

## ADVANレーシングタイヤインフォメーション

### 2008年 SUPERGTシリーズ第4戦

2008.6.22

### SUPER GT INTERNATIONAL SERIES MALAYSIA



横浜ゴム(株)が「ADVAN」ブランド誕生から、ちょうど30年目となる08年にチャレンジするカテゴリーのひとつがSUPER GTシリーズだ。全9戦で開催され、海外のサーキットも舞台とする国内最高峰のシリーズにおいて、ADVANはGT500クラスに出場するTOYOTA TEAM TSUCHIYA、そしてKONDO RACINGとのパートナーシップを継続。それぞれ表彰台の中央を目指す。TOYOTA TEAM TSUCHIYAは土屋武士と石浦宏明を起用してECLIPSE ADVAN SC430を、またKONDO RACINGは、ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラと荒聖治のコンビで、WOODONE ADVAN Clarion GT-Rを走らせる。

シリーズ第4戦は海を飛び越え、マレーシアのセパンサーキットを舞台とする。赤道直下の国だけに気温は極めて高く、過酷さではシリーズ随一とも。当然、その高負荷に対応する、普段よりも硬めのタイヤが持ち込まれている。用意されるのはハード、ミディアムハードの2種類で、温度よりも摩耗状態など全体を見てタイヤはチョイスされることになる。というのも、昨年このコースの路面は全面的に改修され、摩耗に関して厳しい状況へと変化。さすがに1年経つと、ローカルレースなどが行われたことで、いくぶん優しくなってもいようが、それでも1月に行われた合同テストでは、まだ厳しさを残していた。練習走行では、そのあたりが入念にチェックされることとなるだろう。

コースの特徴としては、典型的なテクニカルサーキット。例えて言うなら、富士スピードウェイの後半部分、セクター3に近い性格を持っている。その富士では5月末にテストを行い、セパンのレイアウトを考慮したタイヤも試されている。その結果、目標とする接地性に優れ、かつ曲がりやすいタイヤにより近づけることができた。

セパンといえば、昨年KONDO RACINGがフェアレディZで、そしてADVANレーシングにとって05年の開幕戦以来の優勝を飾ったサーキットでもある。過酷な条件をはね除けて勝った経験は何よりもの誇り、そして自信となっている。WOODONE ADVAN Clarion GT-Rには2年連続の活躍を、そして前回の今季初入賞で上り調子にあるECLIPSE ADVAN SC430に対しても、揃っての入賞に向け、ADVANレーシングは全力でサポートする。



GT300クラスでは前回の500kmレースを1ストップで走り抜いた、プリヴェKENZOアセット・紫電が予選16番手から3位に、ダイシンADVAN Zが予選17番手から5位に上がったことによって、ADVANレーシングタイヤのロングライフ、かつ安定した性能を強くアピールすることとなった。予選は今シーズン初めてのウェットコンディションだったため、この経験をふまえて新構造、新しいゴムを採用したレインタイヤが製作された。富士テストでは上々の成果が得られたことから、セパンでは突然のスコールも予想されるが、他メーカーに遜色をとらぬ性能を発揮するはずだ。これはGT500クラスにも当てはまる。

今回はGT500クラス用、GT300クラス用合わせ、約1300本のADVANレーシングタイヤが海を越えて用意される。



#### 2008年 SUPERGTシリーズ第4戦用ADVANタイヤラインアップ

		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 (MH, H)	2種類 (MH, H)
	サイズ	330/710R18, 330/710R17	280/710R18, 280/680R18, 280/650R18
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 (S, M)	2種類 (S, M)
	サイズ	330/710R18, 330/710R17	280/710R18, 280/680R18

30<sup>th</sup>  
ADVAN  
Since 1978



## 2008 SUPER GT TOPICS



今年のSUPER GTにおける最大の話題は、何といても日産がGT-Rを復活させたことだろう。搭載するエンジンこそV8・4.5lのVK45DEで従来のフェアレディZと変わらないものの、シャシーには大幅な刷新が図られている。最大の特徴は09年から改められる車両規定を先取りして開発されたことだ。09車両規定を採用することで得られるメリットは、簡単に言えばシャシーを低く、かつ幅広くできること。加えてGT-RのホイールベースがZより長いことにより、安定感は格段に増したという。その効果は絶大で、鈴鹿サーキット、そして岡山国際サーキットでの開幕2戦をGT-Rは連勝、しかも、ともに1-2フィニッシュを達成した。



WOODONE ADVAN Clarion GT-Rは開幕戦でスーパーラップ進出を果たし、8番手から決勝に挑んで、間もなく5番手に浮上。ライブにも優れたタイヤによってドライバー交代を遅らせたことから、一時はトップも走行した。このレースを5位で終え、続く第2戦では8位でゴール。ウエイトハンディを課せられないことから、この流れに乗って、富士スピードウェイでは勝負に出るはずだった。

しかし、第3戦からGT500クラス全車に性能調整が行われることとなり、すべてのGT-Rに80kgの追加が命じられ、最低重量が1180kgに改められたのだ。その影響は著しく、スーパーラップ進出を果たしたのは1台のみで、WOODONE ADVAN Clarion GT-Rは予選13番手。決勝では順位を上げたが、入賞まであと一步の11位。

もう1台のADVANレーシングタイヤ装着車である、ECLIPSE ADVAN SC430の土屋武士／石浦宏明組は、第3戦で復調の兆しを見せた。開幕戦、第2戦とも11位に留まっていたが、第3戦では8位につけて今季初入賞。SC430の最低重量が1100kgに変更されたということも大きいものの、それ以上にチームが絶えず加えていた独自のモディファイが、ようやく

実を結んだのは間違いない。

現時点では対照的な立場に置かれるGT500クラスのADVANユーザーチームながら、シリーズ中盤戦からの巻き返しには、大いに期待がかかる。

一方、ADVANレーシングタイヤ装着車が、シェアNo.1を誇るGT300クラスでは、開幕戦でORC雨宮SGC-7の井入宏之／折目遼組が久々の優勝を飾っている。予選トップはプライベートKENZOアセット・紫電の高橋一穂／加藤寛規組で、決勝レースでも大半を支配したものの、ラスト10周でGT500車両に行く手を阻まれ、わずかに失速した隙を捕らえられて2位。この時、3位でゴールしたのはユニケルパワー・タイサンポルシェの谷口信輝／山路慎一組で、ADVANユーザーによる表彰台独占も達成。

第2戦ではユニケルパワーが2位につけて、2戦連続で表彰台に上がっている。

しかし、今年のSUPER GTはイコールコンディションを保つという名目で、従来より頻りに性能調整を行うようになってきている。それはGT500クラスに限らず、GT300クラスにも当てはまり、第2戦で雨宮7や紫電が中団に沈んだのは、そういった理由による。第3戦でユニケルパワーも同じように足枷を強いられる羽目に……。そんな状況の中、紫電が第3戦で意地を見せ、3位入賞。500kmレースにも関わらず、1ピットでしのいだことが功を奏したのだ。

その結果、紫電の高橋組はドライバー、チームともに目下ランキングの2位につけ、トップとの差もわずか。3位にはユニケルパワーの谷口組がつけている。今年は上位が接戦で、5位の雨宮7の井入組、そして4位、6位、5位と連続入賞を続けている。7位のダイシンADVAN Zの青木孝行／藤井誠暢組にも、まだまだチャンスは残されている。

