

ARTA

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

DIGITAL

2012



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

Can't Avert Our Eyes
セパンの眩しさに目をそらさず





ARTA 2012 RD.3 SEPANG

「セパンの眩しさに眼をそらさず」

どこまでも果てしなく続きそうなパームプラントが、地平線を深緑色に染める。セパン・サーキットは、そんな景色の中に突然その姿を現わす。

ARTAのHSVとガライヤは、開幕からの2戦を終えて海を渡り、マレーシアへとやって来た。



赤道直下のこの国に、四季などといったものはない。

夜が明けるとすぐに巨大な太陽が空高く昇り、強烈な陽射しを注ぐ。
常に気温は30度を上回り、当たり前のようにやってくるスコールが
多大な湿度をもたらし、容赦なく体力を奪い取る。

気温は33度、アスファルトの温度は52度にも達している。

ピットウォールに陣取る首脳陣も、ピットガレージで耐火スーツ姿のメンバーも、
誰もがじっとりと汗を滲ませながら、その時を待っている。





陽炎に揺れる長いストレートの果てから、ゆっくりと無数のライトがゆらゆらと浮かび上がってくる。

36台のGTマシンが発するヘッドライトの光は、やがてマレーシアの太陽よりも眩しく力強く輝き、爆音とともに加速して300kmという過酷な戦いの幕開けを告げた。

ARTAの2台は、いずれも隊列の中に埋もれていた。

予選までにマシンのセットアップが思うように進まず、苦しい予選アタックとなってしまったからだ。



8号車はマシンバランスが決まらず、上位まで攻めきれない。

空力マシンのHSVは、そのセットアップに手がかかるのだ。

富士での接触で予選出走が禁じられたラルフ・ファーマンに代わって、

マシン作りの経験が浅い若手の小林崇志がステアリングを

握らなければならなかつたことも響いた。

決勝が始まてもなお、8号車は後方での争いを強いられた。



BRIDGESTONE

AUTOBACS





ガライヤにとって長いストレートが意味するのは、パワーに勝る**FIA GT**マシンの優位。ドライバーの腕やエンジニアの工夫ではどうすることもできない差を携えた彼らは、セパンの太陽のように眩しすぎる存在だ。

