



N-BLOOD

NISMO Motorsports
Communication Magazine

NISMO Motorsports Communication Magazine N-BLOOD 2018 / JANUARY No.75 NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL CO.,LTD



N-BLOOD

NISMO Motorsports Communication Magazine
2018 / JANUARY
No. **77**

nismo

Produced by NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL CO.,LTD

未来に繋がる最高の勝利

SUPER GT 最終戦ツインリンクもてぎ。

ピットには身震いするほどの気迫がみなぎっていた。

松田次生の Q1 アタックから良い流れが始まり、

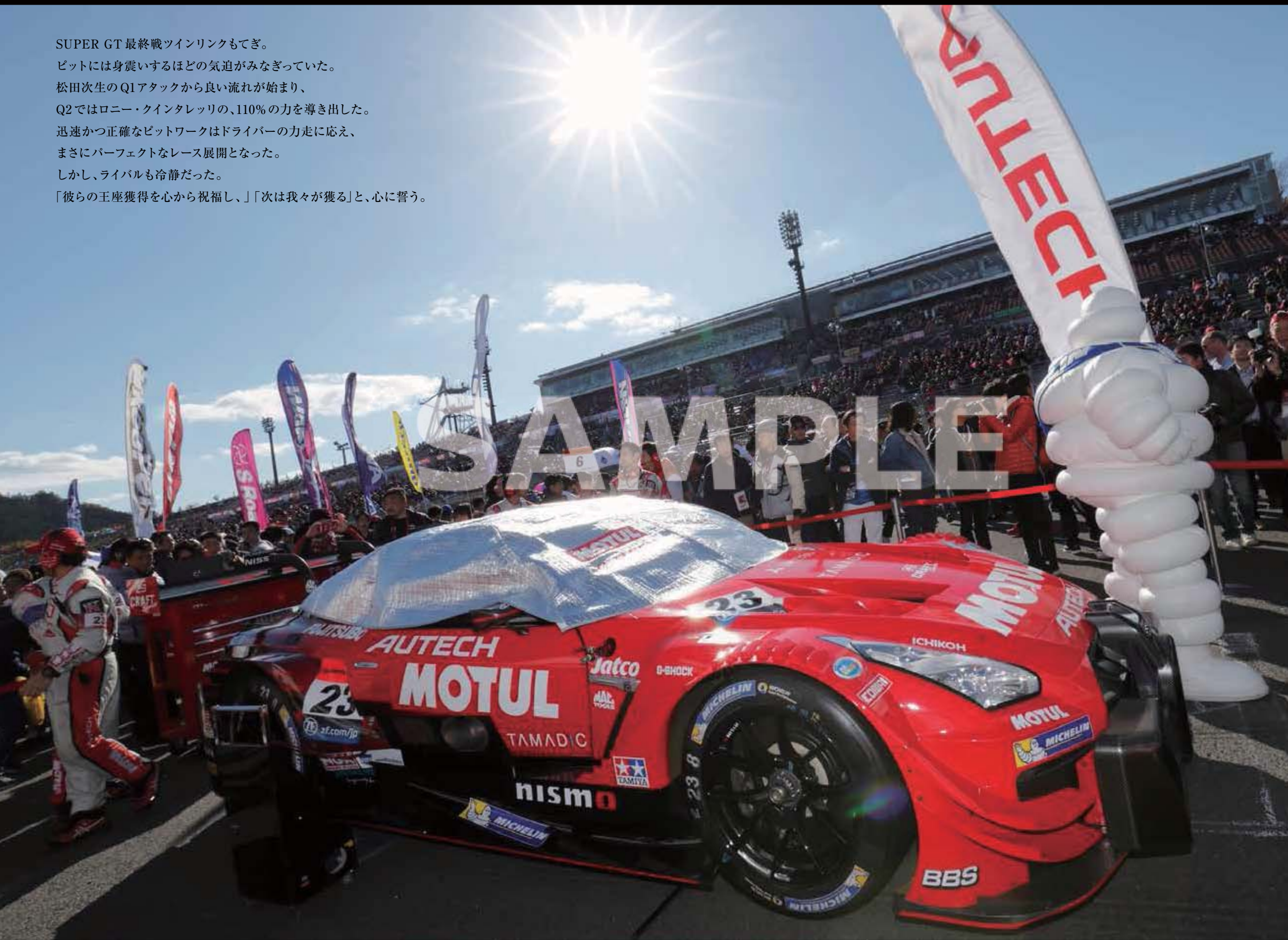
Q2 ではロニー・クインタレリの、110% の力を導き出した。

迅速かつ正確なピットワークはドライバーの力走に応え、

まさにパーフェクトなレース展開となった。

しかし、ライバルも冷静だった。

「彼らの王座獲得を心から祝福し、」「次は我々が獲る」と、心に誓う。



- 4 **2017 SUPER GT SERIES—GT500 CLASS**
GT-Rが証明した強さ
- 9 **GT REVIEW from TEAM DIRECTOR**
鈴木豊監督が教える「ここでしか言えない話」
- 10 **INTERVIEW Jann Mardenborough**
「もっと高みへ」
- 12 **2017 SUPER GT SERIES—GT300 CLASS**
苦戦のなかで見せた粘りの走り
- 14 **LMP3 / 2017 IMSA WeatherTech SportsCar CHAMPIONSHIP**
プロトタイプカーレースのニューウェーブ
- 16 **2017 SUPER TAIKYU SERIES**
シリーズランキング2位と健闘
- 18 **2017 BLANCPAIN GT SERIES**
最終戦、善戦してフィニッシュ
- 20 **2017 JAPANESE RALLY CHAMPIONSHIP**
ノートNISMO S、第8戦でついに初優勝！
- 22 **MOTORSPORTS**
Paddock TOPICS
- 24 **20th NISMO FESTIVAL**
