

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

DIGITAL
2012



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI Project

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
DIGITAL
2012

Never Be Blinded By The Rain
憎むべきは、雨。





ARTA 2012 RD.7 AUTOPOLIS

「憎むべきは、雨。」

尾ノ岳の山間に漂う空気は白み、すぐそこに見えているはずの山々はその姿を見せない。

列島に猛威を振るった台風は過ぎ去ってもなお、その爪痕を残す。決勝の朝を迎えるもなお、オートポリスはGTマシンたちの走行を拒むように霧に包まれたままだった。

朝のフリー走行は、視界不良のため僅か9分で赤旗が提示された。

熊本との県境にほど近い大分の山中に位置するオートポリスは、雨に濡れていた。水に光る路面を見詰めながら、ガライヤを駆る高木真一は渋い表情を見せていました。



レーシングタイヤというものは、市販車用のようにオールラウンドには作られていない。

ある一定の条件で速さを発揮することを目指すがゆえに、その条件を外れれば途端に性能は失われる。

その守備範囲というものは、タイヤメーカーによって異なる。

つまりひとたび雨が降ってしまえば、マシンやドライバーの速さ云々よりも、その瞬間の雨量によって有利不利が決まってしまう。

予選で前に行くことは難しくとも、決勝では粘りの走りで上位を目指すガライヤにとって、それは決して歓迎すべきことではなかった。

「高木さん、セーフティカー先導のスタートになりました」

エンジニアの佐藤真治が、コクピットでスタートを待つ高木に無線で伝える。グリッド上でスタートを待つ間にも、雨は降ったりやんだりの状態が続く。



38台のマシンによる走行が始まれば路面はやがて乾いていくはずだが、それでも何台かのマシンが選んだスリックタイヤを履くギャンブルは機能しそうにはなかった。

「何周セーフティカーが先導するか分からんんでしょ？」

「これでスタートして、競技会審査委員団が天候がOKだと判断すればセーフティカーがピットインします。

いつも通り隊列を作って走行して、フォーメーションラップがないだけです」

午後2時、スタートフラッグが振られ、セーフティカーに先導されて隊列がコースへと出て行く。

いつもとは異なり、すでにここからレース周回数65のカウントが始まる。

「今までちょっと雨が強くなってきました。

モニター上で見ても、全面光っている状態です。

レースが始まればラインができるくるんでしょうけど……」



佐藤がそう話しているうちにも、ピット前は雨が弱まったりまた強またりと、予断を許さない状況が続く。

「ラルフ、このラップでセーフティカーがピットインするぞ！」

HSV-010を担当するエンジニアの伊与木仁がラルフ・ファーマンに伝える。

2周でセーフティカーがライトを消してピットに戻り、コース上ではバトルの始まりが告げられた。

ラルフは決勝直前のウォームアップ走行でブレーキに違和感を訴え、「ブレーキディスクが振動しているんだ。これじゃ使えないよ」とグリッド上で慌ててディスクを全て交換して決勝に臨んでいるだけに不安がないと言えば嘘になる。

GT500クラスではブリヂストンタイヤを履く23号車が先頭に躍り出る。

同じようにブリヂストンを履くラルフも1台、2台と抜いて13番手から順位を上げていく。

早くも、路面の水量によってタイヤごとの有利不利がはっきりと出始めた。





しかし僅か12周で、レースは波乱の展開を見せ始めた。

「ヘアピンの手前でイエローフラッグ、FRO（事故処理のためのレスキュー車）が入るぞ。いや、セーフティカーもだ！」

見れば、52号車のメルセデス・ベンツSLSが雨に足をすくわれ、スピンオフしてスポンジバリアに突っ込んでいる。

タイヤの想定レンジが路面状況に合わなければ、誰にでも一瞬にしてこうなる可能性は充分にある。ウエットレースというのはそういうものだ。

「タイヤの温度が下がっているせいかもしれないけど、

グレインング（タイヤ表面のささくれ）が出ているみたいだ。

このまま雨は降り続しそうだから、インターミディエイトのソフトタイヤへの交換を考えても良いんじゃないだろうか」

セーフティカーランで一息ついたラルフが伊与木に伝えてきた。



「いや、他のHSV勢は1分49秒台で走っているんだ、でも我々は48秒台だ。まだタイヤ交換タイミングじゃない」深刻なのは、ガライヤの方だった。タイヤが路面コンディションに合わず、ペースが上げられずに徐々に順位を下げていた。

