

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

DIGITAL
2013



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

ARTA

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2013**

雄大な富士山のように



ARTA 2013 RD.2 FUJI

「雄大な富士山のように」

目の前には雄大な富士山がそびえていた。

冠雪の按配のせいだろうか、この時期の富士山はいつにも増して大きく、美しく見える。

もしかするとそれは、開幕戦で得た手応えとこの週末に抱く期待の大きさのせいなのかもしれない。

今年のARTAには、これまで以上の速さがある。これまでとは違った強さがある。



それを象徴するかのように、今季から新しくなったピットガレージは漆黒の中にマシンをより美しく見せる。

レースをするからには勝つ。

それは速さの勝負に限ったことではなく、モータースポーツには欠かすことのできないこうした美しさの勝負においても同じこと。

そこには、監督の鈴木亜久里のこだわりがあった。

今年にかける思いが強いからこそ、亜久里が積極的に現場の議論に加わるようになった。

技術のことはエンジニア、とこれまではオブザーバー的な立場に徹してきた亜久里だが、

今年はフリー走行の一部始終までピットガレージで見守るようになった。

「クルマのフィーリングは昨日とは違ってる？」

日曜朝のフリー走行を終えたARTA HSV-010 GTのコクピットを覗き込み、

松浦孝亮に話しかける。



「基本は同じなんですけど、ターンインの反応が悪くなくて、立ち上がりの抜けも悪くなってます。

100Rとかでも滑り出してきちゃって……」

レーシングドライバーとしての経験があるからこそ、分かることもある。

亜久里もそのことはよく分かっている。

「タイヤのキャラクターのせいじゃない？」

「そうだと思います。だからレースにはもう一方の硬いタイヤの方が良いかもしれない」

亜久里と松浦は師弟コンビのように会話を交わして、午後の決勝に向けた戦略を練っていった。

スタートドライバーを務めるラルフ・ファーマンも、自信の表情を浮かべている。

「マシンバランスは良いよ。ニュートラルだから、タイヤのことを考えれば

少しアンダーステアに微調整した方がいいかもね。でもクルマのフィーリングは良いね」



予選では赤旗中断のためにアタックのタイミングを逸して11番手に終わったが、決勝に向けては好感触があった。

一方、GT300クラスを戦う55号車のARTA CR-Z GTにとっては、富士は初めて走るサーキット。しかしそれでも予選3番手という好位置を獲得するなど、今年初めての本格的な予選走行で並々ならぬポテンシャルを見せつけた。

ゴールデンウィーク真っ只中の富士スピードウェイには、2日間で8万1千人もの観客が訪れ、賑わいを見せた。

スタート直前のグリッドもコース幅いっぱいにファンで埋め尽くされ、真っ直ぐ歩くこともままならないほどの混雑ぶりだった。

しかし、賑やかなメインストレートの喧噪とは裏腹に、ARTAのグリッドは落ち着いていた。そのくらい、彼らには自信があったからだ。



AITA
AUTOMOBILE TEAM AITA
Project

AUTOB

AITA
Project



空は綺麗に晴れ渡り、陽光は暖かい。

最終コーナーの向こうには、富士山の勇姿が美しくそびえているのが見える。

午後2時、いよいよフォーメーションラップが始まる。

ハイブリッドカーであるARTA CR-Z GTのステアリングを握る高木真一は、ブレーキングでエネルギーを回生してバッテリーの充電を進めようと、長いストレートエンドの1コーナーでブレーキを踏んだ。

するとその瞬間、マシンがバランスを崩してあわやスピンという状態になった。

「今、1コーナーで（クルマが）いきなり横向いた！」

高木は瞬時の判断力でスピンを回避したが、それはこの後にやってくる悪夢の伏線ではなかった。



GT300クラスの隊列が高速の100Rを抜けヘアピンを立ち上がっていったところで、TV画面にはその列を外れて逆向きに止っているARTA CR-Z GTの姿を映し出していた。

