

**ARTA**

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL  
2013**



**ARTA**  
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**Project**

**ARTA**

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL  
2013**

ロッキンサッポロ **1000km**

いずれまた風は吹く。





## ARTA 2013 RD.5 SUZUKA

「いずれまた風は吹く。～灼熱の苦しみの中で～」

真夏の陽射しは、容赦なく照りつける。

茹だるような暑さとは、まさにこのことだ。

鈴鹿サーキットの上空には、真っ青な空が広がっている。

気温は35度にも達しようとし、アスファルトの路面は素手で触ることができないほどに熱を帯びている。

過酷なコンディションの中で鈴鹿サーキットを1000kmも走るこのレースは、夏の風物詩とも言えるスーパーGT選手権の中でも特殊な一戦。



6時間に及ぶ激戦を戦い抜くため、チームハウスにはドライバーが休息を取り少しでも体力を回復するためのリクライニングチェアが並んでいる。

ピットガレージ裏には、灼熱のコクピット内で火照った身体を冷やすためのビニールプールさえ用意されている。

それでもARTAのピットガレージには、どこか華やいだ気分が漂っていた。

前戦菅生での劇的なダブル優勝から3週間。

鈴木亜久里監督の胸にも、土屋圭市エグゼクティブアドバイザーの胸にも、

ドライバーたちの胸にも、そしてスタッフたちの胸にも、『WIN&WIN』の文字が躍っている。

鈴鹿では7月にテストを行っていたこともあり、前戦までの勢いをこの週末にも

繋げられるのではないかという、どこか楽観的な思いもあった。



だが、鈴鹿山脈の影には入道雲が立ち上がり、空へと伸び上がっていかうとしていた。

スモークがかかったARTA CR-Z GTのサイドウィンドウには、30と50の文字が描かれたステッカーが貼り付けられていた。セパンから怒濤の2連勝を遂げた55号車には、合計80kgものウェイトハンディが積み込まれていた。

日本屈指、いや世界に誇るチャレンジングなサーキットである鈴鹿において、この足枷は決して小さくはない。ARTAの面々として、楽な戦いにならないことは覚悟していた。しかし、これほどとは。

今シーズン圧倒的な速さを誇ってきたCR-Z GTには、このレースからさらに新たな性能調整が加えられることになった。80kgのウェイトだけでなく、車高を引き上げねばならなくなり、運動性能は格段に落ちた。

「車高を上げることになったので、クルマの動きが大きくなり、それに合わせるためのセットアップが必要になりました。

性能調整のせいで7月のテストのデータも参考にならず、苦労しました」





CR-Z GTを担当するエンジニアの星学文は頭を抱えた。

小林崇志の攻撃でQ2に進み、8番グリッドを手にしただけでも御の字と言えた状態だった。

56kgのウェイトを積んだHSV-010 GTも、同じようにマシンセットアップに苦労させられた。マシンバランスが上手く合わせ込めないままに臨んだ予選では、遅いマシンにも引っかけ、最後尾グリッドから決勝に進むことになった。

それでも、1000kmという距離がいつもよりも大きな可能性を与えてくれる。

そう信じて彼らは長い長いレースへと立ち向かった。

「クルマのフィーリングはかなり良くなっているよ。コーナーの入口ではまだ少しナーバスでアンダーステア気味だけど、でもこの方向性をキープしていけば良いと思う」

決勝前のウォームアップ走行に出ていったラルフ・ファーマンは、明るい声で無線を通して報告してきた。

8号車HSV-010 GTのフィーリングは確実に向上していた。



今シーズン初めて55号車CR-Z GTのスタートドライバーを任されることになった小林崇志も、「そんなに悪くない」と言う。

2連勝を挙げるうちに、小林は大きく成長した。

スタートドライバーを任されたという事実が、チームからの評価と信頼を物語っている。

それに呼応するようにして、小林の言葉にも力強さが感じられるようになった。

「基本的には安定しているけど、左右がバラバラに動く感じがあって、縁石に乗ったりすると振られるから、そこは気をつけて走らないといけませんね。S字の中の切り返しを速くするとロールがすごく大きくなって、そこから1回跳ね返ってきます。アンダーステア気味だからフロントタイヤの内圧が上がってくると思うんで少し内圧を下げてください。リアの方も気持ち下げてもらいたいかな」  
星とそんなやりとりをしながら、1000kmの長丁場に臨んだ。



