

ADVANレーシングタイヤインフォメーション

2009年 SUPERGTシリーズ第2戦

2009.4.19

KEIHIN SUZUKA 2&4 RACE



横浜ゴム(株)が「ADVAN」ブランドで、挑戦を重ねるカテゴリーのひとつ、SUPER GTシリーズ。2009年も全9戦で争われ、海外のサーキットも舞台とする日本の最高峰、かつ激しいバトルが繰り広げられるレースである。ADVANはGT500クラスに出場する、KONDO RACINGとのパートナーシップを継続。3年目のコンビとなるジョアオ・パオロ・デ・オリベイラと荒聖治が、HIS ADVAN KONDO GT-Rをドライブし、チャンピオンを目指す。

岡山国際サーキットで行われたシリーズ開幕戦で、話題を独占したのは紛れもなくADVANレーシングだった。GT500クラスではHIS ADVAN KONDO GT-Rが、そしてGT300クラスでも織戸学/片岡龍也組のウェッズスポーツIS350が、ウェットコンディションの中、揃って優勝を飾ったからである。ADVANユーザーによる2クラス同時制覇は、05年の開幕戦、岡山ラウンド以来。その時、総合優勝を飾ったドライバーのひとりも織戸だった。

これまでの3DAYから2DAY開催に改められてレースウィークが慌ただしく、かつ走行機会が大幅に減らされたが、HIS ADVAN KONDO GT-Rはセッションが進むにつれ、速さを増していった。予選1回目は5番手でスーパーラップ進出に成功。そして、そのSLではコンマ4秒の短縮を果たし、3番手に浮上したからだ。ここまでパフォーマンスは、ドライコンディションにおいても他にひけをとっていなかったものの、決勝レースがウェットコンディションに改まると、より一層際立つことになった。

レースはセーフティカースタートで開始され、グリーンシグナルの点灯とともにデ・オリベイラは猛然とダッシュ。1コーナーで早くも1台を抜き、ダブルヘアピンではトップに躍り出ること。その後、雨量は絶えず変化したにもかかわらず、

規定いっぱい51周目まで荒への交代を伸ばし、ずっとトップをキープし続けた。アンカーの荒も安定した走りで残り周回を駆け抜け、KONDO RACINGにSUPER GT国内戦・初優勝を献上することとなった。

一方、GT300クラスでは田中哲也/平中克幸組が、ニューマシン・JIM GAINER ADVAN F430の緒戦にも関わらず、予選でトップに。決勝では11周目にトップを譲り渡したが、先行したのはウェッズスポーツIS350。途中のスピんで谷口信輝/折目遼組のM7 MUTIARA MOTORS雨宮SGC7に抜かれこそしたが、全車がドライバー交代を済ませると、ウェッズスポーツIS350が再びトップ。そのまま逃げ切るとともに、降り続く雨の中、全周回ADVANユーザーがトップを走行することとなった。



さて、第2戦の舞台である鈴鹿だが、大改修を終えたばかりで路面は東コース部分のみながら舗装され直されている。黒光りして、まるで一昨年のセブンサーキットのように見える。走るごとラバーが乗って、グリップが増して行くのは明らかながら、問題はタイヤへの攻撃性。事前のチェックで摩耗は当時のセブンほどではないと確認済だが、昨年より1か月遅い開催で、温度の上昇も確実ということもあって、従来より1ランクハード目のタイヤがベースとされることになっている。

40kgのウェイトハンデを背負っての参戦となるHIS ADVAN KONDO GT-Rながら、重い状況を想定したテストもオフのセブンで行っており、現状ではそう悪影響をもたらすことはなさそう。引き続きの活躍が期待できるはずだ。GT300クラスにおいても、開幕戦でトップを走った3台のみならず、プリヴェアップル紫電のBドライバーとして吉本大樹の加入が決定。加藤寛規との新強力タッグは、ライバル達にとって脅威なはず。これに加え、青木孝行/藤井誠暢組のダイシンアドバンFerrariも、間違いなくトップ争いを繰り広げてくれるだろう。



2009年 SUPERGTシリーズ第2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, MH)	2種類 (M, MH)
	サイズ	330/710R18, 330/710R17	280/710R18, 280/680R18, 280/650R18, 250/650R18
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, MH)	2種類 (S, M)
	サイズ	330/710R18, 330/710R17	280/710R18, 280/680R18, 280/650R18, 250/650R18



雨のADVAN、復活までの道のり



SUPER GT開幕戦・岡山ラウンドをHIS ADVAN KONDO GT-Rが制覇。その背景に、ADVANレーシング・レインタイヤの突出したハイパフォーマンスがあったのは、自他ともに認めるところ。この勝利を誰より喜び、なおかつそれまで苦労も分かち合ってきた、4人の“戦士たち”に勝利までの過程を語ってもらった。

