

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2013**

GT500 & GT300 Double Win



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

ARTA

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL
2013**



雨上がりの空に、光り射す



ARTA 2013 RD.4 SUGO

「雨上がりの空に、光り射す。～魔物すら寄せつけない速さ～」

けたたましい蝉の鳴き声が菅生の森に響く。

菅生には魔物が棲んでいると言われる。

いわく、その頂きに挑む者を予期せぬアクシデントが襲うと。

だが、魔物に喰われる者がいるのならば、その恩恵を享受する者もいる。

ならば後者の方になれば良いだけのことだ。

そして、魔物をも寄せつけない速さで駆け抜ければ良いのだ。



スタートの瞬間を待つ色とりどりのマシンたちに、真夏の陽射しが燦々と降り注ぐ。

だがしかし人でごった返すグリッドの後方、上り勾配10度というメインストレートの頂点の先に黒い雲が立ちこめているのに気付いた者はどれだけいたのだろうか。

前戦セパンを制した55号車ARTA CR-Z GTのコクピットに収まる高木真一は、

予選で2番グリッドを手にしたとは言え、不安を抱えながらその時を待っていた。

午前中のフリー走行で試した決勝セットアップは、明らかに理想とはかけ離れたものだった。

決勝直前のウォームアップ走行でも、オーバーステア傾向に苦しんだ。

エグゼクティブアドバイザー土屋圭市とともに悩み抜いた末に、大きなセットアップ変更を施してぶっつけ本番とも言える状態で決勝に臨んでいたからだ。

逆に、GT500の6番グリッドに座る8号車ARTA HSV-010は、午前中のセッションをトップタイムで終えていた。

土曜の夜になって届いた新型リアウイングが装着されている。



「朝よりもさらに良くなっている。あとは前後のライドハイトを少し調整すれば、レースに良いと思う」

ウォームアップ走行を終えたラルフ・ファーマンからのフィードバックを元に、最後の調整を施してスタートを待つ。気温は26度、路面温度は40度に達している。

セーフティカーが先導し、いよいよフォーメーションラップが始まる。

狭く曲がりくねった菅生のコース上を39台のマシンが埋め尽くす。そしてスタート。

「高木さん、フォーメーションラップの間はエネルギーを回生しておいてください。スタート直前にハイブリッドのマップを切り替えて、バッテリー温度を確認しながらTボタンを使ってください」

エンジニアの星学文が高木に無線で指示を送る。





ハイブリッドシステムを搭載するCR-Z GTは、そのポテンシャルを最大限に使いこなすためにはこうした新しいノウハウが欠かせない。

大きな混乱もなく81週のレースは始まり、8号車はクラス6番手、55号車はクラス2番手をキープしながら周回を重ねていく。

しかし、5周を過ぎたところではやくも2台がトラブルで戦線離脱を余儀なくされた。菅生の魔物が牙を剥き始めたのだ。

55号車のマシンバランスは思わしくなく、後ろから同じCR-Z GTの16号車に猛追を受ける。そして6周目のメインストレートでスリップストリームに入られ、ターン1でオーバーテイクを許してしまった。

首位61号車は3秒の差を広げて独走態勢に入っている。



「なんでだろう、ずっと向こうの方が調子が良いよ」

バッテリーの消費が早く、温度が上がってハイブリッドのブーストが思うように使えないこともあって、高木のペースは上がらない。

苦しい走りを強いられるうち、61号車に追いついた16号車とは対照的に、高木は前の2台に8秒以上の差を広げられてしまった。

「16号車とのギャップが開いてきているし、早めにピットインした方が良いんじゃないですか？」星が土屋と相談する。

「早めにフレッシュなタイヤに履き替えて、次のドライバーで勝負した方が良いですよ」セパンで見事なドライビングを披露した小林崇志への信頼が増していることを物語るように、星は小林に勝負を託すことを考え始めていた。

