

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8戦

2007.10.14

SUPER GT in KYUSHU



いよいよ大詰めにし掛かったSUPER GTシリーズ、その第8戦の舞台はオートポリス。アップダウンに富むテクニカルコースは、非常にチャレンジングだとドライバーから高評価を得るが、タイヤにかかる負荷は国内随一、摩耗も最も厳しい。2ストップを余儀なくされるチームさえ、決して珍しくはない。

前回、ツインリンクもてぎでの第7戦は予選で初めてノックダウン方式が実施され、セッションごと下位が振り落とされていった。この厳しい条件の中、ECLIPSE ADVAN SC430は最終のセッション3まで残り、7番手のグリッドを獲得。都合3回のアタックを繰り返さなくてはならないのだから、それはタイヤに最も求められる一発の速さ、そして耐久性をうまく引き出したことを意味していた。しかし、決勝においてはスタート直後に4番手まで浮上したものの、予想以上に高かった路面からの入力がECLIPSE ADVAN SC430を苦しめ、8位でゴールした。逆にWOODONE ADVAN Clarion Zはセッション1で姿を消し、16番手から決勝に挑んだものの、これまで悩まされ続けていたアンダーステアが新構造のタイヤの投入によって改善され、着実な追い上げによって5位でのゴールを果たすことになった。

そのもてぎでのレースからほとんど間を置かず、富士スピードウェイで合同テストが行われたが、そこではWOODONE ADVAN Clarion Zが引き続き好調ぶりを維持して2番手に、そしてECLIPSE ADVAN SC430も5番手につけた。今回の舞台であるオートポリスと富士ではコース特性が極端に違うと思われがちだが、ある部分ではデータの共有も可能。ともに高速コーナーが多く、横Gのかかり具合が同レベルにあるからだ。求められるのはタイヤの接地感を確保しつつ、どう剛性のバランスをとるか。



その点において、極めて良好なデータを得ることができている。また、オートポリスの最も重視されるのは、後半の上り区間。絶えずハンドルを切っていないと切らないことから、特にフロントタイヤの摩耗が激しく、それが進めば進むほど曲がりにくくなり、タイムにも影響を及ぼす。したがってアンダーステア対策を十分に盛り込んだ、新構造のタイヤが今回も用意された。

今回、GT500クラス用に用意された2種類のタイヤは、前回もそうであったが、温度域よりむしろドライバーの感性に応じて使い分けられる。推奨されるのはミディアム。摩耗が厳しいコースとはいえ、ハードの場合、あまりにグリップレベルが低いとスライド量が多くなって、違った意味で摩耗をさらに進める要因ともなるからだ。

一方、GT300クラスでは前回、コンケルパワータイサンポルシェが優勝。特徴あるコースレイアウトにクルマの持ち味を最大限に引き出し、意外にもSUPER GTに改められてから、初めてポルシェが優勝を飾ることとなった。また、チームランキングでトップだったプリヴェKENZOアセット・紫電も、クラス上限の80kgものウェイトを積んでなお、6位でゴール。その結果、ドライバーズでもトップに躍り出ることになった。最終戦の富士は紫電が得意とはしていないだけに、ここオートポリスで少しでも高得点を稼いで王手をかけておきたいというのがドライバーのみならず、紫電に携わるスタッフの総意。ライバルに取りこぼしがあれば、最終戦を待たずして王座決定ということも十分考えられよう。なお、今回は合計で約1300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8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、H)	2種類 (S、M)
	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 (M、H)	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 加藤寛規選手とともにGT300王者を狙う!

努力なくして、成果なし!
高橋一穂選手のレース哲学



「ベストアマとか最速のアマチュアとか言ってもらえるのは嬉しいけど、そうもてはやさなくて欲しいんですよ。結局ほら、プロが聞けないようなことを、平気で聞いてやっているわけで。盗んでいくならともかく、そこは甘い部分でもあるし……。ただ、自分としては素直に聞いているつもり。聞かないと損だし。なりふり構っている必要なんてないからね」

残り2戦を前にして、GT300クラスでランキングのトップに立つ高橋一穂選手は謙虚に、かつ堂々と現在置かれている自分のポジションをそう分析する。かねてから「自分はプロじゃないから」と公言し続けてはいるものの、そのプロ顔負けの走りを見せるようになってきたから、近頃はベストアマ、あるいは最速のアマチュアと呼ばれるまでとなったのだが、自身はこれを固辞する。とはいえ、その評価は誰もが認めるところ。ビジネスマンとしても、数々の顔を持っていることもあって……。「もう35年ぐらい前になるのかな、FLっていうフォーミュラをやっていて、やめたのは結婚する条件だったから。だけど、10年ちょっと前、仲間がシビック買ってレースやり始めたんで、練習だけならと思って走っていたら、またやってもいいよ、ってことになって。最初は鈴鹿クラブマンとかそういうので、途中からS耐でNSXに乗り始めたんだけど、これが全損になったから500のNSXを借りて、ノーマルのエンジンでも1000kmとかクラブマンなら楽しくやれると思ってたの。だけど、借りたはいいけど、やるならメンテもここで、と指定してきたのでね。それで本格的にやるはめになっちゃったの。タダより高いものはなかった(笑)。そんな流れから始めてロードカーで紫電を作るという話を聞いて、『それ、レーシングカーにならないの』って言っちゃったんだよね」

