

**ARTA**  
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**DIGITAL  
2012**



**ARTA**  
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

**Project**

**ARTA**

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

DIGITAL  
2012

Present From God of Mountain  
山の守り神が授けたもの

A close-up, low-angle shot of a metallic surface, likely part of a race car or pit board, featuring the 'ARTA Project' logo. The logo consists of the word 'ARTA' in large, bold, black letters, with 'AUTOBACS RACING TEAM AGURI' written in smaller text below it. To the right, the word 'Project' is written in a large, bold, black font. The background is a bright, clear blue sky with a sun flare in the upper left corner, creating a lens flare effect across the scene.

**ARTA**  
AUTOBACS RACING TEAM AGURI  
**Project**

## ARTA 2012 RD.4 SUGO

### 「山の守り神が授けたもの」

山の緑に囲まれた菅生の空から、大きな太陽がギラギラとした光線を照らす。観客でびっしりと詰まったグランドスタンド向こうには、杜の都仙台の象徴とも言える青葉山に連なる秋保の山が見える。

HSVのコクピットを降りてエンジニアの伊与木と話すラルフ・ファーマンの表情は、険しい。

それはセパンを凌ごうかというほどのこの暑さのせいだけではない。終わったばかりの予選のタイムシートを見れば、明らかなことだった。

ARTAの名前は一番下に記されている。



「とにかくアンダーが強いんだ。  
午前中よりもその症状が強くなってしまった」

曲がりくねったこの菅生のサーキットで、リアタイヤの摩耗を抑えるためにはアンダーステア傾向のセッティングは避けられない。オーバーステアでリアが暴れれば、それだけリアタイヤへの負荷は厳しくなるからだ。しかし8号車HSVのそれは、度を越したものになってしまっていた。

菅生のコース幅は10mちょっとしかない。  
山間を右左へと駆け抜ける全長僅か3.704kmの小さなサーキットでは、致命的とも言ってよかった。



「ダンパーを全て変えて挑んだんだけど、午前中よりアンダーステアの症状が強くなってしまったんだ。

明日までにセットアップを見直して準備しなければね」

朝の走行で苦しんだピッチング症状を解消するために、メカニックたちは必死の作業でスペアのダンパーに交換してマシンをコースへと送り出した。

その甲斐あってピッチングの問題は消えたものの、脚回りのパーツ交換の影響は確実にハンドリングに表われてしまったのだ。

空力マシンのHSVは、セッティングの勘所が難しい。

このマシンが導入されてからというもの、ARTAは週末の走り出しからそれが上手く決まらずに苦しい展開を強いられ続けている。



監督の鈴木亜久里も、「なかなか上手いかないね」と苦り切った表情だ。「バランスはちょっとずつ良くなっているけど、上げ幅が少ないから、これをいかに大きくしていくかが課題だね。

しかし悠長な事は言っていられないから、少しでも順位を上げられるように準備するよ。明日はなんとかポイントゲットしたいね」

GT300クラスを戦う43号車のガライヤも、僅か100分の1秒差でスーパーラップ進出を逃している。

タイヤを温めていざアタックというところで、2度も赤旗に阻まれてしまった末の結果。

亜久里にとっては悩ましい土曜日になってしまった。





夜ともなればレース関係者でいっぱいになる仙台の街は、伊達政宗公の開府以来の長きにわたる歴史を持つ。

江戸の治世より多くの緑に囲まれたこの街は、いつしか杜の都と呼ばれるようになった。

かつては武家屋敷の庭を飾る松や杉がその緑の大半を占めていたが、時は変わって今では街路樹のケヤキ並木が杜の都の名を支えている。

杜とは元来、鎮守の森を表わす言葉だった。

その神聖なる杜が、仙台からこの営生まで続いているのだろうか。

だとすれば、それは何を災いから守ってくれているのだろうか？

東北三大祭りの一角を占める仙台七夕祭りを目前に控え多くの人出で華やぐ仙台の歓楽街では、その答えは見つかりそうもなかった。



コースと同じように狭いパドックの中で、ドライバーたちはガレージ裏の僅かなスペースに用意されたテントの下でコースインのための準備を整える。決勝日の朝も、菅生は暑かった。

