

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2013**

AUTOBACS SUPER GT ROUND 3
INTERNATIONAL FINAL SE
MALAYSI
HONDA CIVIC



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

ARTA

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

DIGITAL
2013

Project

8

赤道直下、ついに訪れた栄光



ARTA 2013 RD.3 SEPANG 「赤道直下、ついに訪れた栄光」

立っているだけでもじっとりと背中が汗ばみ、額には汗が滲む。

赤道直下のクアラルンプールに降り立った瞬間から、湿度が重く身体にまとわりつく。

プランテーションの深緑に囲まれたセパン・サーキットのピットガレージには、

ARTA HSV-010とARTA CR-Z GTの2台が並んでいる。

緑色ばかりのこの地に、鮮やかな彩りを与えるかのように。



ARTA CR-Z GTを見つめながら、鈴木亜久里監督は感じていた。

このマシンがチームにやって来て以来、ひしひしと迫り来る勝利への予感を。

開幕戦の岡山では、豪雨のフリー走行でクラッシュ。

第2戦の富士では、3番グリッドからフォーメーションラップ中にスピン。

ARTA CR-Z GTが秘めたポテンシャルを感じながらも、まだ一度たりとも満足の出来るレースができていなかった。それさえできれば……。

亜久里の予感は、予選が始まってすぐに現実となった。

この週末で初めてニュータイヤを履いた小林崇志が、ライバルたちに大きな差を付けて圧倒的なトップタイムを記録したのだ。

開幕戦で悔し涙を流し、前戦富士でドライバーとしてのプライドを揺るがされた小林は、チームとともにその原因を探り、雪辱を期してこのセパンにやって来た。



それでも100%の自信を持ってこの予選に臨めたわけではなかった。
しかし小林にもARTA CR-Z GTにも、その力はすでに十分に備わっていた。
Q1をトップで通過し、続くQ2でも高木真一が意地のアタックでポールポジションを
獲得してみせた。

「Q1で小林が素晴らしいタイムを出したから、それ以上のタイムを出さないとして
僕もすごくプレッシャーがかかっていたんだけど、ポールが獲れてホッとしてますよ。
想定タイムなんてなくて、目一杯いった結果がこれです」 (高木)

「予選は正直ちょっと不安もありましたが、チームがすごく良いマシンを
用意してくれました。今まで不甲斐ない内容ばかりだったので、
今回こうしてひとつの結果を残すことができみんなに感謝しています」 (小林)



GT500クラスを戦うARTA HSV-010もQ1を突破し7番グリッドを獲得した。

三度目の正直。ARTAにとって、今回こそは何事もないスムーズなレースができそうだった。

「明日はフォーメーションラップでスピンしないように気をつけます」

前戦富士でミス犯了した高木は、自分を戒めるようにそう言って苦笑いした。

今年のセパンは、雲に覆われていた。それもARTAにとっては追い風だった。

本来ならば赤道直下のマレーシアの太陽は空高く登り、強い陽射しが肌を灼き付ける。

狭く密閉されたコクピット内は、まさしく蒸し風呂のように温度が上がる。

ハイブリッドシステムを搭載したCR-Z GTの車内には、車体から回収したエネルギーを蓄積するためのバッテリーが積み込まれている。

その性能を遺憾なく発揮するためには、エネルギー回生によって上昇するバッテリーの温度を低く保たなければならない。



灼熱であることに変わりはないとは言え、凄まじい陽射しとの戦いが回避されたことはARTA CR-Z GTにとって福音と言えた。

午後2時、気温は33度。全車が決勝のフォーメーションラップへと出ていった。

「真一、慎重にタイヤに熱を入れような」

エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市が、ステアリングを握る高木に富士と同じ轍を踏まないよう無線で伝える。

「高木さん、タイヤを温めるのと、バッテリーを常に100%にするのを忘れないようにしてください」エンジニアの星学文も高木に指示を送る。

隊列を先導していたセーフティカーがピットレーンに姿を消し、レースが始まる。

大きく回り込んで右へ左へとステアリングを切らなければならないセパンの1～2コーナーではアクシデントも少なくないが、各車とも大きな事故もなくこれをクリアしていった。





