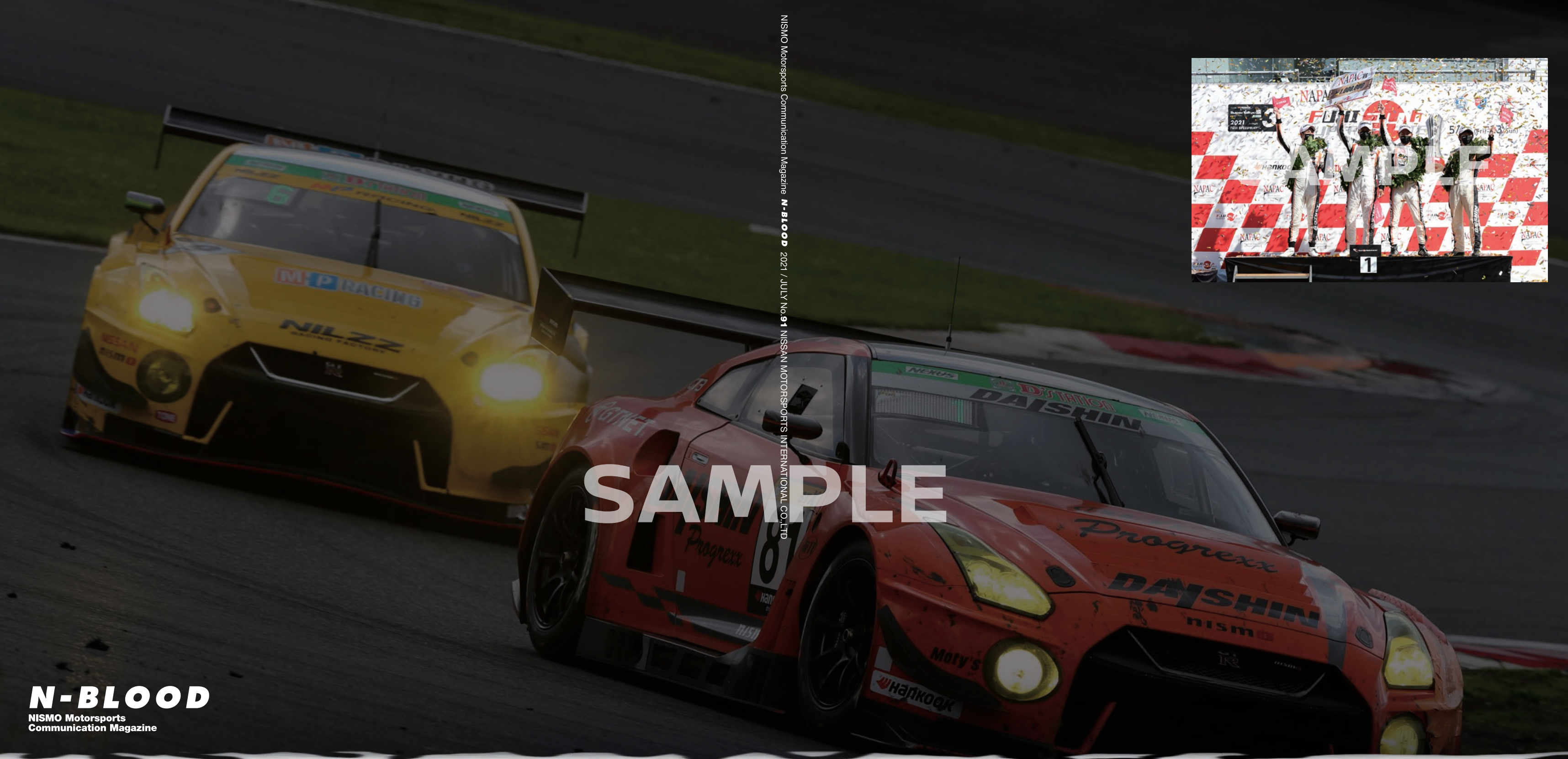




NISMO Motorsports Communication Magazine **N-BLOOD** 2021 / JULY No.91 NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL CO.,LTD



