

ARTA

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

「最後の舞台が与えた試練」

2017 ARTA DIGITAL Rd.6 SUZUKA 1000km

THE LAST SUMMER IN SUZUKA



夏の風物詩と呼ばれ続けた鈴鹿 1000km が、今年で終わりを迎える。日本のレース界で育った者ならば誰もが特別な憧憬と懐かしさを憶えるこの言葉を耳にするのも、今年で最後になるのだ。誰もがその歴史に名を刻みたいと願い、夏の終わりの鈴鹿にやってきた。

前戦の富士でダブルポールトゥウインを飾った ARTA の 2 台は、GT500 を戦う 8 号車 ARTA NSX-GT が 62kg、GT300 クラスの 55 号車 ARTA BMW M6 GT3 に至っては 76kg という膨大なウェイトハンディを積んでこの鈴鹿に臨まなければならないだけに、ここで勝つのが容易でないことくらい分かっている。それでもなんとか有終の美を飾ることを諦めてはいなかった。




@AUTOBACS @AUTOBACS @AUTOBACS @AUTOBACS

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

SUZUKA CIRCUIT





予選では苦戦を強いられたものの、いずれも決勝のセットアップは好感触。6時間という長丁場を前にしたウォームアップ走行では、8号車のステアリングを握った野尻智紀、小林崇志はエンジニアの星学文と相談しながらさらにアジャストを施して万全を期した。

小林「バランスは結構良いんじゃないかと思う、乗りやすい。昨日言ってた出口の変なオーバーステアもなくなってるし。ミッドコーナーのアンダーステアは強いけど、走っていけばちょうど良くなると思う」

星「野尻のコメントはあんまり良くなかったけど、内圧が低かったせいだと思う」

一方、55号車の方は先に乗り込んだショーン・ウォーキンショーがブレーキにバイブレーションを感じ取り、続いて高木真一も確認をしてエンジニアの安藤博之と相談してスタート前の僅かな時間でメカニックが交換作業に当たることになった。

SW「ブレーキにバイブレーションを感じる。これは全くの新品なのかい？」

高木「振動は直らないね。今までこんなことはなかったし交換しないといけないかもしれない」

安藤「了解です、フロントのディスクとパッドを換えます」





ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

こうして最後の鈴鹿 1000km に挑んでいった ARTA の 2 台だったが、その戦いは予想もなかったほど厳しいものになってしまった。

最後方 15 番手からスタートする 8 号車は、野尻がスタートドライバーを務める。2 人のドライバーそれぞれが 3 スティントずつ計 6 スティントで戦う長丁場だが、走り始めてみるとマシンのフィーリングは思った以上に扱いが難しいものになっていた。



星「前の1号車はコバイネン、38号車は立川、100号車は伊沢」

野尻「そこは抜いて来られるように頑張る」


星「トップ24号車との差は18秒。少しずつタイヤのデグラデーションがある感じ。まだヨコハマとかダンロップは急に落ちてくるかもしれないから、このスティントの後半が勝負だよ。着いていこう」

タイヤの性能低下が大きいだけに早めにピットインして新品タイヤの威力を生かしてポジションを上げることも考えたが、コース上の渋滞を考えると得策とは言えなかった。

結局28周目というライバルと同じようなタイミングで小林に交代するが、マシンのフィーリングは悪化する一方でペースが上げられなかった。

星「クルマのバランスが悪い？ ペースが上げられない？」





小林「フロントが全然食いつかない、全っ然曲がらない！引っかかりが一切なくて、これ以上ペースは上げられない」
星「後半でリアがタレてきたらバランスが良くなるから、そこでプッシュできるようにしよう。野尻もそう言ってるよ」

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



一方、GT300 クラスを戦う 55 号車は、23 番手という慣れない中団グループからのスタートだったため、早い段階でピットインして前をクリアにしたところで本来の速さで走る戦略を選んだ。スタートドライバーのショーンは堅実にポジションを上げ、6 周目という早い段階で高木にドライバーチェンジ。同じような戦略を採ったクルマが何台もあったため前を塞がれたりしながらも、高木は積極的にオーバーテイクを果たしていった。

