



PORSCHE

16. Apr. 2017

Vol.55/17

予想以上の善戦で 919 ハイブリッドが 2 位と 3 位を獲得

FIA 世界耐久選手権 (WEC) 、第 1 戦、シルバーストーン (イギリス)

ポルシェ AG(本社:ドイツ、シュトゥットガルト 社長:オリバー・ブルーメ)の 919 ハイブリッドは WEC 開幕戦となったシルバーストーンサーキットのレースにおいて、不利なエアロパッケージを装着していたにもかかわらずカーナンバー2 のアール・バンバー (ニュージーランド) /ティモ・ベルンハルト (ドイツ) /ブレンドン・ハートレー (ニュージーランド) 組が、優勝したカーナンバー8 のトヨタ TS050 ハイブリッドを駆るセバスチャン・ブエミ(スイス)/アンソニー・デビッドソン(イギリス)/中嶋一貴(日本)からわずか 6.173 秒差の 2 位でレースを終えました。ブエミは最終スティントの残り 7 周というところで見事にハートレーのインを突いてトップに立ちました。F1 イギリス GP の舞台で行われた 6 時間レースでは、カーナンバー1 の 919 ハイブリッドをドライブしたニール・ジャニ(スイス)/アンドレ・ロツテラー(ドイツ)/ニック・タンディ(イギリス)は 3 位でした。

2017 シーズンの WEC 開幕戦はこの時期のイギリスらしい低い気温と変わりやすい天候のもと行われました。時折降る雨のため、路面温度は 11° C というコンディションにも関わらず、サーキットには週末を通して 50,200 人のファンが詰めかけました。2015 年、2016 年のル・マンウィナー、そして世界王者であるポルシェ LMP チームは開幕戦の結果、マニュファクチュアラー選手権において 33 ポイントを獲得してトヨタ(26.5 ポイント)をリードしています。ドライバー選手権では、それぞれの車両のドライバーたちが 2 位、3 位につけています。今シーズンの WEC は全 9 戦を予定しています。

カーナンバー1 のレース展開 :

ジャニが 3 番グリッドからスタートした直後、チームメイトの 919 ハイブリッドに先行を許します。28 周後のピットストップを給油のみとし、57 周目に再びピットへ戻ります。給油とタイヤ交換後にコースに出たタンディは 4 位のまま走行を続けます。64 周目、タンディはトラブルに見舞われたカーナンバー7 のトヨタを抜いて 3 位となり、給油のみとなった 86 周後のピットストップを終えて前に行くカーナンバー8 のトヨタにアタックを開始します。そのわずか 3 周後に突如として雨が降り出したため、インターミディエイトタイヤを装着すべくタンディは再びピットに入りました。98 周後にタンディと変わったロツテラーは、スリックタイヤでカーナンバー8 のトヨタとチームメイトのカーナンバー2 を追い上げます。117 周目、カーナンバー7 のトヨタのクラッシュにより出たセーフティーカーのタイミングを利用して、ロツテラーは給油を行います。141 周を終える頃、急激に悪化したタイヤのパフォーマンスに耐えかねたチームは予定より早く 919 ハイブリッドをピットに呼び戻して、再びタンディをコックピットに戻します。171 周となった最後のピットストップでは、給油と予選で使用したタイヤを左側前後に装着してコースに復帰したタンディは 3 位でチェッカーを受けました。

カーナンバー2のレース展開：

ハートレーはオープニングラップの最初のコーナーで4位から3位に浮上します。29周後に給油のみのピットストップを行い3位をキープしたハートレーは先行する2台のトヨタに引けを取らないラップタイムを刻み続けました。59周後に代わったベルンハルトはカーナンバー7のトヨタの前でコースに戻り2位となりました。87周後のピットストップでは給油のみを行う予定でしたが、突如降り出した大粒の雨のためインターミディエイトタイヤに履き変えて2位でコースに戻ります。99周後にベルンハルトからステアリングを託されたバンバーは、スリックタイヤを履き2位で走行を続けます。117周目、トヨタのクラッシュに端を発したセーフティーカーピリオドの間にバンバーは給油を済ませます。149周後のピットストップでバンバーから代わったハートレーは、トップを走るカーナンバー8のトヨタを追いかけます。178周後となった最後のピットストップで素早い給油のみでコースに復帰したハートレーは、カーナンバー8のトヨタに約8秒差でトップに立ちます。この時点でレース終了まで約30分ほどでしたが、フレッシュなタイヤとコースに見合ったエアロパッケージを装着したトヨタをドライブするブエミのアタックを受け、残り7周となった190周目にハートレーはポジションを失い2位でチェッカーを受けました。