しかし、気付けば上空は雲に覆われていた。

40度あった路面温度は徐々に下がり、32度まで落ちたことでマシンバランスは良くなってきた。



序盤のゆっくりとしたペースのおかげでタイヤが温存できていたこともあり、ステイントの終盤に入って高木のペースは前の2台を上回ってきた。

29周目に16号車が激しいバトルで61号車をパスして首位に立つと、61号車は30周目に早めのピットインを済ませた。

そして高木は、ペースが落ち始めた16号車を猛追していく。

無線では16号車と自分たちのラップタイムが交互に読み上げられる。

「トップが見えてきたよ！ 16号車はまだピットインしていないんだよね？」

俄然、高木のテンションも上がる。土屋も高木も、無線交信の音が弾む。

「真一、良いペースだよ。追いついてる！」

「土屋さんのセットアップ、当たったね～！ 頑張るよ！」

僅か5周の間に、高木はテールトゥノーズの状態までにじり寄った。





そして39周目、16号車がたまらずピットに向かう。

「16号車が入った、こっちは延ばすよ！」

星がピット戦略を決断した。ここが勝負の分かれ目だ。土屋も必死に高木を鼓舞する。

「真一、この周に稼いできて！ 61号車は1分23秒フラットで走ってるよ！」

41周目、星は高木をピットに呼び入れる。

ARTAのクルーたちは懸命のピット作業で、わずか36秒というタイムでマシンを再びコースへと送り出した。すでにピットインを済ませた2台よりも6～7秒は速い作業だ。

それは彼らがレース前に幾度となく繰り返したピット作業練習の賜だった。

ピットインの間に61号車に逆転された16号車とは違い、小林の乗った55号車はその2台の前でコースに復帰した。

セパンの雪辱を晴らす、ピットストップでの逆転だ。

この首位奪還に、クルーたちはしてやっつかりのガッツポーズを決めた。



一方、8号車のステアリングを握るファーマンも苦戦を強いられていた。
5番手を走行していたものの、14周目を過ぎたあたりからペースが急に落ち、
23号車と100号車の2台に立て続けに抜かれてしまった。

「真ちゃん、ラルフはどうしたのかな？」

ピットウォールではなくピットガレージで戦況を見守る鈴木亜久里監督に代わって、
土屋が8号車担当エンジニアの佐藤真治に心配そうに尋ねる。

「ラルフ、マシンバランスとタイヤのフィーリングはどう？」

佐藤の問い掛けに、ファーマンは苦しそうに答えた。

「すごいオーバーステアなんだ。タイヤのグリップが終わってしまっている」

だが、それはタイヤ寿命のせいではなかった。

路面に積もったタイヤカスを拾ったせいで、グリップが低下していたのだ。



3周ほどしたところで「フィーリングは良くなってきた」とファーマンから報告が入った。戦略上、ファーマンが走らなければならない最低周回数を終えたところで、再び佐藤が状況を尋ねた。

「タイヤはOKだよ。あと10周くらい行けそうだ」「目標は39周だ」

「うん、良いと思う。タイヤはまだ良い状態だし、問題ない」

予定通りの周回をこなし、ファーマンはピットに戻ってきた。

松浦孝亮にドライバーチェンジし、コースへと戻る。

全車がピットストップを終えた時点で、8号車は7番手にいた。

松浦は前戦セパンでの走りに悔しさと不満を抱えたまま、この菅生にやって来ていた。

GT500にステップアップして1年目で、まだHSV-010に慣れきっていない。

鈴鹿のテストで走り込んでみたものの、実戦を走るまではまだ確信を持ててはいなかった。



55周目を迎えた頃、松浦が突然叫んだ。「雨が降ってきた！すごい雨が降ってきたよ！」

最終コーナー方面の空は、真っ黒な雲に覆われている。

各車のワイパーが忙しく動き出し、観客席には傘の花が開き始めた。

雨脚は次第に強くなり、各車のラップタイムも1分18秒台から24秒台にまで落ちてきた。

ウェットタイヤを求めてピットインするマシンも現れ始めた。

55号車をドライブする小林も無線で雨の報告を入れてきた。

「まだそんなにタイヤのグリップダウンは感じないけど、雨は段々強くなってきてます」

そんな中でも、小林はライバルたちよりも速いペースを維持して走り続けていた。

小林の目には鋭い光が宿っていた。小林は言う。

「レース序盤は苦しいなと思っていたけど、後半になって高木さんが少しずつ

差を詰めていくのを見てて、『まだ行ける、まだ行ける』って思えて、

すごく力をもらいました。

そのおかげで自分のステイントも走り切れた」



折れない心。苦難を乗り越えセパンで飛躍した小林の強さが、そんなところにも表われていた。雨脚が強まった時、エンジニアの星は思わず「小林、すぐピットインして！」と叫んだ。しかし冷静なのは小林の方だった。

「まだウエットタイヤは早いと思うよ。まだ1コーナーからハイポイントまでは結構グリップしてるから」その答えを聞いた土屋は、もう小林に任せても大丈夫だと思った。路面の状況はドライバーが一番分かる。

