

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



「完全勝利。頂上で見た景色」

2017 ARTA DIGITAL Rd.5 FUJI THE TOP OF THE MOUNTAIN



絶対に勝つ。ARTAの誰もが、この富士にかつてないほど強い決意を持って臨んでいた。それはもちろん、2週間前の菅生で勝てるはずのレースを獲ることができなかったからだ。GT500クラスを戦う8号車ART NSX-GT、GT300クラスを戦う55号車ARTA BMW M6 GT3。両者ともに2週間前の雪辱を果たさねばならなかった。



野尻智紀は、ポールポジションからスタートしながら自身のミスでスピンを喫し、マシンを大きく後退させてしまった悔しさを抱えていた。小林崇志は、運に大きく左右されたとは言えピットインのタイミングで勝負権を失い、最後にもう1台を抑え切れず表彰台に手を掛けることができなかった。



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



高木真一は首位に向けて猛烈な追い上げを見せながらも、他車の幅寄せを避けきれずマシンをクラッシュさせ、「自分のレースのやり方を一から見直して臨む」と言うほどにこのレースにかける思いは強い。シヨン・ウォーキンショーにとっても、2度目の富士は今年最も経験が豊富なサーキットであり、心中期すところがあった。

ARTA のメカニックたちは、フロントが大破し全損に近い状態の BMW M6 GT3 をまさに不眠不休で修復作業を続け、なんとかこの富士にマシンを間に合わせた。それを知っているからこそ、予選でポールポジションを獲得した高木は男泣きに泣いた。



GruppenM
Racing

ARTO

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

菅生の悔しさを晴らすように、8号車も実力を遺憾なく発揮してポールポジションを奪い、ARTAは両クラスでダブルポールポジションという快挙を達成した。「富士山の5合目くらいまで来てるんじゃない？」

鈴木亜久里監督はそんなふうに笑顔で言った。もちろん目指すべき頂上は決勝の勝利だ。

実に今季3度目のポールポジション。NSX勢の中でも特に良い仕上がりを見せているのは、ARTAのスタッフとドライバーの努力の賜だ。

「5合目からその先が長いんじゃないですか？上ったことがないから分かんないけど（苦笑）」



スタートドライバーとしてコクピットに乗り込む野尻はそんなふうに言いながらも、後ろから攻めてくる 23 号車の GT-R を巧みに抑えながらトップでターン 1 に飛び込み、曲がりくねったセクター 3 では一気に引き離してみせた。その後も順調に後続とのギャップを広げていった。エンジニアの星学文とのやりとりも、最低限の情報伝達のみ。それこそが何よりの順調さの証だ。

星「野尻、良いペースだよ。1人だけ31秒台。23の後ろは36で引っかかっちゃってる感じだから、自分のペースで後ろとのギャップを広げていこう。
もうすぐ300の集団が出てくるから、1台ずつ確実にこなして行こう」
野尻「ブレーキバランスを前にして行ってるから、次に乗る時に気をつけてって伝えておいて」

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

実はヘルメット側の無線ジャックが外れ掛かっており、野尻の声がピットに届かないというハプニングもあった。しかし「聞こえてたらストレートでパッシングして」というやりとりでピット側の声が届いていることは確認し、数周のうちにそれに気付いて事なきを得た。



野尻「結構リアが厳しくなってる」
星「了解。後ろとのギャップは6.4秒。これで前がクリアになるから、
リアをいたわりつつ後ろとのマージンを築こう」



周回遅れに引っかかるとどうしてもペースを乱されてしまう。それによって後続とのギャップは一気に縮まる。しかし数周もすれば相手も周回遅れに手こずりまたギャップは広がる。ドライバー交代の最低周回数を超えた23周目には、同じNSXの17号車が早々にピットインを行なった。やはりリアタイヤはどのマシンも厳しいのだ。少なくとも同じNSX勢には負けたくない。野尻は珍しく声を荒げていった。

