

## ADVANレーシングタイヤインフォメーション

### 2007年 SUPERGTシリーズ第6戦

2007.8.19

#### 36th INTERNATIONAL Pokka 1000km



熱戦続くSUPERGTシリーズは駆け足で5戦を終えて、早くも第6戦が開幕戦以来の鈴鹿サーキットに戻して開催されることとなった。今回は伝統の一戦、『鈴鹿1000km』として、シリーズ最大の長丁場である上に、夏真っ盛りのレースとあって、過酷さでは他のどんなレースをも上回る。あらゆる意味において、総合力や底力が試されることとなる。

前回、スポーツランドSUGOで行われたシリーズ第5戦では、テクニカルかつタイトなコースの特性を踏まえ、一発の速さより絶えず安定して走ることがテーマとして掲げられていた。そのため、予選こそECLIPSE ADVAN SC430、WOODONE ADVAN Clarion Zとも、やや苦戦を強いられたものの、決勝ではじわじわ順位を上げてくれることが期待されていた。ところが、そんな目論見を打ち崩したのがスタート直前の雨。路面は完全に濡れたものの回復傾向にあり、なおかつセーフティカースタートとなったことから、それぞれタイヤはインターミディエイトを装着することとなった。ところが、6周の先導中に再び雨が強く降ってきた。その雨がやがてやんで後半はスリックタイヤが履けるまでの状態に転じてからは、激しい追い上げを2台ともに果たすなど、想定どおりのパフォーマンスを示したADVANレーシングタイヤだったが、前半の遅れが響いてECLIPSE ADVAN SC430は8位、WOODONE ADVAN Clarion Zは10位という結果に留まった。

前述のとおり、決勝レース後半にスリックタイヤが威力を発揮し

てくれたことは少なからぬ収穫であり、今回はこれをより進化させたタイヤが用いられる。具体的にいえば、長丁場を最後まで安定して走りきれるよう、絶えず高荷重のかかる鈴鹿のレイアウトに対応すべく剛性をアップ。ピーク時にグリップを最大限に発揮できるよう改められている。その効力のほどは8月1～2日にツインリンクもてぎで行われた合同テストで確認済みであり、またECLIPSE ADVAN SC430、WOODONE ADVAN Clarion Zともにチームが戦術に長けることでは定評があるため、この厳しいレースを上手くまとめ上げてくれることだろう。

GT300クラスでは、ウェッズスポーツセリカがスポーツランドSUGOのレースで今季初優勝。トラブル続きだった前半の苦労が一気に報われることに。また、前半のウェットコンディションの中、プリヴェKENZOアセット・紫電がトップを走行し、レインタイヤの性能が確認できたのは、絶大な収穫となった。タイトルを争うエンドレスアドバン洗剤革命Zともに、もてぎ合同テストでも好タイムをマークしていたこともあり、この2台は引き続き優勝候補。ウェッズスポーツセリカも燃費に優れることから、今回もまた台風の目となりそうだ。

レースウィークに持ち込まれるGT500クラス用のドライタイヤはSC430、Zとともに構造1種類、コンパウンドが2種類。ミディアム、ミディアムハードとも路面温度は40℃前後を想定していることでは共通するが、操縦安定性にドライバーが不満を訴えた場合のみミディアムハードを使用し、そうでない場合はミディアムが用いられる。レインタイヤも構造1種類、コンパウンド2種類。GT300クラスのドライタイヤもまた構造1種類、コンパウンド2種類。今回は合計で約1800本のADVANレーシングタイヤが用意される。



#### 2007年 SUPERGTシリーズ第6戦用ADVANTイヤラインアップ

		GT500	GT300
ドライ用スリック	構造	1種類	1種類
	コンパウンド	2種類 (M, MH)	2種類 (MS, MH)
	サイズ	330/710R18, 330/710R17	250/650R18, 280/680R18, 280/710R18
ウェット用レイン	構造	1種類	1種類
	コンパウンド	2種類 (MS, M)	2種類 (S, M)
	サイズ	330/710R18	250/650R18, 280/680R18, 280/710R18

## ADVANドライバーズトピックス フェアレディZ (GT300 VS S耐)

GT300とS耐のZって、どう違うの？  
教えて！ 正美さん

市販車を用いるレースとして、国内の最高峰がSUPERGTであるなら、これに準ずるカテゴリーがスーパー耐久であるのは間違いないでしょう。ツーリングカーレースの二大勢力としてそれぞれ人気を誇り、ともに車種のバラエティに富むことで知られています。

そんなふたつのカテゴリーで揃って活躍している車両の一台として挙げられるのが、フェアレディZ。GT500車両は大幅な改造が許され、速さを研ぎ澄ませた純粋なレーシングカーであるのは知られていますが、GT300車両はそこまで大胆に改造されておらず、何より「300」というぐらいですから、パワーも300馬力程度ではないかと。すると、改造範囲は圧倒的に狭くても、400馬力が公言されるスーパー耐久STクラス1の車両と、そう速さに変わりはないのでは？ あと、大きな違いとは？ そんな単純な疑問を両カテゴリーにエンドレススポーツから出場する、影山正美選手にぶつけてみました！

