

A-BUDDY

07 SPRING & SUMMER
TAKE FREE



TOYOTA GAZOO Racing [Nürburgring 24h]

ニュルブルクリンクへの道。

アシックスワーキングシューズとともに、
妥協なきモノづくりをめざす果てしない挑戦。



極限の状況で生み出される “真のモノづくり”

世界一過酷といわれるコースで開催される、24時間耐久レース「ニュルブルクリンク24時間レース」。

レースを通じて「人とクルマを鍛える」。

これが2007年から参戦を行っているTOYOTA GAZOO Racingのニュルブルクリンクの挑戦の原点である。

極限の状況で新しい技術や方法を追求し、進化し続けられるか。その挑戦のなかでしか学べないことがある。

それはモータースポーツの世界も、ワーキングシューズの世界も同じだ。現状に満足せず前に進み続ける。

アシックスはTOYOTA GAZOO Racingとともに挑戦し、

つねに高いパフォーマンスで応えられるよう、人とシューズを鍛え続けていく。

GR TOYOTA
GAZOO
Racing

asics



TOYOTA GAZOO Racing

クルマがくれる走る喜びを、
すべての人に。
「もっといいクルマづくり」への挑戦。

TOYOTA GAZOO Racingの使命は、「もっといいクルマづくり」への挑戦である。
モータースポーツという極限の状況で新しい技術や方法を追求し、進化し続けられるか。
クルマを鍛え、人を鍛える。その挑戦のなかで学ぶものは大きいはずだ。
道と語り、人を鍛える。それはやがてTOYOTAのDNAとなる。
TOYOTA GAZOO Racingは、クルマがくれる走る喜びをすべての人にもたすために、走る。



名車はニュルブルクリンクでつくられる。

TOYOTA GAZOO Racingにとって、「ニュルブルクリンク24時間レース」は華々しいパフォーマンスの場ではない。それはデータやテストコースでは決して得られない、「予測できないこと」を経験する場。極限状態だからこそ起こりうる出来事を通して、「いいクルマの条件」を探し出すためだ。だからこそ彼らはここにやって来て、市販車ベースのクルマで参戦する。しかしレースが目的なのではない。ここでクルマを鍛え、人を鍛え、それを市販車に反映することこそ目的なのだ。これがTOYOTA GAZOO Racingのクルマづくりであり、これからも、それは変わらないだろう。



世界のすべての道がここにある。

ドイツ北西部の深い森の中、1周約25kmのコースはF1が開催されるグランプリコースと、170以上のコーナーと高低差300mものうねった峠道が続く。ニュルブルクリンクは世界中のあらゆる道がここに凝縮されていると言われるほど、変化に富んだタフなコースだ。それゆえに「車両開発の聖地」とも呼ばれている。ここでレーシングカーから市販車のプロトタイプまで、さまざまな車両が24時間にわたってバトルを繰り広げる。完走すること自体がむずかしい。それが「ニュルブルクリンク24時間レース」だ。



2018年 LCで挑む新たな挑戦

Lexus LC

エンジン型式	2UR-GSE改
タイヤサイズ	Fr:300 / 680R18 Rr:330 / 40R18
駆動方式	2WD (後輪駆動方式)
トランスミッション	パドルシフト式シーケンシャルMT



土屋 武士
TAKESHI TSUCHIYA

松井 孝允
TAKAMITSU MATSUI



蒲生 尚弥
NAOYA GAMO

中山 雄一
YUICHI NAKAYAMA

Mechanic チーフメカニック / 関谷 利之 メカニックメンバー / トヨタ自動車社員 (演習技能養成部)



Engineer エンジニア・リーダー / 緒方 和良 エンジニアメンバー / トヨタ自動車社員



秒を競い、長時間を戦い抜く。
過酷な現場で頼れる、アシックスのクオリティ。

24時間の激闘をともに経験した
TOYOTA GAZOO Racing [Nürburgring 24h]
採用モデル
9001 ブラック×ホワイト

WINJOB® CP103

ウィンジョブ®CP103 FCP103 本体価格¥9,800+税
サイズ / 22.5~28.0・29.0・30.0cm
ウイズ / ワイド (3E相当)

