

## 2015年もGT500で「NAKAJIMA RACING」をサポート！ 激戦のGT300では「GAINER」にライティングシステムを供給



### ■概要 Outline

WRC(世界ラリー選手権)を筆頭に国内外のラリー競技で活躍するPIAAは、レースシーンにおいても多くのチームをサポート。とくに国内で最大級の人気を誇るスーパーGTでは、シリーズ最高峰のGT500クラスにホンダNSXコンセプトGTで参戦する「NAKAJIMA RACING」でPIAAは長年に渡って同チームをサポート。岡山国際サーキットで開催された2015年の開幕戦「岡山GT300kmレース」ではドライの予選では開幕前のテストから良いセッティングが決まらず15番手と出遅れ、猛追が期待された雨の決勝でも予想外のハプニングに祟られてリタイアに終わるものの、ホンダ陣営のトップチームとして高い実績を持つだけに今後の躍進が期待されている。



#64 Honda NSX Concepts GT



一方、豊富な車種バリエーションを誇るGT300クラスに目を向けると、10号車としてニッサンGT-RニスモGT3、11号車としてメルセデスベンツSLS AMG GT3を投入する「GAINER」をサポート。開幕戦の岡山では予選Q2でトップタイムをマークした10号車がポールポジションを獲得するほか、11号車が2位に着けるなど素晴らしいスプリント能力を披露した。残念ながら雨に祟られた決勝ではペースが上がらず、10号車が7位、11号車が12位に終わることとなったが、ハード、ソフトともに充実したパッケージを持つだけに2015年のスーパーGTではGT500クラス、GT300クラスともにPIAAのサポートチームがトップ争いを左右することになりそうだ。



#10 NISSAN GT-R Nismo GT3



#11 M/BENZ SLS AMG GT3

## ■スーパーGTの特徴 About SUPER GT

1994年にスタートしたJGTC(全日本GT選手権)を前身としたシリーズで、2005年より国際シリーズのスーパーGTとして開催。2015年は第1戦・岡山、第2戦・富士、第3戦・タイ、第4戦・富士、第5戦・鈴鹿、第6戦・SUGO、第7戦・オートポリス、第8戦・もてぎの計8戦で争われる。

使用するマシンは市販車をベースに大幅な改造を施した車両で、エンジンパワーが約500馬力(現在は600馬力近いと言われている)のGT500クラスと同300馬力(FIA-GTは約500馬力)のGT300クラスの2つのクラスを設定。トップクラスのGT500クラスにはニッサンがGT-R、ホンダがNSXコンセプト-GT、レクサス(トヨタ)がRC Fを投入しており、国内の3メーカーが激しいバトルを展開中だ。

一方、大幅な改造が許されたJAF-GT規定モデルと国際規定のFIA-GT3モデルで争われるGT300クラスは車種バリエーションが豊富で、ハイブリッドカーのホンダCR-Z、トヨタ・プリウス、FRスポーツのトヨタ86、スバルBRZなどJAF-GT規定の国産モデルから、メルセデスベンツSLS AMG、ポルシェ911、BMW Z4、アウディR8、マクラーレンMP4-12C、フェラーリ458、ニッサンGT-R、レクサスRC-Fなど欧州のFIA GT3規程のモデルまで国内外のマシンが集結している。

スーパーGTの走行距離は250km~1000kmで、タイヤ交換や給油と合わせて1台のマシンを2名あるいは3名のドライバーが交代で走行するなど、基本的には耐久レースのスタイルとなっているのだが、車両性能を均衡すべく、ウエイトハンデ制や燃料リストラクター径を調整しエンジン出力を制限するなどの性能調整を取り入れていることから両クラスともに、スタートからチェッカーまでスプリントレースのような接近戦が展開。この豊富な車種バリエーションとサイド・バイ・サイド、テール・トゥ・ノーズのバトルが見所で、国内で最大級の観客動員数を誇る人気レースとして定着している。

また、タイヤメーカーによる競争も激化しており、各サーキットや路面温度の変化などによる、微妙なタイヤセレクトが勝敗を大きく左右する世界からも注目される類稀な超ハイレベルのシリーズと言える。

