

**ARTA**

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

DIGITAL

2012



**ARTA**  
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

The Glow of Tomorrow  
長い戦いの果てに





## ARTA 2012 RD.5 SUZUKA

「長い戦いの果てに」

セッションの開始を待ちかねたように、未明からの雨は上がった。巨大な観覧車の向こうには、鮮やかな水色の晴れ間も見えてきた。決勝日の朝は早い。午前8時のフリー走行開始を前に、ARTAのドライバーたちがピットトレーンへと姿を見せ、濡れた路面の状態を確認しては渋い顔を見せる。僅か30分間の走行では、ドライ路面で決勝に向けた確認を行なうことは難しそうだった。

雨後の湿気が漂うホームストレート上には、「Pokka 1000km」の看板が誇らしげに掲げられている。4年ぶりに復活した、長距離レース。真夏の風物詩は、荒れた1日になりそうだった。



所狭しと並んだ色とりどりのGTマシンたちが、ピットウォークに訪れたファンを迎え入れる。

土曜最初のセッションを前に、小林崇志はHSVのリアエンドを見詰めていた。

「リアがね、落ち着かないんです」

悩み続けているHSVのセットアップ。

菅生の後で行なわれた富士でのテストでも、小林はその明確な答えを見つけられないのでいた。

「ダウンフォースは目一杯まで付けているんですけどね。

逆にアンダーステア方向にしてみても、リアがどっしりと安定するわけでもないし...」

小林にとって、この鈴鹿は思い出の地だ。



2年前のこの鈴鹿ラウンドで、チームの手違いから急きょ最終予選で  
HSVのステアリングを握ることになったのが小林だった。  
たった1度のテストしか経験していないマシンで、小林はまさかの  
ポールポジションを奪ってみせ、一躍脚光を浴びることとなった。

決勝はそのままポールトゥーウィン。  
チームにとっても、それがGTでの最後の優勝となっている。  
今は目の前がぼやけていても、あの時のように、  
突然光が射すこともあるかもしれない。  
「う?ん、どうですかねえ……」  
自信なさげな表情のまま、小林の週末は始まった。





「それにしても遅すぎるよ、あれだけ軽いんだからさ！

もうちょっとタイムが出てもいいんじゃない？」

**Q1**のセッションが終わり、コース上では**GT300**のマシンが**Q2**を走り始めた頃、

鈴木亜久里は早々にホスピタリティユニットに戻ってきて言った。

時間切れ寸前にアタックに入った他車への抗議は受け付けられず、

そのタイムアップによって**12位**で**Q1**敗退が決まってしまった。

一度はレーシングスーツを脱いだセカンドアタッカーの小林も、

抗議の結果次第では**Q2**進出の可能性も残されたので、慌てて再び着替えをしたもの、徒労に終わってしまった。

何度も何度も、小林の口からは溜め息が漏れる。

それだけ、悔しさと苛立ちが募っている。



「走る気満々だったんですけどね……。でも、明日追い上げますよ」

長丁場の決勝は、タイヤのケアが肝になる。

真夏の酷暑なら、なおさらのことだ。

「Q2で落ちるよりは良いじゃん。そのぶんタイヤを使わなかつたんだからさ」

亜久里のフォローに、小林も頷いた。

予選のセットアップは、ラルフ・ファーマンが

「朝のアンダーステアを解消しようとセットアップを変えたら、

オーバーステアの症状が出てしまった」と言うように上手くはいかなかった。

しかし決勝に向けては、すでに良いセットアップが見つかっていた。

朝のフリー走行の感触は、良かったのだ。

小林の表情は、もう朝のそれとは違っていた。



パドックにしつらえられたARTAのホスピタリティユニットの中には、ベッドにもなるリクライニングチェアが4つ並んでいる。エアコンの効いた室内は、茹だるような暑さの炎天下とは別世界のような快適さだ。**1000km**という長いレースを走り切るために、一度ステアリングを握ったドライバーがまたコクピットに戻らなければならない。HSV-010には今季からエアコンが搭載されているとはいえ、この暑さで狭いコクピット内はサウナのようになる。コクピットを降りたドライバーが充分な休息をとることのできる環境を整えることは、この**1000km**レースならではのものだと見える。「どのチームもピットストップは4回か5回だろうね。3回ってことはないし、6回あるようだと何らかのトラブルだよ」レースを前に、メディア関係者が噂をしていた。**173周**というのは、それだけの長丁場なのだ。