日産／ニスモファンに流れた特別な時間
- 28 **TOKYO MOTORSHOW**
EVの進化、NISMOブランドの充実
- 30 **NISMO DRIVING ACADEMY**
上級ドライバーを目指し、本格レッスン
- 32 **NISMO PRODUCT**
「NISMOヘリテージ」活動を開始
- 36 **Club NISMO EVENT**
第2回 レースカーと愛車の撮影会
- 38 **SUPPORTER'S PADDOCK**
ビットツアー参戦記
会員特典のご案内／読者プレゼント



SAMPLE



2017 SERIES - GT500 CLASS

GT-Rが 証明した強さ

苦しい1年を乗り越えてつかんだもの

波に乗り切れぬままスタートした2017年シーズン
チームは丸一となって改良に取り組み、強さを取り戻す
同点のポイントランキング首位で迎えた第7戦タイ
劇的なポール・トゥ・ウィンを達成した最終戦を振り返る

Text by Makoto Ogushi

ツインリンクもてぎで開催された2017年シーズン
最終戦、#23 MOTUL AUTECH GT-Rに乗るロ
ニー・クインタレリはポールポジションからのスター
トに備えて、フォーメーションラップで入念にカーボン
ブレーキをウォームアップしていた。ところが、スター
ト直前の最終コーナーで後続車に追突されてマシン
が破損。コーナーを立ち上がりスタートへ向けて加
速したマシン後部からは白煙が上がった。

ビットでスタートを見守っていた松田次生は「煙の
量を見た時には、『ああ、これはもうダメかな……』と
思いました。スーツを脱ごうかとまで思ったんです」と
明かす。ポールポジションからスタートし、レースの
主導権を握るはずだったチームにとって、シリーズ最
終戦は波乱の幕開けとなった――。

攻めの姿勢で 思い切った勝負に出たタイ

#23 GT-Rは前戦タイラウンドを、未勝利ながらシ
リーズポイントランキングでトップに立って迎えた。
シリーズ序盤戦で大苦戦を強いられたことを考えれ
ば、驚異的な挽回である。

しかし楽観はできなかった。レースが行われるチャ
ン・インターナショナル・サーキットではGT-Rとコー
スの相性が悪いのか、例年良い結果が出ていない。
しかも昨年の最終戦ツインリンクもてぎでは、レクス
ス勢に大敗を喫している。

タイラウンドを迎えた段階でランキングトップに
立っていた#23 GT-Rは、最も重いウェイトハンデ59
kgを課せられて走り始めた。案の定ペースは上がらな
かった。結局予選ではQ2セッションに進出できず、
#23 GT-Rは11番手スタートと、厳しい立場に追い込
まれてしまった。