だが、決勝に向けてすでに対策は講じてある。

燃費の良さとタイヤへの優しさを武器に、ピットストップの時間を短くし、**11番グリッド**から粘りのレースで浮上を目指すのだ。



スタート直後の1コーナーでポルシェがスピンを喫し、その混乱に乗じてスタートドライバーの高木真一は9番手まで順位を上げた。

「クルマのフィーリングはどうですか？」

10周目を迎える頃、エンジニアの佐藤真治が無線で問い合わせる。

「そんなに悪くないよ。でもタイムが上がらないね.....。

リアの踏ん張りが弱いから、ちょっとオーバーステア気味になってきそうだね」



ガライヤにとって生命線とも言えるピット時間短縮のためには、タイヤの性能低下を抑えることが肝になる。

タイヤを保たせピットストップを遅らせることができれば、

それだけ残りの走行距離が減り、給油時間も短くて済む。

さらにはフロントタイヤを交換せずに作業時間を短くすることさえも可能になり得る。

そして、ライバルたちがグリップを落としたレース終盤に勝負を賭ける。

「いたわらなきやならないのは基本的にはリアだけど、フロントもそんなに余裕があるわけじゃないので、フロントもキープしつつ走ってください」



「分かった、とりあえず隊列についていくよ」

その言葉通り、高木はペースを保ちながら“待ち”的走りを続けた。

薄雲が空を覆い、眩しい陽射しを遮り始めた。

「暑さは全然平気だよ。全然暑くない！」

狭いコクピットの中で、巨大なエンジンを背負って走る高木だが、身体を冷やすクールスーツの効果もあって肉体的なつらさは感じていない様子だ。



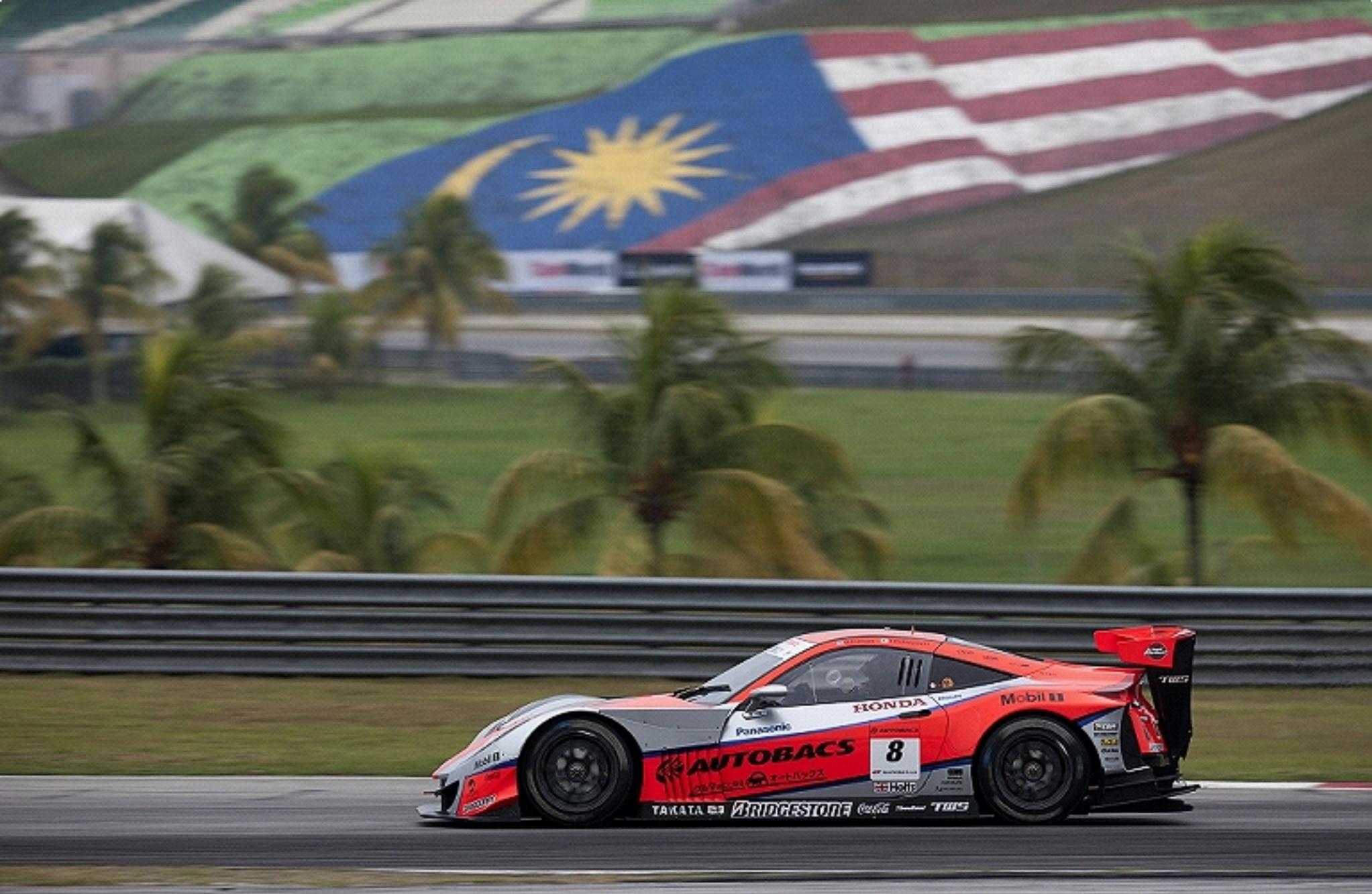


「プリウスに引っかかってて、ダメだね。抜けないよ。
多分、向こうは早めにピットインすると思うんだけど……」

そんなふうに話しながら、43号車のクルーたちは先の長いレースの展開を考え始めていた。

そんな矢先、突然ヘッドセットに高木の叫び声が飛び込んできた。
あまりに興奮しているためか、その声を聞き取ることはできない。

そうしているうちに、テレビモニターが最終コーナーで向きを変えて止まっているガライヤの姿を捕えた。



「オカマ掘られた！ またアイツだよ!!」

ターンインしたガライヤの後ろから、4号車のBMW Z4が追突してきたのだ。

高木にとってもそれは予想外の出来事だった。

この間に、後続車に次々と抜かれてしまう。

「高木さん、作戦変更しましょうか。

フロントタイヤも換えるつもりで、ブッシュしましょう」

佐藤が高木に冷静さを取り戻せるように、すかさず交信する。



「タイヤ使い切っていいよ、4輪とも換えるから。
GT500（の車両が抜いていくの）を上手く利用しろ！」

ドライバーの心境が分かるエグゼクティブアドバイザーの土屋圭市も、声を掛ける。

すでに周囲のライバルたちは、ピットストップに向かい始めている。
FIA GTのマシンにとっては、残り**30**数周のロングステイントは
燃費的にもタイヤ的にもギリギリのラインだ。