野尻「これくらいのペースでしか走れないよ」

星「了解。後ろとのギャップは今9.8秒。これくらいで行こう。他は34秒～35秒台だから、33秒台がキープできるならこのまま走り続けよう。今リアルがピットインしてミディアムタイヤに交換した」

野尻「リアルにだけは追い付かれないよ！」

星「了解、ギャップはこっちでフォローしてるから大丈夫だよ。同じペースで維持しよう。後ろの23号車とのギャップは12秒。このままのペースで行こう」

2位の23号車もピットインせず走り続けている。野尻は良いペースで走り続けているが、最も負荷の掛かる左リアタイヤの状況はどんどん厳しくなっていた。

野尻「左リアが厳しくなってる。残り何周？」



30 周目に 23 号車がピットインしたため、その次の 31 周目に 8 号車もピットに飛び込み、小林にドライバーチェンジをする。

星がメカニックたちを落ち着けるように無線でメッセージを伝える。

ギャップは 10 秒もある。焦る必要はないのだ。

「みんな落ち着いて行きましょう、落ち着いて行けば余裕だから。

いつも通りの仕事で行きましょう」





500
UP 15 6 23 33 36 37

SUZUKI

STI

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM
Project

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

ARTA
AUTOBACS
Project

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

Get The Wind!
久保 真太郎

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



一方、55号車の高木もスタートをしっかりと決め首位を快走していた。高木はエンジニアの安藤博之に後続のラップタイムを聞いてペースをコントロールする余裕があった。マシンとタイヤの状況を見ながら、長丁場に備えているのだ。それがこの後にドライブするショーンのためにもなる。

