

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2012



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

The First Step
富士に刻まれた第一歩





ARTA 2012 RD.6 FUJI

「富士に刻まれた第一歩」

9月に入り、暦の上では秋分を迎えるようかというのに、

富士の山麓に降り注ぐ太陽の陽射しは一向に衰える気配がない。

30度という数字以上に暑く感じられる富士スピードウェイのピットトレーンには、チームの垣根を越えた大勢のドライバーが集まっていた。

その輪の中央に呼び入れられて笑顔を爆発させているのは、鈴木亜久里。

予選日の9月8日は、ちょうど亜久里の52回目の誕生日。

大きなケーキを囲んでそれを祝おうと、集まってくれたのだ。

最後はもちろん、ケーキを顔面に。亜久里の顔はクリームで真っ白になったが、

ARTAのガレージ前はたくさんの笑顔に包まれた。

だが、亜久里が本当に欲しかったバースデープレゼントは、"結果"だった。



今シーズンここまで、満足のいく戦いができていない。
特にHSV-010は、マシンバランスが不安定で苦しい走りを強いられている。
この日の予選でも、朝からマシンが跳ねるという問題に悩まされ、
思うようなタイムが出せない。8号車は10位でまたしてもQ3進出を逃してしまった。
ガライヤの方も、ストレートの長いこの富士では、FIA GT勢に対抗することは
難しかった。
ブリヂストンからは新たなタイヤが持ち込まれ、パフォーマンスは向上した。
しかしそれでも、Q3に進むには100分の3秒足りなかった。
「毎回言ってるけど、ガライヤは性能を目一杯引き出しているよね。
FIA GT車両があれだけ速いから、予選でガチンコではかなわないけど、
決勝では戦略とタイヤの使い方で上位に行けるチャンスがあると思う。
戦略で速いマシンと戦うのはワクワクするし、絶対に上位に食い込みたいよね。
HSVの方も決勝に向けてアベレージのタイムが良くなるように見直して行かないとね」



300kmを走る今回の富士ラウンドは、どのマシンも1度のピットストップで走り切ることのできる距離だけに、ピットストップ回数を減らすといった戦略上のアドバンテージを得ることは難しい。

だがそれでも、ガライヤにはライバルたちよりもその作業時間を短くする作戦があった。

誕生日のプレゼントは、贈り届けられるのだろうか。

もうめでたい歳じゃないとは言いながらも、亜久里の心の中に期待する気持ちがないわけではなかった。

どこまでも続きそうなほど長い富士のストレートは、10番グリッドから眺めればさらに果てしなく感じられる。

雲は多いながらも青空が広がり、強い陽射しでアスファルトの温度は45度にもなっている。





ひとつ年を重ねた亜久里は、夏のラウンドでお馴染みの半袖・短パンのユニフォームを、ここ富士でも身に着けている。驚くほど大勢のファンで埋まった観客スタンドに向かって、声援に応える。午後2時を迎え、フォーメーションラップが始まる。長いストレートを39台のマシンが駆け抜け、グリーンフラッグが振られる。

それから2分も経たないうちに、ガライヤのステアリングを握る高木真一の声が無線で響いた。

「アイツ！ また当たってんじゃねえよ！」

バックストレートエンドでフルブレーキングをするダンロップコーナーで4号車に追突されたのだ。

セパンでも大事な場面で接触されている相手だけに、高木もついエキサイトして声が高ぶった。



「クルマは大丈夫か？」

エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市の声に、「クルマは全然大丈夫です」と高木も冷静を取り戻して答える。

だがガライヤは最後尾まで落ちてしまった。

「後ろからGT500のマシンが5台来てるから、これをストレートで上手く使っていけ！」ストレートスピードで差のあるFIA GT勢についていくためには、

他車のスリップストリームを使って空気抵抗を少しでも避けていかなければならない。

「いや?、ポルシェは速すぎるよ！」

そう言いながらも、高木は1周につき1台のペースで前のクルマを追い抜き、10周目には10位までポジションを挽回してきた。

ガライヤは順調にレース周回をこなしていく。

「タイヤのフィーリングはどうですか？」エンジニアの佐藤真治が尋ねる。

「アンダーステアがキツいから、フロントも交換しなきゃダメかな」



彼らが無線でそんな会話を交わしていたのには、理由があった。

ピットストップ時にタイヤ交換をリアのみにできれば、静止時間を短縮することができる。

燃費が良いため車重が軽く、結果としてタイヤに優しいガライヤで、さらにタイヤを労りながら走れば、それが可能になるかもしれない。だが、無交換のフロントタイヤが最後まで保たなければ、

