

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3戦

2008.5.4

FUJI GT 500km RACE

横浜ゴム(株)の「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。

ゴールデンウィーク間中での富士スピードウェイで行われるシリーズ第3戦は、500kmの長丁場で争われる。国内屈指の高速コースである富士は、アペラージュで他のサーキットを上回り、タイヤにより高い負荷をかけることで知られている。また、セクター1からセクター2と呼ばれる区間では高速コーナーが続くのに対し、最終のセクター3は、一転してツイスティなコーナーが連続。ある意味で、現在は二面性を持ったコースといえることができるだろう。

岡山国際サーキットで開催された第2戦では、WOODONE ADVAN Clarion GT-Rが14番手、ECLIPSE ADVAN SC430が16番手と、予選でこそ奮わなかったものの、決勝では着実に追い上げ、それぞれ8位、11位という結果を残すこととなった。決勝のロングランに強かった岡山で用いられたタイヤを、3月に行われたここ富士での公式テストのデータを元にマイナーチューニング。特に重視しているのは、先に述べたテクニカル区間のセクター3だ。荷重のかかりにくいところでグリップをより得られるような、味つけが施されているのが特徴である。

車両全体の性能調整により、ECLIPSE ADVAN SC430は規定重量が1100kgに軽減された上に救済措置が受けられること、そしてTOYOTA TEAM TSUCHIYAと富士との相性の良さも相まって、躍進は多いに期待できそう。一方、WOODONE ADVAN Clarion GT-Rは逆に規定重量が1200kgに引き上げられたが、この重量でのテストは、SUGOで実施済。問題なく性能を発揮できたことから、3戦連続での入賞、そしてそれ以上も不可能ではないはずだ。

GT300クラスでは、ユニケルパワータイヤサンボルシェが2位につけて、2戦



連続で表彰台に上がり、またスーパーラップには6台のADVANユーザーを送り込んだ。今回のレースで最大のポイントとなるのは、1ピットを選ぶか、2ピットを選ぶかということ。タイヤチョイスもそれによって異なり、1ピットのチームにはミディアムソフトの、2ピットのチームにはソフトの使用を推奨する。リストリクターが絞られたことにより、理論上は燃費が向上するはずだが、パワーが低下した分、かえってアクセルを踏み込むこととなり、決してそうとも限らないという意見も。全体的に1ピットを選ぶチームが増えそうだが、金曜日の練習走行、そしてタイヤチョイスは普段以上に慎重を期さねばならないだろう。

前回、9位に入賞したこと、20kgのウエイト軽減が可能となったプリヴェ KENZOアセット・紫電は、再び台風の目となる公算大。また、今回デビューのフォーミュラ・ニッポン用のエンジンをミッドに積む、ウェッズスポーツ IS350も戦闘力は未知数ながら、大いに注目を集めることとなるだろう。もちろん、コースとの相性抜群のユニケルパワータイヤサンボルシェは、燃費の問題で2ピットは免れないだろうが、連続入賞も決して不可能とはいえない。

GT500クラスには今回、ソフトとミディアム、2タイプのタイヤが用意される。予選での速さも重視することから、基本的にソフトをメインとするものの、決勝での摩耗状況、ならびに路面温度の著しい上昇も考慮し、バックアップ的にミディアムの使用も視野に。今回は約1500本のADVANレーシングタイヤが用意される。



2008年 SUPERGTシリーズ第3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 (S, M)	2種類 (S, MS)
	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

30th
ADVAN
Since 1978

僕ほど人間関係、信頼関係に恵まれたドライバーはいない だから勝てた、ル・マンでもセパンでも！ いや、これだけじゃ物足りない

今回はスペシャルインタビュー！ KONDO RACINGの荒聖治選手に、大いに語ってもらいました。レースを始めたきっかけ、あのル・マン24時間や昨年のSUPER GTセパンラウンドで勝ったこと。そして、現在所属するチームとの関係までざっくばらんに。紙面の都合で、全部載せきれないのが残念なほど、話は最高に盛り上がりました！

——最初に、レースを始めたきっかけというのは？

荒 選手「僕、最初からプロを目指していたわけじゃないんですよ。むしろクルマ好きというところから入っていて。免許とる前を見た、星野（一義）さんのGT-R、最高に興奮したクチですね。いつか、ああいうクルマに乗りたいなあって」

——世代こそ違いますが、そのGT-Rで今や、レースもしていますよね。

荒 選手「それはすごく嬉しいこと。だけど、それ以前に、自分でR32を所有していたこともあるんですよ。自分でダンパーやスプリング換えたり、N1マフラーつけて、後ろから火が出るのを楽しんでいたりして（笑）。何せ、根っからのクルマ好きですからね！」

——カート、ゴルフのワンメイク、F4と来て、その頃はレースを楽しんでいたと思うんですが、トムのF3に乗るようになってから、意識も変わってきたとか……。

荒 選手「そうですね。あのカテゴリーはもう好きさだけではやっていけない。クルマもドライバーもレベルが高くて、ワンランク上のことをしなくちゃいけないと思知らされるので。ただ、その頃は一方でチームGOHのマネージャーみたいなこともしていたんですよ。その頃褒めを評価してもらえて、『オレカというチームがオーディションしているけど、やる気あるか』と言ってもらえて、もちろんですよ。と、その日のうちにフランスに飛んでいました（笑）」

——その決断力が、長い目で見れば、後のル・マン制覇につながっていくわけですね？

荒 選手「そういうことになると思います。何か、そういう運に恵まれているんですよ、僕」

——話は一気に飛びますが、現在に至るKONDO RACING加入も、そういう運があったと。

荒 選手「そうなんです。06年にマセラティの話がなくなって、完全にGTのシートを失ってしまいました。7月ぐらいまでブラブラしていたんですが、その時、鈴鹿1000kmの3rdドライバーになって声をかけてもらえて……」

