

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

DIGITAL
2012



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

The Victory Was Robbed By Rain
雨に奪われた勝利の予感





ARTA 2012 Rd.2 FUJI

「雨に奪われた勝利の予感」

真っ白な富士スピードウェイのピットレーンに、点々と黒斑が描かれていく。決勝のスタートまであと**10分**だというのに、それまで我慢していたはずの空が泣き出した。

グリッドに溢れかえっていた大勢のゲストやチームスタッフが、慌ててピットガレージへと駆け戻ってくる。



Panasonic

• • • •

Panasonic

SEGA-SAMMY
GROUP

FLAG

TIME

LAP 3

Sam



最終コーナーの方を見やれば、そこにあるはずの雄大な富士山の姿は
雲に隠されて見えない。
しかし空は確実に明るい。

これから向かう**500km**もの長い旅路の途中で、空模様がどのように変化していくのか。
気まぐれな天候で名高いこの富士で、それを読み取ることは難しい。



雨の中で行なわれた朝のフリー走行でクラッシュが相次いだこともあり、レースはセーフティカーの先導で始まった。

「相当滑るよ、これ！」

ガライヤのステアリングを握る高木真一が、思わず無線でピットウォールに報告する。

いずれ迎えるドライバー交代のピットストップを考えれば、ドライタイヤのままで走り続けたい。

しかし路面状況はそれを許してくれるのか。



「セーフティカーはあと何周先導するんだ？ タイヤ交換はどうする？」

HSVのスタートドライバーとなったラルフ・ファーマンが、ピットに問い合わせる。

「分からぬ。とにかくタイヤ交換の準備はできてるよ」

答えるエンジニアの伊与木にも、正確な答えは分からぬ。





どんどん湿っていく路面に、1周目を終えた時点で数台が早くも
ウエットタイヤを求めてピットへと向かう。
2周目が終わる頃にはほぼ全車が続々とピットに入ってきた。

ただ1台、ラルフの8号車を除いて。

オレンジ色の8号車だけが、雨に煙るコース上にぽつんと取り残されて走っている。
「なんでピットに入れなかったの!? 入れって言ったじゃないか！」
監督の鈴木亜久里が語氣を荒げる。



最終コーナーへと飛び込む度に目に飛び込んでくる明るい空を見て、
ラルフは雨がやむ方に賭けた。
今は多少ペースが劣っても、ピットストップ1回分のロスを回避できればいいのだ。

3周目にセーフティカーがピットへ戻り、結果的にトップに立ってしまった8号車を先頭に
レースの本格的なスタートが切られる。



路面はフルウェットとなり、スリックタイヤでは充分なグリップが得られない。
最初のブレーキングでラルフのHSVは姿勢を乱し、易々と首位を明け渡す。
ウェットタイヤを履いたマシンとのペース差は歴然で、勝負にはならない。

