

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

AUTOBACS

AUTOBACS

TEAM

「栄光の始まり」

2018 ARTA DIGITAL Rd.3 SUZUKA

THE PATH OF GLORY



快晴の空の下、8号車 ARTA NSX-GT は 44 台のマシンがズラリと並ぶ鈴鹿のスターティンググリッドにゆっくりとやってきた。戦に挑む一軍の総大将のように最後に入場するそのマシンが収まるのは、ポールポジションだ。Q1 の伊沢拓也、Q2 の野尻智紀ともに最速タイムを刻み、鈴鹿のコースレコードを 2.755 秒も削る驚異的な速さでポールポジションを獲得したのだ。開幕戦岡山の 2 番グリッド、第 2 戦富士の NSX 勢最上位、そしていよいよ鈴鹿で結果を出す番がやってきた。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

スタートドライバーを務めたのは伊沢。絶妙なスタートで首位を守ると、序盤からプッシュして2番手の100号車と3番手の1号車に対して、エンジニアの星学文と情報をやりとりしながら伊沢はギャップを築いていった。

伊沢「後ろとのギャップは？」

星「5.7秒。後ろが2位・3位争いをしているから、ここでまたギャップを広げようか。頑張ろう」

伊沢「OK、OK」

星「ギャップ9.5秒」

伊沢「了解。目標は15秒くらい？」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



しかし2位とのギャップが10秒を超えたその矢先の13周目、デグナーでイエローフラッグが振られた。

出口でスピンしたマシンがストップしてしまったのだ。

伊沢「クルマが止まっているとか？」

星「コース外だよ。多分FROで処理できると思う」

伊沢「了解、了解」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



しかしレースコントロールの裁定はセーフティカー導入。これで伊沢がタイヤを酷使しながら苦勞して築いたギャップは水泡に帰してしまった。普段ならコース外の車両処理では FRO を導入しレースを止めることなく作業をするスーパー GT なのに、不可解にも思えたセーフティカー。NSX 勢が速く一方的にライバルたちを引き離す展開だっただけに、レースを盛り上げるためのものではないかという声が出たのも事実だ。当の伊沢も当惑していたが、星が冷静にこれをなだめた。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

当の伊沢も当惑していたが、星が冷静にこれをなだめた。

伊沢「なんでだよ！」

星「しょうがないね……」

伊沢「後ろとは最大で何秒まで差が付いていた？」

星「10秒以上は差が付いてたね」

伊沢「なんであれでSCなのか分からないよ……」

星「クルマが速いから大丈夫だよ、また頑張ろう。

SC明けでピットウインドウに入るかもしれないけど、もう一度プッシュして引っ張ってから入ろう」

伊沢「了解。引っ張るとしても300に追い付くか追い付かないくらいまでじゃない？」

星「そうだね、それで24~25周くらいになると思うから、予定通りのタイミングでピットインだね。それまでは頑張ってたまたギャップを広げよう」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

セーフティカーによる先導とメインストレート上に止まったの隊列整理の間にも、星と伊沢は冷静にマシンの状況を分析し、この後の展開を組み立てていた。

星「タイヤはどんな感じ？」

伊沢「20分間走行と同じでちょっと走りにくさはあるけど、これで他と較べてラップタイムが速いなら問題ないかな。曲がりにくかったところはさっきよりも良くなっているね」。130Rの入口で少しボトムングするのだけ気をつければ、1~2コーナーは特に問題ないね」

星「グリップも高いし、後半もソフトで行けそうな感じだね？」

伊沢「それ以外に選択肢はないと思うよ」

星「OKです。さっきの感じからいくと300にぶつかるのは6周目になるから、SC明けてから5周はいこう。SC明け全開をお願いします」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

18 周目にレースが再開すると、伊沢はまた猛烈なプッシュを再開した。そして次にバトンタッチする野尻のためにタイヤの調整指示も忘れなかった。

伊沢「フロントタイヤが全然（グリップが上がって）こないから、内圧だけ調整した方が良くもしいない。野尻用にはフロントの内圧を上げた方が良くもい」

星「了解、後ろの1号車より速いからこのペースでいこう」

伊沢「了解、了解」

星「良いペースだよ、今伊沢くんが一番速いよ」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



そして24周目にまたしてもコースオフしたマシンがあり、
ギャップを失う前にここで星は伊沢をピットへと呼び入れ
野尻へとドライバーチェンジを行なうことにした。
ここまでは完全に ARTA のレースだった。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

一方、GT300 クラスを戦う 55 号車 ARTA BMW M6 GT3 は鈴鹿で大苦戦を強いられていた。

富士で優勝し 52kg ものウェイトハンディを搭載させられているということもあったが、そもそも鈴鹿では M6 GT3 に課せられた BOP が厳しい。



高木真一は暴れるマシンを極限のレベルで抑え込んで「寿命が 5 年縮んだ」というほどの走りを見せたが、それでも予選は 20 番手に沈んでしまった。

スタートドライバーはショーン・ウォーキンショーが担当し、安定した走りでじわじわと順位を上げていった。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



