



紅葉に染まる円熟の季節





ARTA 2013 RD.8 TWIN RING MOTEGI

「紅葉に染まる円熟の季節 ～内に秘めたる躍動～」

ツインリンクもてぎを取り囲む山々は所々が赤く染まり始め、その大部分を占める深緑と美しいコントラストを生み出している。

もう紅葉の季節。開幕の岡山でGTマシンたちのエキゾーストノートを聞いたのがつい先日のようなのに、時間はあっという間に流れている。

小林崇志がクラッシュに涙を吞んだのも、ダブル優勝に歓喜したのも、まるで昨日のようでもあり、何年も前のことのようにもある。

2013年のARTAは、そのくらい全速力で駆け抜けてきた。そして、大きく成長してきた。



シーズン最終戦のもてぎでは、GT500クラスは8台、GT300クラスは5台のマシンにチャンピオンの可能性が残る大激戦になった。

残念ながらARTAの2台はそこに加わることはできなかったが、それは結果論でしかない。

たとえ結果という数字に表われなくとも、失敗から学び、それを繰り返すことで果たしてきた成長の大きさは、自分たちが一番良く分かっている。

だから、たとえタイトル争いに名を連ねていなくとも、この最終戦にも胸を張って臨めるのだ。

「リバースに入らない！」

GT300クラスの予選が始まってすぐ、ピットガレージのテレビモニター上にはスピンして止まっているARTA CR-Z GTの姿が映し出されていた。

コクピットの中の小林は握ったステアリングのパドルを必死に操作しているが、ギアがリバースに入らず身動きを取ることができない。

「一度1速に入れてつないでからニュートラルにしてリバースに入れてみて」



エンジニアの星学文が慌てて無線で指示を伝えるが、CR-Z GTのギアボックスは1速には入るものの、なかなかリバースには繋がってくれない。

「入った！」小林がそう言うのとほぼ同時に、コースには赤旗が提示されていた。セッションは開始から何分も経たないうちに中断、55号車は予選から除外されることになってしまった。

「ダメだ、赤旗だよ。赤旗の原因になったからもうダメだよ」エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市が言う。

「すいません。タイヤがまた全然温まっていない状態で……」

マシンから降りた小林は、項垂れるしかなかった。最後尾23番グリッドが確定してしまった。今シーズンを通して大きく存在感を増してきた小林だが、その成長は、こんな失敗とそこからの学習によって手にしてきたものだ。

きっとこの失敗も、彼をまた一回り大きく成長させてくれることだろう。

タイトル争いの中ではなく、がむしゃらに戦える今だからこそ許される価値ある経験でもある。





GT500クラスを戦う8号車、ARTA HSV-010 GTも不運に見舞われた。

アタック1周目にマシントラブルが発生し、満足にタイムアタックができないまま走行を取りやめなければならず、14番手。

全力で優勝を狙いに行くはずの最終戦は、2台ともに最後方からのスタートを強いられることとなってしまった。

好天に恵まれた最終戦とあって、決勝のツインリンクもてぎには大勢の観客が押し寄せ、グランドスタンドもスターティンググリッドも人で埋め尽くされていた。

空は明るく、まるで天がスーパーGTのタイトル決定戦を祝福しているかのようだ。

「真一、スタートはシグナルタワーのところだよ。ツインリンクもてぎのブリッジを過ぎたら抜いてOKだから」55号車CR-Z GTのスタートドライバーを務める高木真一に、土屋が伝える。後方スタートとなれば、周囲には自分たち本来の速さとはかなりペースの異なるマシンがたくさん走っている。それらを抜いていかねばならないのだ。



「高木さん、ストレートが遅くて抜きにくかったら、マップを変えてブーストボタンを押す回数を増やしても良いですよ」バッテリーの消費と負荷を勘案しながら、星が高木にアドバイスする。しかし集団の中で走ることでマシンには走行風が当たりにくくなり、バッテリーの冷却が進みにくい。

となると、むやみにブーストを使うわけにも行かなくなる。だから容易には抜けない。だから余計にバッテリーに負荷が掛かる……55号車はそんな負のスパイラルに襲われていた。一方、8号車HSV-010 GTのスタートドライバー松浦孝亮は、スタートで大外から一気にポジションアップを図る。しかしターン2の立ち上がりで僅かにダートへと押し出されて加速が鈍り、13番手でレースを開始した。「どうする？ 抜けるけど、抜いても良いの？」ホンダ勢同士は互いに気を遣いながらレースをしている。

後方集団からのスタートを余儀なくされているとは言え、松浦のペース自体は決して悪くない。そもそも、予選アタックが不本意なかたちで終わっていなければ、8号車はもっと前のグリッドからスタートできていたはず。それだけのパフォーマンスは持っているのだ。



だが10周目を過ぎた頃、松浦が慌てた様子で無線でマシンの不調を訴えてきた。

「ヤバイよ、ヤバイ。タイヤの内圧が上がってきてる。もう1.8くらいまで上がってきちゃってるよ！」総距離250kmで争われるこのレースの3分の1、つまりドライバーチェンジが許されるのは18周目以降になる。そこまでは耐えるしかなかった。前戦オートポリスのようにそれ以前にピットストップを余儀なくされてしまえば、ドライバー交代のためにもう一度余分なピットストップを強いられ、その時点でライバルと戦う資格は失ってしまう。「コースケ、ミニムラップまでなんとか我慢の走りをお願い」エンジニアの佐藤真治もそう伝えるしかない。