Honda  
ARTO  
AUTOBACS  
BRIDGESTONE

ARTA project



スタートで他車に接触される場面もあったが、ファーマンは堅実にスタートを切り、周回を重ねていった。

「クルマはOK、問題ないよ」

8番手からスタートした55号車の小林は、スタートからじわじわとポジションを下げていた。この重いマシンではFIA GT車両のストレートスピードに対抗するのは難しそうだった。

「小林、長いレースだから最初からそんなに焦らなくて良いからね」

土屋が落ち着かせるようにアドバイスする。

「ちょっとリア（のグリップ）が軽いかなあ。オーバーステアっぽくなってきてる。

コーナーに（思い切って）飛び込めない」

だが、前を行くFIA GT勢はいずれピットインをする。

CR-Z GTに比べて燃費の悪い彼らは、給油に遥かに長い時間を要する。

ピットストップを終えれば順位は再び逆転しているはずだ。

この先の展開を考える余裕が、今の小林にはあった。



TOBACCO

HONDA

BRIDGESTONE

AUTOBACS

BRIDGESTONE

UNITED OCEANIC



「マップを変えるよ？ 今もごぼう抜きにされちゃったし、抜き返すのは難しいと思うから、燃費を稼ごう」

星エンジニアもこれに同意する。小林の頭の中では、すでにレースの組み立てができています。

「前のクルマがピットインしたらプッシュするよ」

「このペースでいければ、前のFIA GT勢6台はピットストップで食えるぞ！ 頼むぞ、小林」土屋も頼もしくなった小林にさらなる檄を飛ばす。80kgのウェイトと車高という“足枷”も、自分たちの力で上手く乗り切ることができそうだった。

だがその“足枷”は、思わぬ形で55号車を襲った。

29周目のメインストレートを駆け抜けた小林のCR-Z GTから、突然の異音が響いた。

「なんか、駆動が伝わらない！」ピットウォールは騒然となった。

「EV（ハイブリッドのモーター駆動）でどうにかできないかな。どうやるんだっけ？」

S字の途中でコース上に止まってしまった小林はなんとか再発進を試みるが、上手くいかない。





「すぐ確認する。エンジンはかかったまま？」 「かかっている」

「駆動系？ ギアは入るの、入らないの？」

「入っているけど駆動が伝わらない。ドライブシャフトかクラッチかだと思う」

エンジンを切り、EV走行に切り替えてみたものの、モーターは回ってもその駆動がタイヤに伝わらない。万事休すだった。

「小林、マシンを降りて」

これから巻き返しをとという段階で、まさかのリタイア。

重い“足枷”がサスペンションや車体のメカニカル面に予想外の負荷をもたらしたのだろう。

1000kmどころか、レース距離の5分の1も走りきらないうちに戦列を離れなければならなくなってしまった。

「ライバル達のラップタイムやレースを見ても十分に上位に食い込める手応えがあったし、本当に悔しいね。表彰台も視野に入っていたのにね」 亜久里監督は悔しそうに言った。