そして決勝戦直前、サーキットには突然の豪雨が
降り注ぎコースは完全にウェットとなった。その後し
ばらくすると雨は止み、今度は青空が覗き始めたが、
ほとんどの上位陣がウェットタイヤでのスタートを
選択。しかし#23 GT-Rは敢えてドライタイヤを選択
した。これはスタートを担当したクインタレリの強い
希望から決まった作戦だった。



NISMOのメカニックたちによる精度の高い作業も勝利の要因。作業ス
ピードとトレーニングで鍛えられたメンタルがGT-Rの強さを支える。

スタート時点でコースは乾き始めており、天候は好転すると見られていた。それなら多少リスクがあってもドライタイヤでスタートし、タイヤ無交換作戦を選べばピットストップでのロスタイムを減らして上位へ進出することができる。これはある意味ギャンブルであった。

しかし状況を見ていた松田も、クインタレリリの選んだ作戦は妥当だったと認めている。「最初は『え？ ドライで行くの？』と思いました。でも前年、もてぎの最終戦でレクサスに負けたことを考えると、タイでポイントができる限り獲っておかないと、チャンピオンシップを獲得ことは難しいなと考えていた。もてぎに自信があれば、もう少し保守的な戦い方もあったかもしれませんが、今回は思い切った作戦が必要でした」

決勝はコースコンディションが悪いという理由でセーフティカーが先導して始まった。走り始めたクインタレリリは驚いた。「1コーナーの先にあった水の量が予想よりも多かったのです。『まだこんなに水が溜まっているの!? これはダメだぞ』と思いました」

走り出して3周目、セーフティカーがピットに戻りレースが始まった。「思い切り頑張ったけど、やはり水がたくさん溜まっていて、最初の2、3周は全然グリップしなかった。5周目くらいからコースの後半にドライパッチが出てきて、ペースが上がってきたけど、それまでに大きく遅れてしまった」とクインタレリリはスタート直後の苦闘を振り返る。

結局#23 GT-Rは序盤のうちに周回遅れになってしまった。しかしチームは諦めなかった。厳しい走りを強いられながらドライタイヤでの走行を続け、松田にマシンを引き継いだ。松田もミスなくレース後半をまとめ、9位でフィニッシュ。ランキングは3番手へ後退してしまったが、開幕戦以来の連続ポイント獲得を途切れさせることなく、最終戦に駒を進めた。

最終戦もてぎの予選で見せた クインタレリリ渾身の走り

ツインリンクもてぎへ向かう松田は、自信を持ち切れないでいた。

「タイで、ウェイトハンデが軽くなったレクサスの速さをまざまざと見せつけられていましたから、もてぎの最終戦は楽ではないぞと思っていました」

2016年はシリーズチャンピオンを逆転で逃していたうえに、2017年開幕前のテストではラップタイムで大差をつけられていた。気持ちはクインタレリリも同様だった。

だがフリープラクティスを走り出したクインタレリリはある手応えを感じていた。「タイムは7番手だったけれど、1年前やシーズン前のもてぎテストの時と比較すると、クルマは明らかに進歩していた」

シーズン序盤の不調を受け、ニスモの開発陣が必死にマシンの改良を進め、チームはシーズン



途中で低速コーナーでのトラクションを重視した新しいセッティングの採用に踏み切った。それが功を奏していた。

公式予選Q1セッションは松田がステアリングを握り、1分37秒345で全体の2番手につけてQ2進出を果たした。松田自身はQ1突破に失敗したのではないかと思ったという。「実はブレーキがナーバスでアタックに失敗していたので、Q1で落ちたかなと思ったんです。でもタイムを見たら37秒前半でトップとほぼ同タイムの2番手。『あれ？ これはひょっとして、いいタイミングでアタックできていたら36秒台に入っていたぞ』と。これなら戦えそうだと手応えを感じました」

Q1を終えた松田はQ2を担当するクインタレリリに、ブレーキングでリヤが少し不安定になることと、『特に第3コーナーは気をつけた方がいい、あまり頑張るすぎるとリヤタイヤがロックする』と伝えた。当時もてぎには強めの風が吹いており、

第3コーナーでは追い風になっていた。空力に依存する近年のGT500マシンは追い風を受けるとダウンフォースが抜けてしまいがちになる。

松田のアドバイスを受けたクインタレリリはタイムアタックに集中した。

「2周目まではタイヤをきちんと温めて、3周目にワンチャンスで決めてやろうと思った。3コーナーは気を付けて余裕を持って入ったつもりだったけどギリギリでした。なんとかうまく切り抜けて、5コーナーを抜けた時、よし! と思った」