高木「前の緑色の車（52 号車）はピットインしてるの？」

安藤「はい、同一周回です」

高木「差は何秒くらい？」

安藤「22 秒」

高木「これ、前は誰？ もったいないなあ……」

土屋「強引に行くしかないよ。相手は脇阪薫一だ」





抜ききれずに焦れる高木に、エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市がけしかける。

それを聞いた高木は、ズバッと52号車を抜き去って再びクリーンエアを得た。

高木「カッコ良く抜いたけど、行けるかなあ……」

土屋「真一、カッコ良いよ！」

マシンに速さはある。

しかし心配なのはタイヤだ。

路面温度が高いこともあり、フロントタイヤのグリップが低下していくのが思いのほか速い。52号車を抜いたあたりから、高木が報告してきた。

高木「前の周くらいからタイヤが結構ズルズルだね」

安藤「ムービングはありますか？」

高木「結構ある。バランス自体はそんなに悪くないけど、よれるな……」

高木「結構ある。バランス自体はそんなに悪くないけど、よれるな……」

安藤「GT300 トップとの差は 11 秒。ラップタイムは上位陣と同じなのでペースは良いです。あと 18 周は行きたいです」

高木「今 31 号車のプリウスも強引に抜いていったよ。どこまで行けるか分かんないから、とにかく全開でプッシュするよ？」

安藤「はい、お願いします。トップとの差は 9 秒です」





入賞圏内までポジションを上げてきた高木は、「次のスティントは絶対ハードタイヤだね」と言いながら、ピットストップの準備をし始めていた。

そして 38 周目に安藤からピットインの指示を受け、シケインを立ち上がって右側のピットレーンへとステアリングを切ったその瞬間、後ろから激しい衝撃を受けてマシンがコントロールを失った。

高木「当てられた！」

テレビモニターには、ピット入口脇に止まった 55 号車の姿が映し出される。

リアには大きなダメージを受けており、修復は難しそうだった。

土屋「一体どうなったんだよ？」

高木「分からない、ピットインするときにやられた……」



土屋「後ろを走ってたのは3号車だろ？今VTR出てる。酷いね、これ……」

土屋が思わず言葉を失うほどのもらい事故。上位を目指してこれからという段階だっただけに、やりきれない悔しさと腹立たしさを抱えながらも、高木はその場でマシンから降りるしかなかった。55号車のレースは1000kmに到達することなく終わってしまった。



「ピットインの直前はタイヤもギリギリだったのですが、それでも何とか良いペースで走っていたのはクルマ昨日よりも格段に良かったです。ポイント圏内までポジションを上げることが出来たのでこのリタイヤは本当に残念です。真後ろから押されたので回避しようが無かったです」



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

その一方で、予想外のマシンフィーリングに苦しむ8号車は、高木のアクシデントでセーフティカーが入ったのを機に、このスティントに見切りを付けて早めにピットインをし、内圧を調整したタイヤに換えて追い上げる作戦に切り替えた。星「残りのスティントがキツイけど、ここから追い上げて行くには違う作戦にするしかない」


星エンジニアの決断が下った。

野尻がコクピットに滑り込み、コースへと戻っていく。新品タイヤを履いたここで PUSH すれば、タイヤのタレたライバルたちよりも速いペースで走ることができ、彼らがピットインする頃には前に出ることができる。いわゆる“アンダーカット”というやつだ。

星「なんとか頑張って54秒台で走れば、大量にアンダーカットできると思う」

野尻「何周いくの？」

星「32周くらいは走るから、タイヤマネジメントしながらいこうか」



しかしフロントが食いつかない症状は完全に解消されてはならず、周回が進むにつれてそのフィーリングは厳しくなっていた。曲がらないクルマをねじ伏せたりライン取りを変えたりしながら、なんとかテクニックでカバーして走らせていく。しかし徐々に限界が来る。

野尻「フロントがキツくなってきた」

野尻「あと何周？」

星「あと11周」

野尻「フロントがキツい！」



その無線を聞いていた鈴木亜久里監督も、ドライバーの心境が分かるだけに助け船を出す。

亜久里「星さ、他のみんなも厳しそうだよって言ってあげなよ」

星「野尻、他にもみんな56秒台。みんな厳しいからね」

ポジションは12位。78周目まで走って小林に交代し、さらに野尻へ。



AUTOBACS
HONDA
MOTUL
MAGNA
Castrol
SHELL
AGIP
Pirelli
Michelin
Bridgestone
Dunlop
Goodyear

