



N-BLOOD

NISMO Motorsports
Communication Magazine

NISMO Motorsports Communication Magazine **N-BLOOD** 2018 / OCTOBER No.80 NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL CO.,LTD



SAMPLE



N-BLOOD

NISMO Motorsports Communication Magazine
2018 / OCTOBER

No. **80**

nismo

Produced by NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL CO.,LTD

かちどき
勝鬨の時

今季より投入されたNISSAN GT-R NISMO GT3 2018年モデルがいよいよ本領を発揮、優勝を含めた数々の好成績を記録している。

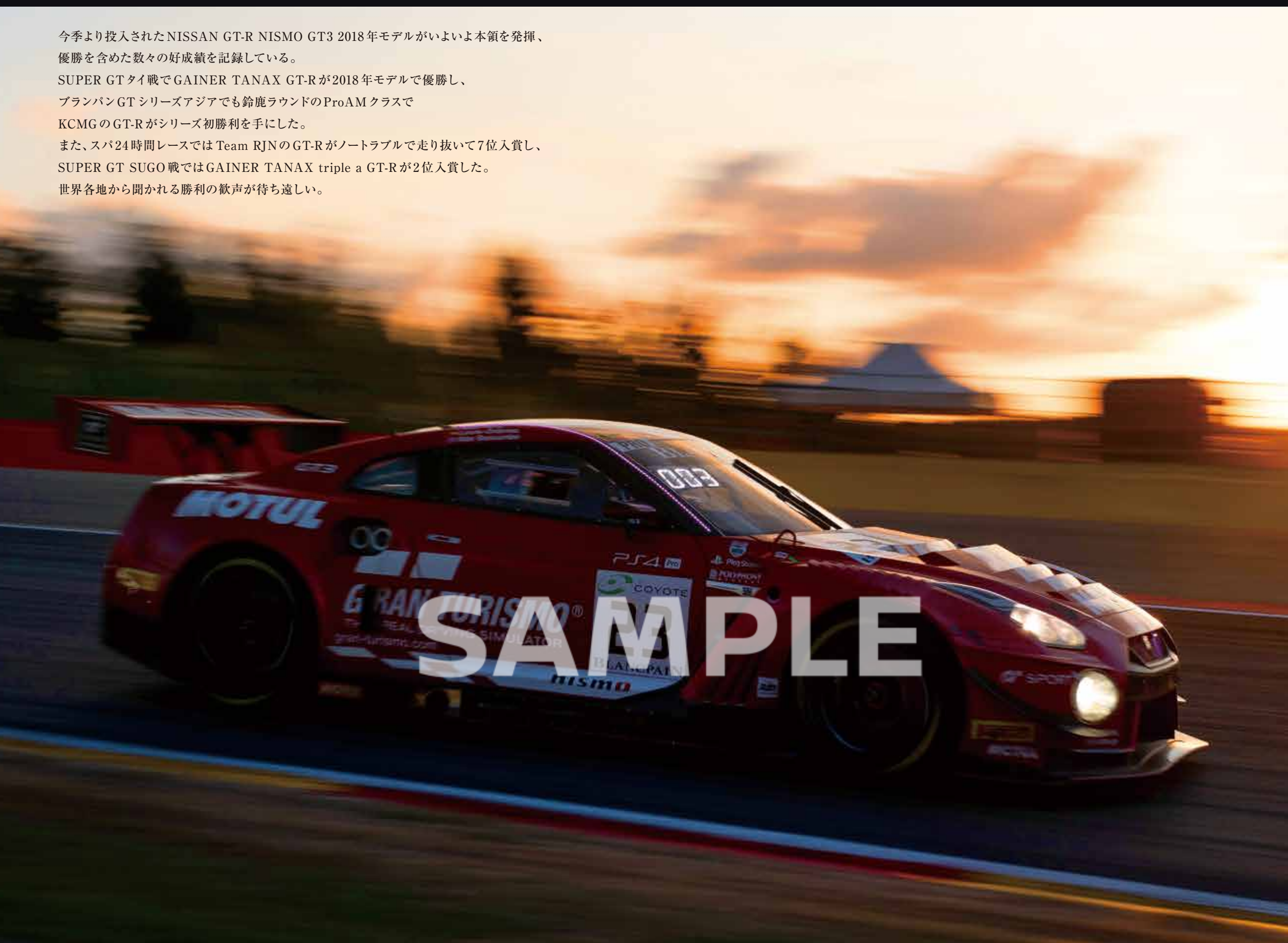
SUPER GTタイ戦でGAINER TANAX GT-Rが2018年モデルで優勝し、ブランパンGTシリーズアジアでも鈴鹿ラウンドのProAMクラスで