「ごめん！ タイヤを温めようと思ったら、やっちゃった……」

その瞬間、エンジニアの星学文は判断を迷った。

フォーメーションラップで隊列を外れたマシンは本来、最後尾からのスタートを強いられる。

しかし前戦岡山でコースオフしたマシンが自分のポジションに戻ってスタートしても処罰の対象にならなかった事例もある。

今回の高木の-spinはさほど大きなものではなく、そのまま隊列に戻ることも十分にできそうだった。

「最後尾になるんだっけ？」という高木の問い掛けに対して、星は一旦は「そうです」と答えたものの、考えを訂正した。



「高木さん、抜かしてOKです。自分のポジションまで戻ってください」

「真一、大丈夫。500kmもあるんだから、落ち着いて行け！」

エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市が、ドライバー心理を読み取るように
すかさずフォローを入れる。

GT500のスタートは1コーナーでやや混乱があったが、ラルフは冷静にこれをかわして8番手で
500kmのレースに突入していった。

だが、55号車 ARTA CR-Z GTの災難はまだ続いていた。

今度はボディ右側のサイドスカートが外れかかっている。

「多分3号車だと思うけど、向こうがシケインでアウト側からステアリングを切ってきて
当てられたんだ」





55号車にはオフィシャルからマシン修理の指示が出され、ピットインを余儀なくされた。さらにフォーメーションラップでのスピン後の追い抜きがスタート手順違反と判断され、ドライブスルーペナルティ。

ピットアウトしてみれば、トップの16号車無限CR-Zの後ろ。

つまり1周遅れになってしまった。しかし55号車も16号車と同じペースで走ることができる。

苦しい展開の中にも、挽回のチャンスは充分にありそうだった。

そんな矢先、高木がまた無線で悲痛な声を伝えてきた。

「シフトダウンができなくなった！ 1コーナーとBコーナーの手前で6速まで入れると落ちなくなる」

今度はギアボックスにトラブルが発生したのだ。

ECUに風を当てて冷やすなどの対策を取ってはみたものの症状は改善せず、ARTA CR-Z GTのペースはガクンと落ち、もはや戦えるような状況ではなくなった。



「このタイムじゃ走れても意味がないよ。1回ピットに入れちゃった方が良いよ」
亜久里監督が言う。

ドライバーチェンジに向けて準備を始めていた小林崇志だったが、ARTA CR-Z GTは
ガレージに入れられ、メカニックたちの手で修復作業を施されることになった。

マシンを降りた高木がレーシングスーツの前をはだけると、身体は汗だくになっていた。

土屋が「ツイてなかったなあ。今日はチャンスだったのに、この罰当たり！」

と言葉を投げかける。

だがドライバーの気持ちは痛いほど分かるだけに、むやみに責め立てるようなことはしない。

「タイヤが全然温まっていなかったから、このままじゃスタートがヤバいと思って、
そろそろ大丈夫だろうとアクセルを踏んだらいきなりあんなっちゃって……」

高木は頭を垂れて、申し訳なさそうに言う。



その頃、8号車をドライブするラルフは順位をひとつ上げて前を行く1号車のMOLA GT-Rを追いかけていた。

長いストレートのある富士ではレクサスSC430勢が速く、ライバルたちを引き離して行く。コーナリングマシンのHSV-010 GTは苦戦を強いられているが、その中でも8号車は健闘を見せる。

しかし予選で使ったタイヤでの走行を強いられていたため、徐々に高速コーナーでのアンダーステアが強くなってきた。

「いつピットインするんだ？」ラルフからの問い掛けに、エンジニアの佐藤真治が返す。

「もう最低限の目標周回数は走り切ったよ。

でも、できればもう少し走りたい。どのくらいなら走れそう？」

「32周目くらいまでなら行けそうだね」

「よし、じゃあピットインのターゲットは32周目にしよう」



コース上ではタイヤをバーストさせるクルマも出てきた。
春の陽射しに照らされ、路面温度は33度まで上がっている。
タイヤを痛めるまで走り続けるようなリスクは冒せない。

予定通り32周目まで引っ張ってラルフはピットインし、松浦にドライバーチェンジをする。

「コースケ、ラルフの左フロントタイヤはゴムの山がなくなりかけていたけど、
それは1号車の後ろに付いて走っていてダウンフォースがなかったからだ」とラルフは言ってるよ。
こっちの（硬い）タイヤなら大丈夫」