JSA規格 A種認定品 A種先芯入り QGEL®搭載



※QGEL®は(株)タイカの登録商標です。

アシックスワーキングシューズとともに挑む、ニルブルクリンクへの道。

きっかけは、TOYOTA GAZOO Racingから「アシックスのワーキングシューズに興味がある」との呼びかけだった。すぐさま担当者が駆けつけた。そしてそこで語られたTOYOTA GAZOO Racingの取り組み姿勢に強く感銘を受けた。彼らの「もっといいクルマづくり」は、フィールドは違うものの、まさに我々のワーキングシューズづくりと共通するものであり、また学ぶべきものも多かった。こうしてアシックスはTOYOTA GAZOO Racingの「ニルブルクリンク24時間レース」への挑戦を、足元からサポートすることになった。



足元を支え、ともに戦ったアシックス。シューズもチームの一員だった。



ニルブルクリンクは、弱点を突いてくる。そんな言葉を証明するかのようになり、次々と降り注ぐトラブル。懸命に踏ん張るチームの足元には、アシックスワーキングシューズがあった。

ピットにマシンが帰ってきた。張り詰めた緊張がさらにボルテージを上げる。「ニルブルクリンク24時間レース」のピットは数チームによる共有だ。大勢のスタッフであふれ、タイヤ、壊れたパーツが散乱している。TOYOTA GAZOO Racingのメカニックたちは、そんな混沌の中で黙々と作業に取り組んだ。激しく雨が降り、床は油が浮いた水たまりで覆われている。足をすべれば、怪我もかねない。長時間履いたシューズのムレや、屈み込んだ足の負担も心配だ。しかし彼らの動きに淀みはない。やがてマシンはコースへ戻った。ホッと息を吐くメカニックの一人に声をかけた。アシックスのワーキングシューズの履き心地はどうだったかと。「シューズ？正直言って、そんなこと考える余裕はなかったですよ」彼はそう言って付け加えた。「でも、あんな状況で気にもならなかったのは、いいシューズだからでしょうね」。



本レースの特徴と言えるのが、ピットを他チームと共有すること。ひとつのピットに4〜5チームがひしめき合う。したがって、ピット内の作業エリアは非常に狭い。



重作業を行いLEXUS LCをコースに送り出した後、床を丁寧に拭き上げるメカニック。クーラントや油類が漏れていないか、入念にチェックする。

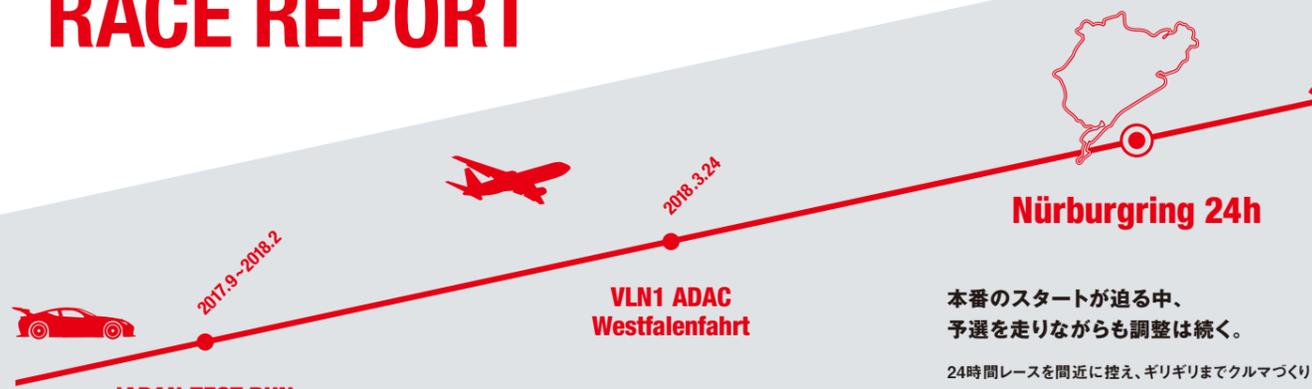


雨が降りしきるピットレーンでもドライバー交代や給油の合間にマシンを細かく点検する。下回りももちろん屈んで覗き込む。



12年目のニルブルクリンク24時間レースへの道。今年からLEXUS LCでの、新たな挑戦がスタートした。

The Road To Nürburgring RACE REPORT



JAPAN TEST RUN

過去の成果より、あえてゼロからの道を選択した。

参戦車両を何にするか。それは昨年の「ニルブルクリンク24時間レース」直後から検討されていた。上位を狙うなら、すでに参戦3年で成果を出しているLEXUS RC。しかしクルマを鍛え、人を鍛えるというTOYOTA GAZOO Racingのコンセプトから、あえて新車種LEXUS LCをゼロからつくり上げる道を選んだ。案の定、国内のテスト走行ではドライバーから厳しい言葉が返ってくる。いくつもの新技術を盛り込んでいるため、チャレンジすることも多いのだ。厳しいながらも、スタッフは大きなやりがいを感じた。



