

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI



「頂点へ挑む熱いシーズン」

2019 ARTA DIGITAL Rd.3 SUZUKA
HOTTER THAN THIS ARCHIPELAGO



まだ5月だというのに日本列島は真夏のような暑さに包まれ、鈴鹿も例外ではなかった。
今年の ARTA は GT500 と GT300 の両クラスでチャンピオンシップ争いに加わる好調さを見せている。
その熱気を象徴するような暑さだと言えた。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



GT500 クラスを戦う 8 号車 ARTA NSX-GT は昨年ポルトゥウインを果たしたこの鈴鹿で予選 3 位。

ウェイトハンディが蓄積されつつありフリー走行で苦戦したことを思えば上出来の結果と言えた。

GT300 クラスの選手権をリードする 55 号車 ARTA NSX GT3 は、47kg ものウェイトを積んでおり鈴鹿ではかなり苦しい走りを強いられたが、福住仁嶺がなんとか Q1 を突破し高木真一が 9 番グリッドを掴み獲った。

福住「この重さでこれだとちょっとアンダーっぽいかも」

一瀬「鈴鹿を走っているとリアがキツくなってくるから大丈夫だよ」

土屋「落ち着いて、集中して」

決勝のスタートを前にマシンが曲がりにくいと不安視する福住だったが、エンジニアの一瀬俊浩とエグゼクティブアドバイザーの土屋圭市が安心させようと声を掛けた。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

決勝のスタートが切られると、8号車のスタートドライバーを務める伊沢拓也は3番手をキープしながら走るが、GT300クラスの周回遅れが出てきたところで混雑に巻き込まれて5位に後退してしまう。

しかしペースは良好だった。エンジニアの星学文とともに落ち着いてレースを組み立てようとしていた。

星「後ろは6号車に代わりました」

伊沢「了解、了解」



星「インパルよりペースが良いから頑張ろう。後ろはギャップ2秒で1号車」
マシンの挙動を正確に感じ取る伊沢は、次にドライブする野尻智紀のために常にマシンの状態をアップデートしていく。

伊沢「デグナー2つめとヘアピン、シケインはフロントがすごくロックしやすいから気をつけて。

特にデグナー2つめは（前走車に）当たりそうになる」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



17周目に1台のマシンが130Rでクラッシュしたため赤旗が提示され、星と伊沢はドライバー交代のタイミングを話し合う。セーフティカーが解除されたところでもすぐにピットインを済ませてフレッシュなタイヤでプッシュするのか、ステイアウトして前がクリーンになったところでしばらくは走り続けるのか。どちらの方がタイムとポジションを稼げるのかを相談する。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

星「これでちょうどウインドウオープン。SC明けでピットインできることになります」

伊沢「今12、1、8号車って同じくらいのペース？」

星「そう、その3台はほぼ同じだね。その前の36、37、6がちょっと速いね」

伊沢「平均でどのくらい速い？」

星「1秒弱くらい速いね」

伊沢「了解、それはちょっとキツイかな……」

結局、話し合いの末にセーフティカー明けの翌周にピットに飛び込むことに決まった。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

一方 GT300 クラスの 55 号車は福住がスタートドライバーを務めて序盤から激しいバトルを展開する。
純粋な速さでは勝っているものの、ストレートの速い前走車達に対して抜き所の少ない鈴鹿では苦戦を強いられる。

福住「ああ～、向こうの方がストレート速いな」

一瀬「前のクルマはタレてくるから大丈夫だよ。パワーが欲しいときはエアコンを切れ、エアコンを」

福住「了解」

しばらくはバトルを続けていた福住だったが、10 周目あたりからブレーキの不調を訴え始めた。

この暑さの中で前走車の背後にピタリとついて走っているがゆえにオーバーヒートし、制動力が失われてしまったのだ。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



福住「ブレーキが抜けちゃう。ブレーキペダルがペコペコ
になってる。ブレーキパッドがずれてるのかもしれない」

一瀬「温度のせいかもしれないから冷やして」

福住「これじゃ走り切れるかどうか分からない」

一瀬「とにかく冷やしてみて」

土屋「左脚でブレーキをダフってからフルブレーキングに
入れ。冷やすしかないよ」

福住「ブレーキが使えないから抜けない。本当にヤバい。
ハンパないバイブレーションが出てる」

一瀬「了解、了解。後半勝負だからとにかく冷やして行って」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

だが 17 周目のセーフティカー導入が福住にとっては大きな追い風になった。
低速走行になったことでブレーキの温度が下がり、復調させることができたからだ。

福住「ブレーキ直った！直った！」

土屋「前の3台タイヤがタレてるから、今はタイヤを使うな」

福住「あと2台抜けたらもう少し引っ張りたいな」

一瀬「そうだね、頑張って引っ張れるなら引っ張りたいね。ギャップもリセットできたし」

福住「OK、OK」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

重いウェイトハンディを搭載しているとは言え、鈴鹿における NSX GT3 のフィーリングは決して悪くなかった。前がフリーな状態で走ればもっと早いペースで走れるという手応えを持っていた福住の言葉を信じ、チームはセーフティカー解除後にプッシュし続けて“オーバーカット”する方針を固めた。福住「コーナーは悪くないから追い付けるんだけど、ベタベタに後ろにつけるとアンダーでヤバいな」一瀬「それエアロが抜けてるんじゃないの？」福住「絶対そうだと思うよ」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