N-BLOOD
NISMO Motorsports
Communication Magazine



N-BLOOD
NISMO Motorsports Communication Magazine
2021 / July
No. **91**

nismo

Produced by NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL CO.,LTD

薄雲たなびく夜明けの先に

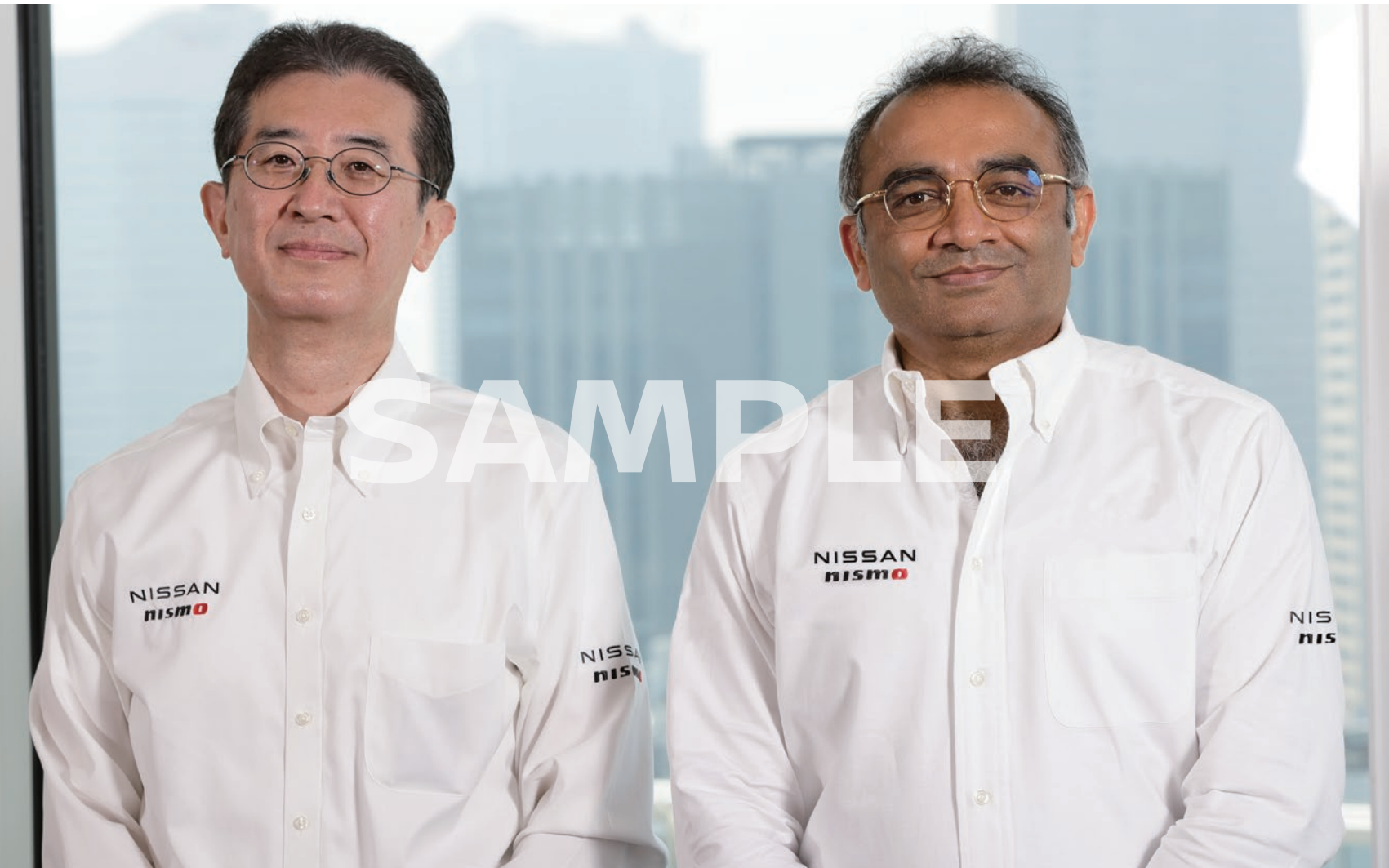
今年も富士は静かに熱く、燃え上がった
人事を尽くしてなお、何が起きるか分からないのが24時間レースだ
逃げていたはずの者が一瞬にして追う者へと立場を変え
移ろいゆく勝負の綾は、そこに数々のドラマを宿す
倒れては起き、なお走る。だからこそ人は強く惹きつけられるのだ
その舞台で栄光をつかんだ81号車に、あらためて喝采を送ろう