VLN1 ADAC Westfalenfahrt

本舞台での走行で、ニルブルクリンクが正体を見せた。

国内での調整を終え、3月始めには参戦車はニルブルクリンクへ。同コースで行われる耐久レースシリーズ(VLN)に参戦し、24時間レースまでに改善点を洗い出すのである。予選ではウェットからドライに変化する路面状態で総合28位でゴール。続く決勝では多くのトラブルに見舞われ、完走120台中101位という結果だった。これがニルブルクリンクの洗礼か。しかし本番に向けたテストが目的であり、国内では見えなかった壁や落とし穴が本舞台で次々と見つかったことが大きな成果だ。24時間レースのスタートまで、懸命の改善が続く。



Nürburgring 24h

本番のスタートが迫る中、予選を走りながらも調整は続く。

24時間レースを間近に控え、ギリギリまでクルマづくりは続く。エンジニアはドライバーからのフィードバックを手に日本に戻り、アップデート部品を作製。メカニックは現地に残ってさらなる改善に取り組んだ。そして迎えた5月10日、予選1日目スタート。ドライバーの果敢なアタックで、8分49秒289の総合34位。しかしクルマの完成度は、まだまだ満足いくところには来ていない。「24時間レースを走りきるには不安な部分も残っている」とドライバーは語った。残された課題をひとつずつ潰していくため、走行終了後にドライバー、エンジニア、メカニックによる対策が練られた。明けて予選2日目、走行中に足回りの調整を行うなど、決勝に向けたクルマづくりが続いた。予選1日目の課題は改善されたが、得られた決勝のグリッドは惜しくも31番グリッド。24時間レースで速いクルマと呼ばれるTOP30に入ることはできなかった。





RACE REPORT

Nürburgring 24h Final Race

2018.5.13 AM 2:00

日が変わり、深夜2時ごろから激しい雨が降り始めた。
雨足は非常に強く、コース上ではクラッシュやコースアウトが続出した。

2018.5.13 PM 15:30

結果は97周を走って総合96位。
チームはこの結果と引き換えに多くのことを学んだ。

吸気ダクトに水が入らないように、LCの特徴の一つであるスピンドルクリルの上半分にテープで目張りを行った。

「ギアノイズが大きく、抵抗があり加速も鈍る」ドライバーから報告を受けピットイン、トランスミッション交換が必要と判断し、交換作業を行った。

2018.5.12-5.13



Nürburgring 24h Final Race

TOYOTA GAZOO Racingの、 未来を載せたレースが始まる。

いよいよ死力を尽くす24時間レースが始まる。短い準備期間の中で、できることはやり尽くした。それがどこまで通用するか。とくに今回のLEXUS LCには、将来の市販車に搭載するための先行開発技術が投入されている。それはボディから空力、エンジン、サスペンションに及んでいた。得られるデータは、チームにとって今後のクルマづくりに欠かせない宝物となるだろう。まさにTOYOTA GAZOO Racingの試金石となる挑戦だ。スタッフ全員、張り詰めた緊張感のなかでスタートの瞬間を迎えた。

2018.5.12 PM 15:30 | 決勝レース スタート

ゼロからつくり上げたLEXUS LCの真価が問われるレースがスタートした。直後に他車とフロント左タイヤを接触。走行には影響なく、レースはそのまま続行となった。スタートから1時間半後、順調に35位前後をキープしていたが、突然、ドライバーからブレーキに異常があるとの連絡があり、急遽ピットイン。接触によるブレーキの不具合が原因と判明し、ただちに部品を交換。コースに復帰した。その後、リアタイヤの空気漏れ、トランスミッションの異音と、トラブルが続く。すでにレースはナイトセッションに突入していた。

2018.5.13 AM 0:00 | 決勝レース 2日目

深夜0時を過ぎたあたりから雷鳴がとどろき、激しい雨が降り始めた。深夜2時頃にはウェットタイヤでも厳しい状況になった。クラッシュやコースアウトが続出する中、ドライバーからエンジンの不調の知らせ。ピットに戻して対策を行った。しかし夜が明ける5時ごろ、再びドライバーよりエンジン不調の連絡があり、再度ピットイン。激しい雨が吸気口から入り、吸気を阻害しているのだ。部品を交換し、コースに復帰するものの、直後にエンジンストップ。すぐ牽引されピットに戻ってきた。対策が十分ではなかった。ニルブルクリンクは弱点があれば執拗にそこを突いてくるのだ。