## ■2015年のスーパーGT/GT500クラス Future of SUPER GT 2015/GT500 Class

2015年のスーパーGTが4月4日~5日、岡山国際サーキットで開幕。国内3メーカーが集結する最高峰のGT500クラスには15台のモンスターマシンが集結し、そのなかで最も注目したいチームが、PIAAがオフィシャルサプライヤーとしてサポートするNAKAJIMA RACINGだ。

同チームはその名のとおり、1987年から1991年に日本人初のフルタイムF1パイロットとして活躍した中嶋悟氏が率いるレーシングチームで、中嶋代表の現役時代からF3000(全日本F3000選手権)やJTC(全日本ツーリングカー選手権 Gr. A)などに参戦。引退後も若手ドライバーを育成しながら主要カテゴリーにチームとして参戦しており、これまでに中野信治選手、高木虎之介選手など数多くの逸材をF1をはじめ国内外に輩出した。その後も同チームは1996年にスタートしたフォーミュラ・ニッポンに参戦するほか、1998年にはJGTC参戦を開始。2005年にスーパーGTがスタートしてからも常に最前線で活躍していることは記憶に新しい。

まさにNAKAJIMA RACINGは日本を代表する名門チームで、2015年のスーパーGTにもホンダの有カチームとして「Epson NSXコンセプト-GT」を投入している。同モデルはライバル車両と同様に共通モノコックに2Lの直列4気筒ターボを搭載したマシンだが、唯一のMR(ミッドシップ)パッケージで、市販予定車両と同様にハイブリッドシステムを採用。そのため、参戦初年度の昨年は重量配分の最適化や軽量化に苦戦したようだが、2015年は軽量化を追求したことでコーナリング性能の向上が伺える。

一方、ドライバーは父に中嶋代表、兄に元F1ドライバーの中嶋一貴選手を持つ中嶋大祐選手と、昨年同チームに加入したベルギー出身のベルトラン・バゲット選手という充実した顔ぶれ。中嶋大祐選手は海外レースに加えスーパーGT、スーパーフォーミュラの経験豊富なうえ、スーパーGTで2年目のシーズンを迎えるバゲット選手もIRLインディカー・シリーズやWEC(世界耐久選手権)でクラス優勝経験を持つことから理想的なコンビネーションだ。

それだけに開幕戦の岡山でも NAKAJIMA RACING の活躍が期待されていたが、4 日の午前中にドライコンディションで行われた公式練習では 11 位に出遅れるほか、同じくドライ路面で行われた午後の予選でも 15 位に低迷する。明けた翌 5 日、雨の影響でウェットコンディションとなったことから激しい追い上げが期待されていたのだが、午前中のフリー走行で 12 位に留まるほか、決勝でも 12 番手まで浮上するものの、タイヤが外れるハプニングが発生し、わずか 17 周でリタイアすることとなった。(タイヤ脱落原因はメカニックの作業ミスでは無く、違う原因です)

まさに開幕戦の岡山は NAKAJIMA RACING にとって悔しいリザルトとなったが、ドライバー、エンジニアともに確かな手応えを掴んでいるだけに、2015 年のスーパーGT でも GT500 クラスは PIAA がサポートする NAKAJIMA RACING の 64 号車がトップ争いを展開するに違いない。



#64 Honda NSX Concept GT 決勝グリッド



#64 号車 決勝はレインコンディション

## ■2015 年のスーパーGT/GT300 クラス Future of SUPER GT 2015/GT300 Class

一方、計 28 台のマシンが集結した GT300 クラスでも 4 日の公式練習から激しいタイム争いが展開されていた。そのなかで主導権を握ったのが、PIAA がオフィシャルサプライヤーとしてライティングシステムを供給する GAINER だった。同チームはスーパーGTなどで活躍する名門で、2013 年のスーパーGT では GT300 においてドライバーズ部門およびチーム部門でランキング 2 位を獲得。さらに 2014 年には惜しくも 2 年連続でドライバーズ部門の 2 位に、チーム部門ではシリーズタイトルを獲得した。