SAMPLE

- 4 **NISSAN/NISMO SPECIAL INTERVIEW**
Race to Winのスピリット
日産 アシユワニ・グプタCOO×ニスモ 片桐隆夫CEO
- 10 **2021 SUPER GT SERIES GT500 CLASS**
闘志燃やしシリーズ中盤戦へ
序盤は3号車と12号車が2戦連続入賞
- 12 **SUPER GT SPECIAL INTERVIEW**
村田卓児 ベテランエンジニアの視座
GT-Rを頂点に導く頭脳
- 14 **2021 SUPER GT SERIES GT300 CLASS**
チャンピオン目指し好発進
2戦を終えて存在感を見せるGT-R勢
- 16 **2021 SUPER TAIKYU SERIES**
価値あるシーズン初勝利
日産勢が戦い抜いた24時間のドラマ
- 20 **COLLABORATION CHRONOGRAPH**
モータースポーツ特化型クロノグラフ
EDIFICE × NISMO
- 24 **FIA FORMULA E WORLD CHAMPIONSHIP**
初開催のバレンシアでローランドが4位入賞
- 26 **2021 SUPER GT SERIES-GT500**
日産／ニスモとともに戦うチームの
ガレージを訪ねてーB-MAX Racing Team
- 28 **PRIVATE CARS**
愛車拝見！ レーシングドライバーのプライベートカー
- 30 **MOTORSPORTS**
PADDOCK TOPICS
- 32 **NISMO PERFORMANCE CENTER**
北海道唯一のNPCがリニューアル
- 34 **NISMO DRIVING ACADEMY**
好評開催中！NISMOドライビングアカデミー
- 36 **NISMO PRODUCTS**
NISMO パーツ最新情報
- 38 **2021 NISSAN / NISMO RACE QUEEN**
SUPER GTを盛り上げるレースクイーン
- 39 **PRESENT**
読者プレゼント

Race to Winのスピリット

企業を率いるビジネスマンとして、日々重要な意思決定を行うふたり
日産/ニスモのモータースポーツ活動において、目指すところはひとつだ
その根底には、ともにステアリングを握りクルマを楽しむ“カーガイ”という共通点があった



ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社
代表取締役社長兼最高経営責任者

片桐隆夫

2016年、ニスモCEOに就任。以来モータースポーツ活動やNISMOロードカーなどニスモの活動全般を指揮する。オーテックジャパンの代表取締役社長および日産のニスモビジネスオフィスを兼任。

日産自動車株式会社
最高執行責任者

アシュワニ・グプタ

2019年、日産自動車株式会社取締役、代表執行役最高執行責任者兼チーフパフォーマンソフイサーに就任。2006年ルノーに入社し、以降ルノー・日産・三菱アライアンスなどで要職を歴任。

N-BLOOD 編集部（以下NB）：今日はおふたりに、日産/ニスモがモータースポーツ活動に取り組む意義や、クルマづくりについての思い、クルマ遍歴などをうかがいたいと思います。

アシュワニ・グプタ COO（以下グプタ）：今日は片桐さんと私の生の言葉を、会員の皆さんにお届けできる絶好の機会なので、とてもワクワクしています。

ています。

NB：宜しくお願致します。それではまず日産/ニスモがモータースポーツ活動に取り組む意義について教えてください。

グプタ：私が2019年12月に日産にやってきた時、片桐さんに最初に訊ねた質問は「日産にとってニスモとはどういう存在ですか?」、そして「お

客様にとってニスモはどういう存在ですか?」というものでした。その時、片桐さんは私たちはファンを感動させるために、そして従業員の士気を高めるためにここにいます。と答えてくれましたが、これにはとても感銘を受けました。企業には経営が順調な時もあればそうでない時もありますが、たとえどんなに苦しい状況になったとしても、私

はモータースポーツ活動を見直すつもりはありません。なぜなら、モータースポーツは日産にとって貴重な財産であり、そして文化だからです。会社の財産であると同時に文化でもあるモータースポーツを、これからも大切にしていきたいと思います。

NB：そうしたモータースポーツ活動を通じて、どのようなことを実現したいとお考えですか?