2018.5.13 PM 15:30 | 決勝レース ゴール

その後、LEXUS LCは何事もなく順調に走り続けた。すべてのトラブルを出し切ったかのようなだった。12時頃、濃い霧がコースを覆い、ゴールまで3時間半を残して赤旗が振られ、レースが中断。2時間後レースは再開し、15時30分、初参戦のLEXUS LCは無事チェッカーフラッグをくぐった。結果は97周を走って総合96位。満身創痍の完走だった。レース前、すべての準備を終えたチームは、「唯一の不安はウェットでのテストができていないこと」と語っていた。まさにその弱点をピンポイントで突いてくるのが、ニルブルクリンクなのだ。

チームが大きく成長した24時間だった。

チームに多くの価値ある経験をもたらしたレースだった。命をかけてアクセルを踏むドライバー。そのドライバーが安心して走れるよう、持てる力のすべてを注ぎ込むメカニック。そして貴重なレースの結果をフィードバックし、市販車に搭載するための技術を磨く使命を課せられたエンジニア。すべてがひとつになって勝ち得た完走だった。クルマを鍛え、人を鍛える。まさにTOYOTA GAZOO Racingのニルブルクリンク挑戦の原点がここにある。さて今年の経験値を活かして、来年はどんなレースを見せてくれるだろうか。

VOICE about ASICS WORKING SHOES

オイルで汚れた床でも滑りにくい。
しっかりしたグリップ感がいいですね。作業中はしゃがんだり走ったりする動作が多いのですが、濡れたりオイルで汚れたりした床でも作業に没頭できます。

長時間履いていても負担が少ない。
初めてこのシューズを履いたとき、ソールがやわらかく感じられて好印象でした。従来のシューズと比べて、履き心地がよくて、長時間履いた後も足への負担が少ないように思います。

ASICS PRIDE Vol.7 - OUR CREATIVE SPIRITS -

モノづくりは、人づくりだ。 CREATORS TALK

互いのモノづくりへの姿勢に共感したことで、「ニュルブルクリンク24時間レース」という素晴らしい舞台でコラボレーションが実現した。TOYOTA GAZOO Racingのチーフメカニック 関谷利之さんとアシックスワーキングシューズの開発担当 郡山智彦が、レースをふりかえりながら自らの想いを熱く語った。

目的がプライオリティを決める

関谷利之さん(以下関谷) TOYOTA GAZOO Racingの関谷利之です。「ニュルブルクリンク24時間レース」では、チーフメカニックを任されていました。レースがないときは、市販車の車両開発に携わっています。

郡山智彦(以下郡山) アシックスのコアパフォーマンススポーツフットウェア統括部の郡山智彦です。バレーやテニス等のコート系競技用シューズ開発チームです。ワーキングシューズもその中に含まれます。

関谷 競技用とワーキングシューズはノウハウは同じなんですか？

郡山 基本は同じですが、競技によって動作や使用環境が異なるため、求められる機能も変わってきます。

関谷 プライオリティ(優先事項)が違うんですね。クルマも同じです。一般車とレーシングカーが違うように、クルマも目的によって求める優先順位が違ってきます。



お客様のために、まず人を育てる

郡山 レースの現場では具体的にどのような仕事をされているんですか？

関谷 メカニックの仕事はクルマを調整して仕上げていくことです。チーフメカニックはその車全体を見ながら

メカニック全員をまとめていく立場ですね。レース中は、仕上げたクルマを維持するために全力であたります。

郡山 我々も新製品の開発では試作品をユーザーにテスト履きしてもらい、そのフィードバックを基に仕上げていきます。そういう意味では、レースがクルマのテストになっているんですね。

関谷 クルマだけでなく、人を育てるという面でもレースは大きな意味があるんです。これは創業者の豊田喜一郎の信念なんです。いいクルマをつくるためにはまず人を育てる。レースは短時間でモノづくりのプロセスを学べるいいチャンスなんです。

郡山 なるほど。アシックスの創業者、鬼塚喜八郎も人を大切にしている経営を徹底して行ってきた人でした。それが会社のフィロソフィとして今も息づいているので、とても共感できるお話です。モノづくりへの想いは同じなんですね。

