

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7戦

2008.9.14

MOTEGI 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iraと荒聖治のコンビで、WOODONE ADVAN Clarion GT-Rを走らせる。

シリーズも残すところ、わずか3戦。ここからのレースはすべてポイントが有効とされるため、まさに勝負は大詰めにさしかかったこととなる。今回の舞台となる、ツインリンクもてぎは短い直線と回り込んだコーナーが多いため、ストップ&ゴーが頻りに繰り返されるレイアウト。そのため、オーバーテイクポイントもそう多くないことから、予選が他のサーキットよりも重要になる。だが、今回の予選は、2回目が昨年のもてぎラウンドでも実施されたノックダウン方式に。セッションは3分割され、下位のチームから振り下ろされていくのだ。その上、3セッションすべて、ひとりのドライバーが走り続けることは禁じられている。なおかつ、タイヤは1セットしか使えないので、チームの戦略、そしてタイヤの保管や冷却が重要な要素となる。

もっとも、この方式はオリベira、荒がダブルエース的立場にあるWOODONE ADVAN Clarion GT-Rには、むしろ有利に戦えるはず。ECLIPSE ADVAN SC430は、ルーキーの石浦が大いに鍵を握るが、アタックを想定したテストでも土屋に見劣りしないタイムを出しているのが頼もしい限りである。この予選方式、そしてコースレイアウトに対処すべく、ADVANは7月末

に行われた、もてぎでの公式テストにおいて多様なタイヤをトライ。その結果、他のサーキットよりソフト方向でありながら、ロングにも耐え、なおかつドライバビリティに優れたタイヤを生み出すことに成功している。

前回の鈴鹿ラウンドは、1000kmレースとして行われ、普段は猛暑もライバルとするが、今年は例外的にそれを苦にせぬ戦いになった。予選2回目とスーパーラップが悪天候で中止になる波乱はあったが、決勝はドライコンディションで争われ、WOODONE ADVAN Clarion GT-Rは7位でゴール。ちなみにZで戦った昨年のもてぎでは、抜きづらいコースであるにもかかわらず、予選16番手から追いつけて5位でゴールするなど、ADVANとともども相性も良いことから、引き続き上位入賞が期待できそう。一方、ECLIPSE ADVAN SC430は前回14位と苦戦を強いられたものの、同じように今回は逆襲が期待される。



一方、前回のGT300クラスでは、プリヴェKENZOアセット・紫電、ユンケルパワータイヤサンポルシェ、そしてORC雨宮SGC-7が一時的にトップを走行した。だが、紫電は接触によってステアリング系を傷めてリタイア、雨宮7とユンケルパワーは燃費の問題により、4ストップを強いられたため、3ストップのチームに封じ込まれ、3位、5位という結果に甘んじている。雨宮7は今回65kgのウエイトハンデを背負うため、決勝での苦戦は免れそうもないが、ユンケルパワーはノーウエイト、しかもポルシェと相性の良いコースとあって大暴れが期待できそう。これに7月末のもてぎ公式テストでも好タイムをマークしていた triple a ムルシエRG-1が、今度こそトップ争いに加わってくるはずだ。なお、今回用いられるGT300クラス用のタイヤは、もてぎのコース特性に合わせ、縦方向の性能を重視して性能の向上がはかられている。

今回のレースでGT500クラスに用意されたドライタイヤは、ミディアムソフト、ミディアムの2種類。メインとされるのはミディアムソフトで、ドライバーのフィーリングを重視しつつ、タイムの出方を見て使い分けられる。今回は約1500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7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 (MS, M)
	サイズ	330/710R18、330/710R17	280/710R18、280/680R18 280/650R18
ウエット用 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

日本が誇るワンメイクレース、シビックレースはADVANとともに今年、再び世界選手権との併催決定!



シビックレースのスタートは1981年。昨年まで6年間、インテグラに代を譲っていたものの、今年から再び表舞台に復活することとなった。言うまでもなく、ワンメイクレースとしては最も長い歴史を誇り、それから後、ワンメイクレースが次々と生み出されるきっかけとなったレースでもある。誕生の背景は、当時ハコのレースと言えば、サニーというぐらい、全国のサーキットで、あらゆる形態で用いられていたサニーB110のホモロゲーション(公認)切れが迫っていたことによる。



プロダクションカーレース(現在のN1に相当)からフルチューンが可能なTSレースに至るまで、さまざまなレースを、それぞれワンメイク状態としていたクルマが使えなくなるため、その後継レースとして企画されたというわけだ。最初に用いられたのは、2代目のSRことスーパーシビック。当初は鈴鹿でF2のサポート