しかし小林崇志がそろそろレーシングスーツに着替えようかという頃、雲が増えだした空からは突然大粒の雨が落ちてきた。

雨はすぐにあがったものの、路面は濡れた状態。

セパンに続いてスタートドライバーを務めることになった小林にとっては、この難しいコンディションは決して歓迎すべきものではなかった。

「アウトラップ・インラップで路面をチェックしてね」

伊与木から念を押され、ウェットタイヤでウォームアップ走行に出た小林は路面状況を無線で報告する。



「だいたい乾いてきていますが、最終コーナーは濡れていてなかなか乾きそうにないですね……」

そうは言いながらも、小林は自らピットインしてドライタイヤを履くことを選んだ。グリッドに向かう前に、最後にドライでのマシンフィーリングを確認しておきたかったからだ。

朝のフリー走行で予選後に変更したセットアップを確認し、伊与木はそのデータを元にさらなるセットアップ変更を施してマシンをコースへと送り出している。どうやらその調整は上手くいったようだった。

午後2時。再び熱い太陽が照りつけ、雨で湿度が高く蒸し暑くなったグリッドから小林のHSVがレースへと臨んだ。



2輪メーカーのテストコースとして開設された名残の残る最終コーナーから、  
隊列が立ち上がってメインストレートの坂を上る。

73mもの高低差を誇るこのサーキットの頂点を越えて、  
ペースカーがピットレーンに向かってレースのスタートが切られた。

コースの狭さを象徴するかのよう、スタート直後の1コーナーから混乱が起きる。  
インを刺したマシンが止まりきれずにタイヤをロックさせ、  
アウト側のマシンを道連れにコースオフ。

巨大なスポンジバリアの餌食となり、早々にレースから姿を消すことになった。

狭い菅生のランオフエリアでは、GT500マシンのハイパワーを受け止める余裕はない。  
たった一度のコースオフが激しいクラッシュとなってしまいうことも少なくはないのだ。  
それはまるで、平時は静かな山の守り神が突然牙を剥く瞬間のようでもある。





「小林、お前の前にいるグループより速く走れてる。

童夢なんかよりもお前のペースの方が速いぞ。プッシュしろ、プッシュ！」

小林のラップタイムはHSV勢の中でトップを行く。さらなるペースアップ、そしてポジションアップを果たすべく、伊与木が小林に無線を飛ばす。

「お前の前は1分20秒から19秒台。お前の方がペース速いよ」

全長が短く、フォーミュラニッポンなら1分5秒、GTでも予選では1分14秒台で走ってしまう菅生では、あっという間にGT300のマシンが周回遅れとなって目の前に現われてくる。

それでもコース幅は狭く、自分の方がペースが速くともなかなか前のGT500のマシンを抜くことはできない。本来の実力よりも遅いペースで走っていても、得られるものより失うものの方が大きい。今回は速さがあるからこそ、自分たちで積極的に動いていくことの重要さもそれだけ大きくなる。



「無線が聞き取れない！（ザッ、ザザッ）」

やっとの事でそう聞き取れた無線の音声には、ヘルメットの中のマイクが拾った小林の粗い息の風音が混ざっていた。

GT500のマシンともなれば、コーナリング時に会話をしているような体力的余裕はほとんどない。

コクピットの中が蒸し風呂のようになっているであろうこの暑さなら、なおさらだ。小林の無線音声からは、普段は無線を使わないような息継ぎの苦しい区間で無理をして話しているのが読み取れた。

