

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2013**

Debut



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2013

新しい時代の始まり





ARTA 2013 RD.1 OKAYAMA

「新しい時代の始まり」

緑は萌え、山映える。

県境にほど近い岡山の山間に、今年も春の訪れとともにスーパーGT開幕の季節がやって来た。

普段は中世以来の静かな時を刻んでいる八塔時の里に、現代の最先端に行く喧噪がこだまする。

シーズンの開幕を目前に控え、ARTAのガレージには目新しい1台のマシンが加わっていた。

10年間をともに戦ってきたガライヤに別れを告げ、GT300は今季から新機軸のハイブリッドマシン、

ARTA CR-Z GTを走らせる。



新たな時代の乗り物を体現するかのように、フロントガラスの奥にはグリーンのライトが灯り、そのフロントマスクは近未来的な美しい曲線を描いている。

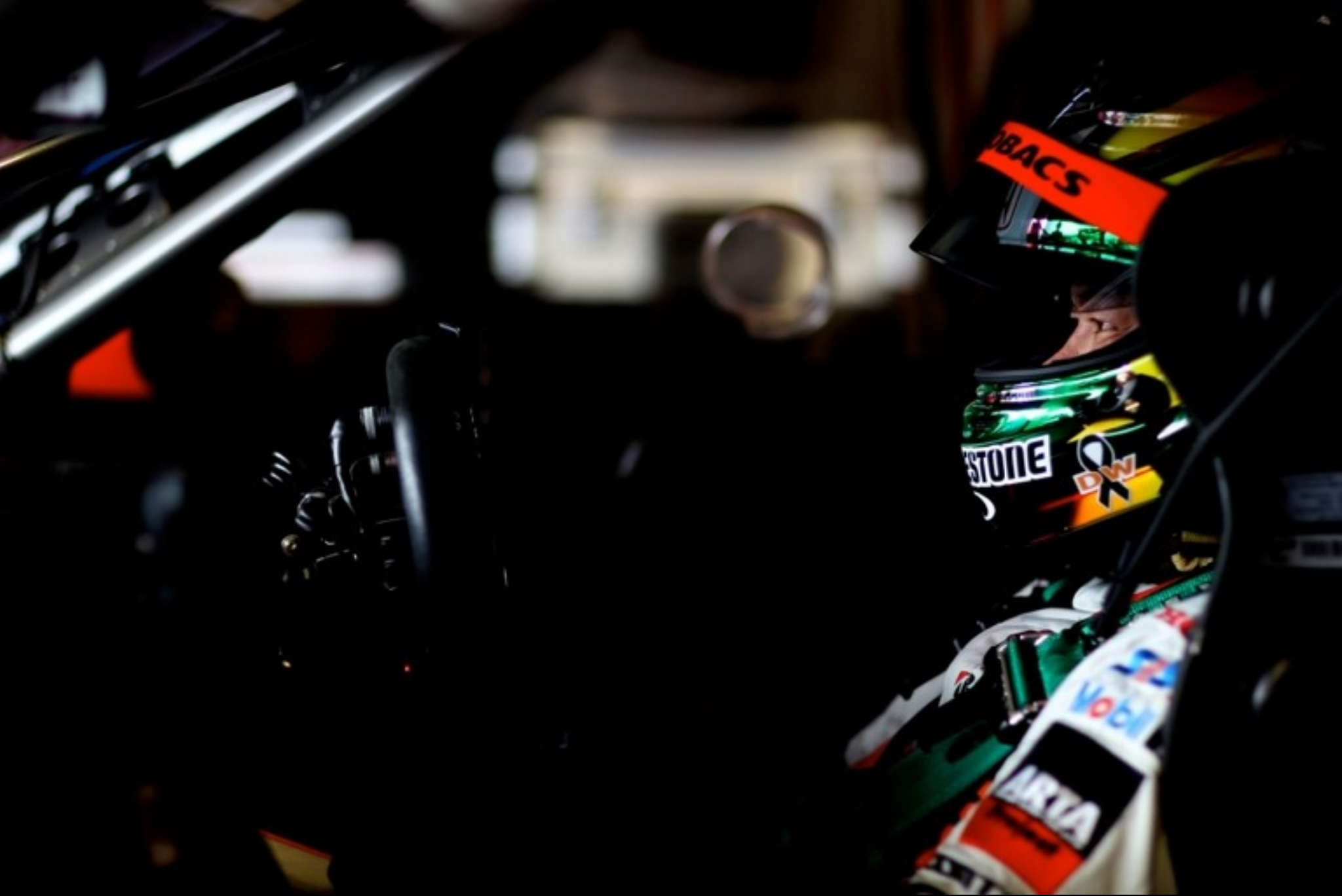
オレンジ色に染め上げられたボディには、55番のゼッケンをつけられた。

メカニックたちはこの日に間に合わせるため、徹夜続きの必死の作業でマシンを完成させた。

その横に並ぶGT500のARTA HSV-010も、フォルムにこそ変化はないが、カラーリングを一新して精悍な顔つきになった。

長らく不振の原因となっていたことが明らかになったモノコックは入れ替えられ、アップデートパーツも投入されて完全に新たなマシンとして生まれ変わっているのだ。もうこれまでのような万年最下位はあり得ない。

「これまで全然”レース”ができていなかったけど、今年は”レース”ができるから大丈夫だよ」
亜久里監督もそう言って自信を覗かせる。