GT500クラスでは8号車のスタートドライバーを握るラルフ・ファーマンが7番手をキープしてレースに突入していった。

高木はスタートから同じCR-Z GTの16号車と激しいバトルを繰り広げていた。

2台のCR-Z GTだけが圧倒的な速さを見せ、3位以下の後続を大きく引き離していく。

「高木さん、2位以下は3秒近く差がついてます。

16号車とバトル中ですけど、バッテリーの残量は常に確認してください。」

星は16号車とのバトルが落ち着いてきたところでハイブリッドシステムのマップ変更を指示し、

高木はその指示を聞くまでもなくすでにマップをコンサバティブなモードに切り替え、

バッテリー残量と温度を気にしながらクルージング走行に入っていた。

「温度は下がってきてるよ」

「了解です。16号車との差は段々広がってってます。向こうもおそらく同じようなマップで走っているはずなので、このまま差を広げていければこっちの方がアドバンテージを作れますよ」





2台のCR-Z GTの差は、じわりじわりと広がっていく。

しかしまだ秒差の間隔であることに違いはなく、一瞬でも気を抜くことはできない。

いつもとは違って高木からの無線はほとんどなく、無言だからこそ、暑く過酷なコクピットの中で高い集中力を保ってステアリングと格闘していることが伝わってくる。

15周目を迎える頃には、GT500クラスの先頭集団がCR-Z GT同士のバトルに追いついてきた。

「16号車がGT500に抜かれてギャップが広がりました」

星の声に、土屋も思わず加勢する。

「今インフィールドでギャップを広げて！」

このプッシュが効いて、16号車との間隔は3秒にまで広がった。



そんな矢先、ヒヤリとするような報告が高木から上がってきた。

「バッテリーが壊れたみたい、加速しなくなったよ」

マップの切り替えを指示する星の無線を受けて、高木も安堵の声を返してきた。

「マップ3にしたら効くよ。9も異常なし。とりあえず3固定でいくね」

高木はバッテリーの温度と残量を確認しながら、時折ブーストボタンを使って好ペースを維持している。

そうこうしているうちに、ピットストップ予定まであと10周を切ってきた。

ピットでは2番手の16号車の様子を見ながら準備作業が始まった。

「もうすぐピットストップ予定ですけど、16号車の動きを見ながら決めます」

そして22周目に16号車がピットに戻ってきた。

「16号車が入りました。うちもこの後入ります。16号車はリアのみの2輪交換です。」

高木さん、フロントタイヤはどうですか？」

星からの問い掛けに、高木が意を決したように答える。



「行くしかねーだろ、行くよ、フロント無交換！頼むよみんな！」

直前に行なった8号車のピットストップでは、ARTAのスタッフたちは作業に手間取ってしまった。

そのためスタッフたちは55号車のピットストップを前に作業手順を再確認し、万全の体制で迎え入れた。

7番グリッドからスタートしたARTA HSV-010のラルフ・ファーマンは、ポジションをキープしてスタートに成功したものの、血気盛んな23号車に抜かれて8位を走行。

それでも上位勢から大きく離れることなく接近戦を続けていたが、レースが進むにつれてリアタイヤが厳しくなってきた。

23周目にピットインし、松浦孝亮にドライバーチェンジ。しかし作業に手間取ってしまう。

メカニックたちは直後に迫る55号車のピットストップに備えて、作業手順を改めて確認し直す。



そしてその直後、高木のARTA CR-Z GTもピットに戻ってきてドライバーが小林に入れ替わり、スムーズに作業は全て完了。

「小林、良いスタートダッシュを見せてよ！」土屋がそう檄を飛ばした。

しかしなんと、エンジンが掛からない！

実はARTA CR-Z GTは決勝前のウォームアップ走行でエンジンのスターターに問題を抱えていた。メカニカルなスターターが上手く機能せず、高木は決勝スタートの際、ハイブリッドシステムのモーターを使ってエンジン始動をすることで対処していた。そのことが上手く伝わっていなかった小林は、ピットアウトの際にエンジン始動に手間取ってしまったのだ。

