

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2013**



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

ARTA

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2013**

最後の決意、新たに。



ARTA 2013 RD.6 FUJI

「最後の決意、新たに。～不完全燃焼の週末～」

「どうして彼らはあんなに余裕があるんだろう？」

スターティンググリッドで4人並んでインタビューを受けるARTAの面々を見て、
テレビ解説者が言った。

55号車ARTA CR-Z GTは80kgというウェイトハンディを背負いながらも、またしても
ポールポジションを獲得した。

高木真一、小林崇志の2人だけでなく、鈴木亜久里監督、土屋圭市エグゼクティブアドバイザーも
笑顔で冗談を言う余裕がある。



「今回も2台とも優勝するよ、誕生日なんだからさ。GTA（GTアソシエーション）にも勝たせてくれって話をしたからね（笑）」

この日が53回目の誕生日だった亜久里監督は、茶目っ気たっぷりにそう言った。

「前回ダブル優勝した菅生もこんな天気だったしね」高木もそれに乗っかる。

実は55号車は午前中にエンジントラブルが見つかり、メカニックたちが必死の作業で載せ替えを間に合わせてグリッドにたどり着いていた。

本来ならば、深刻そうな顔をしていてもおかしくないほどの事態。

だが、ARTAの面々の表情は明るかった。

「だって、グリッドにつけたんだから、運も流れもあるってことじゃない？」

土屋は笑って言う。マシン自体にはポールポジションを獲るだけの速さがあるのだ。

心配すること何もない。

「一番前からのスタートで一番勝利に近いわけですから、しっかり走ってこのままレースを終えたいと思います」



GT500クラスを戦う8号車、ARTA HSV-010は11番グリッドからスタートに臨む。

予選前に施したセッティング変更が当たってマシンのフィーリングは良くなり、

決勝日朝のフリー走行では6番手のタイムを記録している。

亜久里監督の言う「2台優勝」も満更ではない。

「クルマのフィーリングは良い。ブレーキングでちょっとオーバーステアで高速コーナーでは少しアンダーステアだけど、昨日よりはすごく良くなっているし、とても満足だよ」

ラルフ・ファーマンの声はグリッドへ向かうウォームアップ走行でも明るかった。

隊列がグリッドに並ぶ頃には富士の空はどんよりと曇り、すぐそこに見える山の稜線は黒い雲に覆われている。

だがメインストレートには陽光が射し、果たして天候がレースにどう影響を及ぼすのか、伺い知ることはできない。

レースのスタートが切られると、ラルフはマシンの好調さを表わすように最初から果敢に攻め、1コーナーでインを挿して8位まで浮上した。





17号車とバトルを展開し、一度は抜かれたものの、もう一度抜き変えそうと富士スピードウェイの名物でもあるおよそ1.5キロあるメインストレートからスリップストリームに入り、1コーナーでインを突く。

しかしラルフの8号車は止まりきれず、グラベルに飛び込んで11位までポジションを落としてしまった。

それでもラルフは追撃の手を緩めず、18号車に追いついてスリップストリームに飛び込む。最終コーナーではインを挿して前に出るが、ストレートでは再逆転されてしまう。

「上手く抜く事が出来なかった...。」

普段は冷静なラルフも珍しくエキサイトして感情をあらわにした。

どんなポジションであっても、彼らは本気で戦っている。

1つでも前のポジションへ行くために、全力をかけて戦っているのだ。

一方、GT300クラスのポールからスタートした高木は、直後の1コーナーで3号車のGT-Rに首位を奪われてしまった。しかし陣営に焦りはない。



「路面温度は昨日の朝と同じくらいなので、このペースで予定周回数はいけると思います。前はピットストップで抜けるはずなので、しっかり付いていてください」

エンジニアの星学文が落ち着いて高木に無線で伝える。

そんな矢先の10周目、突然左リアから白煙を上げながら走行する55号車の映像が飛び込んできた。「高木さん、後ろから白煙が出てます！」

慌てる星に、他のスタッフが「リアのディフューザーが壊れてるよ」と知らせる。

めくれ上がったパーツがタイヤに接触し、その摩擦で白煙が上がっていたのだ。

そのせいか高木はブレーキングで幾度となくバランスを崩し、次々とポジションを落としていく。「タイヤが傷付いてる可能性もあるから、リアタイヤを交換しましょう」

そうこう言っているうちに、高木はホームストレートに戻ってきてピットインすることなく通過してしまった。「なんでピットインさせないの!? リアがパンクしちゃうかもしれないよ！」