——その時は結構引く手あまただったと聞きましたが？

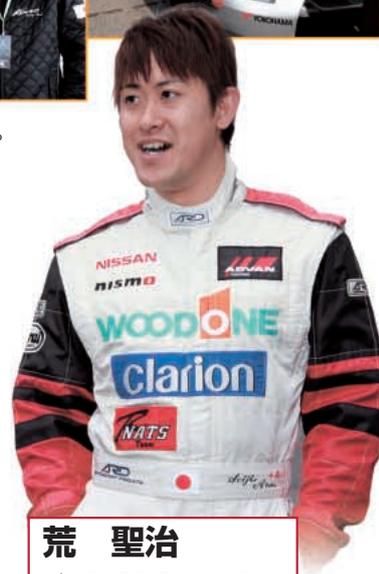
荒 選手「実際、そうでした。でも、僕、01～03年とアドバンスープラに乗っていたんですけど、3位が最上位で、優勝をヨコハマさんにプレゼントできなかったという心残りがあった。だから、ここだろうと、迷いは全然なかったんです。その先もすごい話で、エリック（・コマス）さんが腰痛で乗れなくなって、そのまま乗ることになったんですね。ものすごいタイミングというか、縁を感じました。まわりの人に助けられているなあ、って」

——そうして、KONDO RACINGで初めてのフル参戦となる昨年、セパンで優勝を飾ります。

荒 選手「救済も受けず、実力で……しかもあの厳しい条件の中で勝てたというのは、すごい自信になりましたね。なによりチーム全体のモチベーションが上がって、手応えが全然違います」

——しかも、今年はGT-Rという強い武器を手に入れて……。

荒 選手「すごいポテンシャルアップですよ！特に速いのがコーナリング。だから、その



荒 聖治

／KONDO RACING
24 WOODONE
ADVAN Clarion GT-R

あら せいじ
1974年5月5日生まれ、千葉県出身。94年にVWゴルフカップに出場してチャンピオンに輝いた後、アメリカで2年修行。97年に帰国してF4、F3を戦う。04年にはアウディR8を駆り、日本人としてはふたり目のル・マン24時間レース総合ウィナーに輝く

ポテンシャルを引き出すタイヤを作るために、昨年より引き締まる気持ちでいうのは強いです。ドライバーだけでなく、チーム、タイヤメーカーともにみんな、勝つという方向を見ていて、しかも昨年と同じドライバーのコンビですからね。この最高の環境を生かさぬ手はないと」

——そのコンビを組むJPことジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ選手ですが、印象は？

荒 選手「すごく信頼できる相手。意外に神経質で、繊細な部分を持っているんですが、サポートをちゃんとしてあげて、彼が大丈夫だと思えるような環境を整えると、リスクを負いながらもしっかりまとめてくれる。セツの好みもシートポジションも一緒なのありがたい（笑）」

——近藤真彦監督に関しては？

荒 選手「すごいマインドの強い人。すごく真剣ですから、常に。最初にお会いしてから、かれこれ10年になるんですけど、その頃から印象は変わりませんね。一緒に表彰台とか一番高いところいきたいな、と思っていたのが昨年達成できて、すごく嬉しかったんですが、できれば日本のサーキットで！」

——それは確かに思います。できれば、今回の富士で達成してもらえれば最高なんです（笑）、そのためにタイヤに関して、どんなリクエストをしましたか？

荒 選手「それはもうレースに強くて、しかも一発もあるタイヤ（笑）。そんなのはあり得ないんですけど、地面にきっちり接地して離さないタイヤ。そういう理想に向けて、みんなで腹を割って話し合っ、何が大事か追求していているとは思いますが、だから、関係としては今、理想的な状態にありますよね。だからこそ、早く勝ちたいんです！」

——メーカーとのいい関係が保たれ、しかも大好きだったGT-Rでレースができています今……。

荒 選手「そう！ それはすごい幸せ。ファンの応援も今まで以上だし。その上、KONDO RACINGもどんどん強くなっている。僕だけじゃなく、チーム、近藤監督、JP、そしてヨコハマが持っているものは全部投入して、早く勝ちたい。こんな最高の環境の中でね！」

2年目を迎えたロータスカップジャパン 開幕戦はゲストドライバーの荒選手が、圧倒的な速さを見せる



ロータスエリーゼSiによるワンメイクレース、ロータスカップジャパンも2シーズン目を迎え、その開幕戦がここ富士スピードウェイで、今から2週間前の4月20日に開催されました。今年も盛況に行われる中、チーム・アドバン・ロータスのゲストドライバーとして起用されたのが、誰だろうと荒聖治選手でした。

予選では、ややエンジンに伸びを欠く状態ながら、2分9秒689という最速タイムを記した荒選手。エキスパートクラスからの出場のため、後方グリッドからのスタートとなりましたが、スタート直後の1周だけでごぼう抜きを果たし、4番手に浮上。わずか4周でトップに浮上します。それまでトップを走行したポールシッター、遠藤浩二選手とのバトルが期待されましたが、遠藤選手は反則スタートのペナルティで遅れを取ることであり、その後、唯一篠原祐治選手だけが食らいついて1周のみトップを奪いましたが、間もなく荒選手は再逆転。そのまま逃げ切りを果たすこととなりました。

なお、エキスパートクラスは賞典外のため、クラブマンクラスで優勝し、表彰台のてっぺんに立ったのは篠原選手。嬉しい初優勝となりました。2位は秋葉有一選手、3位は池沢早人選手が獲得しています。