「全然違いますよ。まずS耐のクルマは右ハンドルですけど、GTのクルマは左ハンドルですから！ そんなことを聞いているんじゃないですよ（笑）。じゃあ、まずS耐のクルマと市販車の違いから話しましょうか。レースで用いられる380RS-Cと、380RSバージョンニスモとベースは一緒なんですけど、吸気系は380RS-Cが6連スロットルで、380RSバージョンニスモがツインインジェクション。ミッションは一緒で、足は若干ブッシュである部分がピロになっていたりします。それ以外で違うのは、安全タンクぐらいかな。それにボンネットとかリヤゲートなんかが軽くなっているのが市販車と違うところ。ブレーキも一緒だし、パッドをレース用にしているとか、

案外そのぐらいなんですよ。

そこからGT300との違いは、エンジンは3500ccで、かなりチューニングされているんですけど、吸気制限があって。でも、S耐のエンジンよりパワーは出ているみたい。GT300なんて言っても実際にはそれ以上で、単純に馬力だけの比較では、どっこいじゃないですか。それとミッションはシーケンシャルで、クルマの下がフラットボトムで真っ平ら、空力に関しては、かなり見たとおり突き詰められていて、ダウンフォースがすごい。

足まわりもそうですが、ボディの剛性も含め、GT300の方が格段に上ですね、S耐のクルマよりも。そういう意味では圧倒的にレーシングカーです。乗りやすさも実はGTの方。というのも、レーシングカーになればなるほど乗りやすくなるんですけど、乗りこなすのは難しい。それが最大の違いですかね」

乗りやすいけど、乗りこなすのが大変。むしろS耐のクルマの方が、その類だと思っていただけに、ちょっと新鮮な印象を受けました。さて、鈴鹿での予選タイムの比較ですが、S耐では2分10秒342がベストであるのに対し、GT300では2秒254と、その差は8秒にも。コーナーで刻んできているのは間違いないでしょうね。

影山 正美 かげやま まさみ

©GTA

1967年・神奈川県出身。1990年に全日本F3でレースデビュー。同年フォーミュラトヨタ初代チャンピオン、1998年全日本GT選手権チャンピオンを獲得し、その後様々なカテゴリーで活躍。アグレッシブなレースを身上とし、レース定走率の高さでは定評がある。2007年はSUPER GTではGT300クラスの「エンドレスアドバン 洗剤革命Z」、スーパー耐久でもST-1クラスの「エンドレスアドバン Z」とともに、ADVAN装着車で戦っている。



## GT300ルーキーにインタビュー



©GTA

やまざき・しんすけ

1978年10月13日生まれ、神奈川県出身。2000年、デビューシーズンにしてFJ1600で筑波チャンピオンに輝き、その年のFJ日本一決定戦での走りが評価され、英F3や米Fダッジなど海外のレースに参戦。その後、FDやGC-21を経て、04年には仏フォーミュラXに出場し、シリーズ2位に輝く。そこで目標をルマン24時間に定めたことから、06年よりJLMCIに参戦。今年はずでにLMP-1クラスのタイトルを取っている。



### 山崎信介 / EBBRO TEAM NOVA

注目のルーキーを紹介するこのコーナーで、今回ピックアップしたのはEBBRO TEAM NOVAからエントリーの山崎信介選手。昨年、GC-21をドライブしたJLMCでの走りが高く評価され、名門ノバ・エンジニアリングの抜擢を受けて田中哲也選手とともにヴィアマック350Rを走らせるドライバーです。

——4戦目のセパンで2位になって、表彰台に上がりました。その時の印象は？

山崎 「直前に路面が改修されて、みんなタイヤが厳しいと言っている中、うちは練習からそういう印象はなかったんですよ。だから、ある程度手応えはあったんですが、まさかトップになるとまでは思わず、正直プレッシャーかかりました（笑）。初めての経験ですから。でも、あまり勝ちを意識せず、いつもどおりの走りをして、って集中することを心掛けました。タイヤのパフォーマンスを信じて走ったというか」

——では、もうGTには慣れましたか？

山崎 「最初のうちは荷重移動の大きさに戸惑って、限界を超えた時の修正にタイムラグがあったんですが、今は限界の手前でコントロールできるようになり、それなりにクルマのパフォーマンスを引き出しているかな.....と思っています」

——でも、前回のSUGOでは洗礼を受けてしまいました。練習中のアクシデントで。

山崎 「あらかじめ言うておきたいのは、クルマのトラブルではないこと。ちょっとアンダーステアが強くて、クリッピングを外したら路面がきれいではないところに乗ってスピシっちゃったんです。そしたら、そこにガイヤルドが止まっていて.....。ご心配がしましたが、からだの方は今ではすっかり大丈夫です」

——それは良かった！ では、今後の抱負を。

山崎 「やっぱりシーズン中に1勝したいです。チームやスポンサー、そしてレースの駆け引きとか教えてくれる田中哲也さんに、なんとか恩返しをしなきゃいけないからね！」