

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6戦

2008.8.24

第37回インターナショナル ポッカ 1000km



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。

今回のレースはシリーズ最大の難関、鈴鹿1000kmことインターナショナルポッカ1000kmとして開催される。夏の祭典として、実に37回もの歴史を刻んだレースは一時Cカーによって争われたり、アマチュアの走らせるマシンにGTが混じって走ったりとスタイルを変え続けたが、06年からはSUPER GTの一戦として行われるようになった。レースの長さもさることながら、暑さをもライバルとしなくてはならず、過酷さは赤道直下の国、マレーシアラウンド以上とも。しかも、鈴鹿は絶えず横方向の入力がかかるタイヤに厳しいサーキットだ。この難条件に対し、ADVANはこれまでのレースより剛性、耐熱性ともにタフなゴムを用いたタイヤを投入。マレーシア、SUGOと結果を残しているタイヤを正常進化させて挑む。

前回のSUGOではマレーシアでの優勝もあって、50kgのウエイトを積んでいたWOODONE ADVAN Clarion GT-Rは、予選こそ13番手だったものの、しっかりレースをまとめてGT-R最上位となる8位を獲得。また、ECLIPSE ADVAN SC430も予選でSC430ベストの4番手を獲得し、ラスト4周で逆転

されこそしたが、レースの大半を3番手で走行した。今回は長く過酷なレースとあって、戦略が普段以上に重視される。その時々コンディション、ライバルの状況などをADVANスタッフは的確に把握し、チームにタイムリーな情報を伝えて最大限にバックアップ。ちなみにGT500クラスの場合、通常は5ピット/6ステイントがセオリーだが、昨年はECLIPSE ADVAN SC430が4ピットをトライ。異物を拾い、タイヤを傷めたことからリタイアしてしまったものの、一時はトップを走行した。今回もその戦略を選ぶ可能性は十分にある。

一方、GT300では、前回のSUGOでウェッズスポーツIS350が予選トップから、しばらくの間、決勝もリードした。惜しくもスターターのトラブルで後退を余儀なくされたものの、ポテンシャルの高さは再び強調されることに。逆に予選の接触で全タイム抹消となり、最後尾スタートを強いられながらも、ダイシンADVAN Z



が激しく追い上げて2位入賞。そのことは性能とライブの両立が果たされていたこと、何よりの証明だ。その方向性を維持しつつ、今回使用されるタイヤは熱に対する安定感を重視。

そして、ほとんどのチームが4ピット/5ステイント作戦に打って出ることになる。燃費が厳しいRX-7やボルシェに関しては5ピット作戦しか選べないものの、その分ハイペースでの周回が重ねられる。4ピットのチームよりコンマ7秒から1秒弱速いラップを刻めれば、互角に渡り合える計算だ。

引き続きウェッズスポーツIS350とダイシンADVAN Zに、そして昨年の優勝で相性の良さを示したブリヴェKENZOアセット・紫電、4戦連続でスーパーラップ進出を果たして上り調子のEBBRO UEMATSU 320Rにも優勝の期待がかかる。また、7月末に行われたもてぎ公式テストで好タイムをマークした、triple a ムルシエRG-1もダークホースとなりそうだ。

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、ミディアムの2種類。ドライバーのフィーリングを重視しつつ、その時のコンディションによって使い分けられる。今回は約2100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6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, MH)	3種類 (MS, M, MH)
	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 (MS, M)	2種類 (S, M)
	サイズ	330/710R18、330/710R17	280/710R18、280/680R18

30th
ADVAN
Since 1978

ADVANとともに戦うF4 タイヤはワンメイク、しかしセッティングは自由。 広い年齢層をカバーするフォーミュラ



ADVANは高い性能が評価され、数多くのレースでオフィシャルタイヤのサプライヤーとなっているが、そのひとつがF4とフォーミュラ4である。我が国独自のF3に準ずるカテゴリーで、その誕生は今から15年前の93年。この年のみ名称はFJJとされている。

この頃、入門カテゴリーとして人気を誇っていたFJ1600が、レギュレーションによって不変を貫いていたのに対し、当時のF3は進化の一途。そのため、性能だけでなくドライビングスタイルにも大きな差が生じ、FJ1600からステップアップできても、なかなかF3を乗りこなせないという問題が発生。そのため、中間的な性格を持つカテゴリーを渴望されたことが、誕生のきっかけでもある。同主旨の自動車メーカー主宰のカテゴリーもすでに存在していたが、難点とされていたのはワンメイクゆえにセッティングの自由度が狭いこと。その点を考慮し、F4はタイヤ以外オープンであることを最大の特徴に。ただし、すべてのパーツに価格上限を設け、コストの高騰を防いでいる。

エンジンの排気量上限は1850cc。もちろん、量産エンジンに限定され、F3同様リストラクターによる吸気制限が義務づけられているため、最大出力は約180馬力。初期にはさまざまなエンジンが用いられていたものの、現在は性能、耐久性に優れることから、先代インテグラに積まれていたホンダB18Cのワンメイク状態となっている。