ラルフはコース上にマシンを留めておくことだけでも精一杯の状況だ。



だが、メインストレートには雲間から太陽の光が降り注ぎ始めている。

路面が再び乾けば、逆転の目はまだある。

「サンシャインが来てるぞ！」と伊与木もラルフを励ますように無線で檄を飛ばす。

その矢先、HSVはあまりにも早いレースの終わりを迎えることになった。

水しぶきに煙るスリッパリーな路面の中で、GT300車両に接触。

なんとかピットには戻ってきたものの、右フロントサスペンションは修復が不可能なほどダメージを負っており、リタイアは避けられなかった。





「I'm sorry」

マシンを降りたラルフはチームスタッフ全員にそう声をかけて謝った。

予選も決勝もステアリングを握ることなく終わってしまったチームメイトの小林崇志は、「いちばん仕事をしていない週末ですね……いや、笑えませんよ」と頭を抱えた。

「じゃあ肩でも揉んでなさい、ほら」

そう言われて控え室でTVモニターを見ながらチームマネージャーの肩を揉むあたりが、小林が愛される由縁だ。



今週は予選から天候に左右されてばかりだったが、マシンのフィーリングは決して悪くない。

着実に進歩していることが確認できているからこそ、リタイアという結果に終わってもチーム内でこうした和気藹々とした雰囲気でいられる。

そうしているうちに、路面は急速に乾き始めた。

各車が続々とピットに向かい、ドライタイヤへと戻していく。

だが、レースの世界にタラレバはない。

ARTAの面々は、43号車が戦うGT300のレースへと集中することになった。



ガライヤは**11**周目にピットへと戻り、タイヤ交換と給油を行なうと同時に、ドライバーも高木から松浦考亮へと代わる。

ポジションは**20**番手以下へと沈んでしまったが、陣営にはこの位置からでもトップを狙う秘策があった。

上位を占める**FIA GT**規格のマシンたちは、そのパワーゆえに燃料を多く消費するため、ここでピットインをしてもさらに**2**回の給油が必要になる。

だが、燃費に優れるガライヤならば、**1**回の給油のみで走り切ることができるので。



いったんピットに向かえば場合によつては1分近い静止時間を要するだけに、
その必要がなければ、まだ逆転の目は充分にあつた。

「最低でも31周は走つてね」

エンジニアの佐藤信治が松浦に言う。そのためには、燃費をセーブし、
タイヤもいたわらなければならない。

だがその頃、松浦はコクピットの中で予想外の事態と格闘していた。



「凄い液漏れしていて、大変なことになってるよ！」

クールスーツのコネクターが外れてしまい、冷却液が漏れ出してしまったのだ。
床面は水浸しになり、ペダルを操作するレーシングシューズの裏が滑る。

当然、クールスーツのスイッチはオフ。
いくら盛夏ではないとはいえ、巨大なパワーを発生するエンジンを背負うコクピット内の
温度は上昇する。



それでも松浦はタイヤをいたわりながら安定したペースでマシンを操り続け、他車がピットストップに向かううちに3位まで順位を上げた。

「コースケ、良いペースだよ。残り3周、タイヤ使っていいよ。
タイヤを使い切って帰ってきて！」

「モーマンタイ（問題なし）！」

絶好調の松浦が二つ返事で返す。



そして57周目にピットへと戻り、再び高木にステアリングを託す。

給油とタイヤ交換作業を終えてガライヤはピットを後にし、
ピットレーンを抜けてリミッターを解除し、加速して行く。

と、その瞬間、ガライヤの前を1台のマシンが横切った。

高木は瞬時の判断力で切り抜けたが、あわやという場面。



「ポルシェが目の前に飛んできたってことしか分からないよ！」

高木が無線でチームに伝える。

メインストレート上でスピンした**15号車のポルシェGT3**が、
コントロールを失ったまま飛び出してきたのだ。

激しいクラッシュによりコース上には破片が散乱し、すぐさまセーフティカーが導入される。



「勝てるよ、俺ら!!」

マシンを降りたばかりの松浦が、顔を紅潮させて興奮気味に語る。

15号車はガライヤの前で唯一、同じ戦略を探るマシンだった。

それが消えたことで、ガライヤの優勝はいよいよ現実味を帯びてきた。

場内実況では「ガライヤはこのまま走り切れるんでしょうか？」

という声が聞こえてきたが、チームの面々は確信を得ていた。

「燃料、最後まで問題ありません！」

とデータエンジニアの声が無線で全員に届いている。



「あ?、こっからの1時間が憂鬱だ！」

そう言いながら、松浦は控え室の中を落ち着きなく歩き回る。
そしてやがて「もう見てられない！」と言って出ていった。
あとは高木に託すしかない。

自分には見ていることしかできないこの状況は、ドライバーとしては
もどかしさの塊なのだろう。

「ガライヤは（燃料が）軽くなると速くなるから、安心して！」
佐藤が高木をなだめるように語りかける。



「ガソリンが減るまで我慢して。

最後に谷口（信輝、0号車）とガチンコの勝負になるから！」

後方からは、3回目のピットストップを終えた0号車のBMWが猛ペースで追い上げてくる。しかし松浦が果たしたように、ガライヤはタイヤに優しく、ステイント終盤のペースが速いのだ。負ける気はしない。