「真一、頑張ってよ！ 1ポイントでも獲って帰るよ！」

土屋のハッパに、高木も「了解！」と応える。

上位勢がピットストップを終え、まだひた走る高木のガライヤは3番手まで浮上した。だが、ガライヤとていつかはピットインせねばならない。

「リアが結構きてるよ。オーバーが出始めた。
フロントはまだ（グリップが）余ってるかもしれない」

高木の報告に、佐藤が決断を下した。フロントは換えずに、最後までいく。



30周目、高木はピットインの指示を受け、松浦考亮にステアリングを託す。

残りは23周。

「やっぱりすごいな.....リアだけ換えると」

コースインした松浦がつぶやく。

すでに熱の入った使い古しのフロントと、走り始めの冷えたリア。

タイヤが温まるまでの数周の間は、マシンバランスは想定の範囲を超える。

松浦は「最初はちょっと辛抱して走ります」と、グッとこらえる。

ピットストップの間に、ポジションは13番手まで下がっている。



「高木さんの履いていたタイヤは、左リアが全摩耗してました。

他も気をつけて走ってください」

交換したタイヤをチェックしたチームメンバーから、松浦に報告が行く。

「じゃあフロントもいたわらないと厳しいかもしないね.....」

そう言って走り始めた松浦だが、マシンバランスの苦戦は続く。

新しいリアタイヤに熱が入れば、今度はフロントよりもグリップは高くなる。

「ヤバいくらいアンダーだよお。ああ、4本換えときや良かった！」



やがてマシンバランスは回復し、レース前のセッティング変更が正しかったことが証明された。

ポジションも10番手まで上げ、ポイント圏内にまでたどり着いた。

しかし、使い古したフロントタイヤは、やがてグリップを失っていく。

「前とは24秒差、後ろとは14秒差。

何もなければこのまま終わると思うけど、タイヤが全摩耗しちゃうとガクンとペースが落ちるから、それだけ気をつけてください」

佐藤が松浦に伝える。





その間にも、後ろからは因縁の4号車が追い上げてくる。
追突のペナルティを消化しながらもなお、この位置。
やはりFIA GTのアドバンテージは大きい。
「フロントが厳しくなってきてる。ちょっと頑張らないとヤバいかな？」

松浦の問い合わせに、佐藤はクルーにタイヤ交換準備の指示を出した。
トレッドのゴムが完全に摩耗すれば、急激にタイムは落ちる。
万一の場合に備えておかなければならぬのだ。



残る周回数はすでに**10周**を切っている。

ARTAのピットガレージには緊張が走った。

「コースケ、残り**7周**だから我慢して走って！

1周1秒落としてもいいから、**7周走り切れ！**」

土屋が檄を飛ばす。

「頼むよ、コースケ！」

GT500の**HSV**がシフトインジケーターのトラブルやマシンバランスの問題で後方でのレースを強いられ、最後には車体外側のキルスイッチ破損によって電気が止まってリタイアを強いられてしまっただけに、**ARTA**の視線は松浦がドライブするガライヤに集中する。