KCMGのGT-Rがシリーズ初勝利を手にした。

また、スパ24時間レースではTeam RJNのGT-Rがノートラブルで走り抜いて7位入賞し、

SUPER GT SUGO戦ではGAINER TANAX triple a GT-Rが2位入賞した。

世界各地から聞かれる勝利の歓声が待ち遠しい。



- 4 **2018 SUPER GT SERIES -GT500 CLASS**
GT500チーフエンジニアが語る2018年シーズン
- 8 **2018 SUPER GT SERIES -GT500 CLASS**
第5戦～第6戦 レースレポート
- 9 **NISMO AMBASSADOR COLUMN**
ミハエル・クルム
- 10 **2018 SUPER GT SERIES -GT300 CLASS**
GAINERチーフエンジニアに聞く躍進の秘密
- 12 **2018 BLANCPAIN GT SERIES ASIA**
富士で2018年モデルGT-R GT3 優勝
- 13 **SUZUKA 10HOURS**
真夏の祭典 鈴鹿10時間
ポール・イップ(KCMGオーナー)インタビュー
- 14 **2018 BLANCPAIN GT SERIES**
「確かな手応えあり」
- 16 **2018 SUPER TAIKYU SERIES**
スリーボンド日産自動車大学校GT-R 今季初優勝
- 18 **2018 IMSA WeatherTech SportsCar CHAMPIONSHIP**
「平等と自由」がIMSAシリーズの魅力
- 20 **FIA Formula E Championship**
フォーミュラE 基礎知識講座
- 25 **NISMO PARTNERS**
ブラックラダー・ジャパン株式会社
- 26 **2018 JAPANESE RALLY CHAMPIONSHIP**
ノートNISMO Sのポテンシャルをドライバーに聞く
- 28 **MOTORSPORTS**
PADDOCK TOPICS
- 30 **NISMO PRODUCT**
ノートe-POWER NISMO S誕生
- 32 **Club NISMO**
レースカーと愛車の撮影会／プレミアムミーティング2018富士
- 34 **SUPPORTER'S PADDOCK**
ピットツアー参戦記／読者プレゼント／インフォメーション
- 36 **NISMO FESTIVAL**
Club NISMO会員向けスペシャルイベントのご案内／入場方法のご案内／限定アイテムのご紹介

GT500チームエンジニアが語る 2018年シーズンの現在地と未来

SUPER GTはシーズンを折り返し、終盤戦へと突入した
今号ではGT500クラスを戦う日産系4チームのエンジニアたちに
第5戦を終えた時点でのマシンの仕上がり具合やエンジニアリング面での戦い方
そしてシーズン終盤への展望について語ってもらった



#3 CRAFTSPORTS MOTUL GT-R

NDDP RACING with B-MAX

宮田雅史

「チームとして初挑戦のGT500だが、少しずつ前進している」

2014年から4年間SUPER GT GT300クラスで戦い、今年からGT500に活動の場を移したNDDP RACING with B-MAX。スーパーフォーミュラや全日本F3にも参戦しており、毎週のようにレースを戦うことで、チームとしての総合力もついてきている。初めてのGT500シーズンに挑戦している宮田雅史エンジニアに、今年の戦いぶりを聞いた。

「GT500クラスに参戦すると聞いたのは年が明けてからです。昨年末まではGT300クラスをやっていたから、戸惑いや不慣れな部分はありますが、『一から勉強』ということで、毎回ニスモさんからいろいろなことを教わりながらレースを続けています。

今のチームでGT500クラスの経験があるのは、ドライバーのふたりだけ。長谷見昌弘監督も久しぶりのGT500ですし、僕たちスタッフとなるとGT500もミシュランも初めてです。しかもこのクラスはタイヤという要素が占める割合が高いと感じました。