山間のために無線の通信電波に不具合が生じているのだろうか？

そうヒヤリとしたところに、再びの声が届いた。

「朝のフリー走行と同じような感じだから、そんなに悪くはないと思います」



この段階を迎えてもまだタイヤのタレが少ないということは、

後半のステイントを長くすることも可能だということだ。

それならば、早めにドライバー交代を済ませ、前がクリアなところで本来のペースを発揮した方が良い。

そう考えた伊与木は、小林を早めにピットに迎え入れてラルフに後を託すことにした。予定よりも10周ほど早いタイミング。

81週のレースの半分にも達していないが、HSVの燃料タンク容量と燃費ならば問題はない。

「小林、あと3ラップくらい行ったらピットインしよう」

そして31周目、伊与木が動いた。「小林、これでピット！」「了解！」

「プッシュして入ってこいよ！タイヤを使い切って！」

ARTAのクルーたちはポイント獲得の望みを託して、スムーズなピット作業でラルフを送り出す。



前がクリアな状態でどれだけライバルたちに差を付けられるかによって、彼らのピットストップ後の位置関係が決まる。

ポイント獲得に向けて、ここからのプッシュが正念場になるのだ。

その頃、ガライヤの高木真一もトラフィックの中で思うように走れずにフラストレーションを募らせていた。

**FIA GT**のマシンたちに比べ、ガライヤはコーナリングが速い。

しかし、ストレート以外に抜きどころの少ないこの菅生では、その特性を生かし切れないのだ。

「アウディは（ストレートとは反対の）裏のブレーキングはツラそうだね。

でもストレートが速いから抜けねえんだ……」

誰に話すでもなく、高木は無線のスイッチをオンにする。



「真一、気持ちは分かる。じゃあ、あっちのタイヤがタレるまで待とう。

真一のペースが1分25秒台中盤、トップは25秒後半～26秒台で走ってるから、真一のペースはすごく良いよ」

エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市が、高木の気持ちを落ち着かせるように語りかける。

「なに、この500！」

GT500クラスのマシンに無理なオーバーテイクをされて苛立つ高木だが、うまく聞き取れなかったエンジニアの佐藤真治が「もう一度お願いします」と聞き返すと、

「いや、大丈夫。グチを言っただけだから（苦笑）」と冷静さも忘れてはいない。8号車のピットストップが終わるのを待って、佐藤は高木をピットに呼び戻した。こちらコース上の混雑を避けてポジションアップを図ろうという狙いだ。



その時突然、ARTAクルーたちのヘッドセットにけたたましい雑音が飛び込んできた。8号車からのノイズ。「どうした、何が起きたんだ、ラルフ!？」伊与木の問い掛けに、息を荒げたラルフが応える。「クラッシュした、最終コーナーでクラッシュしてしまったんだ！」コースインして僅か2周目の最終コーナー。ここでプッシュしなければというラルフの思いは、タイヤの温まりよりもほんの少しだけ先を行ってしまった。リアのグリップを失ったマシンはコースを飛び出し、すぐそこに待つスポンジバリアに突き刺さる以外に術はなかった。「冷えたタイヤでポジションを上げようとプッシュしたんだけど、最終コーナーで大きく姿勢を乱してしまったんだ。みんなに申し訳ないよ……」HSVはなんとか自力でピットガレージには戻ってきたが、もはや手の施しようはなかった。亜久里監督も表情は硬い。





「午前の走行で良いセットが見つかったので、決勝のラップタイムが非常に良かったんだけど、この結果にはガッカリしたね。不本意な成績が続いて非常に危機感を感じてるよ。後半戦はこのような結果にならないようにしないと」