グプタ：ひとつは、モータースポーツ活動を通じてファンの皆さんに楽しんでいただくことで、日産/ニスモとファンの皆さんをより深く結びつけると同時に、従業員のモチベーションを高めること。そしてもうひとつは、レースで学んだ技術を量産車に反映することにあります。

NB：量産車へのフィードバックという面で、なにか具体的な例はありますか?

グプタ：フォーミュラEに参戦するセバスチャン・ブエミ選手と2度ほど話をしたことがあります。彼は「フォーミュラEのバッテリーマネジメントやパフォーマンスに関しては、日産がリーフで10年以上培ってきた経験が役立っている」と語っていました。その一方で、現在私たちはフォーミュラEで学んできたことを今後の電気自動車に活かそうとしています。フォーミュラEでは、22～23年に開催されるシーズン9から新型車両のGen3に切り替わりますが、この参戦計画についても、片桐さんと何カ月も話し合ったうえで、参戦の継続を決めました。日産の未来は電動化とともにあります。そして電動パワートレインの分野において日産はずっと業界のリーダーでしたし、これからもリーダーであり続けたいと思っています。フォーミュラEで学んだことは、必ず次世代の電動化モデルに反映できると確信しています。

NB：つまり、モータースポーツ活動は文化的にも技術的にも日産の本質と深く結びついている、ということですね?

グプタ：そのとおりです。日産のファンや従業員はとても情熱的です。そしてモータースポーツはファンと従業員の両方に感動を与えることができます。そうした感動は量産車とも結びついているのです。つまり、モータースポーツファン、日産製品のユーザー、そして従業員の3者の距離を縮める役割を、モータースポーツは果たしてくれるといっているでしょう。

レースは電動化技術を鍛え スポーツカーを鍛える

NB：続いて片桐さんとうかがいます。現在、日産とニスモのモータースポーツ活動は、フォーミュラEとSUPER GTに特に力を注いでいます。その理由と、狙いについて教えてください。

片桐隆夫社長（以下片桐）：私たちニスモは、日産のモータースポーツ活動に関連する業務の一切を委託されています。したがって、どのレースに参加するのか、なんのために参加するのかというのは、いまグプタさんが言ったとおり、日産の戦略そのものです。私たちのモータースポーツ活動には、いわゆるワークス活動とカスタマーレーシングの2種類があり、ワークス活動の主な柱が、フォーミュラEとSUPER GTです。このうち、フォーミュラEは日産の電動化技術を鍛える場で、SUPER GTは、NISSAN GT-RやフェアレディZなど日産が作るスポーツカーを鍛える役割を担っています。そういった量産車へのフィードバックとともに、レースを戦う姿を通じてお客様にワクワクをお伝えしたいという思いがあります。電気自動車というと、とかくエコの話題が注目されがちですが、フォーミュラEはそれだけでなく、電気自動車がどれほど速いかを証明しているという側面もあります。

NB：もう一方のカスタマーレーシングはどのような活動ですか?



フォーミュラEをセバスチャン・ブエミ（23号車）、オリバー・ローランド（22号車）のふたりで戦う日産e.dams。6月の第9戦メキシコではローランドがポールポジションからスタートし、3位表彰台を獲得した。



グプタCOOは昨年12月にニスモ本社を訪問。社内の施設を見学して回ったほか、モータースポーツ活動についてスピーチを行った。

片桐：ニスモのカスタマーレーシングは多岐にわたっています。主だったところでいえば、NISSAN GT-R NISMO GT3というGT3マシンを開発し、これまでに全世界で累計50台を販売してきました。昨年はSUPER GTのGT300クラスに5台のGT-Rが参戦していましたが、このうちの1台であるKONDO RACINGがシリーズチャンピオンに輝きました。これは非常にうれしいニュースでしたね。また、日本ではレースが開催されていませんが、LMP3に出場しているマシンは、すべてニスモ製エンジンを搭載しています。どちらのカテゴリーも、ただ車両やパーツを販売するだけでなく、よりよい成績を挙げただけのように技術協力や技術支援にも力を入れているところが特徴です。

NB：片桐さんがおっしゃった「ワクワクを伝える」という意味でいえば、レースに参戦するだけでなく「勝つ」ということも非常に重要だと考えられますが、この点はいかがでしょうか?