余計なピットストップを強いられるという大きなリスクもある。

「弱アンダーだけど、ちょっと落ち着いてきたかな」

高木のその言葉に安心した佐藤は、レース戦略をさらに前に進める。

「高木さんのミニマムの周回数はクリアしました。

前のクルマに詰まるまでは、このまま粘りましょう。

右フロントの摩耗にも気をつけてください。

その辺も踏まえて次のタイヤ選択を考えます」





25周目を過ぎると、徐々にピットインを行なうマシンが現わってきた。

「オーバーステアになってきている。リアタイヤの内圧が高すぎるんだ」

8号車をドライブするラルフ・ファーマンが無線で訴える。

その声を聞いて、エンジニアの伊与木仁は内圧調整をメカニックに指示する。

「ラルフ、ここでピットインしよう。ホンダ勢はもうみんな入って来ている。

今がタイミングだよ」

その呼びかけに「もう少し待ってくれ、まだ入るべきじゃないんじゃないかな？」

とラルフは答えるが、上位勢に比べてHSVのペース不足、タイヤの性能低下はいかんともしがたい。

伊与木は予定よりも早くラルフをピットに呼び寄せ小林崇志にドライバーチェンジした。

「小林、タイヤは予定通りだけど、内圧は結構下げるから気をつけてね」

「了解です！」そう言って小林はレース後半の戦いに出ていった。



13番手で8号車の小林も、伊与木から檄を飛ばされるまでもなくプッシュを続けていた。
「前後にいるマシンを教えてください」
「今はポジション9。前の100号車はペースが速くないから、追い付けるぞ！
頑張れ、プッシュしろ！」「了解！」
攻めの走りは、当然タイヤに負荷をかける。
周りのマシンがソフトタイヤを履いたのに対して、小林のHSVはハードタイヤを選んでいる。
グリップ的には分が悪いが、それでもペース的には互角の走りで追いかけていく。
小林はペースの落ちたマシンを次々とパス。
奮戦して9位まで挽回し、なんとか2ポイントを持ち帰った。
「決勝のペースはそれほど悪くないんだけど、予選でもう少し前に行けるようにしないと上位でフィニッシュするのは難しいよね。次までに頑張らないと」



最後まで黙って戦況を見守っていた亜久里も、小林の頑張りには納得の表情を見せた。あとは予選。長いトンネルを抜け出すまで、もう少しのところまで来ている。一方、高木のドライブするガライヤは上位にいるFIA GT勢のピットストップで2位まで浮上してきた。

「真一、ペースはめちゃくちゃ良いよ！ 今お前が全体のベストラップを出してるから」土屋が嬉しそうに伝える。

そして34周目に佐藤がピットへと呼び寄せる。ドライバーは、松浦孝亮に代わった。ピットストップを終えて見ると、ガライヤは8番手になっていた。

「やっぱりアンダー（ステア）だね……頑張ります」少し弱音を吐いた松浦だが、そこで終わるようなドライバーではない。燃料が重いスティントの序盤はペースを抑えてタイヤをいたわり、燃料が減ってタイヤへの負担が小さくなつてから飛ばす。





