

### ADVANレーシングタイヤインフォメーション

#### 2007年 SUPER GTシリーズ第9戦(最終戦)

2007. 11. 4

#### FUJI GT 300km RACE



ついに最終戦を迎えたSUPER GTシリーズ。9戦目の舞台となるのは、第3戦以来、今季2度目の富士スピードウェイである。季節は春から秋へと移って、しかもレース距離は500kmとなり、バトルが予選から激しく繰り広げられることでは、間違いなく共通しよう。何せ、この高速サーキットでの第3戦のGT500予選1回目は、トップからたった1秒の間に11台が並んでいたのだから。

前回のオートポリスでの第8戦は、予選こそECLIPSE ADVAN SC430が13番手、WOODONE ADVAN Clarion Zが14番手と苦戦を強いられたが、決勝ではともに粘りの走りを見せた。ECLIPSE ADVAN SC430は10位でフィニッシュして貴重なポイントを得たし、WOODONE ADVAN Clarion Zも一時は5番手まで浮上したからだ。中盤に発生したアクシデントにより、リタイヤを喫したものの、内容としては高得点のレースをしていた。

さて、今回のレースに用いられるADVANレーシングタイヤは、ここ富士スピードウェイで9月11～12日に行われた合同テストで試されたものがベースとなっている。この間、気候もずいぶん変わってしまったが、そういった条件の違いを前提とされているタイヤを装着して、WOODONE ADVAN Clarion Zが2番手、そしてECLIPSE ADVAN SC430も5番手につけたことは、大きな期待材料である。予選から



大接戦になることは確実であることから、今回のタイヤは特に予選重視のスペックに。2台揃ってトップ5につけて、そのまま決勝でも順位をキープすることがターゲットとされている。

一方、GT300クラスでは前回、WILLCOM ADVAN VEMAC 408Rが今季初優勝。予選2番手からトップを追い詰め、素早いピットワークによってポジションを入れ替えると、あとはどんどん後続を引き離していった。その勝因として、タイムを安定して刻み続けられるタイヤのライフの長さは、欠かせない。この勝利によって、WILLCOM ADVAN VEMAC 408Rはタイトル争いの権利を残すこととなった。その一方で、ランキングトップのプリヴェKENZOAセット・紫電にとっては厳しいレースになっていた。予選こそ3番手につけたものの、決勝では10位に。ランキングトップは保ったが、絶対的なマージンは稼げなかった。

しかしながら、前出の富士合同テストにおいて、GT300クラスのタイヤもコーナリングとトラクションのバランスに優れていることが確認された。同じADVANユーザーが一台でも多く、ライバルより先にゴールすれば、シリーズチャンピオンの栄冠は、きっと2台のいずれかに輝くに違いない。

今回、GT500クラスにはミディアムとミディアムソフト、2種類のタイヤが用意され、ともに想定している気温域は15度前後。前回同様、金曜日の練習走行でドライバーの得たフィーリングを重視して選択されることとなっている。前述のとおり、今回は予選重視とあって、推奨されるのはミディアムソフト。今回も合計で約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9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 (MS, M)	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 (S, 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 最後まで白熱するタイトル争い!

逃げ切りなるか、プリヴェKENZOアセット・紫電  
WILLCOM ADVAN VEMAC 408R.  
大逆転の可能性も



©GTA

加藤 寛規 かとうひろき

1968年2月23日生まれ、神奈川県出身。1990年にカートレースを始め、1992年にフォーミュラヨタでデビュー。1999年にル・マン24時間レース、翌年にはアメリカル・マンシリーズに参戦。2001年FIA Sports Car Championshipではシリーズランキング2位を獲得。その後、2002年よりGTに本格参戦しNSX、セリカを乗り継ぎ、昨年より高橋一穂選手をパートナーにプリヴェKENZOアセット・紫電をドライブ。今年第6戦[鈴鹿1,000km]で優勝し、現在ランキングのトップ。また、昨年移籍したインキングモータースポーツチームのアドバイザーとしても活躍している。



GT500クラスでは、この最終戦を待たずしてドライバーズチャンピオンが決定したものの、GT300クラスのタイトル争いは最後まで持ち越され、しかも未曾有の大激戦となっている。可能性を残したのは4チーム。ADVANユーザーでは、プリヴェKENZOアセット・紫電の高橋一穂選手と加藤寛規選手が78ポイントでトップにつけ、WILLCOM ADVAN VEMAC 408Rの柴原真介選手と黒澤治樹選手が10ポイント差の3位に。間に74ポイントのMR-Sユーザーを挟み、4位には62ポイントのガライヤユーザーが続いている。

トップだから圧倒的に有利かという、必ずしもそうとは言い切れないのは、SUPER GTが独自のウェイトハンディ制度を設けているからだ。プリヴェKENZOアセット・紫電は、前회가クラス上限の80kgで、そこから20kg下ろせたとはいえ、依然60kgも背負っている。その上、紫電は富士を得意とはしていない。



「流れは予選まで確実にあったのに、僕のミスでなくしてしまった。レース中に初めてスピンをして、しかもそれがイエローフラッグ区間。オートポリスで決められなくても、差を

広げる予定だったのに……」と落ち込む高橋選手を諭すかのように、加藤選手は「それは仕方ないですよ」と。さらに、加藤選手は言葉を続ける。

「可能性があるかないかは分からない。というも、これだけ僅差であると、相手のポジションによって左右されてしまいますからね。正直言って勝つのは不可能です。ただ、最終戦はウェイトに苦しんで

いないクルマや、救済を受けたクルマが上に来ることが多いんで、彼らに頑張ってもらいたい。特にADVANユーザーには、他力本願ではありますが、その上でもう一度チームが一丸になって、いろんなものを細かく見直していけば、もう、ここまできたら、もう相手のことなんか考えず、自分たちのベストを尽くします。それで少しでも上の順位でゴールできたら」と。

一方、WILLCOM ADVAN VEMAC 408Rは、今回GT300クラスで最も重い165kgのウェイトを積むだけに、タイトル争いを語る上では柴原選手も、最初は言葉が重かった。「富士は重りが一番効いちゃうサーキット、正直言って辛いですね」という具合に。だが、即座にマイナス思考ではいけないと気づいたのだろう。「レースはスポンサーがあって成立するんですから、そういった方々に対して努力せずして、消化レースじゃ申し訳ない。お客さんも含めて、すべての応援してくれる人たちが『良かった』と言ってくれるようなレースになるよう、最後まで全力を尽くします」と柴原選手は改めて前向きな姿勢を示してくれた。



なお、ドライバーズタイトルこそ可能性は失われたが、エンドレスアドバン洗剤

革命Zの影山正美選手、藤井誠暢選手を擁するENDLESS SPORTSにも、チームタイトル獲得の権利は残されている。ADVANユーザーそれぞれがベストを尽くして、納得のエンディングとなることを大いに期待したい。



柴原 真介 しはらはしんすけ

1967年2月13生まれ、東京都出身。1988年にFJ1600Aでデビュー。1990年に渡英し、フォーミュラボクソールロータスに参戦。1991～1994年にかけてF3に参戦し、同年F3000にスポット参戦する。2000年にフォーミュラニッポンで3位入賞を果たし、その後GTに参戦。2005年よりWILLCOM ADVAN VEMAC 408Rをドライブ。現在パートナーの黒澤治樹選手と共にランキングの3位。

©GTA