86周目、トップを走っていた11号車が3度目のピットに向かい、

いよいよガライヤがトップに立つ。

12秒あった0号車との差は、7.4秒にまで縮まっていた。



ガライヤのウインドウには小雨がパラパラと打ち付け始めている。

90周目を過ぎると、いよいよ雨脚は強くなってきた。

「ヤバいよ、これ!!」

高木がそう言ったのも束の間、1周で1秒速いタイムを刻む0号車は
あっという間に差を詰め、96周目に難なくガライヤをオーバーテイクしていった。



このような滑りやすい路面では、TCSやABSが装備されているFIA GTのアドバンテージは極めて大きい。

そして、ダンプコンディションに強いライバルタイヤを履くマシンたちも、息を吹き返してきた。

勝利を確信していたはずのガライヤは、雨という不運によって最後の最後でポジションを落とし、表彰台から滑り落ちた。



「天候を味方に付けることができなかつたね。それに尽くるよ」
高木は悔しそうに言った。

しかし、もっと悔しそうだったのは松浦だ。なにせ、勝つつもりでいたのだから、当然だ。

「天気のバカヤロー、って空に叫びたいくらい悔しい。
去年ブリヂストンを使い始めてから、最も勝ちに近かったレースだったと思うし、本当に悔しい。
でも、勝てるポテンシャルがあることは証明できたからね」



皮肉にも、雨はチェックカーが降られる頃には上がり、やがて青空さえもが広がって路面はすぐに乾き始めた。

ゴールデンウィーク中の開催とあって、富士スピードウェイには**5万7000**人の大観衆が詰めかけたが、最後までドラマティックなレースを楽しむことができたはずだ。

だが、ピットウォールからガレージに戻ってきた亜久里は吐き捨てるようになっていた。

「あ?あ、つまんないレースっ！」

AUTOBAC

それは、勝てなきや意味がないという思いの、亜久里らしい表現。
勝ちたかったからこそ、勝てそうだったからこそその言葉だ。

「すごく悔しいんだけど、良いレースをお見せできたんじゃないかと思うよ」

ARTAのホスピタリティにも例年を上回るゲストが訪れ、白熱の戦況を見守っていた。
こんなところにも、チームの好調ぶりが表われている。





どんな雨も、やがてはあがる。

レース後の富士に青空が広がったように、ARTAの空にもやがて真っ青な晴れ間はやってくる。
大切なのは、その瞬間を求めて諦めず前に進み続けること。

このレースを「つまらない」と言い切ることのできる指揮官の下でなら、
それは可能なはずだ。





RESULT

▶ GT500 ARTA HSV-010 N08 : ラルフ・ファーマン / 小林 崇志

予選順位	決勝順位	Time/Diff	Best Lap
14位	リタイア	105LAPS	2'21.591

▶ GT300 ARTA Garaiya N043 : 高木 真一 / 松浦 孝亮

予選順位	決勝順位	Time/Diff	Best Lap
2位	4位	39.251	1'43.040

▶ POINT DRIVER RANKING

GT500 : ラルフ・ファーマン / 小林 崇志 5ポイント 12位

GT300 : 高木 真一 / 松浦 孝亮 13ポイント 5位



amsc
AUTOBACS Motorsports Conference

AUTOBACS

BRIDGESTONE

Panasonic

Holts

Mobil 1

Coca-Cola

BP vervis

Pioneer

PHILIPS

BOSCH

Samantha Thavasa

PROSTAFF
ENJOY LIFE PRESENTED BY PROSTAFF

CARMATE

CDI

日東工業株式会社

PIAA

**OKAYAMA International Circuit
岡山国際サーキット**

SUZUKA CIRCUIT

TWIN RING MOTEGI

MPF

AUG アウグ株式会社

ALPINE

UNICON

WILLSON

エーモン

エステート

FEDERAL

m's

ELECOM Logitec

エンパイヤ自動車株式会社

BAL

CARALL オカモト産業株式会社

EVOHO

KUMHO TIRES

Clarion

Crelom

JVCKENWOOD

新神戸電機株式会社

RAYBRIG

DUNLOP

星光産業株式会社

SEIWA

CellSTAR

SOFT99

クリンピュー

ダイヤックス

COMTEC

DENSO

TOYO TIRES

TB UNIFASHION

Trywin

NAPOLEXTM

KNOWLEDGE HOUSE CO.,LTD.