この山の守り神は、**ARTA**の味方ではなかったのだろうか。だが、この菅生で何も見つけられなかったわけではない。

昨年のルーキーコンビで苦勞した**ARTA**にとって、1年ぶりのチーム復歸となるラルフは優勝請負人。

多少の時間はかかったが、その期待通りにマシンは良い方向に仕上がってきた。小林のラップタイムが示す通り、マシンバランスはかつてないほどに高まっている。



「マシンのバランスは良さそうなので、次の富士のテストまでに準備を進めたいと思います」

伊与木がそう話せば、亜久里も「良いセットは見つかっているから、後半戦は良い結果に繋がられるように頑張るよ」と自身を奮い立たせた。

一方、松浦考亮に代わったガライヤは戦略が当たって順調にポジションを上げていた。一気に一ケタ台の順位まで上げ、さらに先も見えてきた。

「結構オーバーステアがキツイなあ」

松浦が愚痴る。

菅生に来る前にリアサスペンションにサードダンパーを導入したガライヤは、マシンバランスが良くなっていた。

オーバーステアの症状は出るものの、タイヤの摩耗はさほどひどくはなかった。



「高木さんも最初からオーバーだと言ってたけど、タイヤの摩耗肌は  
スライドしている肌ではあるけど山は残ってるから。

このタイヤであれば大丈夫だと思います」

佐藤が逐一説明して、松浦を安心させる。

「コースケ、燃費には問題ないからこの後はタイヤとバトルだけに集中してください」

その言葉通り、松浦は前のマシンを抜いて6位までポジションを上げてきた。

前のポルシェとの差は刻々と縮まってきている。

表彰台も行けるかもしれない。

そう思い始めた矢先、ガライヤから異音が聞こえ始めた。

「ヤバい、立ち上がりで失速してる！ 燃料ポンプが失速してるみたい」

松浦が慌てて無線で報告してくる。



BRIDGESTONE

CREATIVE  
SUPER  
AUTOBACS  
CHALLENGE



**AUTOBACS**



レースは残り15周。

佐藤は各種燃料ポンプのスイッチの確認を試みるが、ピットウォールからどうにかできる問題ではなさそうだった。

「コースケ、僕らには何もできないから、行けるところまで行こう。ガス欠ではないから、燃費とかスロットルをセーブする必要はないからね。とりあえず壊れるまでは走れるから。それまでは全開で行こう！」  
燃料ポンプの状態はどんどん悪くなり、状況は深刻になっていく。  
「ちょっと音を聞いてください、どれくらいヤバいか分かるから」  
そう言って松浦は、無線のスイッチをオンにしたままで走行してみせる。  
「今、最終コーナー。これで全開だよ、全開でこんなんだよ……」

ガライヤからはバツバツバツバツ、と息継ぎしたエンジン音が聞こえてくる。とてもあの高速の最終コーナーを走っているようには聞こえない。



「僕のクルマがトラブってるって他チームにも知らせないと、立ち上がりで追突されるかもしれないよ。それくらいヤバいんだよ」

そんな状況でも、松浦はなんとかマシンをチェッカーまで持って帰ってきた。ポイントはたった2つしか積み重ねられなかったが、それでも表彰台が見えた。ここで得た手応えは大きい。

「今日は上手くいけば表彰台を狙えるかと思ったんだけどね。」

でも良いセットアップが見つかったから、次は大量得点を目指して頑張りますよ」 HSVもガライヤも、ARTAにとっては目に見える結果につながりこそしなかったものの確実に光明は見えた。

それも微かではなく、はっきりとした光。

菅生の山の守り神には嫌われたが、授けられたものもある。

この戦いの意味は真夏の鈴鹿1000kmで明らかになるはずだ。



## 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
15位	リタイア	48LAPS	1'17.962

### 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	1LAPS	1'24.933

### POINT

#### DRIVER RANKING

GT500 : ラルフ・ファーマン / 小林 崇志 5ポイント 14位

GT300 : 高木 真一 / 松浦 孝亮 17ポイント 9位



**amsc**  
AUTOBACS Motorsports Conference



Samantha Thavasa



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.



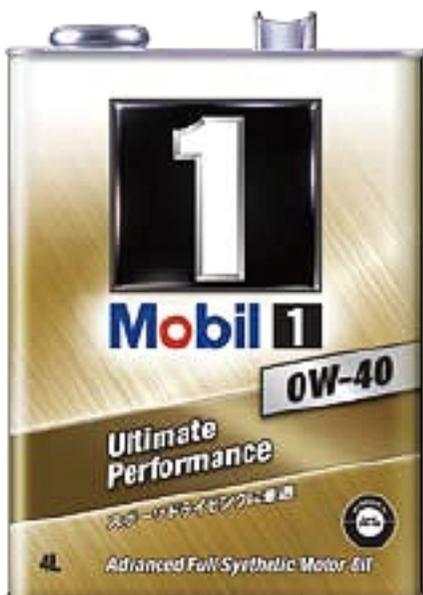
Clean.



Virtually new.



Protected.



### いつまでも新車のように快適な 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](http://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、GF-5各規格の取付状況は異なります。

Thank You for Supporting



Samantha Thavasa Japan Limited



CALM Flower



ARTA GALS

To be continued next race.....

**ZERO** BORDER  
Team ZEROBORDER

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