レースとして開催されていたが、翌年から西日本、東日本シリーズも設けられ、次第に全国規模のシリーズとなっていた。

その後、シビックのモデルチェンジと合わせ、主役はそのつど変わっていったものの、ずっとポリシーは貫かれたまま。ひとつはN1規定を採用し、大幅な改造を認めていないことだ。基本のレイアウトには一切変更を認めず、許されるのはパーツの交換のみ。エンジンはノーマルで、オーバーホールのレベルでしか手は加えられない。また、イコールコンディションに対して最初に配慮したのも実はシビックレース。ECUごとコンピュータを全車共通とし、パワー競争のみならず、コスト高騰を抑えているのだ。

88年からは鈴鹿で行われるF1日本GPのサポートイベントとして「F1チャレンジカップ」が開催されることになり、91年からは全国のサーキットを転戦する、インターシリーズ(当初の名称はインターカップ)もスタート。これら

2大タイトルは、シビック使いたちにとってかけがえのない目標となっていく。

まず、チャレンジカップは大観衆の前で走れるレースで、しかも誰でも出られるわけではない。出場資格を与えられるのは、各シリーズの上位陣のみ。逆にインターシリーズは出ようと思えば、誰でも出られるものの、生半かな実力では通用しないほどレベルが高い。ゆえに、本来サポートレースなど見向きもしなかったファンからも、やがて「面白いから、見てみよう」と注目されることになった。

そういった背景、要素などはインテグラに代を譲っていた時代も変わらず、もちろん今年からの新生シビックレースにおいても、しっかり受け継がれている。

今年では日本で初めてWTCC(ツーリングカー世界選手権)が、岡山国際サーキットで開催されることとなり、そのサポートレースとして「WTCCチャレンジカップ」が設けられることが決定! ツーリングカーによる世界の最高峰であるWTCCの激しいバトルを目の当たりにして、憧れを新たに抱く者もきっと多く現れることだろう。

近年、シビックレースではタイヤもワンメイクとなっており、現在のサプライヤーがADVANであるのはご存知のとおり。WTCCも06年からADVANのワンメイクであるだけに、同じレーシングスピリットを持ったタイヤで、同じ舞台を走れる。そのことを出場者たちが誇りとしてくれるれば、スタッフとしてこれ以上の喜びはない。

レベルの高さで知られるシビックレースだけに、インターシリーズはもとより、東日本/西日本といった地方シリーズでも、ピギナーがいきなり参戦するのはお勧めし難い。だが、サーキットごと開催されるローカルレースなどで腕を磨いたら、次に目指して欲しいレースであるのは間違いのない。



CIVIC TYPE R ワンメイクレースベース車 ©本田技研工業株式会社

シビックレース一番の出世頭! 井入 宏之 シビックレースで頑張っ、君もいつかGTへ!



フォーミュラの経験がないと通用しないと、言われることが多くなってしまったSUPER-GTながら、「だからこそハコ出身の僕らが頑張っ、そんなことはないことを証明したい」と思っているドライバーも少なからず存在する。そのひとりであり、今回紹介するシビックレースの出世頭、06年のGT300チャンピオン、井入宏之選手だ。その井入選手にシビックレースの魅力、そして現在シビックレースを戦っているドライバーたちにエールを送ってもらった。

僕が本格的にレースを始めたのは、F1の前座(シビックチャレンジカップ)を見て、「これ、僕もやりたい!」と思ったのがきっかけなんです。そりゃもう、見ていて鳥肌が立つぐらい、熱いレースだったんで。いざ、実際にやってみたら、「この人たちと一緒に走るなんて……」と、最初は思ったものですが、頑張っているうちに通用するようになってきました。

当時も今も、レベルはすごく高く、バトルは熾烈なんで、学べることはすごく多いレースだと思います。役立つことはいっぱいあったし、アピールすることもできたし。優勝したり、2000年に鈴鹿でチャンピオンを獲ったりしたんですが、それってすごく自信になったし、GTに比べて楽に獲れたかという、そうじゃなくて、誰よりすごく頑張った結果、得られたものなので僕の中ではGT300と同じぐらい値打ちのあるものだと思います。

なので、そういうつもりで頑張っ欲しいし、決してシビックレースとGTが別なものとは考えずにやってもらえれば……。シビック上がり、ワンメイクレース上りの僕が、そのためにも頑張らなきゃいけないですよ、今は特に。今年もう一度、RE雨宮で最後に笑っつもりですから。

井入 宏之 (いりい ひろゆき)

1969年7月29日生まれ、大阪府出身。94年から鈴鹿でシビックレースを始め、この年のランキングは2位。翌年から2年間、インターカップを戦う。その後、N1耐久を経て、00年に再びシビック鈴鹿シリーズを戦い、チャンピオンを獲得。GTには04年から出場し、2勝を挙げてランキング2位。以来、RE雨宮でRX-7-1筋に参戦し、06年には初のタイトルを獲得

