

ADVANレーシングタイヤインフォメーション

2009年 SUPER GTシリーズ第5戦

2009.7.26

SUGO GT 300km 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、現在ランキングのトップにつけている。

前回の舞台、マレーシアのセパンサーキットはADVAN、そしてKONDO RACINGにとって、いわば聖地ともいえる場である。それは言うまでもなく、07年、08年と2年連続で優勝を飾っているからだ。



ただし、今年が過去2年と大きく異なっていたのは、ポイントリーダーとして挑み、実に62kgものウェイトハンデを背負っていたこと。この名誉ある足枷を背負った以上、連勝は困難であったものの、スタッフ丸と

なって挑んだ結果、スーパーラップへの進出を果たせたばかりか、決勝でも5位でフィニッシュすることができた。これにより、ランキング2位との差をさらに広げることとなった。

シリーズの折り返し地点、第5戦のスポーツランドSUGOはアップダウンに富んだ、しかもフルブレーキングを必要とするコーナーより、

アクセルを踏んで回るコーナーの方が多い、典型的なコーナリングサーキットとあって、HIS ADVAN KONDO GT-Rの74kgにまで達したウェイトハンデは想像を絶する影響を及ぼすに違いない。苦戦は覚悟の上であるものの、対策としてADVANレーシングスタッフはセパンで用いたタイヤに、SUGOでの過去のレースで得たデータを注入。特にリヤタイヤは前回、新構造を試して好印象が得られたことから、実戦にも取り入れられることとなった。

一方、GT300クラスでは前回、I.M JIHAN CO.LTD APPLE Shiden(紫電)が幻のポールとなるも、最後尾から目の覚めるような追い上げを見せ、やがてトップに浮上。そのまま逃げ切る劇的な展開となった。繰り上がりでのポールスタートとなったエスロードMOLA Zこそ、序盤の低迷によって4位に甘んじたものの、ウェッズスポーツIS350が2位につけ、三たびタイヤ無交換作戦を成功させたM7 MUTIARA MOTORS雨宮SGC7が3位でゴールし、開幕以来まだ表彰台を逃さず。ランキングのトップもキープしている。前回はまた、ADVANユーザーが久々に表彰台を独占したレースでもあった。



前回の上位入賞者たちは揃ってランキングでも上位につけるも、ウェイトハンデもたつぷり積んでいるため、少しでも上の順位でゴールすることが目標。その一方で、コースの特性にマッチしたJIM GAINER ADVAN F430やダイシンアドバンFerrari、そして徐々に熟成が進むavex apr COLLORA AXIOには、極端なウェイト負担もないことから、狙い目のレースになりそうだ。とはいえ、今年は救済措置や、順位調整でウェイトを下ろすことができないから、ハンデ50kg



前後ならば勝機ありとの予想も。灼熱のセパンでも性能の落ち込みが少なく、長く維持できることが確認できたこともあって、展開次第では嬉しい誤算もありそうだ。

2009年 SUPER GTシリーズ第5戦用ADVANTYアラインアップ

		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	Fr 330/710R18、Rr 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、M)	2種類 (S、M)
	サイズ	Fr 330/710R18、Rr 330/710R17	280/710R18、280/680R18、280/650R18、250/650R18

