくる最後のツインリンクもてぎラウンドでは、

震災の影響で中止となっていたオートポリスの代替戦も含めて2レースが行なわれることになった。

首位から6点差で臨むGT300クラスの55号車ARTA BMW M6 GT3にとっては、タイトルが掛かる重要な2戦。

そして苦しいシーズンを送ってきたGT500クラスの8号車ARTA NSX CONCEPT-GTも、

来季に繋げるための足がかりをしっかりと刻んでおきたい。

重量の重い55号車にとっては、ブレーキに厳しいもてぎは決して得意なサーキットとは言えない。
しかし土曜の午前中に行なわれた予選では9番手に終わってしまったが、
トラフィックに引っかかってのことだけに自信はあった。
事実、午後の決勝直前のウォームアップでもステアリングを握った高木真一が3番手のタイムを刻んだ。
「なんかアウトラップから結構大丈夫だね」タイヤの温まりを見た高木が言う。
ただ、前夜の雨が朝まで残っていたせいか、マシン挙動に心配なところもあった。
「最終手前の左・左のコーナーでリアがブレイクしたんだけど、
スタビが柔らかくてロールしすぎてそうなってるのか、
データを確認してくれる？ いきなり荷重が抜けみたいな感じ。
2速のトラクションを考えるとスタビは変えたくないんだけど……」
そんなことを考えながら、高木はレースに挑んでいった。



「5コーナー出口アウト側で5号車がクラッシュしてます。SCがります」

スタート直後、5コーナーで早くも1台のマシンがコースを飛び出し、セーフティカーが導入される。

それとほぼ同じタイミングで、まさかの映像が飛び込んできた。

立体交差下でバリアに突っ込み大破したオレンジ色のマシン。高木の55号車だった。

「ごめん！ ぶつかっちゃった！」高木から無線が入ってきた。

「走れる？ 戻って来られる？」「無理……全然無理……」

エンジニアの一瀬俊浩からの問い合わせに、高木の反応はしっかりとていたが、

ピットに戻ることすら不可能だった。





「了解、了解。大丈夫？ 降りられる？」

「うん、降りられる」

高木は周囲の心配を余所に自力でマシンから脱出し、検査のためメディカルセンターへと搬送されたが、幸いにも大きな怪我はなかった。
しかしマシンはフロント部分が大破し、翌日の最終戦に向けた修復すら不可能な状態だった。
M6 GT3にはトラクションコントロールが装備されているだけに、高木の不用意なスロットル操作のせいでリアが流れてクラッシュしたはずはない。



直前のウォームアップ走行で訴えていた違和感が、別のコーナーではあるが現実のものになってしまったのかもしれない。

「昨日と今日のレースを見ると、我々がチャンピオンシップを面白くする事が出来たと思うので、レースに出られなかつたのは非常に残念というか悔しい。でもこれもレース。挫けずに来年の準備をしたいと思います。今年もありがとうございました」
土屋圭市エグゼクティブアドバイザーはそう振り返った。



