

# AUTO SPORT

「センターページ込み付録」  
スーパーGT/F1カレンダー (June)

## スーパーGT 週刊オートスポーツ

# 2011初トライで判明した勢力図



2011 No.1300  
**6/2**  
定価 480YEN



スペインGP  
マタドールの停き閃光

次号オートスポーツは6月2日木曜日発売です

スに苦しむマシンが多かったレクサス勢を次々と駆逐する。トップ2台の攻防は15周過ぎから少しギャップが開き始めるが、この頃にはレイブリック、ペトロナス、ZENT、そしてウイターが接近戦の様相に。ZENT立川の攻めには手を焼いたデューバルも25周目に抜き、5番手を浮上した。

24周終了時に3番手を争っていたレイブリックとペトロナスが同時に



※6、8位、#32らとの7番手争いから抜け出した#1のペースはトップ争いにも届く勢があった。だが、ドライバー交代でのトラブルですべてを失った。

という  
しまった



\*23に続きラック2位の#6。ウエイターの今回は#23の最でゴールしたいところだったが、大場、大畑とともに接触等で後退。昨年の武者だった安定感が今回はなかった。



ウエイターハンパ的にも前走#23だったが、無交換作戦などで浮上して最終周には一度抜かれた#6も逆転。3位フィニッシュは選手権の上では大きな意味を持つ。



開幕戦はタイヤ選択ミスで5位。今回は300の接触でドライビングスルーをもらい8位。レース後の長いミーティングからも、今年の#38はまだかみ合っていないことが分かる。

2輪交換後、表彰台内  
の3番手を走行中。  
46周目にタイヤリング  
系のトラブルが発生。  
いきなりボキッとい  
も壊れたのが高速コー  
ナーじゃなくて良かった。  
セパンへの組み込み  
みまで時間がないう  
クラッシュしたら大変  
なことになるところだ  
とととと



昨年走らせていたガレージからマシンを譲り受けた時の印象を表彰発表会で尋ねた時、ARTAガライヤの佐藤真治エンジニアは「長年戦ってきたシャシーナのでいぶくたびたれているな、と(苦笑)」と語っていた。当初はGT500に比べてはるかにタイヤにかかる荷重が小さいGT300に対し、構造が合わなかった模様だ。チームはタイヤ開発と車体開発の同時進行を強いられた。

富士には空力パーツを改良して持ち込んだが、その金曜日試したタイヤの感触が良かった。岡山の決勝ではそれがびたりハマる。さらに今回はフロントまわりのフレームに改良が施され、剛性が大きく上がった。「それまでアンダーだったのが、フロントが入るようになった。今は逆にオーバー気味でまだバランスが取りきれないけれど、明らかに次元は上がった」と松浦孝亮。高木真一も、「スクートでは何台かに前に行かれたけど、その後は前のペースに合わせて走れた」と決勝前半をコントロールしており、構造ベースは「充分なレベル」と満足げた。今回明らかになったガライヤのもうひとつの武器はリヤ2輪交換だ。「当初からリヤ2輪交換を理想にしていました。コース上ではFIA-GT勢を抜くのは難しいけど、ウチはGT500のNSXの経験がある。あのマシンのバランスを目指せば、同じノッドシップ+BSタイヤだからリヤ2輪交換も可能だろう、と。今回はドライバーのコメント的にも、クルマを変えた時の反応もわりとNSXに近いところにはいたんですけど(佐藤エンジニア)。事実、ビット後にも松浦が35秒前半の好タイムを連発するなど、完走こそならなかったが作戦は成功だったと言えそうだ。心配材料は、今回のリタイアの一因でもある「開発できるがゆえの負荷」か。ステアリングのラックエンドが破損したが、大径化されたタイヤによる入力増の影響もあるという。だが対策パーツは手配済み。想像以上のスピードで進化するガライヤ陣営は、FIA勢全盛のGT300をかきまわす存在となりつつある。



ガライヤ以外で速さを見せたARTAGTマシンは驚愕だった。予選Q3は加藤真規の凄腕のアタックでトップ通過。決勝はトラブルもあり、7位に終わった。

3番手スタートのガライヤは1周目に7秒子へ遅延。「タイヤの温まりと、四角のマンツの速さ、両方ありますね」と佐藤エンジニア。35周目のビットイン時は3番手まで浮上していた。