

ARTA

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

8

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

「攻め抜く心を忘れず。」

2017 ARTA DIGITAL Rd.7 THAILAND

CAN' T BE TOO AGGRESSIVE

灼熱の太陽が姿を消したかと思うと、豪雨が襲ってくる。それがこの雨期のタイ王国だ。

首都バンコクから車で6時間以上もかけてやってきた東北部イサーン地方のブリーラムでもそれは変わらない。

決勝日も午前中は晴れていたのに、39台のマシンがスターティンググリッドに並んだ頃に雨が降りだし、しっとり路面を濡らしていった。

スリックタイヤのままでいくか、ウエットタイヤに換えるか。微妙なコンディションだった。

星「ウエットタイヤに換えよう。1号車はスリック。彼らはなるべく引っ張る戦略だろうけど、ウチはミニマム（周回数）までいけばいいから、それまでになるべく差を付けて戻って来よう」

GT500 クラスを戦う 8 号車の ARTA NSX-GT を担当するレースエンジニアの星学文がスタートドライバーの野尻智紀にそう話していた矢先、セーフティカースタートが宣言された。すぐにスタートしないのならばタイヤ戦略も違ってくるだけに、全車スタート手順が整ってからの宣言はやや遅すぎとも言えた。

野尻「いや、これじゃ意味ないんだって。ただ濡れてるだけなのになんで SC スタート？」
野尻もコクピットで不満を口にした。セーフティカー先導の走行が続く中、星と野尻はこの後の戦略を相談していた。

星「SC ランが続くようなら、SC 明けでピットインしちゃった方が戦略的には良いかもね」

野尻「そこでスリックに換えるの？」

星「そこでドライで行けそうだったらね。こちらはその準備はしておく」

野尻「周りに雨雲があるけど、どの雲が来るか分からないから、このタイヤで粘り強く行くしかなさそうだね」



ARTA STONE
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

Chang INTERNATIONAL CIRCUIT



Chang
INTERNATIONAL
CIRCUIT



2017 **AUTOBACS SUPER GT ROUND 7**

Chang SUPER GT RACE



14:58:37

HONDA HONDA

HONDA HONDA





GT300 クラスを戦う 55 号車の ARTA BMW M6 GT3 は、高木真一がステアリングを握って 3 番グリッドからスタートしている。予選でエンジン回転数が上がらないトラブルに見舞われながらもこのグリッド。

逆転でのチャンピオンシップ獲得を狙うために落とすわけにはいかないレースだ。

レースエンジニアの安藤博之とエグゼクティブアドバイザーの土屋圭市が無線でアドバイスを伝える。

安藤「GT300 のスリックは 3 号車と 7 号車、35 号車です」

土屋「真一、川に気をつけてね」

高木「はい。路面は濡れてないように見えて意外と濡れてますね」

2周の先導の後にレースはスタート。高木は予想外のグリップレベルの低さに挙動を乱し、ポジションを2つ落としてしまった。

しかし冷静さを失ってはいなかった。

高木「ちょっとグリップレベルが違ったね。落ち着いて行きま〜す」

安藤「了解です。これからウチらのタイヤのコンディションになるんで、頑張ってください」



HONDA



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

しかし周回が進むにつれて雨は弱まり、路面は徐々に乾いていく。ウェットタイヤへのダメージを懸念して、8号車のエンジニア星は野尻に的確なアドバイスを送る。星「あと16周あるからタイヤをケアしながらいこう。水があるところを走ろう。まだスリックのクルマが42秒台だから、まだまだウェットタイヤでいけそうだよ。頑張ろう」





野尻は水が減っていく路面に苦しみ、何度も「あと何周？」と確かめながらなんとかタイヤを保たせようと努力していた。10周目を過ぎたあたりから上位勢がスリックタイヤを求めてピットインを始めるが、スリックのタイムはまだまだ上がってこない。なにより、ここでピットインしてしまえば給油のためにもう一度余計なピットストップが必要になってしまう。

星「ニスモが36秒台まで上がってきたけど、今のギャップを考えるとミニマムまで引っ張ったほうが速いね。タイヤ的にはキツイ？」

野尻「まあ……」

星「ペースをキープして頑張ろう。他のウェット勢も35~36秒台だから、36秒台をキープしていける？」

野尻「37秒だったらいけるよ」

星「了解、キープしていこう」

20周目を過ぎる頃には雨が完全に上がり、路面がほぼドライコンディションに。ウエットタイヤで走り続けた野尻のペースは大きく落ち始め、23周目にピットに飛び込んだ。レース距離の残り3分の2は小林崇志に託すことになった。

コースに戻ると14番手。しかし前後はポジション争いの状態にあり、ポイント圏内までの挽回はまだ十分に可能だった。



星「小林、ここから数周が勝負の分かれ目になるから、最大限のプッシュでお願い」

小林「了解！」

星「後ろは100号車、(山本)尚貴。今ポジション11」

小林「相当タイヤカスが付いてる。左リアか右リア」



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

星「了解、27秒台くらい出すくらいの勢いで行かないと付いちゃうよ。プッシュ、プッシュ」
ここから41周目には8位まで挽回していた小林だが、徐々にマシン挙動は苦しくなっていく。早い段階でピットインしているだけに燃費も厳しくなっていた。