「ホントですか？僕らは3回です。燃料もタイヤもギリギリだけど、40周ずつの4ステイント。絶対に誰にも言わないでくださいよ！」  
ガライヤをドライブする松浦考亮が言った。

予選でFIA GT勢の速さを目の当たりにした43号車の面々は、速さの追求ではなく粘りの戦略で戦うこととした。  
これまで上手くいきそうでいかなかったその戦略は、1000kmという長丁場なら上手くいく可能性が高かった。

朝の雨で、ランオフエリアの芝生はまだ濡れている。  
しかし、容赦なく照りつける太陽のおかげで、路面は完全に乾いている。  
12時半、40台のマシンがグリッドを離れ、フォーメーションラップへと出していく。  
「あ?、走り切れるかどうか、緊張する！1回は大丈夫だけど、2回だからなあ……」  
ホスピタリティユニットに戻ってきて戦況を見守る松浦がつぶやく。





マシンだけでなく、ドライバーの体力・精神力にとっても過酷な戦いが、始まった。  
「俺の方が全然速い、32号車よりも速いんだ！」  
HSVのステアリングを握るラルフが、無線で叫ぶ。  
「分かった、プッシュしろ。攻めていいぞ」  
エンジニアの伊与木がラルフにアタックの許可を与える。  
8号車は5回のピットストップを予定しているが、他よりも回数を減らして浮上を狙う作戦であることに変わりはない。

ステアリング上に表示される燃料計の数字から目を離さず、常に燃費計算を怠らない。この暑さのせいか、コース上ではタイヤのバーストや接触が多発し、上位争いから姿を消すマシンが相次いだ。  
気付けば8号車のポジションは8番手まで上がっていた。



ラルフは予定通りの33周目にピットインし、小林がコクピットに乗り込んでコースへと出て行く。

「クルマはすごく良いよ！死にそうなくらいの暑さだけどね！」

顔を真っ赤に上気させたラルフが、汗だくのレーシングスーツを脱ぎながら報告する。

「前の童夢はピットアウトしたばかりでタイヤが冷えてるから、追いつけ！追いつけ！」

頑張れ、後ろからは**100号車**が來てるぞ！」

伊与木が小林にハッパをかける。

「小林、チャンスがあったらオーバーテイクボタンを使え」

小林は前の**24号車**を攻めたて、さらなるポジションアップを狙う。

マシンの調子は今年一番と言えるくらいの仕上がりだ。

「左リアの内圧がちょっと低いですね。次は**0.05**くらい上げても良いと思います」

バトルの中でも、小林は冷静にマシンフィーリングをレポートする。



この段階で7位争いができているということは、**1000km**を走り切る頃には  
ピット回数の少ない**8号車**はさらに上位への浮上が見えてくる。

「24号車はどのくらいでピットインしそうですか？」

東西に長い鈴鹿のコース上で、途切れがちな無線交信に悩まされながらも  
小林が伊与木に尋ねる。

「まだ入る気配はないね。こっちもピットインまであと**10周**くらいあるよ」

そんな会話を交わしていた矢先の**58周目**、テレビモニター上には  
ガードレールに突き刺さるメルセデスSLSの姿が映し出された。  
ヘアピンの手前でガードレールに真っ直ぐ刺さって跳ね上がり、ダメージを負う車体。  
現場には救急車が急行し、セーフティカーがコースインしてレースを先導する。  
「聞こえる？ ベンツと横腹に当たっちゃいました。  
こっちはOKだけど、あっちは壊れたかもしれません」



何度目かの交信で、小林がやっとのことで無線報告を入れてきた。

やがて、モニター上にはリプレイ映像が流れる。24号車とバトルをする中で、ヘアピンに向けてイン側へと進路変更した小林のイン側に、52号車のSLSがいた。小林のHSVが押し出すような格好になってしまったのだ。

