

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2013



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

五里霧中に見い出した光明





ARTA 2013 RD.7 AUTOPOLIS

「五里霧中に見い出した光明 ～不運の連鎖との戦い～」

九州の誇る名峰阿蘇に連なる山中、オートポリスは雨と霧に煙っていた。

雄大な山々の姿も今日ばかりは望むことはできない。

土曜午前のフリー走行はなんとか決行されたものの、大幅に短縮されて打ち切られた。

午後を迎えても霧は晴れず、レーシングカーが走行できる状況にはならない。

予選はキャンセルされ、日曜の朝に順延されてスターティンググリッドが決することとなった。



「午前の走行は途中で中断になり、午後の予選もキャンセルになってしまって
見に来て下さったお客さんには申し訳ない気持ちです」

55号車のステアリングを握る小林崇志は困惑したような顔で言った。

ARTA CR-Z GTには、このレースではエンジンのリストラクターにさらに厳しい性能調整が
加えられている。

加えて、ARTAにとってはCR-Z GTでこのオートポリスを走るのも初めてのことになる。
だからこそしっかりと走り込んでおきたかったはずの土曜日が、こうなってしまったことの
不利は大きかった。

日曜の朝を迎え、オートポリスの空には晴れ間も覗き始めた。

最終コーナーの向こうにある山々は陽光に照らされ、所々に残った路面の水たまりが
眩しく光を反射させている。



30分間の1セッション制で行なわれることになった日曜朝の予選で、

小林は「僕にアタックをやらせて下さい」と願い出た。

成長著しい小林の声を、もちろんチームも受け容れた。

「お前がどう25分間を組み立てるかで決まるからね」

エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市がコクピットの小林に諭す。

これもさらなる成長のための新たな経験だ。

「路面ができるまでタイヤを使わないように残しておいて、熱を上げる、内圧を上げる。

路面のどこが乾いていてどこが濡れているのか、どこでどのラインを

通ればいいのか、ブレーキの当りをつけている間にお前が確認するんだ」

コースに出て行った小林は、まずおろしたてのブレーキに熱入れを行ない

、タイヤにも熱を入れていく。「まだラインはできてないけど、そんなに悪くないと思う」

そう言っていた矢先、小林は濡れた路面に足をすくわれてスピンを喫してしまった。





セッションの残り時間は10分。いよいよ最後のアタックだ。

「了解、全部の周でアタックですね」小林はそう言って無線交信を断った。

その無言が、全身全霊でタイムアタックしていることを物語っていた。

しかし、55号車のタイムはいつになっても上がってこない。

いつもなら首位を争う同じCR-Z GTの16号車も揃って下位で苦戦していることを見れば、マシン特性とタイヤの状況がこの難しいコンディションに合っていないことは一目瞭然だった。

「小林、何が悪いの？」

「今の路面だと（タイヤが）発動しないですね……」

土屋の問い掛けに、小林は悔しそうに一言そう答えるしかなかった。

レーシングタイヤというのは、市販車用とは次元の異なるパフォーマンスを発揮させるために、作動温度領域というものがピンポイントで決められている。

コンディションがそこから外れてしまえば本来の性能が得られないのは、

仕方のないことだった。



GT500クラスのHSV-010のステアリングを握ったラルフ・ファーマンは、ベテランらしく堅実に9番手のタイムを出して決勝に臨むことになった。

しかし、決勝を前にしたウォームアップ走行ではラルフに異変が襲いかかった。

「クルマのフィーリングがすごくおかしい。どこか壊れているのかもしれない。

トラフィック（渋滞）に引っかかったわけでもないのに1周で2秒も遅いんだ」

ピットに戻ってきた8号車のタイヤを見ると、そこにはタイヤカスが大量に付着していた。

タイヤの表面に路面のゴムカスを拾ってしまうことで、グリップが失われる。

それは今年これまでに何度か経験していたことだったが、この日のオートポリスでは

異様にその傾向が顕著だった。

最後尾グリッドから決勝に臨む55号車のスタートドライバーを務めることになった

高木真一も同じように訴える。



「最初はすごく調子よかったんだけど、走っているとブレーキングがフラフラしだして、タイムが3秒は簡単に落ちちゃうような状態。カウンター当ててブレーキングしてるような感じでラリーみたいだよ。コースの中にいるのが精一杯になっちゃってる。これは異常だね……」

一度タイヤに付着してしまった“ピックアップ”には、これといって対策法があるわけでもなく、とにかくプッシュして走行しタイヤをクリーンアップするしかないのが実状だった。