出席者：レーシングドライバー・荒聖治
モータースポーツ部 技術開発1Gリーダー・島田淳
タイヤ材料設計部 材料設計4G・中野秀一
PC・LT製品企画部 デザインGリーダー・遠藤謙一郎（以下文章敬称略）



まず荒が口火を切った。「思い起こせば、07年の鈴鹿1000km。あの時の悔しい思いがきっかけなんですよね。それまでは作戦もうまくいって、上位も狙えるという感じだったんです。ところが、最後のスプリントになって急に雨が降り出し、ドライブしていたのは僕じゃなく、JP（ジョアオ・パオロ・オリベイラ）だったんですが、「これはヤバい」って……」

その言葉を受けるように、島田は語った。「レインタイヤを履いた途端、300のクルマにも抜かれるくらいでしたからね。何より辛かったのは、ドライバーが一番悔しい思いをしていたはずなのに、怒りをぶつけられず、我慢して語ってくれたことがね。JPの「NO GRIP」って、あの一言は今でも忘れることはできません。それがきっかけになって、プロジェクトが結成されたんです、勝てるレインタイヤを作ろうと」



「まずは温度依存性をなくそうということになって、いろんな方向からアプローチをかけることにしました。テストを重ねるうち、ゴムに関しては今の状態に近いものが昨年には出来上がったんですが、まだ十分ではなかった。そこで遠藤さんにも協力してもらって、このゴムを活かせるパターンを願っていたんです」と中野。

「もともとADVANは小さいブロックで性能を出していて、WTCCでもそのあたりが評価されていたんです。でも、GTはグランドエフェクトが増大でタイヤにかかる負担が、すごく大きい。それで段階を追って大きくなっていて、気がつかないうちにゴムとのマッチングが崩れていったんですね。それが最悪の状態になっていたのが、あの鈴鹿だったというわけです。その後、我々



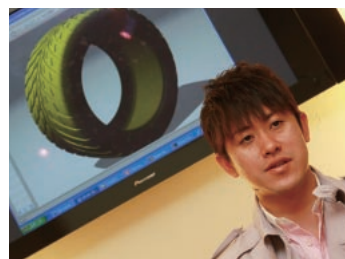
も絵的に優れているとかじゃなく、理詰めで試行錯誤を繰り返し、最後は数値的なデータも盛り込んで、やっといいものができた。だけど、それはパターンだけでなく、中野さんたちコンパウンダーの努力でもあるんです」と、ADVANの総力を結集できたから改良できたことを、遠藤は強調していた。

その苦労が報われることとなる、最大の功労者が荒だとは、スタッフ一同の総意。「最終の詰めの時なんて、まるでタイヤの開発者ですよ。指摘は常に的確だから、最終確認は荒選手に。それはいつもお願いしています」と、敬意を込めて島田が、その思いを言葉にした。

開幕戦の勝利は、全車ノーハンドの戦いとあって、大いに意義のあるものである。当然、ADVANレーシング全体の志気も上がった一方で、この状況にあぐらをかいていたのなら、いずれ寝首をかかれるのが勝負の常。もちろん、勝って兜の緒を締め直すことも忘れてはいない。

中野は語る。「僕らはまだライバルに勝っているとは思っていない。一部で勝っているだけ。必ず次はライバルもやってくるから、続けてやり続けることが重要」と。もちろん、ドライバーの荒にもその思いは共通した。

「ウエットに限らず、ドライもタイヤは速く安定してきたけれど、こないだのレースは、もうこないだのこととして、もっと強くしていかないと……。 (近藤真彦) 監督からも、『全体のレベルを上げるためにタイヤ開発は重要』と、力を入れていくことを大いに理解してくれています。でも、ちょっと前にはできなかったことが、今はいろいろ可能になっているんで、それはすごい進化ですよ」と荒。



それを受けるように島田は「アイテムが増えたのは間違いない。我慢とか妥協をしなくても済むようになってきたし。これもすべて荒選手のおかげ。構造や接地に関する繊細さに、これほど優れたドライバーはいないといっても過言ではないでしょう。その一方で、確実にタイムを出してくるJPという存在もいるというのは、我々にとって大きな強みですからね」と。

「ドライバーとして、そう評価してもらっているのはありがたいですし、何より素早い対応が最大の武器だと思うんですよ、我々にとって。訴えれば応えてくれるというのは、間違ったことを言っていないと理解してもらっているわけですから、非常にやりがいがあります。皆さんの努力や期待に応えるためにも、この後は安定して常にいいポジションに。ウエイトのこともありますが、勝負できる場所では確実に勝ちに行きます！」と荒は力強く宣言していた。