1周前の16号車が29.8秒で終えた作業に、55号車は37.5秒を要してしまった。

そのせいで、コースに戻った時には16号車が前を行き、あれだけ堅実に守ってきたはずの首位を譲り渡してしまったのだった。



「小林、残り25周。前とのギャップは6秒。まだそんなに急いで近付かなくて良いから、フロントタイヤを温存しながら、少しずつ詰めていって。向こうは最後にペースが落ちてくるはずだから、そこで抜こう」
星が小林を落ち着かせるように、冷静な声で伝える。

しかし今季これまで様々な苦難を経験してきた小林は、冷静さを失ってはいなかった。落ち着いた声でバッテリーの温度と残量を報告しながら、前に行く16号車のテールだけを追いかけていた。

「前とのギャップは3.3秒。確実に縮まってるよ」
星からは頻繁に首位16号車とのタイム差が無線で伝えられる。
ピットウォールから出されるサインボードにも掲げられ、その数字は少しずつ小さくなっていく。
「向こうはどのくらいのタイムで走ってますか？」
「向こうは2分8秒5、こっちは2分8秒フラット。コンマ5秒くらいウチの方が速いよ！」



ピットガレージでは、走行を終えて汗だくの高木が最後にリアタイヤの寿命が尽きかけていたことを報告し、それを聞いた星は小林にタイヤをいたわるようにアドバイスをした。

「小林、今はタイム良いけど、高木さんから最後はリアが落ち込むから最後にリアを残しとけて」

前戦富士で小林が涙をのむ原因となった、レーシングライン外に積もったタイヤカスにも細心の注意を払わなければならない。

それを拾えばタイヤはたちまちグリップを失い、16号車を追いかけるためのラップタイムを維持することが難しくなる。

「タイヤカス乗るなよ、気をつける、集中しろ！ 最後のためにタイヤ残しとけ！残り6周でスパートかけるぞ！」



土屋が小林にそうアドバイスすると、普段はGT300クラスの戦いに口を挟まない亜久里も居ても立ってもいられなくなり、思わず無線のスイッチを押した。

「『無理して抜かないように』って指示して！ それでずっとプレッシャーかけ続けるって。ヘッドライトをパッシングし続けて」それを聞いて土屋が小林に重ねてアドバイスする。16号車との差はすでに1秒を切っている。

もう、チームの全員が小林の走り、ARTA CR-Z GTの走りに集中していた。

小林からの無線はほとんどない。無我夢中で目の前の走りだけに集中していた。目と鼻の先には、16号車のテールが見える。タイヤをセーブしろと言われても、そんな余裕などなかった。

ただ目の前のテールを追いかけて、前に出ることだけを考えていた。そして41周目、ついにそのチャンスはやって来た。



指示されていた“残り6周”ではなかったが、メインストレートで16号車のスリップストリームを完全に捕らえた小林は、その勢いのままターン1のブレーキングでインに飛び込んだ。そして前へ！「そっから抑えろ、抑えろ、いけ！」土屋の声が無線で響く。