高木「後ろのペースを教えて」

安藤「40秒8。高木さんが一番ペースが速いです」

高木「攻めすぎるとフロントが食い過ぎてオーバー、ABSを効かせすぎるとアンダー。普通に走るのがちょうど良いね」

20周を過ぎるとタイヤのグリップも徐々に落ちてマシンバランスも変わってくる。

高木「リアがだいぶ軽くなってきたねえ……」

安藤「了解、ペースは良いんで頑張ってください」

土屋「周りも落ちてきてるから心配しなくていいよ」



高木「はいよ～、了解です。Aコーナーもアンダーになってきたね、立ち上がり。フロントがキツくなって来たら最終コーナーとかは小さく回った方が良いって言うておいて」

土屋「真一、周りのペースは41秒前半。大丈夫だよ！」

後ろとは10秒近いギャップがある。こちらマシンとタイヤを労りながら巧みにペースをコントロールしている。

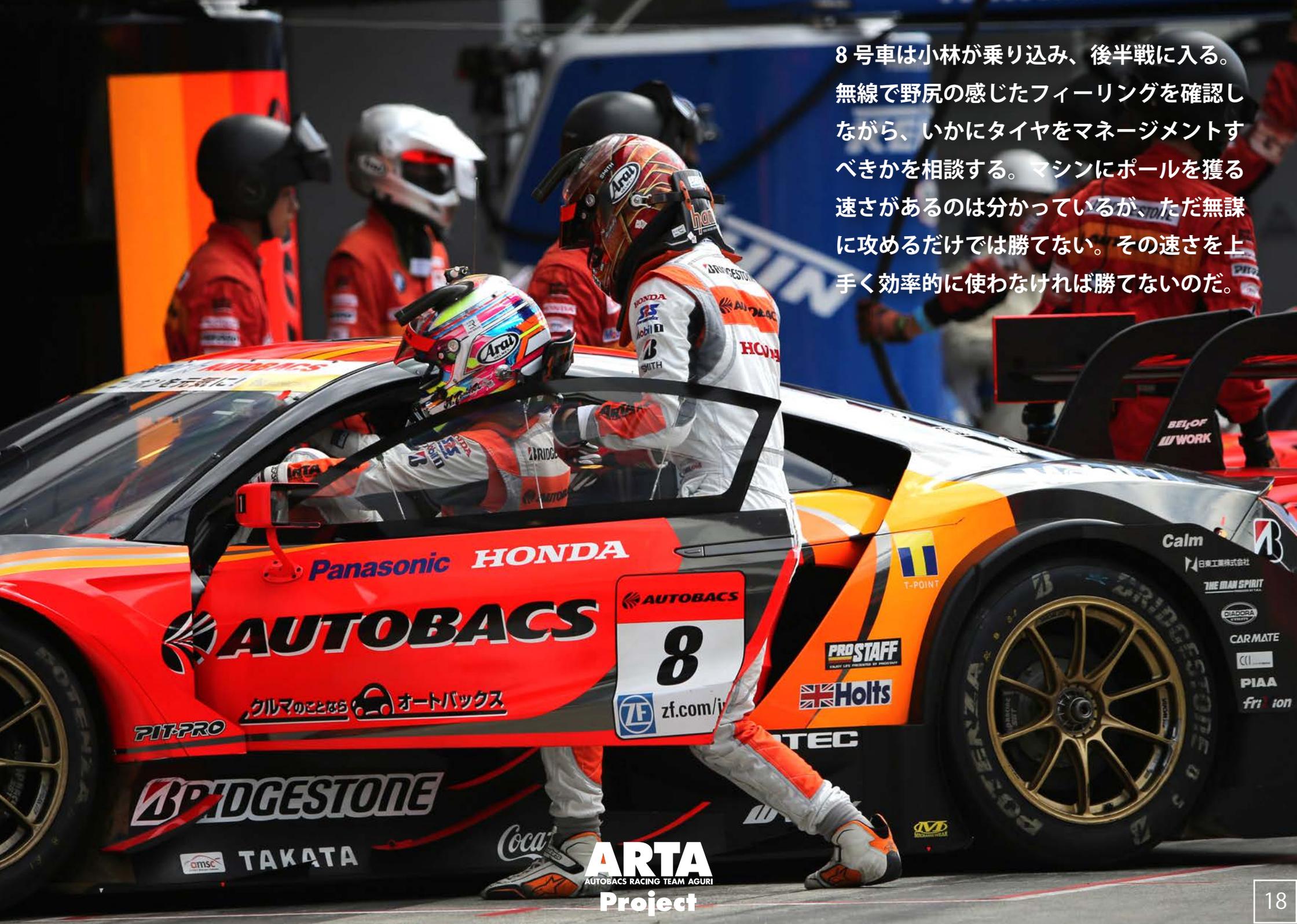


55号車は高木を中心にレースを進め、できるだけ第1ステイントを長く取る戦略だ。
安藤「後ろは8.5秒。残り10周、タイヤを使い切ってください。プッシュしてください」
高木「全開で行くよ～」
土屋「頼むぞ、真一！」



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

8号車は小林が乗り込み、後半戦に入る。無線で野尻の感じたフィーリングを確認しながら、いかにタイヤをマネジメントすべきかを相談する。マシンにポールを獲得する速さがあるのは分かっているが、ただ無謀に攻めるだけでは勝てない。その速さを上手く効率的に使わなければ勝てないのだ。



星「今 23 号車が 1 コーナーに入っていく。小林のタイヤはソフトだから行けるよ、(温まりは) 大丈夫だから。23 号車は 10 秒後ろ」

小林「タイムギャップを教えてね。ずっと言い続けて」

星「野尻は左リアがキツかったって言ってる。だからそこを上手くマネージメントしながら行こう」

小林「左リアをどこのコーナーで使って痛めちゃったか分かる？」

星「タイヤを痛めつけたのは 100R だけど、他のコーナーもタイヤには気をつけて走ってたって」

小林「じゃあ 100R はオーバーステアだったってことね？」

星「ちょっとオーバーだったって」



しばらく走っていると、やはり野尻が感じたように左リアのグリップ低下が進み始める。
これにどう対処すべきか？ コクピットの小林は無線で再び野尻にアドバイスを求める。エンジニアの星を通して野尻に意見を求め、それを参考にするのだ。