スタートドライバーはショーン・ウォーキン
ショーが担当し、安定した走りでじわじわと
順位を上げていった。

セーフティカーが入る展開の中でもショーン
は落ち着いた走りでチームの戦略にも臨機応
変に応えた。

安藤「タイヤとブレーキに熱を入れろ」

SW「了解。ピットインまで何周？」

安藤「SCがピットに戻ったらその周か次の周
にピットインすることを考えているよ」

SW「了解」

安藤「SCがこの周入る。マップ2でリスター
トだ。この周ピットインしてくれ……いや、
もう1周行ってくれ」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

周りのピットインする混雑を見て安藤は1周後の19周目にショーンをピットに呼び入れ、高木にドライバーチェンジ。しかしマシンの状況は思わしくなかった。

高木「フロントが強く出過ぎちゃってオーバーが直らない。結構キツイね……」

安藤「了解です、残り13周」

高木「(燃料が)軽くなって少しずつ良くなってるけど……」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

高木の奮闘もむなしく 20 位。エグゼクティブアドバイザーの土屋圭市も、あまりの遅さに首を捻るほどだった。

安藤「お疲れ様でした、ポジション 20。8 号車が優勝です」

高木「おめでとう。いや～ツラかった、これは」

土屋「お疲れさん、なんでこんなに遅いんだろうなあ……」

高木「トラクションは少し良くなったんだけど、フロントのハードタイヤが思いのほか強く出ましたね……。

今日のコンディションではハードタイヤがすごくグリップしていて、それに対してリアの落ち込みが大きすぎましたね。とにかくオーバーステアでツラかったです」



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



Ikebukuro BMW



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



一方、8号車のステアリングを託された野尻は、ペースアップしてきた2位の100号車、同じNSX-GTの山本尚貴と息の詰まるような優勝争いを繰り広げていた。

星「2位の1号車が抜かれて後ろは尚貴。タイヤが温まっている。ここ頑張ろう」

エンジニアの星が状況を伝え、野尻を鼓舞する。野尻はこの緊迫感の中で無線では一切喋ることなくドライビングに全神経を集中させる。

GT300クラスの周回遅れにひっかかり、その差はついに1秒を切るところまで縮まった。それをまた引き離してはトラフィックで縮まるという一進一退の攻防の繰り返しだった。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

星「残り 21 周、300 は 1 台ずつ処理していけば後ろに抜かれることはないから。後ろもソフトタイヤだよ」

星「残り 16 周、後ろの 100 号車との勝負だけです」

星「残り 10 周、頑張ろう」

星「残り 5 周、野尻の方が速いよ！ 後ろは 4 秒、少しずつ 100 号車のペースが落ちてきたから。頑張ろう」

星「残り 3 周、100 号車もリアがキツいって。ペースは野尻の方が速いからね、頑張ろう」

コクピットの野尻だけでなく、ARTA のピットガレージとピットウォールにも張り詰めたような緊張感が漂っていた。一瞬でも気を抜けば、GT300 クラスの車両に前を阻まれた際に 100 号車に首位を奪われるだろう。ワンミスも許されない、ほんの僅かなミスでも輝かしい栄光を失ってしまう。そんな緊張感だ。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA


開幕戦では2番グリッドを獲得しながらもスタートで混乱があり大きく後退する不運。富士ではNSX最上位ながらも他社勢が速さを見せる苦しい状況。そして鈴鹿では築いたギャップをセーフティカーで失う不運。次から次へと苦難が襲いかかったが、しかし誰も絶対に諦めなかった。伊沢は再びプッシュしてギャップを築き、野尻は後続の突き上げにも屈することはなかった。そしてついに、いよいよARTAの努力と実力が花開くときがやってきた。

最終コーナーを立ち上がった8号車が、ピットウォールで出迎えるARTAの面々の前に姿を見せた。そしてトップでチェッカー。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



星「野尻、完璧！最高！」
野尻「みんなありがとう！伊沢さんも亜久里さんも」
星「最高だよ、野尻！シビれた！」
野尻「ああ、めっちゃ恐かった！ほんっと良かった！」
ようやく鈴木亜久里総監督にも笑顔がこぼれた。
「野尻の心が折れないでくれてる自分の心が折れそうだったよ（苦笑）」
ついに栄光を勝ち獲った ARTA は、歓喜に沸いた。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



ARTA

ARTA

NGK
SPARK PLUG



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



NGK



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



WINNER
GT500 CLASS
BY AUTOBACS RACING TEAM
AGURI
RACING BY NISSAN - F100 Festival
2010

Fireflex
Mobil
Autobacs
Panasonic
Holts
PIT-PRO
Coca-Cola
COMTEC
T.NOJIRI RH+B
Arai

Fireflex
Mobil
Autobacs
Panasonic
Holts
PIT-PRO
Coca-Cola
COMTEC
T.IZAWA RH+B
8



ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

しかしそれは一朝一夕に勝ち獲ったものではない。
長く厳しい努力の末に身に着けた速さと強さによって手に入れたものだ。
しかし、頂点に上り詰めたからといっても挑戦はそこで終わりではない。
次はその座を守るための勝負が始まる。これはまだ栄光の始まりでしかないのだ。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



BRIDGESTONE

AUTOBACS

HONDA

AUTOBACS

ARTA

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

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

©2018 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