松浦は、前にいる1号車や同じHSV-010 GTの100号車よりも速いペースで走行する。

前の2台が争っている間に、松浦はその背後まで迫ってきた。そして1号車を鮮やかに抜き去る。

開幕戦ではコンディションに合わないタイヤで苦戦を強いられた松浦だったが、

今回の富士では思う存分、本来の走りを披露している。



予定よりも長く引っ張り、73周目にピットイン。

39.7秒のピット作業でラルフを送り出したクルーたちに、亜久里監督も思わず「39秒！今のピットストップすごく良かったよ！」と唸った。

ラルフは100号車とのHSV-010 GT勢最上位をかけたポジション争いを繰り広げる。テールトゥノーズで最後まで追いつがったものの追い抜くまでには至らず、最後は1秒以下の差でチェッカーを受けた。

8位フィニッシュとはいえ、苦戦が予想された富士では上々の結果と言えた。

「トヨタ勢があまりにも調子良かったから追いつくのはすごく難しかったけど、マシンバランスは良かったし次に期待が持てる内容だったから、次こそはトップに立ちたいね」そう言って亜久里監督も笑顔を見せた。



一方のARTA CR-Z GTは、パーツを交換して小林がコースに戻っていった。もちろんすでに何周も後れを取っており、順位を争うことはできない。しかしまだレース2戦目のCR-Zのデータ収集という意味ではここでできるだけ走り込んでおきたいのだ。

だが小林は開幕戦岡山と同じようにタイヤカスに苦しんでペースが安定しない。

「タイヤカスがすごい。300Rが全開で行けない！」

土屋アドバイザーはそんな小林に発破をかける。

「こういう状況だから、自分でタイヤカスを落とす方法を考えていろいろ試してみる。

アウトインアウトじゃなくて、タイヤカスが付かないようにラインを変えて走ってみな」

しかしペースが上げられない小林に対して亜久里監督もしびれを切らすように無線で言う。

「何やってんだよ、何がしたいんだか分からないよ俺には！」



車載センサーのモニターはタイヤの内圧が上がっていないことを示しており、小林は自信が持てないでいた。

ピットに戻ってきたタイヤを調べてみれば内圧は正常だったが、タイヤカスを拾ってフロントがグリップしない状態では、そのフィーリングから判断することは難しかった。

しかし最後にステアリングを受け取った高木は、小林よりも速く安定したペースで走行を続けた。

トラブルの不運があったとは言え、小林の走りが不甲斐なかったことも事実だった。

土屋はレース後に小林を呼びつけ、二人きりで話し合った。

それは小林にもう一回り成長してもらいたいからこそその愛の鞭だった。

「いろんなことが起きすぎだし、お祓いに行かないとね」

高木はそう言って苦笑いをする。



決勝が終わる頃には、富士の麓に吹き付ける風は冷たくなっていて、肌寒さを覚えるほどだった。日が傾いてきた富士スピードウェイのピットウォールで、GT500の二人のドライバーと高木は談笑し、レース後の開放感と自分たちにできる最大限の走りをしたという爽快感に浸りながら、次のレースへの期待感に胸を膨らませていた。

その一方で、小林だけはその輪に加わずにひとり自分自身と向き合う。

開幕戦で掴んだ手応えは、この富士で確信に変わった。

そして小林はこの試練を乗り越えた時、レーシングドライバーとして大きな成長を遂げるだろう。

その時ARTAは、あの富士山のように雄大な姿でサーキットを駆け抜けるはずだ。



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

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
11位	8位	1'33.447	1'33.937	11位

GT300

ARTA CR-Z GT NO.55 高木 真一 / 小林 崇志

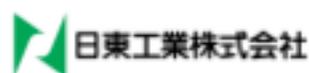
公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
3位	19位	24Laps	1'39.707	-



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 株式会社イヤサカ 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 株式会社錦織
 日東工業株式会社 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
Samantha Thavasa Japan Limited 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