今年のARTA HSV-010は、昨年ガライヤで好走を見せた松浦孝亮がドライブする。彼にとっては久々のGT500マシンであり、フルシーズンを戦うのは初めてのことになる。コンビを組むラルフ・ファーマンは、開幕前のテストでもまだ少し悩みを残していた。モノコックにダメージを負った昨年までのマシンの限界点が身体に染みついているがゆえに、理屈では新たなこのマシンの限界が分かってはいても、スロットルペダルが踏めない。その点、初めてARTA HSV-010を体験する松浦の走りは、彼にとってもプラスになるのだという。

「まだ完全ではないけど、少しずつ慣れていっているよ。
100%踏めるようになるのは、セパンの頃かな」
手応えのありそうな表情で彼はそう語っていた。

一方でGT300のARTA CR-Z GTは、松浦と入れ替わり小林崇志が高木真一とコンビを組む。昨年GT500で思うような走りができなかった小林にとっては、正念場のシーズンになる。



シーズンの開幕を前に、岡山には大型の低気圧が近付いていた。
空は黒い雲に覆われ、強い風が山間に吹きすさぶ。
大荒れのシーズンを予感させるような、そんな開幕前夜だった。

土曜日はやはり雨だった。
朝のフリー走行セッションが進むにつれて、雨脚は刻々と強さを増していく。
コース上には雨水が溜まっていき、川のような水の流れが横切っている箇所もある。
ドライバーたちが危険なコンディションだと感じ始めた矢先、ARTAのガレージに
衝撃が走った。

高木からステアリングを託された小林が、コースインして4周後にコースオフして
クラッシュしてしまったのだ。





タイヤが水に乗って完全にコントロールを失うアクアプレーニング現象は、
どんなベテランのドライバーであっても避けようがない。

マシンはリアが大破し、とても午後の予選までには修復が間に合うような状態ではなかった。
チームは嘆願書を出して決勝への出走を認められ、日曜までに間に合わせるべく
メカニックたちはまたしても徹夜で懸命に作業にあたった。