やってみれば道は開ける

郡山 今回の24時間レースでは、思わぬ事態の連続で大変な苦勞をされたとお聞きしましたが。

関谷 ニュルブルクリンクというところは、そういうところなんです。弱いところをすべて明らかにされてしまう。結局、ギリギリ走ってきたという結果に終わりました。もちろん悔しいです。でもできる限りの準備をして臨んでいるので後悔はありません。問題が出れば次のチャンスで必ず解決する。むしろ問題をすべて出しきる覚悟ですよ。クルマはお客様が乗るものですから、妥協は一切できません。郡山さんも、シューズの開発でそんな経験はありませんか？

郡山 もちろんあります。ワーキングシューズも現場で働く作業員の人たちの安全を守るモノです。ほんの少しの不備が重大なトラブルを招きかねません。このCPグリップソールは、滑りやすい危険な現場からのニーズに応えた商品です。滑らないようにするには摩擦係数を上げることができると効果的ですが、そうするとソールの摩耗が激しくてすぐにボロボロになってしまいます。相反する条件に直面して、どうしていいかわからない。そこで、靴底ラバーの新素材について、アシックススポーツ工学研究所に相談したんです。開発に3年かかりましたが、できたときはうれしかったです。相談してよかったと思っています。

関谷 一人で悩んでいても、全然前に進めないことがありますね。そんなとき、やっぱりチームの力がものをいいます。



郡山 確かに。一人じゃ何もできない。大きな壁にぶち当たったときこそ、チームワークのありがたさを実感します。

関谷 仲良しの集まりじゃないんですね。いいモノをつくるという同じ目標に向かう仲間なので、しよつちゅう衝突します。衝突して、腹を割って話し合っ、力を出し合っ、解決する。チームワークは、そうやってつくり上げていくものだと思います。

ピットでの作業に集中できたシューズ

郡山 最後にアシックスのワーキングシューズを今回のレースに使っていたら、いかがでしたか？

関谷 これまでの作業靴とは違う快適な履き心地に驚きました。メカニックはクルマの下に潜り込んだり、長時間立っていたり、かなり足に負担をかけるんですが、今年はレースが終わっても、足や腰への負担が少なかった。雨やオイルで汚れたピットの床でも作業に集中できました。これまで一番いいシューズですよ。

郡山 ローカットのタイプを選ばれましたね。その方が作業がしやすいからですか？

関谷 そうです。メカニックは屈んで作業することが多いので、ハイカットでは辛いんですね。それからシューズを脱ぎ履きすることも多い。クルマの中に入るときはシューズを脱ぐんですよ。ドライバーが命を懸ける場所に土足では入れませんから。

郡山 なるほど、貴重な現場のお話をありがとうございました。これからも、お役に立てるよう、改良を重ねてよりいいワーキングシューズを提供させていただきます。



対談を終えて

郡山 自分の仕事に向き合うブレのない姿勢に感銘を受けました。フィールドは違いますが、同じモノづくりに携わる者として刺激を受けました。と同時に大いに共感できる部分もあって、お話しがよかったです。関谷さん、これからもレースに、そしていいクルマづくり、人材づくりに頑張ってください。応援しています。



関谷利之さん TOSHIYUKI SEKIYA
トヨタ自動車株式会社
凄腕技能養成部 Nチームグループ
シニアエキスパート

郡山智彦 TOMOHIKO KOORIYAMA
株式会社アシックス
コアパフォーマンススポーツフットウェア統括部
開発部コート開発チーム

TOYOTA GAZOO Racing

ASICS WORKING

OFFICIAL SPONSOR MOTOR SPORTS

極限の世界に挑むプロフェッショナルを、足元からサポートするアシックスワーキングシューズ。



INGING MOTORSPORT

頂点を極める最速チームを支え続ける。

日本最高峰の自動車レース「全日本スーパーフォーミュラ選手権」に参戦。2015年に初のドライバーズチャンピオンを獲得し、2016年・2017年とチームタイトルも合わせ二冠を達成。2年連続Wタイトル獲得。



TEAM CERUMO

熱く熾烈な戦いを足元からサポート。

国内レース最大級の観客動員数を誇る「SUPER GT」に参戦。SUPER GTは2つのクラスで構成され、上位クラスであるGT500クラスには、日本の自動車メーカー3社の車両（LEXUS、日産、ホンダ）が参戦し、セルモはLEXUS車にてGT500に参戦。



HONDA RACING CORPORATION

Repsol Honda Team / Team HRC

2輪レース最高峰の戦い、ともに走り続ける。

四輪であればF1にあたる世界最高峰のバイクレースとも言われる「MotoGP™」に参戦するRepsol Honda Team。国内ロードレースの最高峰クラス「全日本ロードレース」と、8時間に及ぶ厳しい耐久レース「鈴鹿8耐」に、10年ぶりに復活し参戦を果たしたTeam HRC。