Turbo

JAPAN OIL SERVICE

**MANGA CARBON
MASEPRO**

PAL STAR

ECLIPSE

FUJITSUBO

BroadLeaf

BONFORM

マルチセイバーテクノロジーズ

MITSUBA

MITSUBISHI

MIRAREED

VAC

YOKOHAMA

リシレイ

RECARO

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

株式会社影ユニオン

株式会社サンコー

株式会社サンテック

株式会社ジース・ユアサバッテリー

株式会社湘南レオテック

株式会社幹織

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

株式会社ワツ

2012年4月10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。

1

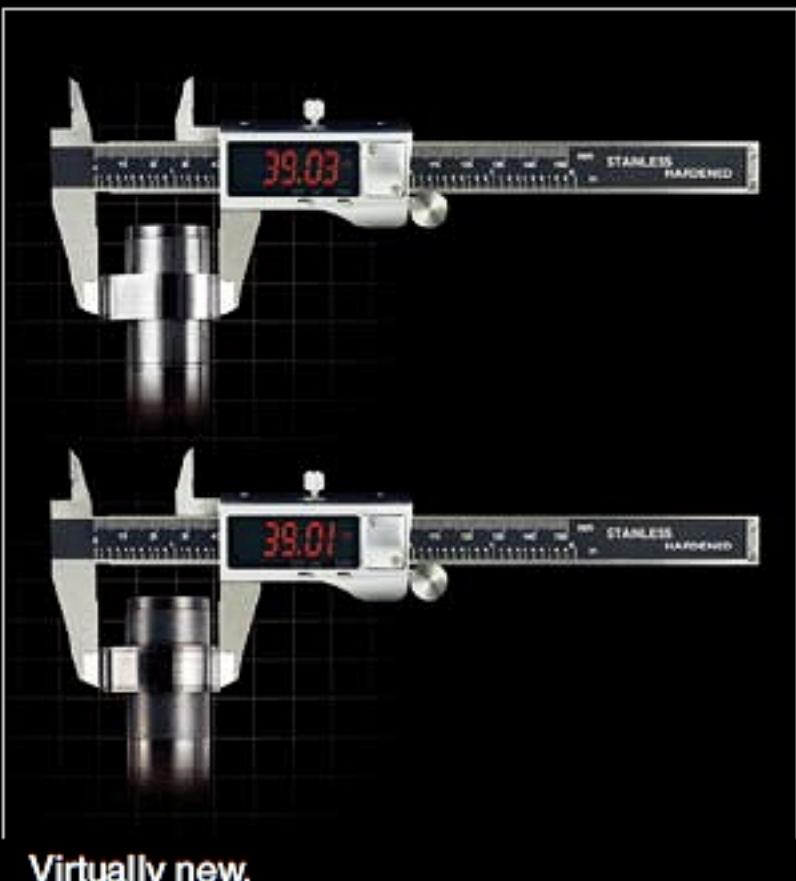
Keeps your engine performing like new



Clean.



Protected.



Virtually new.

©2012 ExxonMobil Corporation. Mobil, Mobil 1 and the 1 icon are trademarks of ExxonMobil Corporation or one of its subsidiaries.



いつまでも新車のよう快適な
ドライビングを実現します。

モービル1を使用したシミュレーションにおいて、
100万キロ連続運転後もエンジンは新車のような状態を保つことが確認されました。

モービル1の全てを知りたい方は、 mobil1.jp へ今すぐアクセス！

API SN / ILSAC GF-5規格に適合*

Mobil 1

*粘度グレードによって、SN / ILSAC各規格に適合状況は異なります。



Copyright c2012 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