以前の小林ならいざ知らず、今の小林ならば自信を持って正確な判断を下すことができるだろう。土屋にはその予感があった。

「ピットに入るのは小林の判断にする。いつ入ってもいいよ、小林に任せる」60周目を過ぎていよいよ雨脚が強まり、後ろにいた61号車がウエットタイヤを求めてピットに飛び込んだ。コース上ではコースオフするマシンが相次いでいる。星は今度こそピットインのタイミングだと思った。

「61号車が入ったよ、小林入れ！」



この指示に一旦は「了解」と答えた小林だが、インフィールド区間を慎重に走りながらもう一度じっくりと考えてみた。そして無線で言う。

「もう1周行かせて。様子を見たい。雨がちょっと弱くなってる気がするから」
この言葉を聞いて、星も納得して小林に決断を一任した。

「とりあえず、2位と3位が両方とも入らないと、入りたくないですね。
でも、もうグリップが上がってきたよ」力強く言う小林の言葉は、頼もしかった。

「ホントだね、タイムが上がってきてる。大丈夫だよ、ステイアウトで行こう」
その後も雨脚は弱まったり強まったりを繰り返しながら、
それでもドライタイヤで走れなくはない雨量に留まっている。

グリップの低下を感じとればペースを落とし、グリップが高まったところでペースアップする。
小林は絶妙の走りで2位の16号車との差を保っていた。

ペースを抑えているうちに17秒あった差は6秒にまで縮まったが、それを聞いて小林は再びプッシュを始めた。



「プッシュするよ？ こんなにのんびり走ってたら気を抜いちゃいそう！」

「大丈夫、マレーシアの時もできただろ？ 今コース上でお前が一番速いよ。

集中しろよ、コース上にいるだけで良いんだからな」

もう、悔しさに涙を流していた頃の小林ではなかった。

土屋にはそれがはっきりと分かり、にんまりとして言った。

今の小林にはそんな忠告すら必要ないだろうと思いながら。

一方、HSV-010の松浦と佐藤も、無線でやりとりしながら走行を続けていた。

「路面は結構濡れてきたよ」（松浦）

「一応タイヤは用意してある。でもウエットタイヤに換えた連中は1分26秒台。

まだドライタイヤの方が速いよ」（佐藤）

「このままステイアウトしたらどうかな？」（松浦）

「了解。行けるうちはこのままドライタイヤで走り続けよう。現在のポジションは6」（佐藤）



濡れた路面には、まだ水膜ができるほどではない。

難しいコンディションではあるが、まだドライタイヤのグリップも維持されている。

そんな中で松浦は好ペースで走行を続け、急激に前のマシンを捕らえ始めた。

「23号車まで来たよ！」

松浦は果敢なドライビングで23号車をパスし、さらに前走車を追う。

佐藤から松浦に伝えられる前走車とのギャップは、周回を追うごとにみるみる小さくなっていく。

コースのあちこちでコースオフするマシンが続出し、黄旗が振られている。

それでも松浦は乗りに乗っていた。

「行くよ〜っ!!」

そして、ついに菅生の魔物が最後の牙を剥いた。



70周目、三つ巴のトップ争いを演じていた38号車と39号車がGT300クラスのマシンと絡むようにして接触。38号車はグラベルに埋まった。

背後にいた18号車と100号車がその隙を突いて首位に立とうとするが、なんと39号車を挟むようにして絡み合い、コントロールを失ってガードレールに激しくクラッシュ。一気に3台が姿を消してしまった。

「コースケ、ポジション3、ポジション3だよ！」佐藤が興奮気味に無線で叫ぶ。

「トップは39号車、2位が37号車、ギャップは2.5秒。目の前のクルマがそれだよ、コースケは3番手！」そして39号車もタイヤにダメージを負い、スピンを喫してスロースタップした上にピットストップを余儀なくされた。