開幕戦までのテストはほとんど手探り状態でしたが、中でもデビューレースである岡山ではテスト走行を重ねていました。その開幕戦の予選は雨で路面温度が低く、車両の性能差が現れにくい状態になったなかで、ドライバーが頑張ってくれて3位グリッドが獲れました。しかし決勝ではスタート時に前の車両にブロックされて順位を落とし、

ピットでも作業ロスがあるなどして7位。一筋縄にはいかないと思いましたし、多くの課題を残したレースになりました。課題をひとつひとつクリアしていく必要を感じましたね。

2戦目となる富士500kmでは10位。優勝したNISMOはさすがというレースを展開しました。やはりNISMOに対して私たちは総合力で劣るし、いろいろな経験を積んでいかないといけないと強く感じました。

鈴鹿では前を走る車両に詰まってしまう、無理をしたこともあって、ベースが上がらず、早めにピットインすることを選択しました。このため後半は燃費を気にしながらのレースになりました。12位スタートで7位フィニッシュという結果で、まだまだレース運びが下手だと痛感しました。タイヤ選択をきちんとやっておけば、予選でも少し上に行けたと思いますし、スピードと強さの両方がないと、レースでは勝てないと思いました。

タイではミシュランタイヤからタイヤ無交換を勧められ、ドライバー(本山哲)と無線でやりとりをしながら無交換を選択しました。しかし結果は13位とノーポイントに終わりました。勧められたとはいえ無交換を決めたのは私たちですから、責任はチームにあります。運をふくめ結果を確実に引き寄せるのがチームの総合力だと思いますし、それ

がまだ足りないのでしょうか。

富士500マイルもタイヤ選択を外してしまい、連続でノーポイントになりました。コースの条件が変わると結果も大きく変わってしまうので、セッティングのスイートスポットを広くしないといけません。今後はワイドレンジな作戦を考えないといけないと感じたレースでした。

チームの中でもっとも信頼が厚いのは長谷見昌弘監督です。決定権があるのはもちろんですが、実績に基づいた経験から様々なアドバイスがもらえ、心強いです。

残りの戦いは、タイヤという要素が一番成績に影響します。NISMOと同じタイヤのときもありますし、異なる場合もあります。いろいろな条件に合うように、スイートスポットを広げていきたいと思っています。GT500のルーキーイヤーで、少しずつではありますが前進していると思います」





昨年まで8年間チーフエンジニアを務めた島田次郎エンジニアに代わり、今シーズンよりニスモから派遣された小河原宏一エンジニア。これまでグループCのトラックエンジニアや、SUPER GTでエンジニアの経験があり、さらに2002年は監督を務めたベテランである。一時はニスモを離れ、F1スーパーアグリに帯同したこともある。その後ブランパンGTやGT300のエンジニアを担当してきた。

「星野（一義）さんとはチームは別でしたが、ずっと一緒に同じカテゴリーを戦ってきました。また、フォーミュラ・ニッポンでインパルのエンジニアを務めたこともありますから、同じチームになってもまったく違和感はないですね。

今年2月のセバンテストの準備段階からチームに合流しましたが、GT500はずっと見ていましたし、徐々にタイヤ戦争のある現場なので大変だぞ、とも思っていました。（佐々木）大樹とはF3のNクラスで、ヤン（マーデンボロー）とは英国のRJNやGTアカデミーで一緒でしたから、ドライバーの性

格もだいたい分かっていた。

開幕戦では路面温度が予想を下回り、選んだタイヤをコースに合わせ込むことができず、残念なレースになってしまいました。その反省をもとに、富士500kmに向けてクルマを見直し、開幕戦とは異なるタイヤをチョイスしました。濃霧のために一発予選となり、ヤンが8位につけたものの、四輪脱輪でベストタイムが抹消されました。13位から追いつけて6位でゴールしましたが、もう少し前からスタートすれば表彰台もいけたのかもしれませんが。ただクルマの状態は悪くなく、GT-Rと富士の相性は良いことが確認できました。

続く鈴鹿はドライバーの頑張りもあって4位でゴールしました。やはり表彰台には乗りたかったのですが、鈴鹿をホームコースにしている他チームが速く、その時点ではその走りが精一杯でした。ただブリヂストンが良いタイヤを準備してくれて、その確認をできたことが収穫でしたね。