そう苦笑いして語る高橋選手だが、偶然のようでいて、きっとそれは必然なのだろう。そして、前述のとおり昨年に引き続き、その紫電をドライブしてタイトルに手が届く位置にまでたどり着く。高橋選手自身、手応えはどれだけ感じているのだろうか? 「流れはきているけど、そんな甘いものじゃないでしょう。ライバルがトラブルを抱える中、僕らバント、バントで稼いできたような点数だから。ただ紫電になってから完走率100%で、レース中のスピンは一度もない。ここまでミスなく来られたのは経験の積み重ね。それといいスタッフに恵まれたこと。仕事との両立も大変なのに、とか言われるけど、それはもう時間だけの問題であって。レース終わって、帰り道には気持ち切り替わっているし」周囲からは、努力家と評価される高橋選手だが、「努力というのは、言われるようにやっても意味ないんだよね。ただ、自分と同じことをしたら、誰でも同じぐらいのことはできると思う。別に体力がある方でもないし、運動神経もあんまり良くないし。あと方向音痴だけど、ラリーじゃないからいいか(笑)」ビジネスでも成功しているだけあって、一流の感性は持っている。決してこじつけではなく、それが高橋選手の強みなのではないだろうか……。

高橋一穂 たかはしかずほ

©GTA



1953年1月18日生まれ、70年代に鈴鹿でミニF1とまで呼ばれたFL500を戦い、約20年のブランクを経て鈴鹿のクラブマンや1000kmなど、アマチュアレースで活動を再開。その後、01年よりGTを本格的に戦うこととなる。NSX、ヴィアマックを乗り継ぎ、昨年より加藤寛規選手をパートナーに紫電をドライブ。オートポリスで優勝を飾り、ランキングでは2位に。今年は第6戦『鈴鹿1000km』で優勝、現在ランキングのトップ。ホンダカーズ東海を含み、自動車ディーラーなど20を超える企業の代表という、もうひとつの顔も持つ。

GT300ルーキーにインタビュー



©GTA

うえだ・まさゆき

1960年10月28日生まれ、大阪府出身。B110サニー全盛の時代、鈴鹿でサルーンカーレースを戦い、しばらくブランクを置くも99年に活動再開。01年に鈴鹿RSでランキング3位となり、やがてスーパー耐久を追いかけるように。03年にはST3で3位、そして04年にはST4で4位に。初戴冠は05年のST5、その翌年にもST5でタイトルを獲得する。今年はS-GTだけでなく引き続き、S耐、そしてJLMCにも参戦。



植田正幸 / JIM GAINER

今回紹介するルーキードライバーは、JIM GAINERのフェラーリF360をドライブする植田正幸選手。クラスこそ異なれど、昨年までスーパー耐久では2連覇。SUPER GTには遅咲きのデビューとなるナイスエイジですが、レースにかける情熱は人一倍。なんと今年はJLMCも含み、3カテゴリを追いかけられるのですから!

——7戦も消化して、今頃という感じもしますが、GTの第一印象はいかがでしたか?

植田「今までのS耐に比べ、大変でした。何しろ500(の車両)がいるでしょう。思ったとおり走らせてくれないで、最初のうちは自分のペースで走れませんでした」

——今はもうレース運びを見ている限り、違和感もなくなったようですが。

植田「譲り方はだいぶ慣れましたよ! 皆さん、そのあたり最初戸惑うようですね。ただ、僕らのクルマも毎回モディファイしてもらっているんですが、まわりの進化も著しくて。ただ、今回モリヤの足まわりを大幅に作り直してもらったし、クルマの相性も良さそう。それに相棒の菅君がオートポリス出身なんで、実はかなり手応えはあるんですよ」

——それは心強い。ところで植田選手というとマックスレーシングの代表として、佐々木選手や井入選手、阪口選手といった、実力はあるドライバーをサポートして、再び脚光を浴びさせた……という印象があります。

植田「再生工場という言い過ぎですが、でも近くにいる連中に、また日の目を浴びさせたいじゃないですか? 最近じゃ、みんな一本立ちできて嬉しいんですけど、その一方で彼らに『負けてられるか』って思いが、僕のモチベーションにもなっているんですよ!」

——なるほど! その言葉を待っていました。では、最後に今後の抱負を。

植田「本格的なスタートが遅かった分、夢をしっかり持ち続けて、その上で同世代の人には、『あの人も頑張っているんだから、自分も!』って思ってもらえたら最高ですね」