「30秒のペナルティストップが出された。すぐにピットインして済ませて」

伊与木の指示を受けて、小林はピットロードへとマシンを進め、出口で30秒間に渡って停止を強いられた。

上り調子だったARTAにとっては、辛く長い30秒となってしまった。

68周目にルーティーンのピットインを行ないマシンを降りた小林は、亜久里に言われるまでもなく52号車のピットガレージへと謝罪に向かった。「もう抜き去ったと思ったんです。左にはいないと思っていたんで……」ホスピタリティユニットに戻ってきた小林は、言葉少なに語った。

UK R.Firman

JP T.Kobayashi



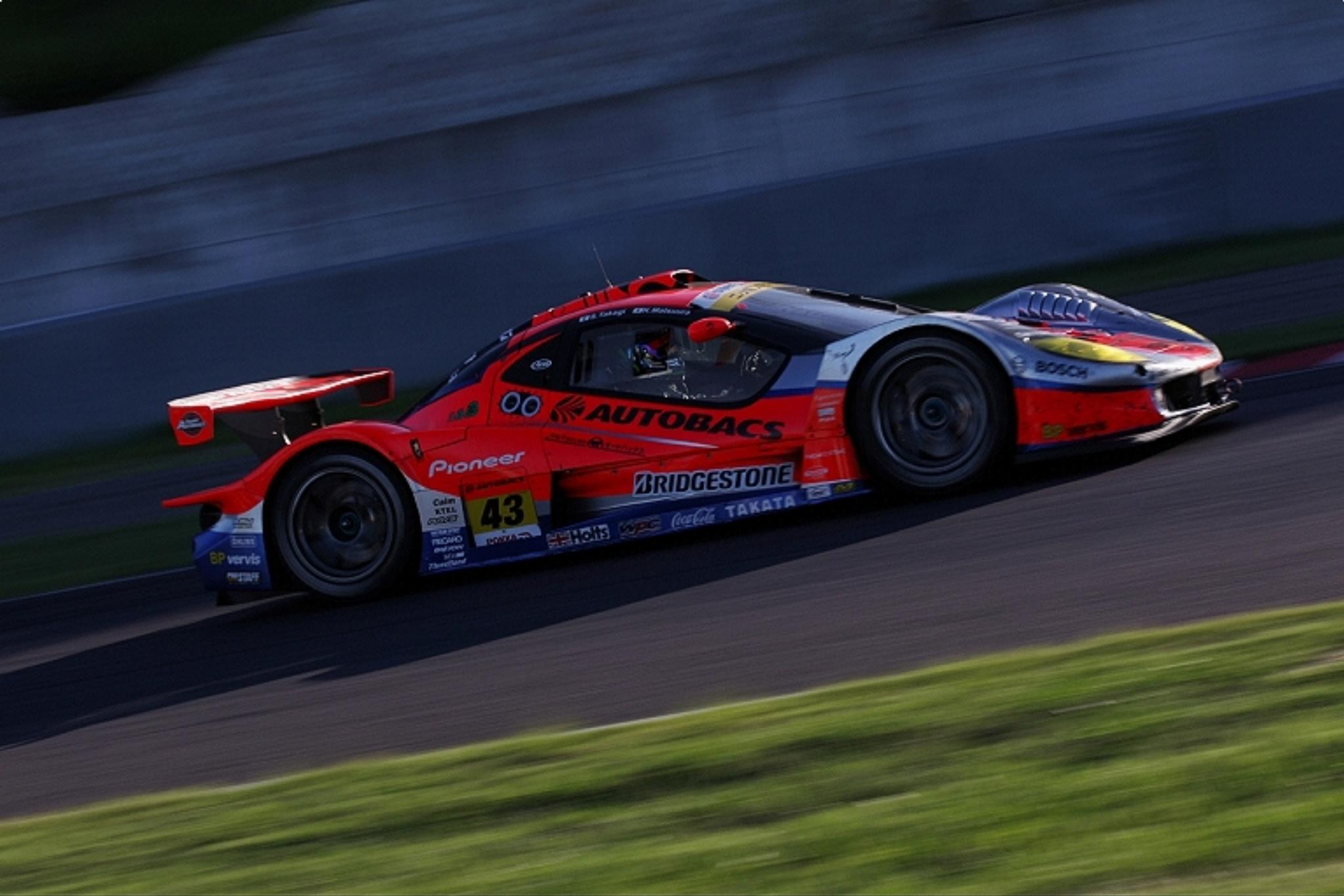
見てみるか。



故意にぶつけたわけではないレーシングアクシデントではあったが、この日の8号車のペースと彼らの戦略を考えれば、このペナルティストップは痛すぎた。その責任の重さを痛感しているだけに、小林の表情は硬い。