タイではまだウェイトが軽いため表彰台を狙ってのレースでしたが、24号車との接触で弾かれ、GT300車両とも接触して車体の左側と後方が大きく壊れてしまいました。しかし、アライメントが不調に陥った状態でも、ドライバーが自分の走りをクルマに合わせ、最後まで走りきってくれました。実はふたりのセッティングの好みは大きく違います。エンジニアの仕事として、彼らの好みの間をうまく取ってセットアップする必要があります。毎回、妥協点をどこに置くのがポイントなのです。

富士500マイルは36号車との一騎打ちになると予想していました。相手が序盤のピット作業で

ミスし、これで楽に勝てると思ったのですが、マシントラブルが出てしまい、もったいないレースになってしまいました。トラブルが出た時にドライバーから『エンジンがおかしい。パワーがない』という無線が入りました。あらゆることを試してもらい、もう1周行かせることにしたのですが、思うように順位が上がらずに残念です。運がなかったと言えばそれまでですが、数少ない運をつかむのもチームの実力のうちだと思っています。チームの総合力がまだまだ足りないということでしょう。

ここまで終えて感じるのは（取材時は5戦終了時）、タイヤ選びの難しさです。GT-Rでブリヂストンを履いているのは1台のみなので、情報を共有できません。テストの時間も多いわけではありませんから、そんな中でも、うまくタイヤの開発ができるようにしていかなければなりません。そのあたりを踏まえて、しっかりとセットアップができるように戦っていきます」



「タイヤ選択の難しさを痛感。しっかり対処して戦う」

TEAM IMPUL

小河原宏一

#12 | カルソニック IMPUL GT-R





#23 | MOTUL AUTECH GT-R



SAMPLE

NISMO

中島健



SAMPLE

「戦う環境は揃っている。全力でチャンピオンを狙う」

NISMOは2014年、2015年と2年連続チャンピオンを獲得。3連覇を狙い、最終戦までチャンピオン争いを続けたものの、わずかに届かずという悔しい結末を2年連続で味わっている。中島健エンジニアはかつてNISMOでチーフメカニックを務めていたが、サポートエンジニアに転身し、MOLAのエンジニアとして2011年から2012年の連覇に貢献。その後、2014年からNISMOのチーフエンジニアとなった。

「ドライバーからメカニックを含めたスタッフ、タイヤまで変更がなく、基本的にトータルのポテンシャルをさらに良くするシーズンになりました。タイヤの性能を引き出すべく、ミシュランとは常に協議しています。

今年のクルマは基本的に昨年と同じで、空力面とエンジンを改善したものです。開幕前のテストでは、エアロに関しては順調に進んでターゲットに達しましたから、あとはタイヤに合わせたセッティングをいかに進められるかどうかです。エンジンに関しては、そう簡単に差を縮められないのが実情です。

今シーズンのここまでを振り返ると、開幕戦の岡山は予選8位から決勝5位で、それほど悪い内容ではありませんでした。予選タイムも3メーカーが拮抗していて、なかでもNSXが速くなったと感

じました。NISMOとしては、準備したタイヤにベストなセットアップを施すことが大切だということで、ミシュランといろいろ話をしています。

第2戦の富士500kmは優勝することができました。ミシュランタイヤはウォームアップが早いので、ピット作業後のアウトラップを速く走ることができます。もちろん、それに合わせたドライバーの頑張りもあります。さらにピットワークに関しては、毎戦ミスをなくそうと努力していますし、大きくミスすることはありません。鈴鹿での予選最後尾の15位から追いついて6位という結果は、スタートを務めたロニーの頑張りには尽きと思います。ウエイトを搭載した重い車両にもかかわらず、渋滞のなかでうまく順位を上げてくれましたし、トータルでうまくポジションをキープしてくれました。

タイはアンラッキーなレースでした。雨上がりのQ1で、スリックタイヤに交換してアタックしている時に、まだレインタイヤを履いている車両に前を塞がれてしまいました。決勝では事前にくつかの予想パターンを考え、臨機応変に対応できるようにしていますが、タイヤ無交換を選びました。タイヤを交換していたら9位に入っていたかもしれません。