星「ポジション8。燃費がギリギリかもしれないから、できればストレートエンドでリフトオフするかアンチラグをオフにして走って」

小林は徐々に後方から追われ、為す術もなく抜かれていってしまう。

星「後ろ23号車が4秒まで来てるからプッシュして。ギャップ2.4秒。残り17周」

星「残り11周。今ポジション10だからなんとしてもこれを守ろう」



残り 10 周というところでは入賞圏外まで後退してしまった。しかしラップリーダーが追い付いてきたことで周回遅れになり走行距離が 1 周減り燃費は楽になった。前のマシンがリーダーに譲る隙を突いて再逆転するチャンスも見えてくる。星「(首位の) 37 が前の 46 と 23 を抜いていくから、それを上手く使って抜いて行こう。周回遅れになったからもう燃費は気にしなくて良いからプッシュして」星「残り 1 周、頑張っ 46 を抜こう！」

しかしあと一歩及ばず、無情のチェッカーフラッグ。
8 号車は 11 位フィニッシュでノーポイントに終わってしまった。





ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

野尻のスティントをウエットタイヤで引っ張ったこともタイムロス、そこから3分の2の距離を無交換で燃費に苦しみながら走ったのもロス。結果論としては戦略が上手くいかなかった。しかしそれはチャンスを自ら生み出し掴もうというアグレッシブさの表われだ。

どちらに転ぶか分からない天気を味方に付けられなかっただけで、失敗と責められることではない。

鈴木亜久里監督は言う。

「結果的に見れば作戦の失敗だったけど、コンディションが変わりやすい中でどっちを取るかの判断は難しかったね。他と同じ作戦ではその上を望めないから、最終戦も前進あるのみだよ」



一方、55号車は20周目に高木からション・ウォーキンショーへドライバー交代。8号車と同じく、こちらも長い後半のステイントをションが担当することになった。

安藤「残り40周あるからタイヤをマネジメントして走ってくれ」

13番手でのコース復帰だったが、ライバルたちがピットインしていく中でショーンはハイペースで飛ばし、42周目には4番手まで挽回。前の3位のマシンに追い付いてきた。

コクピット内でラップタイムが表示されなくなり、安藤が毎ラップ伝えなければならないハプニングもあったが、ドライビングは順調だった。

安藤「今ポジション4、前のターゲットは4号車」

SW「ディスプレイのラップタイム表示が機能していない。だからラップタイムを伝えてくれ」

安藤「了解、35秒4だ」





ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

前にいた4号車のメルセデス AMG GT3 は33号車ポルシェ 911 GT3 R をかわして2位に上がり、
ショーンのターゲットは33号車に変わった。

安藤「ポジション4。ターゲットは33号車のポルシェ、3秒前だ」

SW「ポルシェはニュータイヤ？ それとも古いタイヤ？」

安藤「新品タイヤだ。ラップタイムは34秒7。こちらの方が1秒速い」

ストレートが速いポルシェを相手に、なかなか攻略の糸口が見いだせない。

ラップタイムは速くてもストレートエンドで逃げられてしまっは、

オーバーテイクを仕掛けるチャンスが出てこないのだ。

アドバイザーの土屋も思わず居ても立ってもいられなくなり、アドバイスを送る。

土屋「頭を使って相手をタイヤカスに乗せろって」



安藤「セクター1がポルシェよりも速い。ターン3で捕まえるんだ。後ろの10号車GT-Rは同一周回だから気をつけろ」

SW「残り何周？」

安藤「残り8周だ」

なんとか表彰台をもぎ取ろうと果敢に攻めたションだったが、レースの最終盤に差し掛かってやはりこちらも燃費が厳しくなりガス欠症状が出始めた。それでも0.2秒差にまで迫ったものの、抜ききれず4位でフィニッシュ。

表彰台にはあと半歩届かなかった。





ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

「僕たちにはスピードがあったけど、ストレートスピードでは順位を争っていたクルマに負けていたね。何度か抜けそうなところがあったけど難しかった」(ショーン)

それでもマシン自体の速さは明らかだった。ランキング首位から19点差となり、タイトル獲得は絶望的となった。それでもウェイトハンディのなくなる最終戦ツインリンクもてぎで勝つこと、それが2017年の戦いを本来のかたちで締めくくることになる。土屋アドバイザーも血気盛んだ。

「ガス欠症状がでなければ表彰台に登れたかもね。ペースが良かっただけに残念。しかし、この勢いをキープして最終戦では勝ちたいね」



運が味方することもある、そうでないこともある。しかしチャンスが向こうからやってくることなく、攻めていかなければ勝つことはできない。タイラウンドの結果は決して諸手を挙げて喜ぶことのできるものではなかったが、ARTAの面々は攻めの姿勢を貫き、やれるだけのことはやった。その意味において、この戦いは決して無駄ではなかったはずだ。

残る最終戦でそれを証明してもらおうではないか。



AUTOBACS
8
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

AUTOBACS
HONDA
Mobil 1
CENTREC
PITPASS

ARTA
Project

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project





ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project





ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



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