片桐：非常に大切です。グプタさんもよく言っていますが、私たちが取り組むモータースポーツ活動の基本は“Race to Win”です。私もまさにそのとおりだと考えておりますし、社内でも常にそう言っています。これは、文字どおり「勝つために戦う」という意味ですが、勝つことそのものが目的というよりも、とにかく勝利を目指して全力を尽くす、もしくは勝つためにできることはすべてやるという姿勢が非常に大事だと考えています。もちろんスポーツですから、結果はいろいろな条件に左右されますし、運が良かったり悪かったりすることもあります。それでも、とにかく最善を尽くすことが大事であって、ファンの皆さんはその姿勢にこそ感動してくださると思いますし、結果としてテクノロジーの進化が導かれるのだと思います。



SUPER GT第2戦ではグリッド上をくまなく歩き、現場の空気感を肌で感じたグプタCOOと片桐社長。GT300クラスまで含め、スタート前の各チームを激励して歩いた。



56号車のガレージではNISSAN MECHANIC CHALLENGEに参加するテクニカルスタッフや日産自動車大学の学生たちとも交流した。

る。私とチームが一体であることを伝えるのです。そして、Race to Winのスピリットを守ってほしいと伝える。ただしスポーツなので、全員が勝てるわけではありません。2位や3位や4位のことだってあります。それでもRace to Winのスピリットでレースを戦うことが、最も重要です。**NB**：グプタさんはテストコースにもよく足を運ぶそうですね。

グプタ：私はカーガイ（Car Guy/クルマ好き、カーエンスージャストの意味）を自称しています。仕事でストレスがたまってくると、追浜のテストコースでGT-Rをドライブして、ストレスを解消しています（笑）。GT-Rは本当に素晴らしいクルマで、私とGT-Rが一体になっている感覚が得られるほか、路面とGT-Rが深く結びついている様子も感じ取れます。しかも、GT-Rは常に私の考えや言葉に耳を傾けてくれる。まるで人間同士がかかわすコミュニケーションのようです。

NB：自動車メーカーの取締役を務める方がクルマの運転を心から愛しているというのは、非常に重要なことですし、それによってクルマの質がどんどん向上していくと思います。

グプタ：まったく同感ですが、私のようなポジションにある者が開発車をテストするというのは、ひと筋縄ではいかない部分があります。たとえば私がテストし終わった時、「いいクルマでしたよ」、「あまりよくありませんでした」という言葉だけで済ませるわけにはいきません。テストドライバーやエンジニアたちは、試乗した者を逆に試しているともいえるのです。したがって、コメントは正確にする必要があります。先日も、開発中の新型車をテストして、その足まわりの方向性について技術者たちと議論しましたが、結果的に技術者たちが私の意見を理解してくれて、一部グレードの足まわりは設定が見直されることになりました。したがって、私たち取締役も、クルマやドラ



ふたりとも技術的な分野について話題は尽きない。NISSAN GT-R NISMO GT500を前に、真剣な表情で会話が交わされる。

イビングに対する情熱を持ち、テクノロジーの本質を見極める力が重要だと思います。

NB：グプタさんのような方が開発車を実際に走らせてチェックすることについて、片桐さんはどのように思っているのでしょうか？

片桐：取締役がプロトタイプを事前にテストするのは、自動車メーカーにとって非常に重要なことだと思います。私はニスモだけでなくオーテックジャパンの社長も務めており、先日も開発中のオーテックブランドとニスモブランドの新型車を栃木のテストコースで走らせてきました。主にサスペンションを中心にチェックしましたが、非常にいいクルマになりそうなので、皆さんにもぜひご期待いただきたいと思います。