富士500マイルでもベースとなるプランを20くらい考えていたのですが、コンディションが予想

以上にタイヤに厳しく、プランの中から5ピットにすることを選択しました。

シリーズを考えるとときには、狙うレースを定めなければなりません。毎戦すべてで勝つことは、今のSUPER GTのウエイトハンディなどの規定を考えると相当に難しいことでしょうか、どこのレースで上位を目指すのかを考えて、1年を戦う必要があります。

たとえば第2戦と第5戦は同じ富士でのレースですが、第2戦ではまわりのクルマも自分たちのクルマも全体的に軽いこともあり、速く走れるセクター2(Aコーナー～100R)をいかに速く走れるかが重要でした。一方第5戦では、ウエイトハンディが重くなり、燃料リストラクターを装着するので、全体的にタイムが落ちてしまう。そこで、最後の上りり区間であるセクター3を速く走ること、最終コーナーの脱出速度を上げて、ストレートスピードを上げるようなセッティングを施しています。

ランキングポイントの差は拮抗していますので、チャンピオンになるためには、残りの2レースで両方勝つくらいのレースをすることが必要だと考えています。踏ん張りどころではありますが、それでもオートボリスとまででは、十分戦えると思っています」

2009年にTEAM IMPULでエンジニアを務め、KONDO RACING 移籍後はエンジニアのサポートを担当した米林慎一。今シーズンはエンジニアとして重要な任務に就いている。トラックエンジニアとしてMOLAから大塚俊臣を迎え、ドライバーは佐々木大樹から高星明誠に変更となり、チームは変化のシーズンを迎えた。

「昨シーズンまでGT300クラスを戦っていた高星は、2月のセパテストで走り込みを行いました。鈴鹿1000kmで千代の代役としてGT500の走行経験があり、しっかりレースができていたこともあって、不安はありませんでした。実際に走らせてみると速いし、コメントも的確でした。開幕戦の岡山でもGT500への適応力は早く、焦ることなくドライブできたと思います。強いて言えば、GT300をパスする際に、多少遠慮が見えたくらいです。天候に左右された開幕戦でしたが、予選8位から決勝は6位と、まずまずのレースでした。

5月の富士500kmは、毎年ミスやトラブルでふりだしに戻ってしまいます。タイヤ選択の方向性を間違えたことで、思うようにタイヤがグリップしてくれませんでした。ヨコハマタイヤのユーザーチームは3台とも下位という結果になりました。

鈴鹿は戦略的にも悪くないレースだったので

すが、ホンダ勢が速かったという印象が強いですね。GT-Rのパフォーマンスを引き出せないまま終わってしまったレースでした。

タイのレースはJP(オリベラ)の悪い面が出たレースになってしまいました。NSXに前を塞がれて熱くなってしまったのでしょうか。GT-Rの同士討ちとなってしまい、クラッシュからリタイヤを喫することになりました。ヨコハマタイヤを履くレクサスの19号車が3位表彰台にいたのですから、冷静なレース運びをしていれば、もう少し良い結果がでたはずですね。クルマは軽くて、予選も4位だったことを踏まえると、数少ない大躍進のチャンスを逃してしまったわけで、残念な結果になりました。

8月の富士500マイルは予選2位から6位フィニッシュという内容でしたが、タイヤとしてはギリギリのレースでした。手元にあるタイヤだけでレースを乗り切ったという面では、良いレースになったと思います。ヨコハマタイヤユーザーのトップでゴールできましたし、まずまずの内容になりました。

高星は緊張しないタイプかと思っていましたが、Q2を担当した時はナーバスになっていたようですね。高星には、5スティントのうちスタートとゴールを含めて3スティントを任せましたが、成長を感じさせてくれる走りをしてくれました。クルマ



のこともよく理解していますし、メカニックたちともしっかりコミュニケーションができています。

今後の展望ですが、今年からTEAM IMPULと合同でピットワーク練習を行っていることもあり、ピット作業もミスなくできるようになって、メカニックたちも自信をつけてきたと思います。オートポリスともでぎでは、それまで重かった車両も軽くなりますので、ドライバーともっとコミュニケーションを密に取ってやっていく必要があると思います。ヨコハマタイヤにもご協力いただき、残りのレースでなんとか今年ベストのリザルトを獲れるように、そして表彰台を狙って戦います」

「チームは自信をつけてきた。表彰台を狙いたい」

KONDO RACING

米林慎一

#24 | フォーラムエンジニアリング ADVAN GT-R