土屋が慌てて星に詰め寄り、ピットインの指示を出す。「真一、誰かと接触したか？」

「ヘアピンのブレーキングで接触してしまいました。」





同じCR-Z GTの16号車とバトルをしているうちに、後方にいた4号車BMW Z4と接触していた。

それによって負ったダメージだった。

ピットインしてリアタイヤを交換し、ディフューザーの破損した箇所を取り外して

再びコースへ戻るが、順位はすでに最後尾まで後退してしまった。

ガレージ前に出てきて作業の行方を見守った小林の表情にも、失望の色が浮かんでいた。

「ディフューザーって、どのくらい取ったの？ 結構フラフラするんだけど」

「50～60cm取っただけだから、大丈夫だよ。頼むよ、真一！」

土屋とのやりとりで、高木は不安定さの原因がディフューザーではなくタイヤにあることを

確信した。これまで幾度となく問題になってきた、タイヤカスのせいだ。

「これタイヤカスだね、タイヤカスがすごくついてる。フロントもリアも両方だ。

走ったらどんどんつくし、攻めても攻めてもとれない！」

高木のペースはなかなか上がってこない。



だが19周目に32号車のHSV-010が突然左リアタイヤをバーストさせ、
高速でコントロールを失った
マシンはコースを横切るように真っ直ぐガードレールにクラッシュ。
ストレート上に破片がまき散らされたため、セーフティカーが導入されることになった。
22周目にピットレーンがオープンになったところでほぼ全車が一斉にピットインを行ない、
ピットレーンは大混雑になった。
ARTAも8号車と55号車が同時にピットインを行なうが、松浦孝亮に代わった8号車が早々に
コースへと出て行っても、小林にドライバーチェンジをした55号車はなかなかエンジンが
始動してくれない。
ハイブリッドのモーターだけで始動する措置を執ってなんとかコース復帰を果たしたが、
ポジションは23位まで落ちていた。
小林は絶望的な状況でレース距離の3分の2にあたる後半のロングスティントを
担当することになった。





コース上がクリアになりレースが再開されると、空はどんどん暗くなってくる。

「雨が降ってきたよ！ 第3セクター、結構大粒の雨が降ってきた！」

30周目を迎えた頃、松浦が無線で叫んだ。

「了解、タイヤだけは準備しておく。基本的にはステイアウトです。

ドライバー判断でピットインして」エンジニアの佐藤真治がすかさず答える。

メカニックたちは慌ててウェットタイヤの用意を始めた。

ピットインの判断のタイミングによっては、まさしく菅生のように勝利を手繰り寄せることが可能かもしれないのだ。しかし、まだウェットタイヤに換えるほど路面は濡れてはいない。

「ピット前も大粒になってきた。ただ西の雲は明るいんだよね。セクター3はどう？」

「結構降ってきてるよ、でもこのまま頑張る。まだまだいけるよ」

55号車のピットもウェットタイヤの準備をしている。

星はピットインの判断はドライバーである小林に任せることにした。



「ピットインできるように準備してる。こっちはラップタイムを見て他のドライバーと比較して情報を伝えるから。あとはドライバー判断で入って来て良いからね」

「もう結構降ってる。セクター3は無理くり走ってる。

これから雨が降りそうなら入っちゃっても良いかもしれない。雨雲レーダーを見て」

だが雨はこのままやんでいきそうだった。

35周目の最終コーナーで、松浦が叫ぶ。「12号車と接触してコースオフしてしまいました。」

そんな矢先、ピット前ではまた雨粒が落ちてきた。

「真ちゃん、これから雨が来るよ、雨！」 亜久里監督が思わず叫んだ。

だが願いは届かず、ウェットタイヤへの交換を決断するマシンが現われるほどの雨量にはならない。すでに残り周回数は10周を切っている。

リアタイヤのグリップ低下が進んだマシンはオーバーステア傾向になり、

松浦のペースは鈍っていった。一時は7位まで追いつけたものの、最後は1号車に抜かれて

8位でフィニッシュ。それが今日の精一杯だった。



レース前のフィーリングの良さからすればもっと上位が狙えたかもしれないが、後方グリッドからの追い上げはそう簡単ではなかった。

「走り出しの不調から考えると、よくここまで来る事が出来たと思うけど、最初からクオリティを上げていかないと勝負にならないね」

亜久里監督が言うように、予選でもう少し上位のグリッドを獲得することが8号車にとって危急の課題と言えた。

55号車の小林も追い上げはならず、16位とポイント圏外でレースを終えた。

「お疲れさん、メカニックも頑張ったね……」

土屋がスタッフ全員のハードワークをねぎらう。

ただ、タイトル争いをリードする16号車が8位と下位に沈んだことはせめてもの救いだった。

「今回は16号車とはそんなに差は開かなかったからね。」

結果は悪かったけど、最小限の被害というか、（チャンピオンは）まだ狙える状況だから」

そう、今シーズンの55号車はチャンピオン争いを強く意識して戦っているのだ。





「開幕から2回ノーポイントのあと2連勝で、また2回ノーポイントだから、次と最後は勝てるでしょう！」小林がチームを盛り上げるように言う。

「そうだね、クルマ自体は良いからアジアンルマンも狙えると思う」
星も沈みかけた心をもう一度持ち上げた。

ポイントリーダーの16号車は60ポイント、ARTA CR-Z GTは40ポイント。

2位から6位までは6ポイントの間に5台がひしめいている。

タイトル争いに向け、文字通りここからが正念場になる。

「まだチャンスはあるから、諦めずにプッシュしていくよ。次は絶対に挽回するからね」
誕生日プレゼントに優勝を、とはいかなかったが、亜久里監督は逆に燃えていた。

CR-Z GTに速さがあることは改めて確認できた。

あとはしっかりと結果をものにするだけだ。ARTAの面々にはその準備もできている。

不完全燃焼に終わった週末だからこそ、胸に空いたその穴を何としても

埋めたいという思いに駆られる。



チャンピオン争いが佳境を迎えようとする中で、そのプレイヤーの一人として
そこにいられる喜びを感じながら、シーズン終盤戦へと突入していく。
久しく忘れていたその高揚感と緊張感が、彼らをまたひとつ強くする。
頂点を目指すのならば、もう失敗は許されない。

不完全燃焼の週末が、その決意を新たにしてくれた。



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	47.62	1'35.781	11位

GT300

ARTA CR-Z GT NO.55 高木 真一 / 小林 崇志

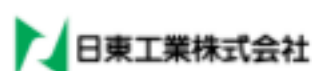
公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
1位	16位	1Lap	1'41.924	6位



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
 日星工業株式会社 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 株式会社ワッパ

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

Calm Flower



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