AUTOBACS

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

2人とも依然として変わりゆくコンディションにマシンを合わせきれず苦しいドライビングを強いられ続けていたが、ライバルの自滅で入賞圏の10位までポジションを上げてきた。

星「さっきのステントよりはバランス良さそう？」

小林「バランス自体はそんなに変わらないけど、さっきよりは曲がるかなって感じ。

内圧変更が効いてる感じ」

星「12号車がフェンダー壊してピットインしたから、

実質10番手。14秒前に37号車。

ペースは上げられない？キツイ？」

野尻「キツイね」





星「最後のスティントはミディアムを履くから早めに入れることを考えてるよ」

そしていよいよレースは最終スティントに入った。路面温度が下がったのをみて、ようやくミディアムタイヤを履くことができる。これでフロントエンドのフィーリングの改善も見込めそうだった。小林が残り31周の最終スティントに入っていく。

星「残り31周、頑張っていこう。今9位。まだこの先トラブルもあるかも知れないから、粘り強いこう」

コース上ではタイヤのバーストも起きていた。

リアのブレーキをロックさせ過ぎると、タイヤに負荷が掛かってそういった予期せぬことも起こり得る。ここまで来れば、そんなトラブルに巻き込まれないよう細心の走りで最後まで生き残るしかない。

フィニッシュ目前にして小林の目の前でGT300クラスのマシンがスピンし、あわや巻き込まれそうになる場面もあった。僅かにフロントを接触させたが、小林はなんとか事故を回避して走行を続けた。

小林「いきなり目の前で300がスピンしてフロントがちょっと当たった……」

星「動けてる？クルマは大丈夫そう？」

小林「ダウンフォースは抜けてるけど、大丈夫」

星「了解。後ろは来ないから大丈夫、残り4分だよ」

小林「1号車がクラッシュしたからこれでポジション8」

1000kmとなる173周を消化することができないまま日没が近付き、

規定の終了時刻である午後6時28分を迎えることとなった。

8位入賞。厳しいレースの中では、殊勲とも言えるポイント獲得だった。

星「お疲れ様でした。貴重なポイントゲットです」

小林「ありがとうございました。本当にツラかったね……」





ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

シーズンの中でも特殊な鈴鹿 1000km レースで、ARTA は本来の速さを発揮することができなかった。富士の勝利によるハンディウェイトの影響もあったとはいえ、8号車はあまりに不可解なマシンフィーリングの悪さ、そして55号車は不運なアクシデントで上位挑戦の可能性を失ってしまった。



亜久里監督はレースを振り返って言った。

「昨日からクルマのバランスも良くて決勝を想定したセットも速かったんだけど、コンディションの影響なのかペースを上げることが出来なかったね。原因が分からないので、帰ってもう一度このレースを見直して、タイのレースに挑みたいね。次は（ハンディウエイトが）軽くなるから、優勝争い出来るように頑張ります」



hasonic

HONDA

AUTOBACS

オートバックス

Pioneer

COMTEC

FIT-PRO

BRIDGESTONE

AUTOBACS

55

ZF zf.com/

AUTOBACS
8
ZF zf.com/

最後の鈴鹿 1000km を有終の美で飾ることはできなかった。
その悔しさはいつまでも残る。

しかしこれは天が ARTA に与えた試練だ。ダブルポルトウ
ウインという栄光から、苦難のレースへ。そしてここから次
は自分たちの力でどこまで挽回することができるのか。

それができたとき、真の強さというものが身につくのだ。

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project





ARTA
#8 NSX-GT #55 BMW M6
DOUBLE
POLE to WIN

ARTA
#8 NSX-GT #55 BMW M6
DOUBLE
POLE to WIN

ARTA
#8 NSX-GT #55 BMW M6
DOUBLE
POLE to WIN

ARTA
#8 NSX-GT #55 BMW M6
DOUBLE
POLE to WIN

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



株式会社オートバックスセブン



ARTA Project



ARTA DIGITAL
You tube チャンネル

To Be continued next race...

ZERO BORDER
Team ZEROBORDER

©2017 ZEROBORDER INC. All rights reserved. No reproduction or republication

Director and Photographer : Masakazu MIYATA

Text : Mineoki Yoneya

Design : Hiroaki KATAYAMA

Special Thanks : AUTOBACS SEVEN CO., LTD