記録されたタイムはなんと1分36秒316。ツインリンクもてぎにおけるGT500クラスのコースレコードを破る驚異的なラップタイムであった。「自分でもあそこまでのタイムが出るとは思いませんでした。タイムアタックを終えて2コーナーを抜けたあたりでエンジニアがボールポジションだと教えてくれて、久しぶりのボールがうれしくてとても興奮しました」とクインタレリリは言う。

タイでは天候に裏切られて結果が出せず、苦



(左)目を閉じ、極限まで集中力を高めていくロニー・クインタレリ。鬼気迫るタイムアタックでツインリンクもてぎのレコードタイムをたたき出す快走を見せた。(下)ポールポジション獲得のタイムを見て歓喜に沸き上がるピット。松田次生や中島健エンジニアも思わず力のこもったガッツポーズを見せた。



最終戦ツインリンクもてぎ。多くのファンが見守るなか、ポールポジションの#23 GT-Rは先頭のグリッドに向かって堂々と歩みを進める。

しい立場で迎えたシリーズ最終戦。シリーズチャンピオンになるためにはライバルよりも前でフィニッシュ、つまりは優勝するしか可能性がなくなっていた#23 GT-Rにとって、ポールポジションは理想的なスタート位置だった。

スタート前の不運を跳ね除け シーズン唯一にして最高の勝利

迎えた決勝スタートの直前、#23 GT-Rは思いがけないアクシデントに見舞われていた。白煙を上げながらスタートを切ったマシンを見た松田は一瞬、レース続行は不可能だと肩を落とした。

ステアリングを握っていたクインタレリは、スタートに向けてミラーを見ていなかったため、何が起きたかを把握できないままレースをスタートすることになった。

「びっくりしました。煙をミラーで見た時にはもう終わりだと思った。もしかしたら後ろのサスペンションが折れているかもしれないし、タイヤがパ

ンクしているかもしれない。それでも全開でスタートして、1コーナーには慎重に入りました。グリップに問題はなく、コクピットの計器で内圧を見て、タイヤも正常だと確認しました」

そしてその直後、事態は好転する。「裏ストレート前くらいで、壊れたパーツが外れて飛んでいったんですね。それで煙が出なくなったので『あ、これはひょっとしたら大丈夫かもしれない』と気を取り直しました。気持ちが上がったたり下がったり、大変でしたね」と松田は語る。

走っているクインタレリは、依然として状況が正確には把握できないままでしたが、ミラーに見えていた煙が落ち着き、マシンの操縦性にも違和感はなかったため「フルブッシュするしかない」と頭を切り替え、2周目に突入していった。

#23 GT-Rはトップのポジションを守ったまま本来のペースを取り戻し、後続を引き離しにかかった。クインタレリはその後も首位を譲らず、松田にマシンを引き継いだ。

「後続車がハイペースで追いかけてきていて、思ったより差が開かなかったので、集中しないと抜き返されるぞと、気持ちを引き締めました」と松田。クインタレリと交代後もトップを譲ることなくレースを走り切って、見事なポール・トゥ・ウィンでシーズン初優勝を飾った。

惜しくもシリーズチャンピオンは逃してしまっていたが、松田、クインタレリともそのことに悔いはない。

「クルマがあればどのタイムを出せるまでに仕上がっていたことは想像以上でした。チームやミシュランが8カ月であのレベルに引き上げたことに驚きました。特に前半戦の苦しい状況から、毎回きちんと分析して、次に向けて何をすればいいかミーティングをして、チーム一丸となって、非常に短時間で私たちが望んでいたパフォーマンスを出してくれました。チャンピオンは獲れませんでした、GT-Rの強さを発揮できたとても良いシーズンだったと思います」とク

インタレリは言う。

一方松田は、「2017年シーズンは、前半から後半にかけてクルマの開発という意味では今まで以上に苦しいシーズンになりました。でも、それに対して自分たちに何が足りなくて何をしなければいけないのかということをしっかりドライバーとして表現し、それを開発担当のスタッフが受け止めてくれ、結果を導き出した。その点はすごく大きな収穫のあったシーズンでもありました。チャンピオンは獲れませんでした、自分のドライバー人生を振り返っても一番苦しい状態からの挽回だったので大きな達成感があります。2017年シーズンの流れを今後にも活かしていきたいですね」と波乱の1年を振り返った。王座には一歩及ばなかったとはいえ、どん底から這い上がったチームは強さを増して新しいシーズンへ向けた準備を始めている。