2015 年はチーム部門の 2 連覇およびドライバーズ部門を制覇すべく体制を強化。チャンピオン争いの常連となっている 11 号車のメルセデスベンツ SLS AMG GT3 には引き続き平中克幸選手、ピョン・ビルドハイム選手を起用するほか、SLS から 2015 年仕様のニッサン GT-R ニスモ GT3 にマシンをスイッチした 10 号車には GT500 で 2 勝を上げているアンドレ・クート選手、ニッサンの若き逸材、2014 年は欧州ブランパン耐久シリーズへの参戦、2015 年初めオーストラリアで開催されたバサースト 12 時間耐久で総合優勝を果たした千代勝正選手を起用するなど充実したラインナップと言える。

その期待に応えるかのように GAINER の 2 台は開幕戦の岡山でも序盤から抜群のスピードを披露している。4 日の午前中に行われた公式練習こそ 10 号車が 4 位、11 号車が 12 位に留まるものの、午後に行われた 1 回目の予選では 10 号車が 3 位、11 号車が 7 位に浮上。さらに上位 13 台で争われる 2 回目の予選では 10 号車を駆る千代選手がコースレコードでトップタイムを叩き出し、ポールポジションを獲得したほか、11 号車も 2 位に付けるなど GAINER 勢が決勝のフロントローを獲得した。

それだけに 5 日の決勝でも同チームの 1-2 フィニッシュが期待されていたが、2 台ともにウェットコンディションに苦戦。フリー走行で 11 位に出遅れていた 11 号車が 12 位に終わるほか、フリー走行で 3 番手タイムをマークしていた 10 号車もペースが上がらず、7 位で開幕戦を終えることとなった。

とはいえ、熟成を極めた 11 号車 SLS が抜群の安定性を誇るほか、最新仕様の 10 号車 GT-R も抜群のスピードを披露。ドライバーも理想的なコンビネーションを見せているだけに、GT300 クラスでも PIAA がサポートする GAINER が猛威を發揮するに違いない。



S-GT 岡山 GT300 スタート!



#11 Gainer M/BENZ SLS AMG GT3



#11 M/BENZ SLS AMG GT3



#10 NISSAN GT-R Nismo GT3

### ■ユーザーズ・ボイス User's Voice

前述のとおり、GT300クラスに参戦するGAINERはPIAAのライティングシステムを採用。以前より2台のSLSにHIDシステムを採用していたのだが、2015年よりそのうちの1台をGT-Rにスイッチした。GT-RニスモGT3の標準ヘッドライトはハロゲンバルブ仕様となっていることから同チームではGT-RにPIAAのヘッドライト用LEDバルブを採用。そのパフォーマンスはテスト段階から評価が高く、耐振性能も問題無く、LEDならではの低消費電力仕様という点も大きなアドバンテージとなっており、エンジニアは下記のようにコメントしている。



#10 GT-R Nismo GT3 (PIAA製LED Head Light 装着)



#11 M/BENZ SLS AMG GT3 (PIAA製HID Head Light &amp; Silicon Wiper 装着)

### ■GAINER チーフエンジニア 福田洋介 / Chief Engineer Yousuke Fukuda

「今年からGT-Rにスイッチしましたが、標準ヘッドライトがハロゲンだったのでPIAAのヘッドライト用LEDバルブに変更しました。LEDを初めて使ったんですけど、ユニットが小さいから開発段階からレイアウトに困らなかったし、何よりも明るいですからね。GTは似たようなカラーリングのクルマが多いですけど、明るくてすぐに見分けられるので、ドライバーはもちろん、メカニックにとっても助かっています。それにパッシング時の明滅のキレがいいので、ドライバーも前走車にすぐに認識して貰えると思います。SLSでHIDを使っていますが、PIAAのシステムは耐久性が高いですからね。開幕前に新品を装着すればメンテナンスフリーで1シーズンは持つのでLEDになっても信頼性は問題ないでしょう。最近はナイトセッションも少ないですが、日中でもランプは明るい方がいいのでチームとしては助かりますね」



視認性UP! LED Head Light



Hi, LowビームともにPIAA製LED Bulb 装着