モータースポーツの経験が豊富な片桐社長も、開発テストで自らステアリングを握る。新型車には期待してほしいと笑顔を見せた。

行動原理は3つの“G” すなわち現場、現物、現実

NB：グプタさんは今年5月に富士スピードウェイで開催されたSUPER GT第2戦の現場に足を運ばれたそうですが、どのような印象でしたか？

グプタ：以前ルノーに在籍していた時は何度もF1の現場を訪れていましたが、最近はあまりサーキットに行っていなかったのが、富士スピードウェイに行きました。新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、様々な対策が実施されていました。そうしたなかでも、たくさんのファンの方々がサーキットにお越しになって、皆さんが心から楽しんでおられる様子は、私にとってとても印象

的でした。

NB：チームの様子はいかがでしたか？

グプタ：私がSUPER GTの現場を訪れた最大の理由は、チームのメンバーと会い、彼らのモチベーションを確認することにあります。“NISSAN MECHANIC CHALLENGE”を展開するKONDO RACINGをはじめ、各チームを激励して回りましたが、やはり日産系チームのセッションとモチベーションは素晴らしいものがあると感じました。こういった思いは、ぜひとも量産車を手がける日産の従業員とも共有したいと考えています。また、サーキットではGTアソシエイションの坂東正明代表やトヨタ自動車の豊田章男社長にも会って、いろいろな話をさせていただきました。その中であらためて痛感したのは、

現代は「競争と協調の時代」であるということ。SUPER GTの振興に関しては、私たちがトヨタさんも協力していくけれど、コース上では全力で競争する。この両方が必要な時代であるということと皆さんと意見が一致しました。

NB：グプタさんは、どうしてレースの現場を訪れるのですか？

グプタ：私の行動原理は“G”から始まる3つの言葉で表現できます。すなわち、現場、現物、現実です。だから私は現場に行って、その雰囲気を感じる。それが最大の理由です。スポーツとビジネスにはとてもよく似た側面があります。たとえばビジネスであれば、まず戦略を立てて、この戦略に適した人物を選んだら、あとは彼らの活躍を見守る。成功を収めている限り、私は口出しし



「テクノロジーの本質を見極める力が重要」と語るグプタCOO。開発車のテストにおいてステアリングを握る際の信念を明かした。

せん。ただし、もしも成功を収められないようでしたら、彼らをサポートする。これが私のマネージメントスタイルです。そのために私は現場を訪れて、チームのモチベーションを維持しようとす

“カーガイ”ふたりの クルマにける想い

NB：ところで、おふたりはどのような子供時代を経てクルマ好きになっていったのですか？

グブタ：ご存じのとおり、私はインドで生まれ、21歳までインドで過ごしました。私の父は科学者で、その関係でヒマラヤに近い森林地帯で生まれ育ちましたが、近くにインド軍のアカデミーがあったためジョンガ（日産がインドのために生産した軍用車の車名）をよく見かけました。まだ5歳とか6歳とか、その頃ののですが、ウィリス・ジープとよく似た外観を持つこのオフロード4WDを見るたびに、私は「ワオッ！」と歓声を挙げていました。そういった経験もあってカーガイになっていくのですが、エンジニアリングについて学んでいた18歳の時、ジョンガと同じようにインド軍で使われていたウィリス・ジープを手に入れ、自分の手でエンジンやトランスミッションを整備しました。このクルマを走らせて、オフロードのラリー・イベントにも4回ほど出場したこともあります。そして気づいたのです。クルマこそ、私の情熱の源であると。そこで大学を卒業すると自動車関連の企業に就職しました。以来、たくさんのクルマを乗り継いできました。そして今でもクルマが大好きです。

NB：片桐さんとクルマとの出会いは、どのようなものでしたか？

片桐：私の場合は小学生の時に『栄光への5000キロ』という映画を観たのがきっかけです。この映画には日産のラリーチームが実際に登場して、いろいろなレースなどを戦いながら、最終的にサファリラリーで優勝するというストーリーなのですが、このおかげでクルマ好きになっただけでなく、モータースポーツ好きになり、日産好きにもなりました。それ以来、ずっと日産ファン、モータースポーツファンということで現在に至っています。