その頃、8号車も苦戦を強いられていた。だが、決してペースが遅いわけではない。

「目標は33周、大丈夫かい？」

佐藤エンジニアが聞くと、ラルフはまだまだ走れるといった様子だった。

「クルマはまだアンダーステアだけど、コンパウンドのフィーリングは問題ない。

もっと走っても大丈夫だ、35周でもいける」だが燃料はもう限界に近付いていた。

佐藤は33周目にラルフをピットに呼び入れ、松浦孝亮にドライバーチェンジする。

「コースケ、ラルフのタイヤはグレイニングはあるけどゴムは残ってた、前後とも大丈夫。

2秒前を走ってる24号車が直接の順位争いだよ」

路面温度が高くなったせいか、コース上ではリアタイヤをバーストさせるマシンが

散見されるようになっていた。陽は相変わらず南の空高くから照りつけている。

そんな中で松浦は徐々にペースを上げ、24号車に追いついた。

「24号車、抜いたよ～。マシンが大分軽くなってきたから、攻めていくよ！」

20周以上走ってもなお、松浦のペースは安定していた。



佐藤からの問いかけにも、順調さが伺える答えが返ってきた。

「クルマのバランスはどう？」 「結構良いよ」ピットストップの予定をできる限り伸ばして、ポジションアップを狙おう。そう決めた直後の66周目、コース上にセーフティカーが入った。GT300クラスのマシンがタイヤをバーストさせ、それによってダメージを負った箇所から出火したためだ。コース上には多くのパーツが散乱してもいた。

「セーフティカーが入ります、ステイアウト」事故処理のためセーフティカーが入ると、隊列が整うまでピットインはできなくなる。

これからピットストップで順位を挽回しようとしていた8号車にとっては、不運なタイミングだった。しかも、燃料の残りはもうほとんどない。

ここからプッシュし、できるだけ後続を引き離してからピットインするという方法を選ぶこともできない。それでもピットインを行なうマシンもある。

「今ピットクローズじゃないの？なんでみんな入って来てるの？これおかしくない？」

亜久里監督も気が気でない。



続々とマシンがピットに向かうのを見て松浦はピットインをせがむが、レギュレーションをきちんと把握している佐藤は冷静だった。

「まだピット出口がクローズだから、ピットインできない。この周はステイアウト」  
68周目、順位が整理されて隊列が整い、ピットレーンのシグナルがグリーンに灯ったところで佐藤が松浦に指示を出す。「ピットレーンオープン、コースケ、ピット入れる？」  
コクピットに戻ったラルフがコースに復帰すると、ピットストップの不運もあって最後尾だった。しかしセーフティカー走行中にピットインしたマシンには厳しいペナルティが科され、ラルフは少しずつ順位を上げていき、ポイント圏内まであと一步の11位まできた。  
その後104周目には再び松浦、そして138周目にはもう一度ラルフにドライバーチェンジをして前を追う。「クルマのバランスはまだオーバーステアのまま？」

「オーバーステアじゃないけど、もうグリップが全然ない」

「ペースはそれがいっぱいいっぱい？ 後ろの38号車が3秒速いペースで追いかけてきてる」

「こんなもんでしか走れない」松浦はコクピットの中で長く苦しい戦いを強いられていた。



最後にステアリングを握ったラルフも、後ろから迫ってきた38号の勢いの前に  
為す術はなかった。「38号車とのギャップ、9.4秒」

ピットウォールのサインボードで伝えられるギャップの数字は周を追うごとに  
小さくなっていき、最後は抜かれてしまった。「お疲れ様です、ポジション12」

佐藤は日本語でラルフにねぎらいの言葉をかけた。

ラルフから返ってきたのは「OK、ありがとう」という言葉だけだった。

チームの誰もが、6時間の戦いの末に疲れ果てていた。

陽はすでに傾き、鈴鹿の空はもう薄暗くなっていた。

スポットライトの当たった表彰台だけが明るく浮かび上がり、その他は闇に包まれていく。

あんなに暑かった昼間の熱気はいつの間にか収まり、少し穏やかな風が吹いた。

55号車の3連勝はならず、開幕戦から続いた8号車の入賞も途切れてしまった。

しかし、良い時もあれば上手く行かない時もある。そして、その逆もまた真なり。

いずれまた風は吹き、陽は当たる。彼らに前へと進もうとする強い意志さえあるのなら。



# 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
15位	12位	2Laps	1'56.394	8位

## GT300

ARTA CR-Z GT NO.55 高木 真一 / 小林 崇志

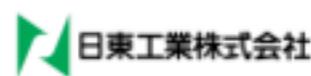
公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
8位	-	132Laps	2'05.702	5位



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ター 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 商工業株式会社  
 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 株式会社海而レオテック 株式会社錦織  
 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  
**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**