

## SUPER GT Rd.8 FUJI 300km

Arnage Racing Team Release

17ポジションアップの11位でゴール、今季ベストリザルトで最終戦に有終の美を飾る。

前戦もてぎで惜しくも完走ポイント3を逃してしまったArnage Racingは、来季のBシードに残留するために、この富士ラウンドで3ポイントを獲得することと、なるべく高いポジションでチェッカー受けることが必須だった。チームは最終戦のBドライバーとして、再度チームとゆかりの深い安岡秀徒選手を起用、さらに、何らかのリスクを冒しても賭けに出る必要があった。起爆剤となるものは何か？

2013年の特別戦以来の初冬の富士ラウンドでの最終戦に、チームの命運がかかっていた。

### □QUALIFYING DAY November 28th□

予選日は朝から快晴に恵まれていたが、早朝の冷え込みは強く、路面温度16℃というコンディションで、9時に公式練習がスタートした。

チームは前戦もてぎラウンドでタイヤチョイスを誤ったために不甲斐ない結果となってしまったことへの反省を踏まえて、この最終戦にMH（ミディアムハード）タイヤを選択していた。練習開始と同時に、加納選手と安岡選手が交互にコースに出て、フィーリングをチェックし、MHのセットと耐久性を確認した。

その結果、気温、路温ともに低いコンディションのもと、MH装着である程度満足いくタイムが出ることを確認できた。ただ、時間いっぱい43周を走行して公式練習を終了したあと、フロント左タイヤが完全に摩耗していることが判明した。

その後すぐにFCYテストが予定されており、チームはやむなく、前戦もてぎからのキープタイヤとして保管していたSH（スーパーハード）タイヤでFCYテストに臨むことにした。ところが、コースに出た加納選手は難なく1分39秒台をマーク。富士スピードウェイでは、この時期においてもSHが高いパフォーマンスを発揮することがわかった。SHを選択すればロングスティントを持ち堪えて、タイヤ無交換作戦に打って出る事も不可能ではない。

怪我の功名とも言える結果だったが、ドライバー、エンジニア、メカニックが頭を寄せて白熱した話し合いが行われ、SHでのタイヤ無交換作戦で決勝を戦うことに方向性を定めて午後の予選に臨むことになった。

13時15分から行われた予選では、Q1突破を目指して安岡選手がコースに出た。慎重にタイヤに熱を入れてタイミングを凶っていた安岡選手は、時間ギリギリまで果敢にアタックを重ね、最終6Lap目で1'38.204のタイムをマークした。ライバルマシンが驚異的な速さでQ1を突破する中でQ2進出



## Arnage Racing 2020 SUPER GT Race report

は叶わなかったが、気温 13℃、路面温度 17℃という厳しいコンディションの中、SH タイヤでのナイスアタックに、チームは拍手で安岡選手を迎えた。Arnage Racing は、最終戦決勝を 28 番手から追い上げることとなり、メカニックは暗くなってもドライバーチェンジの練習を行って、タイヤ無交換作戦に備えた。

### □RACE DAY November 29th□

決勝日は朝から雲の多い空模様で気温も低く、前日の FCY テストで想定外のパフォーマンスを発揮した SH タイヤが、本当に発動するかが懸念されるようなコンディション。

空模様を眺めて若干の迷いが生じていたチームだったが、レース前のウォームアップ走行で加納選手がコースに出てタイヤの発動を確認。ドライバーとエンジニアが再度協議して、チームは改めて決勝を SH で戦う方向性を決めた。

決勝は定刻 13 時にスタート。スタート時の路面温度は 17℃と低く、2 周に予定されていたフォーメーションラップは 3 周に引き延ばされた。28 番手から追い上げを開始した加納選手は、序盤、慎重に周回を重ねていく。厳しいコンディションに、コントロールが難しいかと懸念された SH タイヤも、フォーメーションラップが 3 周となったおかげで着実に発動を見せる。アクシデントで脱落していくマシンが出る中、加納選手は着々と周回を重ねて、スティントの半ばには 1 分 39 秒台を連発する果敢な攻めを展開。加納選手は 10Lap 目に 48 号車をテイクオーバーし、13Lap 目には 21 番手にまで浮上していた。