「もうタイヤが結構ツラいよ。ブロックの表面だけがタレてるみたいで、グリップ感がないんだよ。このタイムで走るのがやっとっていう感じ」高木が無線で訴える。

「今12周目が終了して、ミニマム（ピットインまでの最低周回数）まであと7周です」できればこの300kmのレースを、1度のピットストップで走り切りたい。そうしなければ、粘りのレースが信条のガライヤには勝ち目はない。しかし、そもそも言つていられないくらい状況は深刻だった。



「もう2ストップになるのを承知で浅溝（インターミディエイト）タイヤに換えるか、このタイヤのまま路面が乾くまで粘るかなんだけど、このタイヤだと差がどんどん開いちゃうよね……」

高木の提案に、佐藤も反応した。

セーフティカー先導中にピットインを済ませてしまえば、順位は下がるがタイムロスは最小限で済む。すぐにスロー走行中の集団に追い付けるからだ。

「今ピットインしちゃうという手もあります。

今なら集団の最後尾で復帰できますからね」

「そうだね、まだセーフティカーがいるもんね。このタイヤだとタレちゃうと思う」エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市も言う。

「真一、最初からこのタイヤだとキツかった？

このタイヤだと1周で3~5秒は遅いもんな？」そして佐藤は決断した。



「高木さん、今ピットトレーンがオープンになったんで、この周で入りましょう！
ドライバー交代なしで、浅溝に換えましょう」

「了解！」最後尾の**20**番手に落ちたガライヤは、**16**周目のレース再開から徐々に
ポジションを上げていく。

だがタイヤと路面コンディションのマッチングはなかなか上手くいかない。
「グリップがあったのは最初の**2**周だけだったなあ……雨の量、変わった？」
高木がぼやくように言う。

「ほんのちょっとだけですけど、今の方が弱くなっています。
とりあえずそのタイヤで行けるところまで行ってください。
路面がドライになるタイミングを待つしかないんで……」