それでもラルフはスタートで7番手まで浮上し、さらには前の100号車に襲いかかる。

「こっちのタイヤはコンパウンドのムービングも少ないしウォームアップ良いから、フィーリングは断然良いよ」

そう言っていたはずなのに、ラルフのラップタイムは突然ガクリと落ちた。

あまりのペースに、監督の鈴木亜久里も檄を飛ばす。エンジニアの佐藤真治に指示を送る。

「真ちゃん、プッシュしろって、プッシュ！ 10秒遅いよ！」

だがラルフはタイヤが元に戻るとは考えておらず、タイヤ交換を望んでいる。



僅か8周でピットインを余儀なくされた8号車は、タイヤだけを換えて再びコースへと戻っていったものの、集団から大きく後れを取ってしまった。

亜久里監督は慔然とした表情を隠そうともしない。

20周目を迎えた頃になってようやく「タイヤがクリーンになってきた」とラルフは言うが、亜久里監督は「もうピットインさせちゃおうよ」と決めた矢先のことだった。

「亜久里さん、ラルフはそう言ってますが、予定通り入れますか？」

佐藤の問い掛けに、亜久里監督はもう呆れ顔で返す。

「任せるよ。」

生粋のレース屋である亜久里にとっては、ライバルたちと戦えなければ意味がなかった。

ここまで来てしまったことが腹立たしく、また、応援してくれるファンやスポンサーに対して申し訳ない気持ちにもなる。

「序盤はラルフが良いペースで走っていて、表彰台を狙えていたんだけどね……」

それだけに悔しさと不甲斐なさもひとしおだった。



24周目、ラルフは2度目のピットインをしてステアリングを松浦孝亮に託した。

一方、55号車の方もスタートからさらなる苦難に見舞われていた。

フォーメーションラップに出ていった高木の声が、ヘッドセットから一切聞こえてこない。

無線のトラブルだった。「高木さん、無線聞こえてます？」

星からの問いかけにも応答はない。ピットからの声があちらに聞こえていないのか、高木の声だけがこちらに届いていないのかも分からない。

「サインボードだな、サインボードで出そう。『RADIO?』って出そう」

土屋が助け船を出す。こう言う時はさすがにレース経験の豊富な土屋の落ち着きが頼りになる。

「真一、こっちの声だけ聞こえてるなら、最終コーナーでライトをパッシングしてくれ」

55号車のヘッドライトがチカチカと点滅し、これでピットからの声が届いていることは確認できた。

つまり、ピットから高木への一方向の無線だけが通じているのだ。





星は高木にヘルメットの無線コネクタをもうひとつのジャックに挿し替えるように指示し、今度は高木からピットにだけ無線が通じるようになった。ピットからはサインボードで全てを伝えるしかない。

高木はタイヤカスのピックアップと格闘しながら少しずつポジションを上げていく。

「いや～、タイヤカスが本格的になってきた……タイヤカスが凄い。結構ヤバいよ、これ」
集団の中では思うように走ることができないが、純粋な速さがあることは確認できた。
そこで星はレース距離の3分の1を過ぎたところで早めに小林にドライバーチェンジを行ない、前がクリアな状態でプッシュさせることにした。

「星、小林にとにかくプッシュし続けろって言って！」8号車の走りに苛立っていた
亜久里監督も、55号車の必死の追い上げには期待を寄せている。

その意気込みを感じて、星はサインボードに「PUSH」のプレートを掲げるように
クルーに指示した。時折小雨がパラつく中でも小林は18番手からじわじわとポジションを
上げ、気付けば8番手争いにまで浮上してきた。



8号車のステアリングを握った松浦も、タイヤカスのピックアップに悪戦苦闘していた。

「やばい、すごい拾ってる！」

「とにかくプッシュするしかないんで、よろしくお願いします」佐藤もそう言うしかない。

「1回でも300に引っかかってライン外すともうダメだね」

それでも松浦は巧みなドライビングでタイヤカスを拾わないように好ペースで走り続ける。

だが、走行距離300kmのレースで1回多くピットストップを行なってしまえば、

その遅れを取り戻すのは簡単ではない。

ポイント獲得の望みに手が届かないまま、残り4周というところでGT300クラスのマシンに

追突された松浦は、マシンをピットに戻すことを選んだ。

一方、47周目にはまたしても不運が55号車を襲っていた。

「今ランボルギーニの横っ腹に当たった……多分クルマは大丈夫」

最終コーナーでスピンしているCR-Z GTの映像がテレビモニターに映し出される。



イン側にいたランボルギーニがアウト側にはらんできて、小林は行き場を失ってしまったのだ。

それでも小林は慌てることなく、堅実な走りで入賞圏内を目指す。

「いっぱい前に見える。プッシュするよ？」

今シーズンの小林の成長は目を見張るものがある。

すでにこうして自分でレースを組み立て、抑えるべきところは抑え、攻めるべき時にはしっかりと攻めることができる。

星も今では安心して小林の判断に任せてレースをさせている。

サインボードに掲げられる前走車とのタイム差は、5、4、3と、どんどん小さくなっていく。

すぐ前は今シーズンずっと首位を争い続けた16号車、そして61号車。

いかにこのレースが特殊な環境で行なわれたかが分かるというものだ。

そんな中でも小林は再びCR-Z GTをポイント圏内まで浮上させた。



だがGT500の先頭が最終ラップに入ろうかというその直前、ターン1で前走車を追い抜きさらにポジションをひとつ上げようとしていた小林は、相手のマシンと接触してグラベルに飛び込んでしまった。

16位まで順位を落とした55号車は無得点でレースを終えた。

それでも得たものはあったと高木は言う。

「内容的には凄く良くて、作戦もピット作業も完璧で、次につながるようなレースが出来たと思います。チャンピオンはもう難しいですが、最終戦で勝てるように頑張ります」
小林も「最終戦は予選から流れを作って、決勝で優勝して今季を締めくくりたいです」とそれに同意する。

2台ともに苦戦を強いられてしまったオートポリスでのARTAだが、最終戦のもてぎでは逆襲を狙っている。

悪天候に足下をすくわれはしたが、霧はもう晴れている。

チームとして大きな飛躍を遂げた今シーズンを、最高の形で締めくくってくれるだろう。



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	9位	4Laps	1'42.073	11位

GT300
ARTA CR-Z GT NO.55 高木 真一 / 小林 崇志

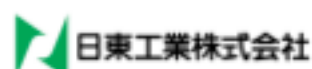
公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
1位	16位	2Laps	1'50.472	6位



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。

8
AUTOBACS RACING TEAM AGURI



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