小林「結構気をつけて乗ってるけど、左リアがスライドする。どうしたら良いと思う？ 野尻に聞いてみて？」
星「車高を上げてしまうとそこからスライドしてしまうから、まずブレーキを気をつけてソフトに踏んで、アンダーになったらアンダー出っぱなしでも構わないから。フロントは痛めつけても大丈夫だから、とにかくリアを守って行こう」





AUTOBACS

小林「了解。さっき履いてたタイヤはフロントは全然余裕だったの？」
星「フロントは全然余裕あるから使っちゃっても大丈夫。それからエイペックス付近ではスロットルを細かく踏んでボトムスピードは落とさないようにするって。集中していこう」
速さがあり大きくリードしてはいるが、楽勝ではない。タイヤを労る走りを強いられている小林は、異なるメーカーのタイヤを履く2位の23号車にじわじわと差を縮められてきた。10秒あったギャップが6秒を切ったところで、意を決したように星が小林に告げる。
星「小林、ここが踏ん張り所だよ。ギャップ5.8秒、さっきのラップの23号車は32秒9」



周回遅れが重なったこともあり、小林はペースが上げられない。2位とのギャップはさらに縮まった。星「ギャップ3秒。23の後ろには38も来てる。タイムを見るとセクター2が遅い。ちょっとマージン持ちすぎかもしれない」

タイヤを労ることを忘れてプッシュすれば、後続と同等以上のペースで走ることができる。小林のペースも上がった。

小林「(この走りでは) もういたわる余裕はないよ」

星「了解、残り16周。そのままのペースで行こう」

2位争いが激しくなってきたこともあり、ギャップは徐々に広がっていく。その差は再び5秒を超えた。

小林「向こうは競り合ってるからペースが遅いの？それともペース自体が落ちてきてるの？」

星「競り合ってるのもあるけど、向こうも厳しいんだと思うよ。このままのペースで行こう」

残り5周、小林は周回遅れのマシンを処理しようとして高速の100Rで僅かにラインを外し、

タイヤカスに乗って大きく姿勢を崩してしまった。さらにはコクピットのダッシュボード上に

マシントラブルを示す警告まで表示されるという事態に陥った。ピットガレージで戦況を見詰

める野尻は、もう画面を見ることもできず思わず目を伏せてしまった。

小林「なんか警告が出てるけど、これ何？」

星「残り5周だからアラームは無視していこう」

小林「自分のタイムが見えない。後ろとのギャップを教えて」

星「3.6秒。大丈夫だよ、そのまま行こう。残り4周」



そしていよいよファイナルラップ。緊迫した空気の中、小林は最後まで後続に決定的な距離まで詰め寄られることなく走り続け、最終コーナーを立ち上がってくる。そして、トップでチェッカーダフラッグを受けた。

小林「やった~~~~ッ！」

小林の雄叫びが無線で響いた。ついに果たせた雪辱と歓喜の瞬間に、コクピットの小林は涙を抑えることができなかった。

小林「やった~~~~、ヤバイ、全然前が見えない……」





ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

ピットウォールではスタッフが総出で2台のマシンを出迎えた。高木はもうフェンスの外側まで身体を乗り出して55号車の凱旋を待ち受けていた。そう、ショーンもミスひとつなく周回を重ね、後続をさらに引き離す走りでもって帰ってきた。

安藤「ファンタスティックなドライビングだった！」

ショーン「みんなありがとう！パーフェクトな週末だったね！」

小林「みんな、本当にありがとう。最高だよ。まさか本当に勝てるとは思わなかった。結構ツラかったけど、本当に良かった……。55号車はどこにいるの？55号車と一緒に帰るよ。間に合うかな？ちょっとゆっくり走るね」