ADVAN最年長ドライバーに聞く スローエイジングで、 お浄土までぶっ飛ばせ！

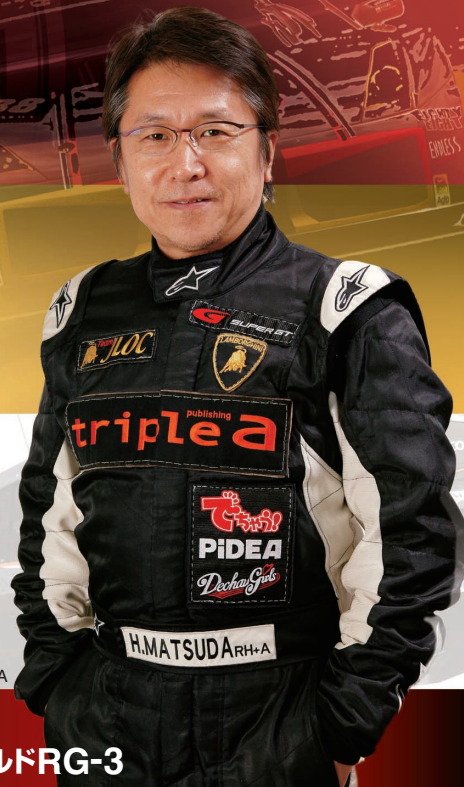
GT300クラス最多のシェアを誇るADVANには、さまざまなドライバーが存在している。個性もキャリアもそれぞれ、だからレースもバラエティに富む、といっても過言ではないだろう。そこで今回は、ユーザーの中から最年長の松田秀士選手（55）に、年齢をどう意識しているのか聞いてみることにした。

気がついたら最年長ドライバーになっちゃったんですが、むしろ光栄なことだと思っています。別に恥ずかしくもないし、逆に経験を重ねたことで、より自分をコントロールできるようになっているんで。むしろ、いろいろ考えて『こう走ろう』とか『こうセッティングしよう』っていうのが、すごく楽しくてね。若い頃はナローワールドに入ってしまう、自分を苦しめた経験もあるんだけど、その経験があるから今があって、すべて楽しくレースできているような感じがします。

だから、僕のブログのタイトルである「スローエイジングで、お浄土までぶっ飛ばせ」なんです。この業界の人は、みんなクルマが好きですね？ 極端に言うと、死ぬ間際まで乗っていたい。その意味で「お浄土までぶっ飛ばせ」なんです。それを裏返すと、もっと健康法とかトレーニングを含めた中で、健康を維持するためのことをやりましょうと。それも無理のない形で。例えばシャンプーしている時に上腕筋を鍛えようとか、そういうのをまとめて「スローエイジング」と呼んでいるんです。加齢をゆっくりにして、楽しめることをより長く、という感じ。

実際、クルマの運転は、いくつになってもうまくなれるんで、肉体的なレベルを維持して、ある部分では進化させて、今レースをきちんとできているということには達成感があります。もちろんトレーニングは欠かしていないわけだけど。加圧筋肉トレーニングや、スポーツビジョンという目のトレーニングは、週1回もう何年も欠かさずやっているんです。

そういうのを自分が先に一生懸命やって、若い人たちが一般の人たちにも伝授できたら最高ですね。だから、今やっていることは、その実証検査版みたいなもので、それが今の生き方かな、という感じもします。



松田 秀士
[88] triple a ガイアルドRG-3

まつだ ひでし（1954年12月22日生まれ）

レースデビューは83年のシビックレース。デビュー2年でF3に進み、3戦目で初優勝。翌年にはF2にステップアップを果たす。その後、さまざまなレースを経て、94年にインディ500初出場。4回出場し、96年には8位に。GTには94年より出場。モータージャーナリストでもあり、またビートたけし氏は義兄に当たる。

最近は歳いって、仕事に余裕ができたから、オープンカーに乗るっていう人も増えてきたし、中には50近くになってフォーミュラに乗り始めたって人もいます。余裕ができた時に楽しむスポーツとしてクルマ、もちろんモータースポーツだってありだと思います。そう志す人たちのためにも、僕らが頑張らないといけなないんじゃないかな、と。

GTでは、どんどんクルマが良くなってきたので、まずは予選でベスト8に残るのが目標。それはもう見えてきて、トラブルに見舞われなければ確実に残れる。ピックアップの良さなんか、ガイアルドはもうムルシェを上回っているほどなんです。しかも、今年のADVANタイヤはすごくもつし、セッティングに対して反応もいい。これから尻上がりにまだ良くなると思っているので、結果も残したいし、表彰台には絶対に立ちたいですね！