悔しさと不甲斐なさ、そしてメカニックたちへの申し訳なさとは縋い交ぜになって、
小林の目からは涙が溢れた。

自ら山を下りてコンビニエンスストアへ買い出しに行き、不眠不休のメカニックたちに
差し入れを届け、気持ちを伝えた。



もちろん、わざとマシンを壊すドライバーなどいない。

メカニックたちも小林の気持ちは痛いほど分かっている。

だからこそ、不満のひとつも口にせず黙々と作業を続けた。

同じCR-Z GTの16号車からスペアパーツを借り受け、夜を徹して修復作業は進められた。

土曜の予選は、あまりの雨のためにQ1を終えたところで赤旗が提示された。

8号車はラルフが上々の走りを見せ、8番グリッドから決勝に臨むことになった。

いよいよ迎える2013年シーズンの開幕。

グランドスタンドには大勢のファンが持ち込んだ無数の旗がたなびき、否が応でも興奮が高まる。

気温11度という肌寒さなど、いつの間にか忘れてしまう。

朝は濡れていた路面も、すでに乾ききった。

ウイングやサスペンションなど、マシンのセットアップはドライセットに戻されている。



2周のセーフティカー先導ランの後、グリーンフラッグが振られてレースのスタートが切られる。HSV-010のステアリングを握ったラルフは、ハードタイヤを選択したために温まりに苦労し、ペースが上がらない。

どれだけサーキットの興奮が高まろうとも、路面は凍えるように冷え切っていたのだ。だがひとたびタイヤに熱が入りければ、生まれ変わった8号車のペースは侮ることはできない。ラルフは5周目にはこのレースのファステストラップを記録した。

「マシンバランスはすごく良かったし、そのことはファステストラップを記録したことでも証明できたと思うよ。

もちろんまだ課題はあるけど、去年のあんな状態から脱出して表彰台の常連になれるようなところまで持っていきたいね。すごくポジティブだし、次のレースが楽しみになってきたよ」





しかし狭く曲がりくねった岡山国際サーキットでは、よほど大きなアドバンテージがなければ
追い抜きを果たすことは難しい。

本来の速さに手応えを感じながらも、前走車に抑え込まれてそれを発揮できないまま、
ラルフは我慢の走行を強いられ続けた。

土曜の朝に大きなダメージを負った55号車も、必死の作業の甲斐あってグリッド最後尾に
その姿を並べることができた。

55号車にとっては、ポイントの獲得は遠い目標になる。

それでも初戦だからこそ、しっかりと走り切ることが大切だ。

スタートドライバーの高木は、最後尾から堅実に少しずつ順位を上げていった。



だが、オーバーテイクをするためにはレーシングラインを外れて走らなければならない。
当然、タイヤは路面に積もったタイヤカスを拾うことになる。

「結構抜けないよ。タイヤカスがとれなくて、どうにもならないんだよ。
オーバーステアとかそういう次元じゃないよ」高木は無線でエンジニアの星学文に訴える。
どんよりと曇った空からは、時折パラパラと小雨が落ちてフロントウィンドウを叩く。

「高木さん、HEVのマップを切り替えて下さい。バッテリーの温度を確認しながら」
ハイブリッドマシンであるARTA CR-Z GTの強さは、電気エネルギーの力でエクストラの
加速を得られることだ。

昨シーズンから参戦を開始したマシンであるとはいえ、ARTAにとっては
初めてのレースだけに、こうした新しい技術も少しずつ習熟しながらの戦いになる。





30周目を過ぎた頃から、上位勢が次々とピットに向かい始める。

しかしハードタイヤを履いているラルフは、マシンバランスの良さもあって、予定を変更してピットインを引っ張る。

レースの折り返し地点を大きく過ぎた48周目に、ようやくピットインして松浦考亮にドライバーチェンジをする。マシンに装着されたのはソフトタイヤだった。

コースに復帰した松浦は、オーバーステアの状態に苦しむ。

柔らかいコンパウンドではマシンのリアが安定せずコントロールが難しくなるのだ。

「この症状はウインターテストの時からあったんだけど、コースに留まるのがやっとの状態」
そうは言いながらも、松浦は11番手まで落ちた順位を少しずつ取り返し、9番手まで挽回してみせた。

「なんとかチェッカーを受けることができてホッとしてるよ。

しかもポイントも獲得できたし、次までにマシンを見直して表彰台を狙って行きたいですね」

36周目、高木もピットインして小林にマシンを託した。



「タイヤ冷えてるから気をつけて！」星が小林に警告する。路面温度11度という寒さゆえにタイヤが温まらず、ターン1ではピットアウト直後にコースアウトするマシンが続出していた。

