

MOTOR SPORTS REPORT

2015 Nurburgring 24 hours Race/ニュルブルクリンク 24 時間レース

2015 年も日本の主要ワークスチームへライティングシステムを供給！

ニッサン GT アカデミー・チーム RJN の GT-R が日本車最上位の 9 位で完走！

チームトヨタ GAZOO Racing も躍進！ レクサス LFA コード X がクラス 2 連覇、RC も完走！



NISSAN GT Academy Team RJN #35 NISSAN GT-R nismo GT-3



TOYOTA GAZOO racing #53 LEXUS LFA Code X



#183 LEXUS RC

■概要/Outline

2015 年のニュルブルクリンク 24 時間レース（以下、ニュル 24 時間）が 5 月 14 日～17 日、1 周・約 25km のドイツ・ニュルブルクリンクを舞台に開催。2011 年よりニュル 24 時間に公式参戦を開始している PIAA は今大会においても「チームトヨタ GAZOO Racing」のレクサス LFA コード X、レクサス RC をサポートするほか、「ニッサン GT アカデミー・チーム RJN」および「シュルツ・モータースポーツ」のニッサン GT-R へライティングシステムを供給しており、テクニカルサプライヤーとして過酷な 24 時間レースに参戦した。

151 台が集った 2015 年の大会も序盤から脱落者が続出するサバイバルレースが展開されることとなったが、ニッサン GT アカデミー・チーム RJN の 35 号車・GT-R が日本車最上位となる総合 9 位で完走。残念ながらシュルツ・モータースポーツの 21 号車・GT-R は残り 1 時間のところでギアボックスのトラブルで総合 19 位に終わるものの、チームトヨタ GAZOO Racing のレクサス LFA コード X が総合 14 位で完走を果たし、SP-PRO クラスで 2 連覇を果たすほか、同チームが投入したレクサス RC も総合 39 位、SP3T クラスで 4 位完走を果たすなど、2015 年の大会においても多くのユーザーが上位に食い込むことによって PIAA のパフォーマンスを証明した。

■ニュルブルクリンク 24 時間レースの特徴 / About Nurburgring 24 Hours Race

ドイツ中西部のアイフェル山中のサーキット、ニュルブルクリンクを舞台に開催される 24 時間の耐久レースで、もともとは 1970 年にドイツの自動車連盟、ADAC が主催するローカルイベントとしてスタートした。しかし、90 年代に入ると数多くの自動車メーカーやパーツメーカー、タイヤメーカーがワークスチームを投入するようになり、近年は参加台数で 150 台オーバー、観客動員数で 20 万人を数えるビッグイベントに発展し、ル・マン 24 時間レースに次ぐ人気の耐久レースとして定着している。

舞台となるニュルブルクリンクは 1927 年に建設されたサーキットで、約 20km の北コースと約 5km のグランプリコースを組み合わせた全長 25km のロングコースとなっているのだが、その最大の特徴がノルドシュライフェと呼ばれる北コースだ。ノルドシュライフェは約 20km の距離もさることながら、コーナー数も 170 以上と言われ、超高速から超低速までそのバリエーションは多彩。さらに路面はバンピーで天候が変わりやすいことから、コースの西側がドライでも東側がウェットといったことも珍しくはない。



北コース（ノルドシュライフェ）の間



決勝スタート

加えて照明設備がほとんどないことからナイトセッションではライティングシステムが重要で、ランプの明るさがタイムに直結する。さらに、他車との接触を回避するうえでも高性能なランプが必須で、しかも、軽量かつコンパクトなシステムが求められていることから、PIAA は正式参戦を開始した 2011 年より専用スペックを開発している。



決勝前のグリッドは満員電車状態



キャンピングカーがコースサイドを埋め尽くす

2011 年は GAZOO Racing をサポートしており、2 台のレクサス LFA へ左右 6 灯の専用ライティングシステムを供給、サポート 2 年目の 2012 年には LFA が過去最高の総合 15 位で SP8 クラスを制覇している。さらに同チームが投入した 2 台のトヨタ 86 にも HID ヘッドライトシステムおよびドライビングランプを供給しており、166 号車が SP3 クラスで勝利を飾る。その後も 2013 年には軽量化を果たすべく、LFA に左右 4 灯の最新システムを投入するほか、86 にも横方向の照射を重視したランプを投入。さらに 2014 年には先行開発モデルの LFA コードが日本車最高位となる総合 11 位で SP-PRO クラスを制するほか、LFA が SP8 クラス、86 が SP3 クラスを制するなど Gazoo Racing が 3 冠を達成したことは記憶に新しい。