だが、まだ16号車も諦めない。

右から左へ切り返すターン2で逆転を狙う16号車のノーズが、わずかにARTA CR-Z GTのリアに接触した。

しかし小林はスピードを失うことなく、力強く16号車を引き離していった。

「あと何周!？」

そう尋ねてきた小林の無線には、「ハアッ、ハアッ」という荒々しい息づかいが重なった。



「あと10周だよ。セクタータイム見てもうちの方が速いから大丈夫！

ギャップは広がってるから、そのままのペースで良いよ」

そう答えながらも、星はまだ安心してはいなかった。

16号車が最後に追い上げてくることを警戒していたのだ。

チーム内では、バッテリー温度とマップを確認しながら、どのくらいまでブーストボタンを使うことが可能なのかという話し合いが行なわれていた。

「最後に16号車がバッテリー使って追いついてくるかも知れないから、最後まで気を抜くなよ。

タイヤカスに乗るなよ、バッテリーは100%にしておくんだぞ」

土屋が小林の集中力を保たせるように発破をかける。

だが、そんな心配など必要なかったかのように小林はじわじわと16号車を引き離していく。

その差は3秒、4秒と徐々に広がっていった。

「この差をキープすれば絶対いける、絶対いけるぞ！」星が力強く小林に伝える。



そして、チェッカー。栄光の瞬間は、ついに訪れた。

「小林、よくやった！ お疲れさん！」土屋にそう言われた小林からは、思いもしない言葉が返ってきた。「何位ですか？ 優勝？ 勝ったの!？」

ピットウォールで狂喜乱舞するチームスタッフが出したサインボードの数字が、小林にはP2に見えたのだった。

これが優勝争いだと分かっていなかったわけではないが、それよりも何よりも、小林は目の前のクルマに追いつき、抜き去り、フィニッシュまで走り切ることにしか考えていなかったのだ。

「バカヤロー、2位じゃねえよ、優勝だよ！ 小林のバカヤロー！」

嬉しさと興奮のあまり、星の声もうわずっている。「すいません、慣れないもので……」

そう言ってヘルメットの中で苦笑いするのが、小林らしい。さっきまでの走りがウソのようだ。

ARTA HSV-010をドライブしていた松浦も、リアタイヤのグリップ低下に苦しみながらも8番手でポイントを手にして戻ってきた。



「よくやった、ホントよくやったよ。良い仕事だった！」

土屋の声を聞きながら、マシンをメインストレート上に止め、コクピットから降りて力強くガッツポーズ。

そこに跳び寄ってきた高木の嬉しそうで優しい顔を見ると、小林の脳裏にはこれまでに降りかかってきたいくつもの苦難が蘇り、赤道直下の暑さで真っ赤になった顔が途端に笑顔と涙でいっぱいになった。

「とにかくキツかったです。最後までプッシュしていて、一瞬たりとも気を抜けなかったから。タイヤをいたわる余裕もなく、最後は大丈夫かなって不安に思いながらの走行だったんですけど、ブリヂストンさんがすごく良いタイヤを作ってくれました」

最後まで待ってスパートを掛けろと言われてはいたが、目の前にいるライバルとのバトルに没頭していた小林にはそんな余裕はなかったのだ。



「抜くのは1コーナーしかないと思っていた、ずっと差せる距離まで近付くことだけを
考えて走ってました。それで、あの周に抜けると判断したので思い切って行ったんです」

小林と高木は、表彰台の上で慣れないシャンパンファイトに興じる。

CR-Z GTの初優勝であり、小林にとってもGT300で初めての優勝。

ARTAにとっても2010年鈴鹿1000km以来の久々の優勝だ。

ドライバーもマシンもチームも全てが試されるこの赤道直下の暑さの中、
彼らは本物の勝利を手に入れた。

2年間のGT500でも、そしてARTA CR-Z GTのステアリングを握ることになった今年に入ってから、
小林はいくつもの苦しみを味わってきた。哀しい涙も、悔しい涙も、いくつも流してきた。

しかしそこから学び成長することで、ついにその瞬間は訪れた。

この勝利は成長の証。

そしてマレーシアで流したこの嬉しい涙が、彼をレーシングドライバーとして
さらに大きく飛躍させてくれることだろう。



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
7位	8位	40.926	1'56.185	11位

GT300

ARTA CR-Z GT NO.55 高木 真一 / 小林 崇志

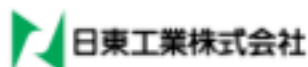
公式予選	決勝	TIME DIFF	BEST LAP	ドライバーズランキング
1位	1位	1:51'08.104	2'03.025	4位



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 株式会社ワッブ

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, We Get Win !

Samantha Thavasa Japan Limited ARTA GALS

To be continued next race.....



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