チームの誰もがこれ以上ない悔しさと喪失感に囚われていた。

負けるには、負けるなりの理由がある。

これだけの速さと強さを身に着けたはずの55号車がタイトルを逃したのは、なぜか。

シーズンを通してポイントを重ね、タイトルのすぐそばまで来たこともまた事実だ。

それでも負けた理由を自分たちがしっかりと自覚すれば、この経験と成長が、来年は必ずや素晴らしい結果をもたらしてくれるに違いない。



一方、GT500クラスの8号車も厳しい戦いを強いられていた。

「リアタイヤがもうズルズルだよ。ピックアップが付いてるかも」

第3戦のスタートドライバーを務めた松浦孝亮は、フィーリングの違和感を訴えていた。

エンジニアの星学文がタイヤを見ると、タイヤカスはそれほど拾ってはいない。

それよりもタイヤ表面のゴムが温まりすぎてムービングと呼ばれる現象を起こしているようだった。

「もうメロメロだよ！ ブレーキ踏むとリアがロックしちゃう。作戦面、お願ひね。」

先に入って違うタイヤを付けた方が良いのか、引っ張るか」

9番手を走りながら、ライバルたちと異なるタイヤ戦略で活路を見出そうとしていたARTAだったが、

野尻智紀にチェンジするピットストップでまさかのトラブルに巻き込まれてしまった。



隣のピットに入ってきたマシンの作業が遅れ、前を塞がれるかたちになって
ピットアウトできなくなってしまったのだ。

「後ろに押し戻して出せ！」

混乱の中で貴重な時間を失い、コースに戻ったときには13位まで順位は落ちていた。

それでも野尻は果敢に攻め続け、後半にタイムが低下するライバルたちとは
異なるタイヤで好ペースを維持し続けた。

「伊沢より1秒半速いぞ。抜けるから頑張れ！」

「野尻、いったれ！ いったれ！」

「この周2秒以上速いぞ！ 絶対いけるぞ！」

ピットからは様々な声が飛ぶ。53周のレースを終え、僅か0.2秒届かず11位。

それでもマシン自体のフィーリングの良さは感じられた。



そして日曜には、いよいよ今季最後のレース。
今度は野尻がスタートドライバーとなり、序盤からプッシュする
アグレッシブな作戦で挑むことにした。
「今良いペースで走ってるから、これをキープしよう」
エンジニアの星はそう無線でアドバイスを送っていたが、
しかし15周目を迎えるあたりから雲行きはあやしくなっていく。
「もうすぐピットウィンドウが開くけど、ペースはどう？」
「これ以上は上がりません！」
「もうすぐうしろの17号車と15号車がピットに入って、その後でウチも入るから、
彼らが入ってからの3周がプッシュだからね」
しかし序盤のプッシュがたたって、野尻のタイヤはもう終わっていた。
こうなると、松浦のステイントを長くして逆転の可能性に賭けるしかない。





「最初はちょっと抑え気味で行くからね」
「了解、長いんでいたわりながらいきましょう」

「15号車のタイムだけずっと教えて」

松浦は星とそんなやりとりをしながら、タイヤをいたわってペースを抑えながら走っていた。

「0.5秒くらいだったら上げられるけど、今はまだ上げちゃダメなんだよね？」

さっきのステイントをみたら15~17周くらいでタレてきてたから我慢しようと思ってるんだけど

全力で走ることができないというのは、レーシングドライバーとしてツラいことだ。

しかしそうすることで最後により良い結果を手にすることができるのなら、
目の前の自己満足よりもそちらを選ぶべきだ。



しかし、ゆっくり走ることによる弊害もあった。

本来なら遠心力で取れていくはずのタイヤカスが、ずっと取れないままになってしまったのだ。

「ヤバい、 フロントがピックアップが付いてゴロゴロいってる！

ブレーキ踏んでもあっちに行きそうになるし、

1~2コーナーでもゴロゴロって飛び出しそうになるし、 頑張っても1分44秒台にしかいかない。

意味が分かんないよ、 もう」

本来このマシンが持っていたはずの速さを、 きちんと出すことができないまま

ツインリンクもてぎの2戦は終わってしまった。

A blurred, low-angle shot from inside a racing car, looking towards the front. The dashboard features several digital displays and gauges. Large, bold orange text on the right side of the dashboard reads "ARTA" at the top, followed by "AUTOBACS RACING TEAM ARTA" and "Project" below it. The background is dark and out of focus.

ARTA

AUTOBACS RACING TEAM ARTA

Project

13位という結果が、本来の速さを表わしたものではない。

しかし、負けるには負けるなりの理由がある。

本来の速さを結果に結びつけることができていないのは、

自分たちの弱さに理由がある。

鈴木亜久里監督は言った。

「なかなか上手くいかないね。良いところも沢山あったんだけど、

それを上手くつなぎ合わせる事が出来なかつたので、

来季はもう一度その辺に重点を置いて戦いたいと思います」

ARTAを象徴するかのようなレースを終え、

各自の胸に去來したのはどんな思いだったのだろうか。

敗北の理由をきちんと見詰め、次へと進むこと。

その先にしか、栄光は存在しない。

来たる2017年に向けて、新たな挑戦が始まった。





RESULT

GT500

ARTA NSX CONCEPT-GT

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
11位	13位	1'20.430	1'41.477	15位

GT300

ARTA BMW M6 GT3

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

19

20





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....



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