そうこうしているうちにまた雨脚が強まってきたが、タイヤの摩耗が進んで
溝がなくなってきたことで、タイヤのグリップレベルは下がってしまっていた。





「ピット周辺はまた雨が強くなってきたので、気をつけてください」

佐藤がそうアドバイスするが、高木としてももうできることはマシンをコース上に留めることだけだった。

「リアがツルツル滑るんだよ.....」

32周目、佐藤は高木をピットに呼び寄せ、松浦考亮にドライバーチェンジを行なった。

一方、HSVも24周目にラルフをピットインさせ、早々に小林崇志へと交代させた。

小林はフィニッシュまで40周以上のロングスティントを走ることになる。

「硬い方のタイヤを履いたから、アウトラップは気をつけて」

伊与木がコースインしていく小林にアドバイスする。

「後ろのクレマは誰？ 同一ラップ？ よく分からぬ、何も見えないから！」

ただでさえ視界の狭いHSVのコクピットからは、水煙と靄で周りのマシンがほとんど見えなくなっていた。



14番手でコースに戻った小林は、周回遅れにしようと追いついてくるトップ集団と、同一周回のライバルとを見分けなければならない。

「後ろは36号車。19号車と24号車はトップだから先に行かせて。

前は6号車で、差は5秒だよ」

小林は無線のボタンを押し、エンジン音を響かせることでこの伊与木の声に応えた。

喋っている時間も惜しい、ただ前だけを見て攻め続けたいという気持ちの表れだ。

「6号車との差が3秒まで縮まったよ、上手くやってくれよ！」

小林はポイント圏内を目指して走り続けた。

しかし40周目を迎える頃から再び雨脚が強くなり、HSVのスピードを奪っていく。

「小林、こっちはかなり雨が降ってきた。気をつけて走ってくれ。

ピットインして深溝に換えた方が良いんじゃない？ タイヤの用意はしてあるから」



「了解」状況は刻々と悪くなっている、コンディションに合わないタイヤでの走行は厳しさを増していく。

「リアのグリップが全然なくなってきた……」小林の訴えに、伊与木が動いた。

「了解。小林、ツラかったらタイヤを換えよう」「何に換えるの？」

「インターミディエイトのソフトしかない。

ハードはもう全部使い切っちゃってるから」

「分かりました、ここで入ります」

たまらずタイヤを換えた小林がピットアウトしてみれば、後ろからは**12号車**が激しい追い上げを見せてきた。

伊与木からは**12号車**インパルとのタイム差が刻々と伝えられる。

だがこのコンディションでは太刀打ちできない。

小林はフィニッシュ目前にして**12号車**にポジションを明け渡すことを余儀なくされた。

「後ろからは**6号車**も来ているから、気をつけてよ」



遥か前方では、ミシュランタイヤを履いた1号車が圧倒的なペースで走る。そしてついに最終ラップには首位の32号車HSVまで捕え、トップに立ってしまった。彼らはこれで最終戦を残して2年連続のタイトルを決めた。小林はポジションを守り切り、11位でフィニッシュ。しかし僅かな差でポイント獲得はならなかった。

「ラルフさんがタイヤがコンディションに合わなくて早めにピットインしたんですけど、僕のステイントでもタイヤは合わなかった。中盤にもう1回ピットインしてタイヤ交換することになってしまってその後もなかなかペースが上がりませんでした」監督鈴木亜久里も、自分たちでどうすることもできないレース展開だけに悔しさを押し殺したように言う。

「このコンディションにマシンを合わせ切れなかった。タイヤとのマッチングも悪くて、作戦通りにレースを運ぶ事ができなかったね。ラップタイムは悪くないんだけどね……」





終わってみてリザルト見れば、上位にブリヂストンを履くマシンは1台も名を連ねてはいなかつた。

つまり、この日のオートポリスはブリヂストンが性能を発揮できる水量ではなかつたということだ。

僅かな雨量変化によって、ブリヂストン有利に転じることもある。複数のタイヤメーカーが参戦している以上は、ウェットレースはそんな運に大きく左右されてしまうのだ。

一方、ドライバーが松浦に代わったガライヤも、苦戦が続いていた。

「ヤバいくらいグリップがないよ！」

コースに出たばかりの松浦が悲鳴を上げるように言う。

「多分、今タイヤのブロックが壊れていってるんだと思う。ヤバいよ！」

刻々と変わる雨量によってフィーリングは、一進一退。

良くなつたかと思えば、悪くもなる。



「雨が降ってきた時には一瞬良くなつたかなと思ったけど、
また酷くなってきたよ。もう全然グリップしてくれない.....」

「了解です、滑りが酷くなるようだったら言ってください。深溝ハードに換えます」

佐藤の助け船に、土屋も合いの手を入れた。

「コースケ、このタイヤじゃもうこのタイムが限界っていう感じだよね？
このまま走っててもトップより1周で5秒も7秒も遅いんだよ」

その声に、松浦も同調した。

「換えますか、タイヤ？ もうホントにズルズル。
GT500に道を譲るのも譲りづらいくらいだから」

「了解、ピットの準備は大丈夫なので、この間にピットインしてください」

44周目、松浦はピットインしてタイヤ交換を行ない、再びコースへと戻っていった。

ソフトのインターミディエイトを履いてみても、状況は変わらない。

このコンディションは、ブリヂストンが想定する範囲から外れているのだ。



こうなってしまっては、誰にもどうすることもできない。

「もうタレできちゃったよ。ズルズルだ。チキショー！」

佐藤としても土屋としても、これ以上は見守ることしかできない。

松浦は我慢の走りでチェックカーまでマシンを運び、17位でレースを終えた。

「水が少ないウエットコンディションで戦うのが凄く厳しいのは判ってたんです。

雨量が多い時は凄く良いパフォーマンスを発揮してくれるんだけど、

今日のコンディションは本当に難しかった……」

土屋は、高木も松浦も精一杯の走りをしたことは分かっていた。

「お疲れさん。悪かったなコースケ、良い状況で走らせてあげられなくて。

今日は戦えるタイヤがなかったよ、悪かった……」



亜久里監督も「厳しいレースだったね……ガライヤがこんなに苦戦したレースは今までなかったんじゃないかな？ 最終戦ではなんとか表彰台に立ちたいし、こんなことがないようにしたいね」

