

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5戦

2008.7.27

SUGO GT 300km RACE



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。

前回のマレーシア・セパンラウンドでは、WOODONE ADVAN Clarion GT-Rが今季初優勝を飾っている。予選では4位を獲得し、レース前半はオリベイラがオープニングラップでNSX17号車を抜いて3番手に浮上。後半、ペナルティで後退したNSX1号車に代わって2番手に浮上し、ゴール間際にGT-R22号車と荒が激しいトップ争いを繰り広げた末に逆転を果たした。KONDO RACINGとADVANにとっては、これがセパンラウンド2連勝。また、ECLIPSE ADVAN SC430は4位に入賞。後半を担当していた石浦がクールスーツの故障で熱中症状となり、ゴール後担架で運ばれるシーンもあったが、2台揃っての入賞に成功。相性の良さが確認できたこと以上に、ドライバーからのフィーリング、走行データが設定どおりだったことが最大の収穫となった。今回のSUGOラウンドでも、そのセパンほどではないにせよ、高温下でのレースとなることが

予想されるため、同じような方向性でタイヤは製作されている。その一方で、コースの特性に合わせ、クルマの動きがシャープになるよう小変更も。特に重視しているのは最終コーナーで、ここでアンダーステアに苦しみようになるとフロントの磨耗が極端に進んでしまうからだ。

過去のレースでもADVANとSUGOの相性は良く、入賞率は高い。ECLIPSE ADVAN SC430は、まだウェイトハンディも10kgと厳しくないことから、引き続きの活躍が期待される。そして、名誉の勲章50kgを積みWOODONE ADVAN Clarion GT-Rにも、1ポイントでも多く獲得してもらうべく、ADVANレーシングはサポートに全力を尽くす。



GT300では、予選でウェッズスポーツ IS350が2番手、JIM CENTER フェラーリF430が4番手、そしてダイシンADVAN Zが5番手と好結果を得るも、スタート直後にその3台が揃って接触。ウェッズスポーツ IS350がリタイアし、他の2台も大きく順位を落とすハプニングが発生していた。その一方で、予選10番手からORC雨宮SGC-7が3位入賞を果たし、EBBRO UEMATSU 320Rも4位でゴールし、悪条件にも強いタイヤという印象を強くアピールすることになった。今回もコースとの相性に優れる、ダイシンADVAN ZやORC雨宮SGC-7、プリヴェKENZOアセット・紫電が大いに活躍してくれるものと予想される。



今回のレースでGT500クラスに用意されたドライタイヤは、ミディアムハード、ハードの2種類。路面温度よりドライバーのフィーリングを重視して選択し、特に剛性感に不満が生じた場合にはハードタイプが使用されることとなる。今回は約1300本のADVANレーシングタイヤが準備される。

2008年 SUPERGTシリーズ第5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 (MS, M)
	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

ADVAN一筋、ハコ一筋に戦ってきた職人は、古巣RP BANDOで新たなスタートを切る!



昨年までGT500クラスを戦っていた織戸学が、今年は古巣でもあるRACING PROJECT BANDOに移って、久々にGT300クラスで戦うことになった。他人からすれば、いろいろな見方があるだろうが、むしろ、そのことを織戸自身は「タイミングに恵まれた」と語る。

「むしろ、今までずっとGT500に乗っていたのは、すごくラッキーなこと。トヨタが若手への切り替えを進めていく中で、こういう時はいつか来ると思っていたから。ただ、僕自身はトヨタのドライバーというより、ヨコハマのドライバーという意識の方が強いので、ヨコハマに対して理想的な形になれば……と、ずっと考えていたんです。そんな中、坂東(正明)さんがGTAの代表になって、そちらの方が忙しくなったから、監督は息子(正敬)がやることになって、その比重が今年はずっと強くなると。これは僕にとってチャンスだと思ったんです」

織戸はGTに限らず、レーシングドライバーとしての第一歩もRP BANDOからスタートを切っている。一時は社員として勤務していたこともあり、正敬監督は年下ながら、その第一歩をも知る存在でもある。だからこそ、一緒にやりたいという思いはひとしおだったのだろう。「うん、確かに里帰りみたいな気分ですね。実際には当時とはだいぶ体制も変わって、人もやり方も変わっているんで、完全に同じなのは名前だけ。でも、一からのスタートということで、いろいろやれることがあると思うんです」

一からのスタート。それはクルマであったり、パートナーであるドライバーであったり、さまざまな要素があるのだろう。

「クルマに関してはIS350でやるっていうのは、去年から聞いていて、それが正直いちばん魅力でした(笑)。新車で、しかもカッコいいクルマで。フォーミュラ・ニッポンのレーシングエンジンでミッドシップという、画期的なレイアウトでもあるじゃないですか。実際にはリストラクターの関係で、意外