このセーフティカー導入は、ガライヤにとっても招かれざるものだった。苦しいはずのFIA GT勢の燃費を助けることになってしまふからだ。車両規定違反で最後尾からのスタートとなつた66号車アストンマーチンは、1周で2秒も3秒も速いという驚異的なペースで周回を重ね、あつという間に首位まで挽回してしまつた。

「16周でトップだよ、ふざけんなよ?!」  
松浦が呆れ顔でつぶやく。  
トップとの差はあつという間に1分30秒以上にまで広がつてしまつた。



「厳しいな、これじゃ勝てないな」

ガライヤは戦略で優勝を狙っていたのだ。しかし、そのペース差は予想以上だった。第1ステイントの高木真一は、予定の40周を超えて42周目まで走り切って松浦にバトンを渡した。

「ウチらができるのは淡々と走る作戦だから。落ち着いてレースをしましょう」エンジニアの佐藤真治が語りかける。松浦はペースを抑えタイヤをいたわりながら走行を続けていく。

ピットインまで残り10周の合図を機に、松浦はペースを上げる。

「ヤバい、リアがズルズルになってきた。

ペースを上げたら、やっぱりリアがキツくなったね.....」

再び高木がドライブしてポジションは6番手まで浮上。

そんな時にガライヤにも事故が襲いかかった。



「またぶつけられた？！」96周目、高木が無線で叫ぶ。

後ろに迫っていた11号車が、止まりきれずに追突してしまったのだ。

「バンパーを引き摺ってスモークが出てます。

リアタイヤのみ交換するので、この間にピットインしてください！」

佐藤がすかさず指示し、高木は緊急ピットインを余儀なくされた。

「もうタイヤはいたわらずに全開で行ってください。

ここから行けるところまで行きます」

「タイヤのもちが良くなってるよ。リアがタレてからも安定してる」

ハイペースでアタックし5番手までポジションを挽回した高木は、

131周目に松浦に交代した。



104周目、HSVのラルフがピットに戻ってきて再び小林がコースへと出て行く。  
「童夢はあと2回か3回ピットインするから、焦らなくていいぞ」  
伊与木の言葉通り、18号車は2周後にピットアウトして後方に回る。  
「ピットアウトしたぞ、ここでタイヤ使ってプッシュしろ！」

小林は8番手を守ったまま、137周目にラルフへと最後のバトンタッチ。  
苦しい戦いを強いられているHSV勢の中で、8号車はトップレベルのペースで  
周回を重ねている。  
しかし周回遅れとなっているため、これ以上ポジションを上げることは難しい。  
157周目に17号車のバーストによる大クラッシュで7位に上がり、  
そのままチェックカーを受けることになった。





ピットガレージ裏に用意された即席のプールで水を浴びて、  
小林はチームウェアへと着替えた。

「2ステイント目は楽でしたよ。  
1ステイント目の（52号車と）当たってからは集中が切れてキツかったけど.....」  
そう言いながらも、覗き込んだタイミングモニターの画面には、  
小林の額から汗がしたたり落ちた。

肉体的にも精神的にも辛いレース。だがそれが、ドライバーを成長させてくれる。

最終ステイントを担当した松浦はさらにひとつ順位を上げたが、  
トップ3台とは1周以上の差が開いていて表彰台獲得はならなかった。



「残念だね。でもクラッシュがなくとも表彰台には届かなかつたでしょ？」

「そうだね、ここから上はクルマのパフォーマンスを上げないと難しいね」

松浦と佐藤の会話を聞いて、エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市も言った。

「コースケ、よくやつたよ。GT300でGT400とよく戦つたよ」

クラスが違うほどの速さを持つFIA GT勢を相手に回し、終わってみればガライヤはJAF GT勢トップの4位をものにしていた。

「8号車はすごく調子が良かつたし、接触がなければ表彰台も狙えたペースだっただけに残念だよね。でもマシンはすごく良くなってきてるから、次回以降はトップ争いをしていきたいね」