後半のドライバーを務めた松田はマシンを危なげなくフィニッシュラインまで導いた。ようやくつかんだ「勝利」の2文字。チームもみな笑顔で出迎える。

2017 SUPER GT SERIES – GT500 CLASS

Round 7 Chang SUPER GT RACE

第7戦 チャン・インターナショナル・サーキット



タイの週末は天候が不安定で、公式予選はウェットコンディションになった。特にランキングトップで週末を迎えた#23 MOTUL AUTECH GT-R(松田次生/ロニー・クインタレリ)はウェットタイヤとコンディションがうまく適合せず11番手スタートと苦境に陥り、決勝ではフルウェットから乾き始めた路面に対しドライタイヤで挑むという思い切った作戦に出たが、結果にはつながらず。GT-R勢は#23 GT-Rが9位、#46 S Road CRAFTSPORTS GT-R(本山哲/千代勝正)が10位、#12 カルソニック IMPUL GT-R(安田裕信/ヤン・マーデンボロー)が14位、#24 フォーラムエンジニアリング ADVAN GT-R(佐々木大樹/J.P.デ・オリベイラ)はスタートで駆動系にトラブル、修復しコースに戻ったが周回数不足で順位はつかなかった。

GT500 Class (66Laps)

10月8日 チャン・インターナショナル・サーキット

天候：晴 コンディション：ウェット/ドライ

ファステストラップ：1'25.499

#12 カルソニック IMPUL GT-R
ヤン・マーデンボロー

Pos	No	Machine/Drivers	Time / Behind
1	37	KeePer TOM'S LC500 平川亮/N.キャンディ	1:42'48.674
2	6	WAKO'S 4CR LC500 大嶋和也/A.カルダレリ	+12.121
3	17	KEIHIN NSX-GT 塚越広大/小暮卓史	+30.120
9	23	MOTUL AUTECH GT-R 松田次生/R.クインタレリ	1Lap
10	46	S Road CRAFTSPORTS GT-R 本山哲/千代勝正	1Lap
14	12	カルソニック IMPUL GT-R 安田裕信/J.マーデンボロー	3Laps
24	24	フォーラムエンジニアリング ADVAN GT-R 佐々木大樹/J.P.デ・オリベイラ	32Laps

Round 8 MOTEGI GT GRAND FINAL

第8戦 ツインリンクもてぎ



シーズン半ばに採用した低速コーナー重視のセッティングを発展させて臨んだシリーズ最終戦、#23 MOTUL AUTECH GT-Rはクインタレリが驚異的なコースレコードでポールポジションを奪った。決勝ではスタート直前のアクシデントでマシン後部が破損、一時タイヤと破損部品がこすれて白煙が上がるという緊迫した状況に陥ったが、幸いにもすぐに破損部分が脱落したためタイヤに深刻なダメージは及ばず、首位の座を譲ることなく走行を続け、シーズン初の優勝を遂げた。6位には#46 S Road CRAFTSPORTS GT-R、7位に#12 カルソニック IMPUL GT-Rが続いてポイントを獲得した。#23の松田/クインタレリ組はトップから2点差のランキング2位となり、2017年シーズンを終えた。

GT500 Class (53Laps)

11月12日 ツインリンクもてぎ

天候：晴 コンディション：ドライ

ファステストラップ：1'40.077

#23 MOTUL AUTECH GT-R
ロニー・クインタレリ

Pos	No	Machine/Drivers	Time / Behind
1	23	MOTUL AUTECH GT-R 松田次生/R.クインタレリ	1:31'44.581
2	37	KeePer TOM'S LC500 平川亮/N.キャンディ	+6.263
3	38	ZENT CERUMO LC500 立川祐路/石浦宏明	+13.353
6	46	S Road CRAFTSPORTS GT-R 本山哲/千代勝正	+20.857
7	12	カルソニック IMPUL GT-R 安田裕信/J.マーデンボロー	+38.909
12	24	フォーラムエンジニアリング ADVAN GT-R 佐々木大樹/J.P.デ・オリベイラ	1Lap