




ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



「目に見えずとも
大きな一歩」

2017 ARTA DIGITAL Rd.4 SUGO
DON'T MISS THE BIG STEP



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



朝の雨は上がっていたが、菅生の空は今にもまた泣き出しそうだった。スーパーGT第4戦の決勝5分前。スターティンググリッドではまだ睨み合いが続いていた。路面は刻々と乾いていっている。しかし雨の予報もある。ドライ、それともウエット、どちらのタイヤを履くべきか？
「さっきまでウエットがついてたクルマも全部ドライに変わってる」

グリッドを見回るスタッフから無線で逐一報告が入ってくる。
「直前までウエットになる可能性があるから、すぐに付けられるように準備しておいて」

GT500 を戦う 8 号車 ARTNSX-GT の担当エンジニア星学文はメカニックに指示を出していた。1 カ月前のテストを元に、セットアップを煮詰めてきた 8 号車はウェイトハンディの軽さも相まって圧倒的な速さでポールポジションを獲得していた。

決勝 2 分前。再び降り出した雨を見てコクピットに収まる野尻智紀が言う。

野尻「こんなに降ってるように見えてるの僕だけ？ いや、降ってるよね？ タイヤ換えたいよお、聞いてないもん、こんなの」

星「後ろは換えた。あと 2 分です。雨雲レーダーを見ても降り続きそうだし、僕らもレインにしよう」

タイヤは決まった、ウエットだ。

星「19 号車以外みんなウエットだね。なんとか 27 周頑張りたけれど、それまでにタイヤが終わっちゃったら入るしかないしドライも用意しておきます。38, 24、19 だけスリック 3 台」

野尻「了解、なんとか頑張ります」



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



一方、予選で赤旗に阻まれて新品タイヤをいかせず 21 番グリッドからのスタートを余儀なくされた GT300 クラスの 55 号車 ARTA BMW M6 GT3 は、決め打ちだった。エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市がスタートドライバーの高木真一に語りかける。

土屋「真一、雨が降るっていう賭けに出よう。スリックでいったって 1 ポイントも獲れないんだから、このタイヤで痛めないようにいこう。30 分くらいは降り続きそうだから」



前の何台かはスリックタイヤでスタートしており、高木はスタートしてすぐに難なくポジションを上げた。
高木「リアタイヤが全然温まらない」
そう言いながらも、本来のペースはこんな位置に沈んでいるような55号車と高木ではない。レースの混乱も縫いながらドンドンポジションを上げていき、2周目には18位、28周目には7位、38周目には4位まで浮上してきた。



実は高木は決勝前のウォームアップでスピンを喫し、マシンを壊していた。しかしそのミスがあったからこそ、この難しいコンディションでのマシンとタイヤの限界が分かっていたのだ。だから可能な限りセーフティマージンを減らし、ギリギリまで攻めの走りができるのだ。



いつもよりも無口に、無線での交信もほとんどなくただ黙々と走り順位を上げていった。

硬めのタイヤを履いた8号車はタイヤのウォームアップが遅く、スタート直後は苦戦を強いられる。同じホンダのNSX勢に抜かれて3位までポジションを落としてしまうが、それは仕方のないことだった。

星「大丈夫、レースはまだまだ長いから。温まったらウチは速いから行けるよ。(トップの100号車山本尚貴)までいくよ」



Panasonic HONDA

AUTOBACS

クルマのことなら  オートバックス

8
AUTOBACS
zf.com

BRIDGESTONE
TAKATA


Coca-Cola

COMTEC



上位勢が後続を引き離しながらハイペースで走り、15周目にはヨコハマタイヤの16号車を追い詰めていく。しかし狭い菅生のコースが牙を剥いた。

星「野尻、戻れるか!？」馬の背コーナーでGT300クラスの周回遅れを16号車とともにパスしようとインに飛び込んだ瞬間、リアが流れてスピンオフ。グリーンからコースへの復帰に手間取り、首位から48秒後方の10位まで後退してしまった。




星「OK、大丈夫だね。また追い上げていこう。ペースは良いから。今10番手、前は36。まだまだ長いし追い付くよ。SCが入ればリセットだし」

星は野尻のペースの良さを逐一伝えながら励ますが、野尻は無言で走り続ける。ミスを犯した自分を責めながら、ロスを挽回しようと必死で走る。

星「野尻一人だけ1分22秒台。他は24秒?25秒台。良いペースだからすぐ追い付くよ。前の36号車とのギャップは18秒、1周1秒以上縮まってるから。全体ベストで走ってるよ」 事実、48秒あったトップとの差はみるみる縮まって30秒を切る。雨は降ったりやんだりを繰り返しながらも、40周目を迎えようとする頃には路面は次第に乾いていき、ドライタイヤへの交換時期が近付いてくる。





星「ドライに換えられそうだったら教えて。タイム的にはまだちょっとキツいかなと思うけど、そろそろ準備してるチームがある」

野尻「結構乾いてきてるんだよね」

星「GT300でドライに換えたのがタイムを出してきてるから、そろそろだと思う。換えるタイミングだけお願いね。(SC入って)今7番手。これでドライに換えたらまだまだ行けるよ」