そんなレースの組み立てもしっかりとできるドライバーだ。

少しづつ少しづつ、松浦はペースを上げていく。

「前の**66**号車、なんかエンジンがカブってるよ。あ、これエンジンいっちゃてるね」

鈴鹿で圧倒的な速さを見せたアストンマーチンをストレートで抜き去り、

さらには**5**位の**0**号車BMW Z4、**6**位の**61**号車BRZの争いに追いつく。

前2台のバトルの隙を突こうと狙っていた松浦は、最終コーナー立ち上がりの攻防で姿勢の乱れたBRZを、幅寄せされながらも追い抜いていく。

「くそ、なんてことすんだよ！」エキサイトする松浦。

曲がりくねったセクター3では、再びBRZが後方から攻め立ててくる。

「踏ん張れ、踏ん張れ！」ピットウォールで見守る土屋も、つい力がこもる。

高速の**100R**からアプローチするヘアピンでは、BRZがインに飛び込んでくる。

しかし、松浦はそのポジションを簡単には明け渡さない。

次のダンロップでインに入り、再びそのポジションを奪い返した。



「くそっ、アンダーで曲がりきれない！」

そう言いながらも、松浦は巧みにガライヤをコントロールしている。

次は前の0号車を抜きたい。1周のペースはガライヤの方が上だが、

ストレートが速いBMW Z4は、この富士スピードウェイではそう簡単には料理できない。

自分たちを追い抜いていくGT500クラスのマシンが、

その時に生み出すスリップストリームに飛び込むことができれば……。

GT500と0号車と自分と、その位置関係が完璧な条件の下に揃う確率は、そんなに高くはない。

「コースケ、後ろに500が来たぞ、並んでいけ、並んでいけ！ 500のスリップに入れ！」

土屋の声より先か後か、コクピットの松浦もGT500車両の姿をミラーに捕えて

咄嗟に反応を見せていた。

だが、僅かに届かない。





「あーっ！ 今チャンスだった！ 500が使えれば……」 松浦が悔しそうに嘆く。

「まだチャンスはあるから！ BRZは引き離したから、後ろは気にせず追って行け！」

その土屋の言葉通り、50周目を迎えたところでその瞬間はやってきた。

プリウスコーナーで僅かに開いた0号車のインを、松浦は見逃さなかった。

そして、そこへガライヤのノーズをねじ込む。

「やるじゃん！ カッコ良かったよ！」 思わず土屋が声を上げる。

「ポジション5。見えていると思うけど、コースケの前は3.4秒離れて911号車。

それが直接のポジション争いです。残り10周、プッシュね！」

佐藤が改めて状況を松浦に伝える。

「いっちゃうよー！」 松浦も乗ってきた。

直線の速い911号車ポルシェよりも0.5秒速いペースで周回を重ね、じわりじわりと追い詰めていく。



予選の純粋な速さ勝負では勝てなくても、決勝では戦略で追い詰めていく。一時は最後尾に落ちながらも、ガライヤは確実にそれを遂行している。

911号車攻略は時間との勝負。

しかし62周目を迎えたところで、GT500のトップが規定集回数66周に達したため、無情にもチェックカーが降られた。

「ごめん、届かなかったよ」

そんな松浦を、誰も責めたりはしない。土屋も手放しで松浦の走りを讃えた。

「しょうがないよ、コースケ。クルマのポテンシャルがこうなんだから。

その中でよく頑張ったよ。お前はカッコ良かったよ！」

「ありがとうございます。ポルシェを抜いてたらもっとカッコ良かったんですけどね……。
でも、結構ツラかった……」



「いや、今日はホントにいい仕事をしたよ。

2人ともガライヤでできることを全てやったし、マシン性能を最大限に引き出したよ。
最初の追突がなければね……」

結果こそ5位だが、ARTAの中には清々しいものが残った。

亜久里が誕生日の祝いに欲しかった結果とは違う。

勝てないレースはつまらない。

だがしかし、こんなレースができるのなら、捨てたもんじゃない。

52歳の新しい1年間は、去年とは違う1年にしたい。

富士に刻まれたその第一歩は、着実に前へとARTAを推し進めている。



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
10位	9位	1'18.369	1'35.995

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	5位	1LAP	1'43.452

POINT DRIVER RANKING

GT500 : ラルフ・ファーマン / 小林 崇志 12ポイント 15位

GT300 : 高木 真一 / 松浦 孝亮 33ポイント 8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-5各規格に適合状況は異なります。

Thank You for Supporting



► ARTA GALS



► Samantha Thavasa Japan Limited



► CALM Flower

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

Special Thanks : AUTOBACS SEVEN CO.,LTD