レース後のコメント：

LMP1 担当副社長フリッツ・エンツインガー：「観客だけでなく我々にとってもスリリングなレースでした。ローダウンフォースのエアロパッケージを選択したことで、予想通り予選では苦労しました。優勝車に大きな差をつけられずに得た2位そして3位という結果によって、予選日より幸せです。ローダウンフォースのエアロダイナミクスがもっとも苦手とするレースは、すでに終わりました。次のスパ・フランコルシャンに訪れるファンは、我々がもっと活躍できると期待してもらって結構です。チーム全員の努力に感謝しています」。

チーム代表アンドレア・ザイドル：「今日のレースで2位と3位を得られたのは、優勝にも値します。ヴァイザッハ、そしてここにいる全てのチームメンバーを誇りに思います。このチームは信じられないことを成し遂げました。ローダウンフォースパッケージで臨んだにも関わらず、2台の919ハイブリッドは十分な戦闘能力と100%の信頼性を発揮してくれました。そして6名のドライバー全員は、またしても高いレベルの能力とバランスを持っていることを改めて証明しました。優勝したトヨタを祝福いたします。彼らの走りは勝利に値するものでした」。

ポルシェ 919 ハイブリッド（カーナンバー1）のドライバー

ニール・ジャニ（33歳、スイス）：「最初のスティントを託されましたが、オーバーステアに苦労しました。特に1周目はリアタイヤが暖まっていなかったため、2度おかしな挙動が起きました。予想していたほどではありませんでしたが、トヨタよりペースは劣っていました。トラフィックの処理で2回ミスをして、大きくタイムを失いました。2回目のスティントで履いたユーズドタイヤでは前輪のコントロールに苦しみました。それでも思っていたより酷くはなかったようです」。

アンドレ・ロッター（35歳、ドイツ）：「このチームで最初のレースを戦えたことを嬉しく思っています。大きな問題はありませんでしたが、様々なことを学んでいる最中だということも事実です。919ハイブリッドの運転の仕方、R18とはまったく違います。レース結果についてはポジティブですし、想像以上にトヨタとは良い争いが出来たと思っています」。

ニック・タンディ(32歳、イギリス):「私の最初のスティントでは快適に運転出来ました。給油したすぐ後に雨が降り出したため、想定外のピットストップを行い大きく順位を下げてしまったのです。ドライでもウェットでも919ハイブリッドは快調でした。スリックタイヤからインターミディエイトに履き変える直前の路面は非常に悪く、クラッシュしないように注意して走りました。最後のスティントはタイヤ選択で賭けに出ましたが、それでもペースは良かったと思います。しかし失った時間を取り戻すことは出来ません。2台の919ハイブリッドがこのセットアップでこれだけのパフォーマンスを発揮できたので、残りのレースに向かってポジティブでいられます」。

ポルシェ 919 ハイブリッド (カーナンバー2) のドライバー

アール・バンパー(26歳、ニュージーランド):「ハンドリングも素晴らしく、良いスティントを走れました。難しい状況下にもうまく対処して、トヨタと優勝争いが来ました。このシルバーストーンをローダウンフォースパッケージで戦ったのにも関わらず、十分に競争力があったことも素晴らしいことです」。

ティモ・ベルンハルト(36歳、ドイツ):「レース中盤に差し掛かる頃のスティントでは、リズムを掴むのに手こずりました。トヨタを追いかけ、正しいタイミングでスリックからインターミディエイトにタイヤを代えられましたが、非常に滑りやすい路面でした。再びスリックに履き変える為、29周を予定していた2つ目のスティントは12周で終わってしまいました」。

ブレンドン・ハートレー (27歳、ニュージーランド):「最初のコーナーでニールを抜き、第3コーナーではコースアウトを喫するなど、1周目に多くの事が起こりました。ニールは私のためにスペースを残してくれました。トヨタに必死で食らい付こうとしながらも、あとの戦略にバラエティを残すため燃料もセーブしつつドライブしました。2位でのゴールでしたが予想以上にギャップは小さく、多くの人がレース前に想像した以上に接戦だったので、私は楽観的です。最後のスティントではギャンブルに出てトップでコースに戻りました。ブエミは手強く、2位になってしまいましたがそれでも私たちは満足しています」。

<本件に関する読者からのお問い合わせ先>
ポルシェ カスタマーケアセンター 0120-846-911
ポルシェ ホームページ <http://www.porsche.com/japan/>