Arnage Racing は加納選手の無線でタイヤが保っていることを確認、作戦実行に出ることにした。タイヤ無交換が成立すればピット作業時間は最短で済み、レース展開を有利に運ぶことができる。

チームは SC 介入のタイミングで不利になることを嫌ってピットインが可能になる 18Lap で、どのチームより早く、加納選手をピットに呼び戻した。ドライバー交代と給油だけの非常に迅速なピット作業で、第 2 スティント担当の安岡選手をコースに送り出した。

安岡選手は 25 番手でレースを再開すると、好ペースで追撃を始めた。ピットインのタイミングが早かった Arnage Racing は全車がルーティンピットを終えた 39Lap 目には 12 番手まで順位を上げ、さらに 47Lap で 11 番手に躍り出た。安岡選手は残り 10Lap を切る 51Lap 目には決勝ベストとなる 1' 39.796 をマーク。さらに余力のある SH タイヤでプッシュを続けた。今季初のポイント圏内がもう目前まで来ていた。4 ポイントを獲得できれば来季の B シード残留の可能性が濃厚となる。安岡選手は最後まで力を振り絞って攻め続けた。しかし一歩及ばず、11 位のまま、60Lap 目にチェッカー。



## Arnage Racing 2020 SUPER GT Race report

さらに惜しくも最終ラップで 500 クラスの先頭車両にオーバーテイクされ、チームポイント 3 も逃してしまった。

しかし、28 番手から 17 ポジションアップして、今季ベストのリザルトを達成することができ、チーム一丸となって立ち向かった 2020 年の最終戦に、有終の美を飾ることができた。

### <一年を振り返って>

チーム結成から 8 年目と 2020 年は、コロナ禍の中で 7 月からシーズンがスタートし、例年とは違う変則的なスケジュールとなりました。

過密なレース日程の中、さらにコロナの影響により海外からのパーツ供給が正常ではなかったことから、大きなアクシデントがあれば数戦を落とす可能性もあり、毎戦が薄氷を履むような苦しいシーズンでした。

シーズンの前半はお客様にサーキットに応援に来て頂くことができず、後半になっても制限の多い中、いつも暖かくチームを見守り応援して下さるスポンサーの皆様、ファンの皆様のエールを常に背中に感じながら、最終戦までシリーズを戦うことができました。

チーム一同、心より感謝いたします。

2020 年の Arnage Racing は 2018 年から 3 シーズン目となる Mercedes AMG GT3 でシーズンに臨み、A ドライバーにチーム結成当初から苦楽を共にしてきた加納政樹選手、B ドライバーに 2019 年から引き続いての山下亮生選手、さらに C ドライバーにはルーキーの廣田築選手を起用しました。しかしシーズン半ば、山下選手がコロナ禍のため戦列を離れなければならない事態となり、シリーズ後半は、廣田選手と、チーム結成から 2018 年まで 6 年間加納選手とペアを組んできた安岡秀徒選手が交互に B ドライバーとしてステアリングを握るといふ、変則的な布陣で展開されました。

資金力のある強豪チームがひしめき合う現状の SUPER GT で生き残ることは難しく、数少ないプライベートチームの中でも最も力の弱いチームである Arnage Racing は結局シード権争いに敗れ、B グループから転落することとなってしまいました。

とはいえ、今シーズンは不用意なミスによる取りこぼしをしないレースを目標に、「トップと同一周回または一周遅れの完走」の 3 ポイント獲得を目指して戦ってきた結果、シーズンを通して天候が安定していたこともあり、8 戦中 5 戦を 3 ポイント、残りのレースももう少しで 3 ポイントに手の届くところで戦い、全戦完走を以てシーズンを終了することができました。

## Arnage Racing

〒510-0064 三重県四日市市新正 4 丁目 15-18

Tel:059-351-6264 Fax:059-351-6054

Facebook: <http://www.facebook.com/arnage.racing>

Twitter : [https://twitter.com/arnage\\_racing](https://twitter.com/arnage_racing)

(Arnage Racing 公式 #50 @arnage\_racing)

Instagram: [https://www.instagram.com/sacracat\\_arnage/](https://www.instagram.com/sacracat_arnage/)

(Arnage Racing 公式 #50 @sacracat\_arnage)