一瀬「了解。なるべく低速コーナーで追い付くとか頑張るって」
福住「向こうも同じストレート速度だから難しいと思うけど頑張るよ」
土屋エグゼクティブアドバイザーからも福住にドライバー目線での
アドバイスが飛ぶ。
土屋「ずっと後ろに付いてるとまた水温・油温・ブレーキ温度が上がっ
ちゃうから、相手の弱いところを探して自分が速いところで勝負して」
福住「了解」
一瀬「あと10周フルプッシュでお願い」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

R&B N. FUKUZUMI

福住は前走車たちのピットインによって3位まで浮上して力走を続けた。

しかし後方からGT500クラスの集団が追い付いてきたこともあり、一瀬はここでフレキシブルに戦略を組み直すことにした。

フリーで走ることができなければ、逆にタイムロスを喫してしまうことになるからだ。

26周目にピットインを指示し、高木にドライバーチェンジを行なった。



一瀬「今ポジション9で前は4号車、4秒先」

土屋「真一のペースが上がらないねえ……」

一瀬「前のクルマどんどんタイムが落ちてきてるからここから行きましょう」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



高木は普段のレースとは違いほとんど無線で喋ることもなくドライビングに集中していた。それもそのはず、ドライバー交代の際にクールスーツのホースが上手く入らず、全く冷えない状態での走行を強いられていたからだ。

高木「これはキツいな……」

蒸し風呂のような車内で高木は格闘し、6番手争いのグループに追い付いた。39周目に8位、41周目に7位、47周目には6位と次々と前走車を抜いてポジションを上げていく。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

一瀬「グッジョブ、グッジョブ！」

土屋「真一、頑張れよ！残り6周！」

そして最終ラップの最終シケインで2位のマシンがコースオフし、高木の目の前に戻って来た。

並びかけ、追い越しを仕掛けながらもつれ合うようにしてチェッカーフラッグ。

高木「どう!？」

土屋「真一、いま抜いた？抜ききってない？」

高木「抜いたような気がしたけどね」

一瀬「コントロールラインでは0.02秒足りなかった！」

高木「クッソお！」

僅かに届かず6位に終わったが、それでもウェイトハンディを考えれば十分なポイントを獲得し選手権2位に留まることに成功した。苦しい中でもダメージを最小限に抑える走りができたのは、シリーズタイトルという最終目標に向けて極めてポジティブなことだった。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

伊沢から8号車のステアリングを引き継いだ野尻も、ほとんど無線で喋ることもないほどドライビングに集中していた。

星「後ろはタイヤ交換している16号車、その後ろが1号車、17号車の順です」

5位で走行を開始し、前走車がペナルティを受けたことで4位に浮上。

野尻のペースも上位勢と遜色ないほど良好で、レクサス勢以外が揃って苦戦を強いられる中でARTA NSX-GTは“レクサス以外”の最上位をひた走った。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

星「後ろは1号車で9秒。集中するのはもう前だけで良いよ」

上位の4台はペースがほぼ同じで差は広がりも縮まりもしない。後方から追い上げられることもない。

レクサス勢が圧倒的な速さを見せる中で、孤軍奮闘の8号車は4位でチェッカードフラッグを受けた。

星「お疲れ様、P4。よく頑張った！」

野尻「前はどうだったの？」

星「前もレクサス、後ろもレクサス」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

途中デグナーでコースオフしてヒヤリとする場面もあったが、しっかりとリカバリーしてマシンをフィニッシュまで運んだのはさすがだった。
星「ちょうどデグナーで飛び出したときの映像が映ってたよ」
野尻「そう、危なかった……」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



これで8号車もGT500クラスのランキング4位につける。
鈴木亜久里総監督もご満悦だった。

「上出来だったね。昨日の午前中の状態やウェイトの重さを
考慮すると、最大限できるだけのことを発揮できたんじゃないかな。まだ改善しなければならない部分もあるけど、
今回はチームもドライバーも良いパフォーマンスを見せて
くれたと思います」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

AUTOBACS



目の前の勝利もちろん大切だが、スーパーGTというシリーズでは常に勝てるわけではない。シリーズタイトルという最終目標に到達するためには、目の前の置かれた状況の中で最大限の力を発揮し、最大限の結果を手にし続けることだ。

今のARTAにはそれができている。次はタイへと舞台を移すが、今シーズンのARTAはこの鈴鹿以上に、そして東南アジアのタイ以上に、熱いシーズンを見せてくれそうだ。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



Mobil 1

COMITEC
PIT-PRO



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



SUZUKA CIRCUIT



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTORACING
TEAM
ARTA

ARTA



株式会社オートバックスセブン

ARTA

THE "BIG RACE" FOR SUZUKI AGURI STARTED IN 1998
AS HIS VISION FOR THE FUTURE. OVER THE YEARS, IT HAS EVOLVED
THROUGH THE TOUGHNESS AND WILL OF ARTA. IN THAT SPIRIT,
ARTA IS RACING TO INSPIRE THE FUTURE OF MOTORSPORTS.



ARTA Project



ARTA DIGITAL You tube チャンネル

To Be continued next race...

ZERO
BORDER
Team ZEROBORDER

©2019 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