「タイヤカスのピックアップは問題ないけど、リアタイヤのグレイニング（表面のささくれ）だと思う。コーナーはなんとか曲がれるんだけど、トラクションが全然ない。

トラクションが全然なくてズルズルなんだ」それでも松浦のペースは上位勢と比べても決して悪くはない。佐藤は20周目まで粘って松浦をピットに呼び入れ、今度はラルフ・ファーマンがマシンに飛び乗ってコースへと戻っていった。



どのマシンもタイヤのグリップ変化に苦しんでいるようで、規定周回数の18周目を過ぎると続々とピットへと飛び込むマシンが増えてきた。

そんな中でなんとかクリアな状態で走れるようになった55号車の高木は、ペースを上げて上位勢より速い自己ベストタイムで走り始めた。

「今、前がクリアになったから」「高木さん、このクリアな状況でできるだけ稼いでください」「了解、プッシュする」

しかしやがて高木はメルセデスSLSに捕まってしまった。1週のタイムはこちらの方が速くても、ストレートが速いSLSを抜くことはなかなかできない。

「これ、ちょっと厳しいなあ。結構もったいないよこれ、毎周1秒は損してるよ」

高木のその声に、星は早めのピットストップで状況を打開することを選んだ。

「了解、次のラップでピットインお願いします。リア2輪のみ交換で行きます」

55号車は20周目にピットに入り、摩耗の進んだリアタイヤのみを交換し、

その間にドライバーも小林に代わってコースへと戻っていった。





「小林、今クリアだからプッシュしろよ。ここでプッシュしておかないとタイヤ温度が下がってタイヤカスが付きちゃうからね！」星に言われるまでもなく、小林は全開でプッシュしていた。ここからは残り周回数との戦いだった。

CR-Z GTは、周りの後方集団とは一線を画すペースで周回を重ねている。

しかし、250kmというスーパーGTにしては短いレース距離では、挽回に使える時間はそう多くは残されていない。

「残り20周。入賞圏のトップ10まで20秒差だけど、差はどんどん詰まってる。プッシュして抜いてね」

全車がピットストップを終えた時点でポジションは16位。

さらに小林は自己ベストを更新しながらハイペースで飛ばして順位を上げていく。

「これでポジション14。上の方もタイムが1分54秒、55秒代まで落ちてきてるから、他のクルマもタイヤがキツイんだと思う。追い付けるからプッシュして」
ポイント圏内まであと10秒。





そんな矢先、ストレートに突然マシンの破片が散らばった。

なんとラルフがドライブする8号車が、後続車両に追突されてスピンし、コンクリートウォールにクラッシュしてしまったのだ。

バトルの中の出来事とはいえ、まさかのアクシデントにラルフも対処のしようがなかった。

「マシンバランスはとても良かったしポイント圏内は十分に狙えると思っていたのに、ストレートで後ろから追突されてしまって、僕はどうすることもできなかった」

ラルフは自力でマシンから脱出したが、ウォールに突っ込んだ右リアは大きく損傷してしまい、リタイアを余儀なくされてしまった。

「ストレートの左側は通るな、右側だぞ。左側はパーツがいっぱい落ちてるから！」

土屋が路面状況を見て小林に無線で伝える。コース上には事故処理のために作業車両が入り、広範囲に散らばったパーツの破片が衝撃の大きさを物語っていた。

そしてなんと、小林まで90度コーナーでスピンを喫し、挽回したはずのポジションをまた2つ落としてしまった。



「前のマシンがミスをしたから勝負に出たんですけど、失敗してしまいました。昨日の予選から自分で流れを崩してしまったし、チームのみんなに申し訳なく思っています。今年は良いレースもあったけどミスも多かったから、この反省を生かしてもっと良いドライバーになれるように頑張ります」

結局、55号車も入賞圏まで届かず15位でフィニッシュ。ARTAの最終戦は2台ともにノーポイントに終わってしまった。速さはあるはずなのに、それを結果に結びつけることができない。ある意味では今季のARTAを象徴するようなレース。

しかし、あの4月の開幕戦から時間は確実に流れている。その時間の流れの中で、チーム体制を大きく変えて今季に臨んだARTAは、着実に成長してきた。

失敗をしては学び、一歩前に進んではまた失敗して学ぶ。そうやって培ってきた力は、血となり肉となる。このチームの一員として戦う誰もが、花開きつつあるその躍動を感じている。山々が紅葉に彩られていくように、やがて円熟の時は訪れる。

あとはそこに向かって全力で歩き続けるだけだ。



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
14位	15位	15Laps	1'45.802	11位

GT300

ARTA CR-Z GT NO.55 高木 真一 / 小林 崇志

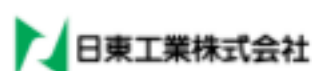
公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
23位	15位	1Lap	1'52.655	7位



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
ARTA GALS





Thank You for Supporting
Samantha Thavasa Japan Limited



Thank You for Supporting
[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