にストレートが……なんだけど、コーナーで稼げる。ただ、もっともっと煮詰めていく必要はありますよね。まだまだ速くなる要素はあるんで、楽しみです。ドライバーに関しては、やっぱり若手にチャンスを与えるべきだと。そうしたら阿部翼というのがヒットした。彼もまた可能性は十分ある。もう少しがむしゃらさが欲しいというのはあるけど、これからいろいろ教えていきますよ。教えていくことで、再びGT300クラスを戦う僕も再確認できることはいっぱいあるし。まあ、いろいろ楽しみですよ」

非常にやりがいがある立場に、そして可能性を秘めた立場にいるせいか、こうして話している時、織戸の表情は極めて明るい。そこでこれからの目標を最後に語ってもらった。

「本格的にチャンピオンを狙うとなれば、それは来年ということになるんですが、今すぐにも、まず1勝が欲しい。SUGOは本当に狙っています。セパンで結果が残せなかったのは悔しかったけど、壊れちゃった分、新しいトライもしているし、ISによりマッチしたタイヤもSUGOから準備してくれることになったので。勝ちに行きますよ!そのためには翼のポテンシャルも上げなきゃいけないんで、ハッパもかけていくつもりです」



織戸 学(おりと まなぶ)

©GTA

1968年12月3日生まれ、千葉県出身。90年にドリコンGP初代王座に輝いたのをきっかけとして、91年に富士フレッシュマンでレースデビュー。2年目にNA-1600クラスでチャンピオンを獲得。スーパーシルビアで95年から2連覇を果たし、97年はデビューイヤーに関わらず、全日本GT選手権のGT300でチャンピオンに輝く。その後もGTのみならずスーパー耐久でも活躍し、GT500クラスでは03年から5シーズンを戦い、2勝を挙げている。この間、使用してきたタイヤは、すべてADVAN。

GT300ルーキーにインタビュー

阿部 翼 / ウェッズスポーツ IS350



©GTA

あべ・つばさ
1982年4月7日生まれ、神奈川県出身。カートレースを99年まで戦い、この年に全日本選手権FAクラスで3勝し、ランキング2位に。翌年SRS-Fを受賞し、01年から2年、Fドリフトを戦った後、Fトヨタに転向。3年目の05年に4勝してランキング2位に輝く。その後レース活動を休止するが、07年のF1日本GPサポート・PCCJスペシャルラウンドに出場、第1レースで4位、第2レースで優勝する。



プロとして大成するために。耐久レースではチームワークが第一!

——今までずっとフォーミュラでレースしてきましたが、今年からハコというかGTに転向したのは?

阿部「やっぱりGTはすごく人気のあるレースで、プロドライバーとしてやっていくためにはGT500クラスで大成しないと。そのGT500に乗るために、まずはGT300で実力をアピールしようというのが、参戦のきっかけです。フォーミュラへのこだわりを捨てたわけでは、決していないんですけどね」

——なるほど。そのGTに最初、乗った時の印象はどうでした?

阿部「最初に乗ったセリカは、やっぱりフォーミュラとの違い、特にロール感に戸惑いました。コントロールしづらく、思ったとおりには走らせられなかったんです。でも、今乗っているIS350はミッドシップですから、フォーミュラに近い動きをするので、僕の経験、知識を反映させることができている」

——そのIS350っていうのは、どんなクルマ? もう少し具体的に……。

阿部「正直言って、僕もそんな走り込んでいるわけじゃなく、第3戦の富士もトラブルを抱えながらの走行だったんで。でも、ポテンシャルはかなり高い。まだ、熟成されていないにもかかわらず、予選では織戸さんがパフォーマンスを見せてくれましたし、1戦ごと乗りやすくなっています。ただ、エンジンが本来使うべき回転域で使えていないので、直線がちょっと。その分、どんどんコーナーで稼げるようになってきましたね」

——パートナーである織戸選手の印象は? いろいろ教えてもらっていますか?

阿部「最初はすごく厳しい人かな、と思っていたんですが、一緒に組むようになってレースのこと、特に耐久のことを考えている人だと分かりました。僕の乗る時間を極力取ってくれますし、ハコ独特の走らせ方、レースの仕方を細かく指導してもらっています。下の人間に対する思いやりもすごいですし、何より耐久では自分ひとりでは勝てない、チームワークが大切だということを実感させてくれます」

——いいコンビ、というのは見ているだけでも感じますよ。さて、後半戦の意気込みを最後に。

阿部「残り5戦で走ったことのあるサーキットが4つあって、そこでは来年につながるレースをしたい。特にSUGOは勝負のかけられるサーキットだと思うんですが、だからといって勝ちますと、軽く言いたくはないんです。レースはそんなに甘いもんじゃないし……。でも、ひとつひとつ課題をこなし、謙虚に冷静にレースしていきたいと思います。それで織戸さんのいいところを学ばせていただいて、徐々に自分を走り方でアピールしていきたいですね」