「今ポジション18、前との差は19秒！」

小林は前日のミスを取り戻すべく、強いレースをしたかった。

泣くだけ泣いた小林は、過去を振り切り、乗り越えることで強くならなければならなかった。

「小林、タイヤの摩耗は全然平気だから、ガンガン行っても大丈夫だよ。

タイヤカスも、ドライバーが思うよりも全然大丈夫だから。

走り終わったタイヤを見たら、思ったほど付いていなかったから。ガンガン追い上げる！」

同じドライバーとして小林の気持ちが分かるエグゼクティブアドバイザーの土屋圭市は、精神的なフォローをしながら小林を叱咤する言葉を無線で伝える。

「小林は1分32秒台、前のクルマは34秒台だから、1周で2秒ずつ縮まってるよ。

良いペースだ、そのままキープしろ！」





レース終盤には再び雨が降りだし、やや強く路面を濡らした。

しかし小林は12位までポジションを上げて開幕戦を走り切った。

ベストタイムは16号車と全く同じ。この2日間で起きたことを考えれば、上々の結果と言えた。

「お疲れ様、チェッカーです」その星からの無線に、小林は言葉を返した。

「了解です、ありがとうございました」もちろん、チームスタッフ全員に向けて。

「昨日のクラッシュで間に合わないかと思ったけど、よくここまで修復してくれて完走まで導いてくれたスタッフに感謝したいね。

真一の-spinは昨日のクラッシュでセッティングを進められなかった影響もあったと思う。

でも小林も最後までよく粘ってくれたと思う」

亜久里監督はそう言ってスタッフたちの努力をねぎらった。



「ARTAも早く優勝できるように頑張るよ」

もう行くのがイヤだとまで思ったサーキットを、亜久里監督は久々に笑顔で後にした。

2013年、生まれ変わったARTAは新たなスタートを切った。

順風満帆の船出とはいかなかったが、苦難があったからこそ新生ARTAの強さがはっきりと映えた。

今年こそは我々の期待に応えてくれるはずだ。





RESULT

GT500

ARTA HSV-010 GT NO.8 ラルフ・ファーマン / 松浦 孝亮

公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
8位	9位	1'29.527	1'23.802	9位

GT300

ARTA CR-Z GT NO.55 高木 真一 / 小林 崇志

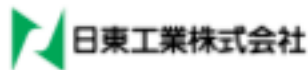
公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
出走せず	12位	2Laps	1'30.677	12位



AUTOBACS Motorsports Conference

【amsc参加企業】

オートバックス モータースポーツ連絡協議会



株式会社アウトソーシングセントラル 安全自動車株式会社 株式会社イサカ 株式会社ウェッズ 株式会社EDIX Fデザインオフィス 興工業株式会社
コアーズインターナショナル株式会社 株式会社彩ユニオン 株式会社サンコー 株式会社サンテック 株式会社ジーエス・ユアサバッテリー 株式会社湘南レオテック 株式会社鶴岡
日産工業株式会社 株式会社バンザイ ブリッド株式会社 株式会社ホットスタッフコーポレーション 三菱重工業株式会社 株式会社ユビテル 株式会社ワップ

2013年2月28日現在会員企業

amsc (AUTOBACS Motorsports Conference) とは株式会社オートバックスセブンを中心に、自動車用品関連企業約100社が参加する任意団体であり、モータースポーツを核として「世界中のドライバーを車好きに変える」為に、自動車関連マーケット全体の活性化を目的とした団体です。将来的には、日本のモータースポーツ文化の発展と新たなカーライフ文化の創造に貢献していきたいと考えております。



Thank You for Supporting
ARTA GALS

To be continued next race.....

ZERO
BORDER
Team ZEROBORDER

Copyright c2013 ZEROBORDER INC. All rights reserved. No reproduction or republication

Director and Photographer : Masakazu MIYATA
Text : Mineoki YONEYA
Design and Web Creator : Akira YOSHIDA
Special Thanks : AUTOBACS SEVEN CO.,LTD