2014 LEXUS LFA Code X (ｸﾗｽ優勝)



2014 LEXUS LFA (ｸﾗｽ優勝)



2014 TOYOTA 86 (ｸﾗｽ優勝)



2014 TOYOTA GT86 (Swiss Toyota Team)

さらに 2012 年にはチームニッサン GT-R の 23 号車、チーム GT アカデミーの 123 号車もサポートしており、2 台のニッサン GT-R にライティングシステムを供給。SP8T クラスで 1-2 フィニッシュを達成したのだが、この実績が高く評価されたのだろう。ニッサンは 2013 年より GT-R の GT3 仕様車のナイトセッション用キットパーツとして PIAA のライティングシステムを採用しており、2013 年の大会ではシュルツ・モータースポーツの 123 号車が予選、決勝ともに好タイムを連発したほか、2014 年にはニッサン GT アカデミー・チーム RJN の 2 台が予選で猛威を發揮した。



2014 NISSAN GT-R nismo GT-3



2014 NISSAN GT-R nismo GT-3 (Schulze Motorsport)

ニュル 24 時間に出場した各チームおよび各ドライバーは明るさ、色、配光ともに PIAA のライティングシステムを高く評価。そのパフォーマンスはライバルチームやコースサイドで撮影するカメラマンが驚くほどで周囲の注目を集めているのである。

■レースレポート/Race Report

年に一度の祭典、ニュル 24 時間が 5 月 14 日～27 日、ドイツ北西部のサーキット、ニュルブルクリンクで開催された。今年は 3 月に開催されたニュルブルクリンク耐久シリーズ (VLN) 第 1 戦で観客を巻き込むアクシデントが発生したことから、一時は SP9 クラスを対象にした GT3 規定モデルを中心にハイスピードカーの出走が禁止されていたのだが、速度規制区間を設けることによって全ての車両が出走可能になり、2015 年のニュル 24 時間レースには計 151 台がエントリー。世界各国から自動車メーカーやパーツメーカー、タイヤメーカーのワークスチーム、サテライトチームを中心に計 151 台が集結しており、PIAA ユーザーも過酷な 24 時間レースにチャレンジした。

なかでも素晴らしいパフォーマンスを見せたのが、ニッサンのワークスチームとして GT-R を投入したニッサン GT アカデミー・チーム RJN だった。14 日の午後にドライコンディションで行われたフリー走行は 27 番手タイムに留まるほか、同日夕刻に雨のなかで行われた 1 回目の予選では速度制限の違反によるペナルティでベストタイムが抹消。翌 15 日にハーフウェットからドライへと変化した 2 回目の予選でジャンプアップを果たすものの、トップ 30 予選には進めずに 31 番手からのスタートを強いられることとなったが、星野一樹選手/ミハエル・クルム選手/アレックス・バンコム選手/ルーカス・オールドネス選手が駆る 35 号車は決勝で脅威の追い上げを披露した。



NISSAN WORKS Drivers

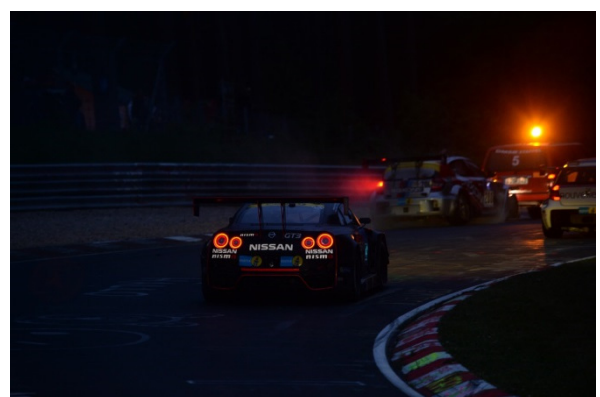


ガレージで整備中の GT-R #35

16 日の 16 時に幕を開けた決勝はスタートから 1 時間後に雨が降り始めたことで予選の上位陣が相次いで脱落するなか、ニッサン GT アカデミー・チーム RJN はコンスタントな走りを披露。スタートから 5 時間後に 18 番手に浮上するほか、ナイトセッションの間にポジションアップを果たし、一夜明けた翌 17 日の朝 7 時には 12 番手まで浮上する。



GT-R #35 夜間のルーティンのピットイン



クラッシュ車両を避けながら走行

これに続くかのように、GT-Rを武器にトップ30予選で29番手グリッドを獲得したシュルツ・モータースポーツの21号車も順調な走りを披露。レース序盤こそパワーステアリングのトラブルで大きく後退したものの、トビアス・シュルツ選手/ミハエル・シュルツ選手/フローリアン・ストラウス選手/シヨルダン・トレッソン選手らが粘りの追走を披露し、スタートから15時間後の17日の朝7時にはニッサンGTアカデミー・チームRJNの35号車に続いて13番手までジャンプアップを果たした。

残念ながらチェッカーまで残り1時間でシュルツ・モータースポーツの21号車にギアボックスのトラブルが発生。懸命なピット作業も虚しく、フィニッシュ目前で総合19位に後退することとなったが、ニッサンGTアカデミー・チームRJNの35号車は順調に周回を重ね、過酷な24時間レースを大きなトラブルなく走破する。その結果、同チームの35号車はひとつの目標としていた“シングル”の9位完走を果たし、日本車最上位を獲得した。



Schulze Motorsport #21 GT-R

暗闇をPIAAライティングシステムが照射!