NB：これまでどんなクルマにお乗りになってきましたか？

片桐：やはり衝撃的だったのは、映画にも登場した510のブルーバードSSSです。個人的にこ

れまで510を所有したことはありませんが、とにかくラリーがやりたくて大学で自動車部に入り、部で所有する510で随分ダートトライアルに出場しました。その他、ジムカーナにもたくさん出ました。その後も自分のクルマでずっとラリーを戦い続けるなど、文字どおりのクルマ好き、モータースポーツ好きです。

NB：グブタさんは、現在どのようなクルマをお持ちですか？

グブタ：プロパイロット2.0を搭載したスカイラインに乗っています。

NB：なぜスカイラインを選んだのですか？

グブタ：第一に、私はスカイラインという言葉が大好きです。名前自体がすでにアイコンニックな自動車というのは、滅多に存在しないのではないのでしょうか。また、スカイラインは乗り手のステータスを示すことができるクルマだと思います。私ももちろん運転しますが、家内もスカイラインが大好きです。とりわけ視界が優れている点が気に入っています。そして、私にとって最も大切な点は、プロパイロットという、いかにも日産らしい人間中心のテクノロジーが搭載されていることに

あります。

NB：なぜプロパイロット2.0に惹かれたのでしょうか。

グブタ：私はカーガイなので、クルマの運転を楽しみたいと思っています。その一方で、ドライビングが退屈な状況やドライビングに疲れた時には、運転をクルマに任せたいとも思います。その両方に対応できるクルマが、この世の中にいったい何台あるでしょうか？ こうしたところこそ、人間をリスペクトした、日産らしい人間中心のテクノロジーであると考え理由です。

NB：片桐さんはなにをお持ちですか？

片桐：フーガ・ハイブリッドとパルサーGTI-Rの2台を持っています。

NB：なぜフーガ・ハイブリッドなのですか？

片桐：私はゆったりと乗れるクルマが好きで、フーガをこれまで3台ほど乗り継いできましたが、大きなクルマは燃費やCO2といった問題がどうしても気になります。ただし、フーガには非常に優秀なハイブリッドシステムが搭載されていて、これが気に入っているので、ずっと所有しています。

NB：もう1台のパルサーGTI-Rといえば、ラリーにも参戦したハイパフォーマンスカーですね。

片桐：ええ、私が所有しているのは量産車ですが、ラリーに出場できる仕様になっています。グブタさんと同じで、私もストレスを感じると、ときどき、無性にクルマに乗りたくなりますね。学生の頃は夜な夜な峠を走りに行っていました。もちろん今はそういうことはしませんけれど、やはり運転したいという衝動が沸き上がるようにして起こることがあるので、現在も無理して所有しています。

NB：最後に、日産とニスモをサポートしてくださるファンの皆さんに、おふたりからメッセージをお願いします。

グブタ：ファンの皆さんが私たちに届けてくださるのは、ワクワクであり、私たちがモチベーションを保つのに必要なエネルギーでもあります。このエネルギーは、日産のクルマをさらに良くするためのモチベーションとなります。私たちはRace to Winのスピリットとともにモータースポーツにコミットし続けます。いつも応援してください、本当に感謝しています。ありがとうございます。

NB：続いて片桐さん、お願いします。

片桐：ファンの皆さん、いつも日産とニスモを応援してくださると同時に、私たちの製品をご愛顧くださり、本当にありがとうございます。皆さんが、私たちに強い期待を抱いてくださっていることは常に意識しています。そういう皆さんのご期待に応えられるよう、これからもレースで頑張り、いいクルマを作り続けていきます。今後も従業員、チームがひとつになって全力で戦い抜きますので、どうか力強いご声援、そして叱咤激励をお願い申し上げます。

NB：本日はどうもありがとうございました。



パルサーGTI-Rを駆る片桐社長。英国のジムラッセルレーシングスクールや、ラリースクールを卒業した経験もあり、その腕は確かなものだ。



グブタCOOが携帯電話のアルバムフォルダに入れているウィリス・ジープの写真。自ら参加したオフロードイベントで2位になった時のものだという。