鈴鹿、富士の戦いで見えたはずの光明は、オートポリスの霧に飲まれてしまったのか。この雨に洗い流されてしまったのか。

そうでないことは、ARTAのメンバーたちには分かっている。

雨中の戦いが、僅かな運によって左右されてしまうことは分かっている。

憎むべきは、雨。

自分たちが速さを失ったわけではない。

自分たちの信条が間違っていたわけではない。

進むべき道を見失うことなく、彼らは進み続ける。

来たるべき最終戦での、最後の栄光に向けて。



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	11位	1LAP	1'48.769

● GT300 ARTA Garaiya N043 : 高木 真一 / 松浦 孝亮

予選順位	決勝順位	Time/Diff	Best Lap
10位	17位	3LAPS	1'57.595

● POINT DRIVER RANKING

GT500 : ラルフ・ファーマン / 小林 崇志 12ポイント 16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

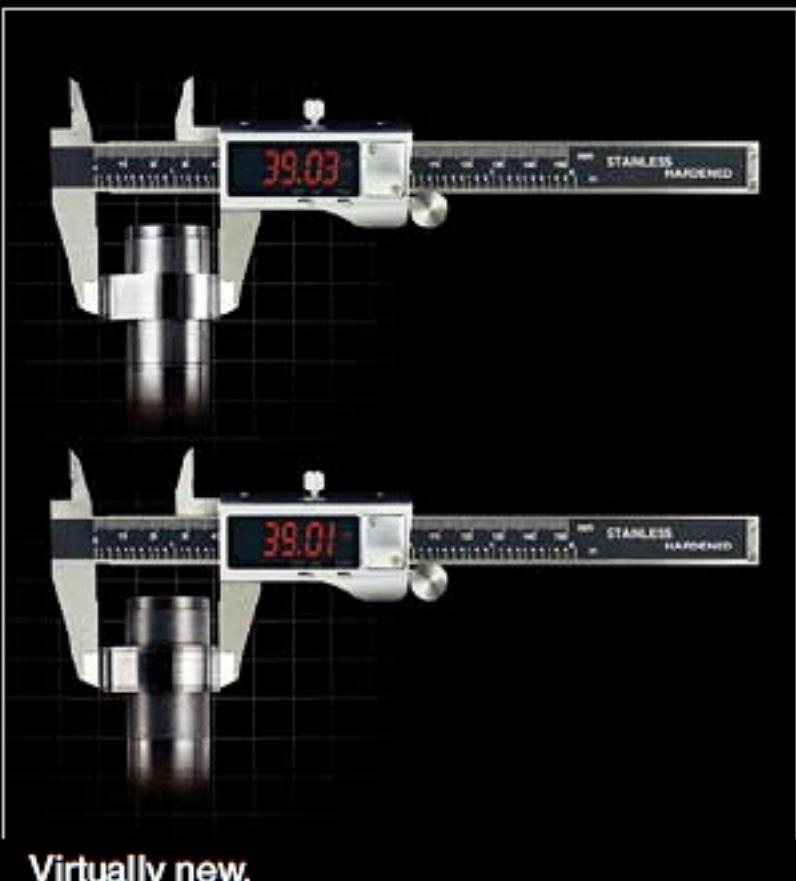
Keeps your engine performing like new



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/JD-5各規格に適合状況は異なります。

Thank You for Supporting



►Samantha Thavasa Japan Limited
►CALM Flower
►ARTA GALS

To be continued next race.....

ZERO
BORDER
Team 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