シャシーに関しては、ディメンション、レイアウトはF3とほぼ一緒。しかし、カーボン、チタンなど高価な素材の使用は認められていないので、モノコックはアルミで製作されている。また、F3はステップボトムであるのに対し、F4はフラットボトムで、デフューザーの装着は禁止。さらにウイングは前後とも1枚ずつでなくてはならない。シャシーもまた、一時はパラエティに富んでいたが、現在はほぼウエストのワンメイク状態。少数派としてオスカー、そしてその業務を引き継いだミストのシャシーが出ているのみとなっている。

シリーズは当初サーキットごと開催されていたが、現在は東日本、西日本とエリアごとに開催。また年末には06年より日本一決定戦が開催され、最優秀選手には上級カテゴリーへのステップアップが、ジャパンスカラシップシステム(JSS)とADVANによってサポートされる。

長い歴史を誇るカテゴリーだけに、輩出したドライバーの数は数知れず。その筆頭が、第4戦・セパンを制したKONDO RACINGの荒聖治である。04年のル・マンウィナーであり、F・ニッポン第6戦/第2レースを制したばかりの荒は、97年の関東シリーズで2勝を挙げ、ランキングは2位。GT500クラスでは、道上龍(93年:鈴鹿/TIチャンピオン)と伊沢拓也(02年:鈴鹿5位)もF4卒業生だ。

GT300クラスでは、阪口良平が96年の鈴鹿/西日本、佐々木孝太が98年の鈴鹿/MINE、そして栗原宗之が06年の東日本での、それぞれチャンピオン経験者。その他にも松下昌揮、高木真一、密山祥吾、前田剛秀、栗原正之、植田正幸にF4経験があり、前回2位となったTEAM DAISHINの青木孝行と藤井誠暢は、ふたりともF4で頭角を現したドライバーだ。青木は97年の鈴鹿で、藤井は02年の関東で、それぞれ2位となっている。

F4は広い年齢層に門戸を広げていることもあって、若手のプロドライバーへの登竜門であり続ける一方で、若い頃の夢を実現させようという、ミドルエイジも増えてきているのが現在の特徴。また、セッティングが自由に許されるカテゴリーとして、F4の人気は再燃しつつある。

そのF4をADVANは高性能タイヤと充実のサービス体制で、これからも支援し続けていく。



GT300ルーキーにインタビュー

松下昌揮 / EBBRO UEMATSU 320R



©GTA

まつした・まさき
1986年5月23日生まれ、静岡県出身。92年に初めてカートを走らせ、実戦デビューは97年。その翌年にはSL大阪シリーズスカデットクラスで初のタイトルを奪い、01年には全日本カート選手権CAクラスに出場、第3戦でデビューウィンを飾る。03年に限定Aライセンス取得し、16歳で鈴鹿FJ1600にデビュー。その後、F4、FD、FCJ、FTを戦い、今年からスーパーGTのGT300クラスとF3ナショナルクラスに出場。F3ではすでに2勝を挙げ、ランキングでは3位に。

やっと「レーサーです!」と胸を張れるようになりました

— GTマシンに乗るのは今年からですけれど、今までずっとフォーミュラに乗ってきたし、ヴィーマックもミッドシップだから、すぐに乗りこなせたのでは?

松下「いや、最初のうちは乗りづらいと思いましたよ。だけど、第4戦のマレーシアあたりからセッティングが決まってきて、ADVANタイヤとのマッチングも良くなってきたので、今ではすっかり! 流れに乗ってきたと思うし、スーパーラップにもうちのチームは4戦連続で出ています」

— そのスーパーラップに、第3戦の富士で松下選手は挑戦しました。その時の印象は?

松下「走り自体は『ああ、やっちゃったあ』って感じだったんですけど(8番手)、他のルーキーはそんな経験させてもらえないですからね。すごい勉強になりましたし、GT独特の雰囲気も味わえて、最高の経験ができました」

— パートナーの阪口良平選手は、どんな存在ですか?

松下「良平さんはADVANタイヤの開発もやっているから、すごく情報を持っているし、何より他の先輩と違って、隠し事をせず全部教えてくれるんです。僕が調子良ければ僕を立ててくれるし、お互いがフィードバックし合おうという考えを持っている方。そこがA、Bドライバーの差が少ない理由なんじゃないかと思います」

— 今年はGTだけでなく、F3のナショナルクラスにも出場。けっこう大変なのは?

松下「いや、むしろやっと『レーサーです!』と胸を張れるようになったというか。忙しいのは忙しいですが、毎日充実した日々を過ごしています(笑)」

— 確かに、いい意味でノリノリのムードを感じますよ。では、今後の目標を。

松下「まずGTでは1000kmと、その次のもてぎは勝ちを意識していきます。救済はないけど、ウエイトハンディもゼロなので、いい作戦を立てて、良平さんとミスなく走れば! メンテナンスをノバエンジニアリングさんがやってくれているから、クルマには不安はまったくないですから。あと、GT以外ではマカオで走りたいんです。F-BMWになるか、F3になるか……でも、個人的にはやっぱりADVANタイヤで走るF3! GTでの経験も生かして、世界の強豪とも戦ってみたいです」