すでにチェッカーを受けてウイングランに入っている小林は、ゆっくりと走って55号車が追い付いてくるのを待っていた。2013年菅生で果たして以来2度目の、ARTAによるダブルウイン。2台並んでウイングランを楽しもうというのだ。パークフェルメに戻って来た55号車のボンネットに、高木が飛び乗る。これでスーパーGTで18勝目となり、史上最多タイ記録に並んだ。「信じられない、夢を見てるみたいだよ」





66 TIME 1.44.37.4 FLAGFINISH
SEGA-SAMMY GROUP

CVSTOP
THE TIME KEEPER

AUTOBACS
SUPER GT

2017 SERIES

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

ドライバーたちと溢れんばかりの笑顔で抱き合っていた亜久里監督も、ここに至るまでの苦難を振り返ると、思わず熱いものが込み上げて言葉を詰まらせた。

「ツライ時期もあったしずっと胃が痛かったけど、NSX が良いクルマになってきて今まで勝てなかったのが2年ぶりに僕たちのチームで勝たせることができたのはチームメンバーのおかげだよ。本当に価値のある勝ちだと思う。300クラスのメカニック達もSUGOが終わってから不眠不休で車を修復してくれてこの結果を出してくれたから……。本当に感謝だね。この結果に満足せず、次のステップを目指すよ」





ARTA

AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Project

亜久里がそう言うと、ずっと入道雲に隠れていた富士山の頂上が雲の切れ間から姿を見せた。

まさしく完全勝利。一步ずつ進み、積み上げてきた努力の成果が、こうしてようやく花開いた。

ついに上り詰めた頂点では、どんな景色が見えたのか。この先にはどんな未来が広がっているのか。彼らと一緒に、これからもっと素晴らしい夢を見させてもらおうではないか。



HONDA

Fireflex

Mobil 1

BRIDGESTONE

AUTOBACS

Panasonic

Holts

PROSTAFFE

PIT-PRO

Coca-Cola

COMTEC

T.NOJIRI RH+B

Arai

NGK SPARK PLUGS

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

Fireflex

Mobil 1

BRIDGESTONE

AUTOBACS

Panasonic

Holts

PROSTAFFE

PIT-PRO

Coca-Cola

COMTEC

T.KOBAYASHI RH+B

Arai

NGK SPARK PLUGS

Access

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project

2017 **AUTOBACS** SUPER GT ROUNDS 5

GT 300 JKM RA

HONDA

J SPORTS
ORANGE
Carbon Me
GRAND



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



ARTA NSX - GT

ARTA DRIVE MG GT

Fireflex
Honda
Mobil
BRIDGESTONE

AUTOBACS
Panasonic
Holtts
PROSTAFF

Aral
ARTA Project

ARTA Project

Fireflex
Honda
BRIDGESTONE

AUTOBACS
Panasonic
Holtts
PROSTAFF

PITPRO
Coca-Cola
COMITEC

T.NOJIRI RH-8
Aral
NGK SPARK PLUGS

ARTA Project

Fireflex
AUTOELTZ
BRIDGESTONE

AUTOBACS
Panasonic
Holtts
PROSTAFF

PITPRO
Coca-Cola
COMITEC

STAKAGI RH-8
Aral
SS

ARTA Project

Fireflex
AUTOELTZ
BRIDGESTONE

AUTOBACS
Panasonic
Holtts
PROSTAFF

PITPRO
Coca-Cola
COMITEC

S.WALKINSHAW RH-8
Aral
NGK SPARK PLUGS

ARTA Project

ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



ARTA
AUTOBACS RACING TEAM AGURI
Project



株式会社オートバックスセブン



ARTA Project



ARTA DIGITAL
You tube チャンネル

To Be continued next race...



©2017 ZEROBORDER INC. All rights reserved. No reproduction or republication

Director and Photographer : Masakazu MIYATA

Text : Mineoki Yoneya

Design : Hiroaki KATAYAMA

Special Thanks : AUTOBACS SEVEN CO., LTD