WINJOB® SERIES グリップ性と耐摩耗性に加え、耐油性も兼ね備えたCPグリップソールを採用。

<p>ウィンジョブ® CP205</p> <p>New</p> <p>ウイズ 2E相当</p> <p>600 クラシックレッド×ホワイト</p> <p>020 ストーンカラー×ブルー 400 ブルー×ブラック×ホワイト</p> <p>1271A001 本体価格¥9,800+税</p>	<p>レディ ウィンジョブ® CP207</p> <p>New</p> <p>女性向けモデル ウイズ 2E相当</p> <p>800 アンバー×セージ</p> <p>020 ストーンカラー×ブルー 400 ピーチ×ピーチ 600 パーカドパーカド</p> <p>1272A001 本体価格¥8,600+税</p>	<p>ウィンジョブ® CP206 Hi-Vis</p> <p>New</p> <p>750 フラッシュイエロー×ブラック</p> <p>800 ショッキングオレンジ×ブラック</p> <p>1271A006 本体価格¥10,500+税</p>	<p>ウィンジョブ® CP202</p> <p>2390 クラシックレッド×ブラック</p> <p>0990 オレンジ×ブラック 4580 インクブルー×ブラック 9090 ブラック×ブラック</p> <p>FCP202 本体価格¥9,800+税</p>	<p>ウィンジョブ® CP203</p> <p>1601 ファントム×ホワイト</p> <p>0649 チョコ×ブラック×ホワイト 4330 チェルシー×ブルー×オレンジ</p> <p>FCP203 本体価格¥10,800+税</p>
<p>ウィンジョブ® CP201</p> <p>0433 ゴールドフュージョン×アストラルオーラ</p> <p>0190 ホワイト×ブラック 4901 インディゴ×ホワイト 9090 ブラック×ブラック</p> <p>FCP201 本体価格¥8,300+税</p>	<p>ウィンジョブ® CP301</p> <p>2301 プライムレッド×ホワイト</p> <p>0101 ホワイト×ホワイト 5004 インディゴ×ブラック×ホワイト 9090 ブラック×ブラック</p> <p>FCP301 本体価格¥9,800+税</p>	<p>ウィンジョブ® CP302</p> <p>New Color 9月上旬発売予定 100 ホワイト×ホワイト</p> <p>0126 ホワイト×ホワイト 5001 インディゴ×ブラック×ホワイト 9090 ブラック×ブラック</p> <p>FCP302 本体価格¥10,800+税</p>	<p>ウィンジョブ® CP601 G-TX</p> <p>GORE-TEX</p> <p>0790 フラッシュイエロー×ブラック</p> <p>9093 ブラック×メタルパー</p> <p>FCP601 本体価格¥19,700+税</p>	<p>ウィンジョブ® CP106</p> <p>9009 ブラック×オレンジ×ホワイト INGING MOTORSPORT 採用モデル</p> <p>0445 ホワイト×ブラック×ブルー 4994 インディゴ×ブラック×ホワイト 8579 フラッシュオレンジ×ブラック</p> <p>FCP106 本体価格¥9,800+税</p>

アシックスジャパン株式会社

〒136-8585 東京都江東区新砂3丁目1番18号

●このカタログに掲載されている本体価格はすべて消費税抜きのメーカー希望小売価格です。●消費税率は改定により変動する場合があります。●本体価格は素材の価格変動ならびに諸般の事情により変動する場合があります。●掲載商品の標準仕様、デザインは予告なく変更する場合があります。商品の本体もしくは外装の表示をご確認ください。なお、各商品についての情報は当社ホームページで最新情報を更新しています。●カタログ中の商品写真の色彩は印刷のため多少異なる場合があります。●このカタログに掲載されている写真・イラスト・文章等の無断転載はお断りします。●GORE-TEX®、ゴアテックス®、GORE®はW.L. Gore & Associatesの商標です。●このカタログは2018年8月に制作されたものです。

アシックスシューズのストライプデザインは株式会社アシックスの登録商標です。

■商品についてのお問い合わせ先: アシックスジャパン株式会社 お客様相談室 0120-068-806 ■当社ホームページ asics.com からもお問い合わせをいただけます。

●発行/2018年8月

©ASICS Japan Corporation 2018.8 (WG) Printed in Japan