野尻「小林(崇志)さん頼みになっちゃって、ごめんなさい」

星「大丈夫、だいぶ追い上げたから」



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

そんな話をしていた矢先、高速の最終コーナーでスリックタイヤを履いた24号車のGT-Rがまっすぐ飛び出してスポンジバリアにクラッシュ。

セーフティカーが導入された。

路面はライン上が乾いてきているが、少しでもそれを外れるとスリックタイヤではコントロールを失いかねない。

星「路面はかなり乾いてきているみたいだけど、ウォームアップや300を抜くことを考えるとSCが明けてから数周待ってから入った方が良いかもね」



野尻「でもソフトだったらタイヤの温まりはめちゃく
くちゃ良いからね。最終コーナーとかはアンダー
がキツくなってきてあんまりスピードが上げら
れなくなってきてるよ。他と同じくらいの
スピードになって来ちゃってるから」

その会話で戦略は決まった。

星「野尻、SC明けに入って小林に代わるよ」

野尻「了解、SCが入る周にSCと一緒に入るのね。

ホント小林さん頼みだ、ホントごめんなさい」





46 周目の終わりにセーフティカーがピットに戻ると、野尻もそれに続いてピットに戻る。首位の 100 号車を始め上位勢はまだステアアウトで走行。前の 2 台に続いて野尻がピットに向かった。小林崇志にドライバーチェンジし、コースへ。首位 100 号車の前でコースに戻ったが、1 周が 1 分 20 秒程度と短い菅生ではたちまち追い付かれてしまい、タイヤが温まりきる前にブルーフラッグを振られてしまう。一旦譲って周回遅れになるしかなかった。いずれ彼らもピットインするのだから理論上は同じことだが、これが大きく勝敗を左右することになるうとは誰も思っていなかった。

時を同じくして、1 号車と 46 号車だけが 1 周後にピットイン。そしてなんと、このタイミングで事故が起きた。

1 コーナーで3位の60号車に並びかけていった高木の55号車が、アウト側に幅寄せされて接触。その勢いでコースを飛び出し、バリアに刺さってしまった。「ぶつけられた！」

高木の怒りは収まらない。「なんであそこで寄せてくるんだよ！」テレビに映し出されたリプレイ映像には、スピンしながらコースオフしていく55号車のリアサスペンションがすでに傾いているのが見えた。



ほぼ同時に最終コーナーでも事故があり、またしてもセーフティカー導入。上り坂になったランオフエリアでブレーキを離すとクルマが動いてしまうため、そのまま待機するようオフィシャルに指示され高木はコクピットに留まってマシンを支え続けた。しかしレースはそのまま再開。表彰台のチャンスを奪われたばかりか危険な状態のまま放置されてしまった高木の怒りは収まらず、ピットに戻ってくるやレースコントロールに抗議しにいったのも当然のことだった。





一方、GT500 クラスを戦う 8 号車にとってはここが勝負の分かれ目だった。
星「最終コーナー、イエロー。SC 入ります。SC の間にタイヤを温められるから、ウチはこれラッキーだよ。
今ピットインした中で 5 番手。このままいけば表彰台も狙えるからね」小林「絶対行くよ！」
しかし事態はそう単純ではなかった。セーフティカーが入った結果、ピットインを済ませていない首位 100
号車をはじめとした上位 4 台の後ろに、1 周遅れの 6 号車と 16 号車、そして 8 号車。そしてこの瞬間にピッ
トインしていた 1 号車と 46 号車は周回遅れになることなく集団の後ろに整列した。



星「前は1、46、6、16。だけどタイミングが悪くて、1と46だけが先に吐き出されちゃってるから……ちょっとまって、もう1回整理します」



レースが再開されると、上位4台はすぐにピットインをしなければならず、セーフティカーで隊列が整理されタイム差が縮まった中では絶望的なほど大きな後退を余儀なくされる。そして8号車たち3台も周回遅れ。この段階で、優勝争いは1号車と46号車の2台に絞られてしまったのだ。

それでも ARTA にとっては表彰台が狙える絶好のチャンスであることに違いはなかった。
小林「1 と 46 が隊列の後ろにいるってこと？」
星「同一周回で前にいるのは 6 と 16 ね。それ以外の 4 台はまたピットインしてないから、
(2 台を抜けば) 3 番手は狙えるよ」小林「それは抜いてくるよ、絶対！」




上位4台がピットインして、8号車は5位。同一周回の2台を抜けば表彰台を獲得することができる。
星「P5、前は16号車。行けるよこれ。前の6号車を抜けば3位になるからね。小林の方が1秒速いよ」
小林は16号車を抜いて4位へ浮上。しかし後方からは23号車のGT-Rも追い付いてきた。



星「残り10周、ギャップ1.5秒。とにかく6号車を抜け！」
小林「後ろのニスモは関係あるの？」星「あるよ、抜かせちゃダメだよ」
しかしブルーフラッグを振られるうちに差は縮まり、残り2周であえなく4位を奪われてしまった。

星「お疲れ様でした、P5」
小林「ごめん、耐えきれなかった……」



結果は5位とリタイア。しかし速さを見せた。間違いなく、2台ともに優勝が狙える速さだった。苦境の中からこの速さを見出し自らの力で手に入れたことは、長く辛酸を嘗めてきた ARTA にとって大きな意味を持っている。レースは結果が全て。だからこそ悔しい。しかし間違いなく、ARTA は菅生で大きな一歩を踏み出した。



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