土屋が言ったように、1ポイントも獲らずにマレーシアを後にしたのでは悔しさばかりが残る。

松浦のもとには、佐藤から逐一後ろの4号車とのタイム差が伝えられる。

「ヤバい、ホントにフロントがなくなったよ、多分。

ヘアピンの先の右コーナー（ターン10）が全開で行けなくなっちゃった……」

「残り3周です！」

「頑張るけど、バーストしないことを祈るだけだね……」



「後ろとのギャップが8秒あるから、タイムを落としても大丈夫です。

大きく落としましょう」

松浦と佐藤の間では、緊迫したやりとりが続く。

「コースケ、チェッカーを受けるまで気を抜くなよ！」

土屋も気が気ではない。

いよいよ最終ラップ。

後方の4号車との差は5.4秒にまで縮まった。



松浦の前に、止まっている**0号車**の姿が見えた。

「**0号車**がガス欠でストップしたそうです。

フィニッシュラインまで戻ってくれば、ポジションが**1つ**上がって**9位**です」

そして、チェックカー。

「よくやった、お疲れさん。よく保たせた、よく頑張ったよコースケ。ありがとう」

さっきまで厳しい言葉を重ねていた土屋も、優しく松浦をねぎらう。



T.Kobayashi

最後まで諦めなかつたことで、ARTAには2ポイントがもたらされた。

岡山といい、富士といい、噛み合いそうで噛み合わない歯車。

今回も、追突さえなけばもっと前に挑戦できたはず。

それでも、セパンでは外れそうになった歯車を自分たちで押し戻してみせた。

強すぎる太陽の眩しさに目を閉じず、諦めることなく突き進んだ。



「トップとの差を詰めるのは厳しいものがあるけど、ドライバー、エンジニア、メカニックは良く戦っていると思う。作戦は見事だったし、2ポイント獲れて本当に良かったと思う。次回は富士のように優勝争いをして、最後に笑いたいね」

監督の鈴木亜久里にも、笑顔が戻った。

こうして暑かったマレーシアの戦いを終え、一行は日本への帰路に就いた。

セパンの陽光はARTAにとって光明になる、そう信じて。



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
13位	リタイア	7LAPS	2'00.137

GT300 ARTA Garaiya N043 : 高木 真一 / 松浦 孝亮

予選順位	決勝順位	Time/Diff	Best Lap
11位	9位	1:37.141	2'10.444

POINT DRIVER RANKING

GT500 : ラルフ・ファーマン / 小林 崇志 5ポイント 13位

GT300 : 高木 真一 / 松浦 孝亮 15ポイント 7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

マルチセイバーピース株式会社

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

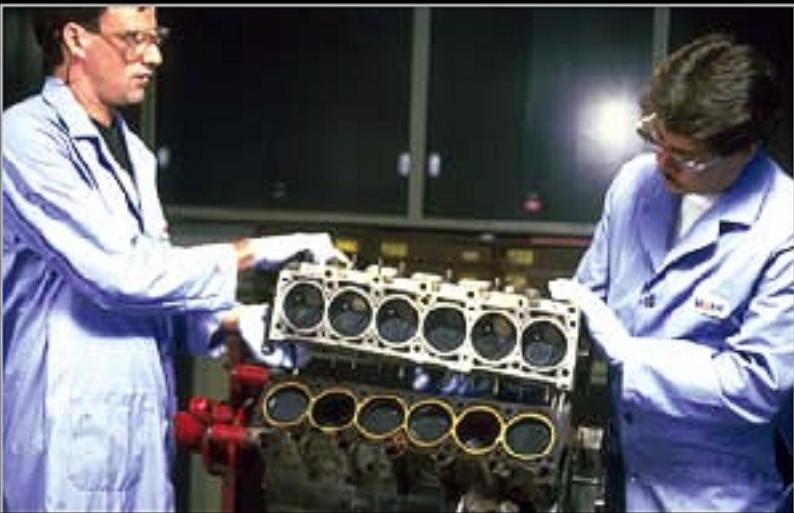
amsc (AUTOBACS Motorsports Conference) とは株式会社オートバックスセブンを中心に、自動車用品関連企業約100社が参加する任意団体であり、モータースポーツを核として「世界中のドライバーを車好きに変える」為に、自動車関連マーケット全体の活性化を目的とした団体です。将来的には、日本のモータースポーツ文化の発展と新たなカーライフ文化の創造に貢献していきたいと考えております。

1

Keeps your engine performing like new



Million kilometres.



Clean.

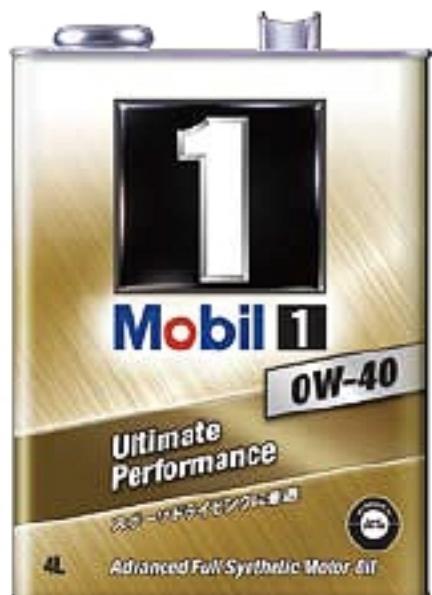


Virtually new.

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



Protected.



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/JD-51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