HSVの進歩に、亜久里の表情も明るくなつた。

2台ともに予定外のピットストップを強いられてもなお、このポジションでのフィニッシュ。鈴鹿の長い戦いは、決して無駄ではなかつた。



レース後、小林はピットガレージで撤収作業を始めたスタッフの全員と握手をしてまわり、次戦での挽回を誓った。

2年前のシンデレラボーイは、その輝きをここ鈴鹿の地で再び煌めかせるかに思われた。それは果たされはしなかったが、彼が新たなステップを踏み出すための何かを手に入れたことは間違いない。

18時37分、鈴鹿山脈に日が沈む。  
まだ明るさの残るサーキットには、長い戦いの終わりを告げる  
打ち上げ花火が上がった。  
それは新たな戦いの始まりでもある。

その美しい光のように、輝かしい明日に向かって。



## 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
12位	7位	1LAPS	1'56.407

▶ GT300 ARTA Garaiya N043 : 高木 真一 / 松浦 孝亮

予選順位	決勝順位	Time/Diff	Best Lap
14位	4位	2LAPS	2'06.935

▶ POINT DRIVER RANKING

GT500 : ラルフ・ファーマン / 小林 崇志 10ポイント 14位

GT300 : 高木 真一 / 松浦 孝亮 27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**

**NAPOLEX<sup>TM</sup>**

**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

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

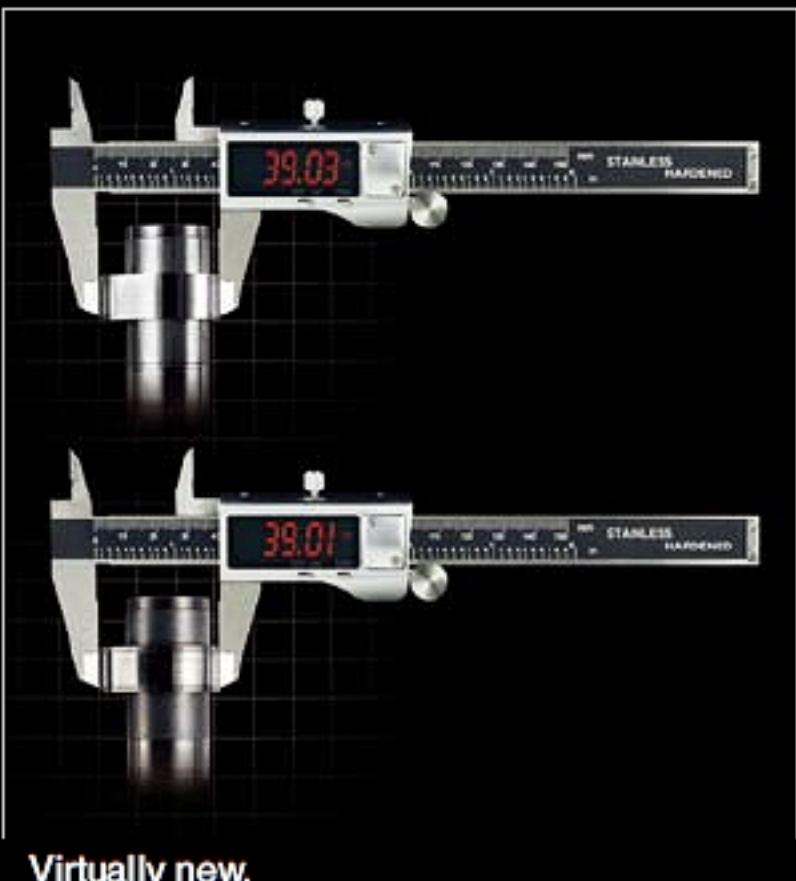
## Keeps your engine performing like new



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](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 / ILSAC各規格に適合状況は異なります。

Thank You for Supporting



CALM Flower



Samantha Thavasa Japan Limited



ARTA GALS

To be continued next race.....

**ZERO**  
BORDER  
Team ZERO BORDER

Copyright c2012 ZERO BORDER INC. All rights reserved. No reproduction or republication

Director and Photographer : Masakazu MIYATA  
Text : Mineoki YONEYA  
Design and Web Creator : Akira YOSHIDA  
Thanks : Naotake ONODA

Special Thanks : AUTOBACS SEVEN CO.,LTD