松浦は水を得た魚のように、濡れた路面を華麗に泳いでいく。

見る間に37号車の背後に迫り、チャンスを窺う。

73周目、もはやどこでも抜けると言わんばかりに、ハイポイントコーナーで37号車を抜き去り、松浦はついにトップに立った。



「コースケ、気をつけてね！大事に、大事にね！ポジション1！」

残り5周、4周、3周……そこからは佐藤の残り周回数のカウントだけが続く。

栄光に向けたカウントダウンだ。

雨脚が弱まり、37号車が再びじわじわと迫ってきてARTAの面々をヤキモキさせる。

しかし、残り3周となったところで雨脚は強まり、ギャップはまた広がっていった。

レース前に抱えていた不安など、もうすっかり消え去っていた。

自信に満ちあふれてHSV-010をドライブする松浦の姿があった。

セットアップ作業を犠牲にしてもテストで自分に走行機会を与えてくれたチームへの

感謝の気持ちがまた溢れ出す。



「コースケ、ファイナルラップ。ギャップは前の周で1.8秒。今はおそらくもっと開いてる。4秒になってる。十分なギャップがあります。SPコーナーの方はかなり強く降ってるみたいだから、気をつけてね」

最終ラップを迎えるところで、松浦の目の前には55号車のテールが見えてきた。

するりと前に出て、2台がランデブー走行でファイナルラップに入っていく。

「もしかして8号車がトップ？ 最高じゃん！」55号車をドライブする小林が言う。なんという演出だろうか。ダブル優勝の2台が、揃ってチェッカーを受けようとしている。もう何年も苦汁をなめ続けてきたARTAにとって夢のような光景を前に、亜久里も黙っていられないといった様子で思わず無線のスイッチを押す。

「真ちゃん、もうゆっくりで良いって言って。落ち着いて行けて！」

そんな心配など無用と言わんばかりに、悠々と走るARTAの2台。

最終コーナーを立ち上がるのところから、松浦が待ちわびたように無線のスイッチをオンにして叫ぶ。



「帰ってきたぞお〜っ！」

ARTAクルーのヘッドセットには、オンにしたままの無線から加速して行く8号車の力強いエンジン音が鳴り響く。

みんなのおかげで手にした勝利、みんなと一緒に受けるトップチェッカー。

「やったあ〜っ!! フ〜ッ! ワ〜ッ! ハ〜ッハッ!」声にならない声が松浦から届く

「最高〜っ、コースケ! おめでとう! ダブル優勝だよ、ウチ!」

「コースケ、ウェルダン! グレートドライブ!」佐藤とファーマンの声もうわずっている。

「や〜ばい、どうしよう!? 超嬉しい! みんな本当にありがとうね。

2010年以来、3年ぶりの優勝だよ! 本当に嬉しい!」待ちわびた栄光。

ARTAにとっては2010年以来のGT500での優勝だった。

そして両クラスを同時に制するのは、GT参戦11年目にして初めてのことだ。



2台で並んでウイングランを終え、ホームストレートに帰ってきた松浦と小林は、マシンから降りるなりピットレーンのクルーたちのもとに駆け寄って笑顔で抱き合った。

「ドライバーがよく頑張ってくれたね。コンディションがこれだけ荒れたレースでマシンをコントロールして優勝まで導いてくれたんだからね。彼らに感謝したいね。しかもGT300クラスと合わせてダブルウィンなんてARTA始まって以来だからね。小林の判断も見事だった。スリックタイヤで様子を見るって自信を持って言ってきたからね。それが優勝のポイントだった。すごく嬉しいよ！」監督の亜久里は笑顔を爆発させて言った。

クルーたちに揉みくちにされ、表彰台で日本酒のシャワーを浴び、さらにチームの祝勝セレモニーでは水浸しになった松浦は言う。



「前回セパンでヘボいレースをしたんで、今日はどんなレースができるんだろうって心配でした。スタートしてみたらクルマの調子もあまり良なくて、何ポイントか獲れば充分かなと思ってたんです。

でも雨が降り出してから流れが変わりました。クルマもタイヤも最高でした。僕たちが選んだタイヤが雨のコンディションに合ってた、周りとは格の違うスピードで走ることができたんです」

ファーマンも「アメイジングなレースだったね！ コースケは素晴らしい走りをしてくれたよ。少しばかりの幸運もあったけど、コースケの走りのおかげだよ」と松浦のドライビングを賞賛した。そう菅生の魔物を味方につけ、そして魔物を寄せつけない速さをもっていたからこそ為し得た勝利だ。苦しみの中で強さを身に着けたからこそ手に入れることができた勝利。

そしてこの勝利が、さらにARTAを強くする。

激しい雨は上がった。2時間にわたる激闘を終え、空の雲間からはもう光が射していた。



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
6位	1位	1:51'41.342	1'18.328	4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
2位	1位	1:51'41.527	1'23.298	2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 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

Special Thanks : K.MOMOKI, K.HIRAI, T.KURIYAMA