一方、トヨタのスタッフで構成されているチームトヨタGAZOO Racingも予選から素晴らしい走りを披露している。なかでも目を見張る躍進を見せたのが、影山正彦選手/石浦宏明選手/大嶋和也選手/井口卓人選手らがステアリングを握る53号車、レクサスLFAコードXだ。

同モデルは5.3LのV10エンジンを搭載した先行開発モデルで、14日の予選1回目、15日の予選2回目ともにSP-PROクラスで2番手タイムをマーク。さらに同モデルは4月12日に行われた予選レースでSP-PROクラスを制していることから、15日に行われたトップ30予選に進出しており、昨年のベストタイムから5秒アップのスーパーアタックを披露。国産車最高位となる総合23番手グリッドを獲得した。



TOP 30 予選で23番グリッド獲得のLFA Code X

決勝グリッドはファンに囲まれて身動きが出来ない状態

決勝でも53号車はコンスタントな走りを披露しクラスのトップを快走。ナイトセッションでマーシャルカーと接触するものの、わずか8分のピット作業でリペアを行い、すぐにレースへ復帰する。チェッカーまで残り2時間でギアが6速に入らないトラブルが発生するものの、レクサスLFAコードXはサバイバルレースを走破し、総合14位で完走。2014年の大会に続いてSP-PROクラスで2連覇を達成した。



LFA Code X ルーティンのピットイン

ノルドシュライフェの暗闇を疾走するLFA Code X

またチームトヨタ GAZOO Racing は SP3T クラスに 187 号車としてレクサス RC を投入。こちらもパワートレインが市販モデルと異なるユニット、2L 直噴ターボと 6 速 AT を組み合わせた開発用のニューマシンで、木下隆之選手/佐藤久美選手/蒲生尚弥選手/松井孝允選手らが安定した走りを披露していた。同モデルはエクステリアを筆頭に大幅なモディファイを行うことなく、市販モデルに近い仕上がりとなっていたことから、1 回目の予選は SP3T クラス 5 位、2 回目の予選は多くのレーシングマシンが参戦する同クラス 4 位に留まる。しかし、決勝ではコンスタントな走りを披露し、ナイトセッションでポジションアップに成功、17 日の朝 9 時を迎えるころには総合 34 番手、SP3T クラスでは 2 番手まで浮上していた。残念ながらフィニッシュまで 2 時間という時になって走行中に電源が落ちるトラブルが発生し、大きく後退。ピット作業を強いられるものの、なんとかレースに復帰する。その結果、レクサス RC も初のニュル 24 時間を走破し、総合 39 位、SP3T クラス 4 位で完走を果たした。



LEXUS RC (2 リッターターボの開発車両で参戦)

夜、雨でも安定した走行で順位を上げる RC !



サイド方向への照射は今後さらにワイド化に期待!

ラスト 2 時間、電気系トラブルに対応するメカニック

このように 2015 年のニュル 24 時間でも各クラスで PIAA のサポートチームが活躍。いずれも各ユーザーがデイセッションと比べて、ナイトセッションでもタイム落ちの少ないラップを重ねたことで PIAA のニュル 24 時間向けライティングシステムを改めてアピールした。

■PIAA ユーザーのコメント/User's Voice

[ドライバー/Drivers]

「PIAA のランプは明るいですよ。とくにニュルブルクリンクのナイトセッションは真っ暗なのでドライバーとしては安心して走れます。PIAA のランプシステムは遠くだけでなく、左右を含めて全体的に明るいので見やすいですね。ただ今年は夜間の走行制限の反射板の白旗、黄旗の識別がしにくいところがあったので、ライトが明るすぎるのか？イエロー照射光の兼合いなのか？（おそらく他の欧州チームも感じていたと思いますけど）今後に向けてさらに進化させたいですね。」

「今回も PIAA のランプシステムを採用していたからナイトセッションもバッチリ。明るいだけでなく、照射範囲も広くて全体的に明るいから真っ暗で明るいランプが求められるニュル 24 時間には合っていると思う。夜間走行でも安心して走れるよ。今のままでも十分だけど、より両サイドに照射が広がると完璧だったので、今後は取付位置や光軸調整などの自由度が高くなるといいね。ドライバーは『もっともっと』と要求するから開発する人は大変だと思うけど、より安全にエキサイティングなレース開催のために今後もお互いにチャレンジしていきたいですね。」



ニッサン GT アカデミー・チーム RJN

小河原宏一エンジニア（35 号車/ニッサン GT-R/トラックエンジニア）

「昨年のヘッドランプは純正でしたが、今年は 4 灯すべて PIAA のシステムを採用したからね。明るさに関しては確実に良くなっていると思う。ニュルブルクリンクのナイトセッションではランプのウェイトが大きいから、PIAA のシステムは効果が高い。今年はロービームのバラストも PIAA にしたけれど、小型で軽量になっていることもメリットだと思う。」

