

ADVANレーシングタイヤインフォメーション

2010年 SUPERGTシリーズ第4戦

2010.6.20

SUPER GT INTERNATIONAL SERIES MALAYSIA



横浜ゴム(株)は、フラッグシップ・ブランド「ADVAN」の性能訴求及び企業イメージの向上として、2010年も国内のみならず、海外へも積極的にモータースポーツを支援していく。その活動のひとつであるのが、SUPER GTシリーズ。日本で最も高い人気とハイコンペティションを誇るレースに、ADVANはGT500クラスにおいて、近藤真彦監督率いるKONDO RACINGとのパートナーシップを2010年も継続することになった。HIS ADVAN KONDO GT-Rを駆るのは、ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラと安田裕信の新タッグ。もちろん狙うは開幕戦に次ぐ勝利、そして初のチャンピオンである。

この2戦、苦しい展開を強いられているHIS ADVAN KONDO GT-R。いずれも決勝前のアクシデントが尾を引いているような印象もあり、前回の富士では決勝当日のフリー走行で駆動系トラブルが発生。セッティングの最終調整ができなかったものの、その状況の中でチーム、ドライバーともども粘りを見せて8位入賞を果たし、貴重な3ポイントを加えることになった。

さて、今回は年に一度の海外レースであり、赤道直下の国であるマレーシアが舞台だ。気温の高さはシリーズ随一であり、その意味では極めて過酷な条件を課すものの、路面のμはむしろ低いレベルにある。そのため、極端なハードコンパウンドではグリップロスも大きいことから、実は国内で用いられるタイヤと大きな違いはない。とはいえ、セパンサーキットでは1月にテストも行っており、その時に得られたデータをもとに若干スベックを変更、国内サーキットとの路面の違いに対応させている。

セパンサーキットとADVANの相性は非常に良く、07年

から2年連続で優勝をKONDO RACINGとともに挙げている。先に触れたテストでも好感度が得られたこともあり、目標は最低でも表彰台に上ることだ。

GT300クラスでは都筑晶裕/土屋武士組のZENT Porsche RSRが、緒戦にも関わらず予選で好タイムをマークし、フロントローを獲得。決勝こそピットロードでの速度超過によってペナルティがとられ、順位を落としたものの、いきなり高いパフォーマンスを見せた。また、決勝では松田秀士/吉本大樹組のtriple a Vantage GT3が国内レース



3戦目にして、表彰台に上がるようになった。その一方で、横溝直輝/阿部翼組のアップスタートMOLA Zは70kgものウェイトハンデに縛られて12位に甘んじ、ポイントこそ獲得できなかったものの、ランキング死守には成功している。

GT300クラスに用いるタイヤも、普段の国内レースで用いるものとは大きな違いはないものの、温度対応域は広くとられているのが特徴だ。昨年はI.H JIHAN CO.LTD・APPLE・Shiden(紫電)が最後尾スタートを強いられながらも優勝を飾り、ADVAN勢は、上位6位までを独占。今年もその再現が望まれるところだ。

過去のレースでは、その紫電を始め、ウェッズスポーツIS350やM7 MUTIARA MOTORS両宮SGC7が常に好結果を残しており、またフェアレディZとの相性も良い。また、M7両宮SGC7とエヴァンゲリオンRT初号機aprカローラは、鈴鹿でのタイヤテストにも参加しており、セパンサーキットでのレースを想定したチェックも行っている。しっかりデータを重ねた優位性が結果にも反映されるだろう。

また、昨年のレースではエンジントラブルで決勝には出られなかったが、ダイシンアドバンフェラーリが他を圧する速さを見せ、FIA-GT車両がハイパフォーマンスを示した。triple a Vantage GT3が前回に引き続きの大暴れ、そしてNAC衛生コムLMP Ferrariの躍進も期待できそうだ。



2010年 SUPERGTシリーズ第4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 (MS, M)	2種類 (M, MH)
	サイズ	Fr 330/710R18, Rr 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 (S, M)	2種類 (S, M)
	サイズ	Fr 330/710R18, Rr 330/710R17	280/710R18, 280/680R18, 280/650R18

ホームコースで逆襲を誓う! サンダーアジアレーシング、これまでの歩み

海外のレーシングチームとして、初めてSUPER GTにシーズンを通じて出場することになった、サンダーアジアレーシング。シンガポールのチームであるが、マレーシアのセパンサーキットはホームコースだ。何せ国境こそ越えるものの、本拠からの距離は350kmほどだから、東京から鈴鹿に行くような感覚といえよう。

「シンガポールもマレーシアも、一番人気のあるレースはF1です。その次がSUPER GTで、さらにその次がMMERと呼ばれる、セパンの耐久レースなんです」とサンダーアジアレーシングのラジャ・ザイニ代表は言う。

加えて、「そのMMERで我々は5回、優勝を飾っています。年によってクラスは違っていますが、だから、アジアではトップレベルのチームだという自負はあります」とも。

他にもアジアツーリングカー選手権にも挑んでおり、一昨年はWTCCの岡山、マカオラウンドにも出場。そんなサンダーアジアレーシングにとって、先に述べた人気の高さも相まって、次なる高みを臨むにSUPER GTへの挑戦は、いわば必然だったとも言える。そして、参戦にあたって白羽の矢が当てられた車両こそが、モスラーだったというわけだ。

日本でもなじみ深いモスラーは、アメリカ製という印象が強いが、実はそのレーシングバージョンはイギリスでのみ製作されている。製作を担当するのは、フィル・ショート経営するモスラー・ヨーロッパ。話は前後するが、ショートは昨年のセパンラウンドで、メルビン・チューとともにモスラーを走らせたドライバーでもある。アジアに市場を求めたショートと、SUPER GTに出場したいザイニ代表の思惑が一致。サンダーアジアレーシングがアジアのディストリビューターとなり、まずは昨年のセパンラウンドへのスポット参戦が、トントン拍子に進んでいったというわけだ。

ちなみに、昨年のレースに出場したのは、完全なGT3レギュレーション対応の車両だったため、SUPER GTのレギュレーションに合わせてリストラクターは32φのままだったが、130kgものウェイトを積むことに。当然、決勝でのストレートパフォーマンスは他を押し、一時は2番手を走行したほど。やがてパワーステアリングにトラブルが発生、徐々に順位を落としていき、最終的には13位でのゴールとなるのだが、ザイニ代表には少なからぬ手応えがあったようだ。「来年(2010年)はフル参戦を検討している」と語っており、なおかつ次のSUGOラウンドには、その姿があったのだから。

その後、オートポリスラウンドのサポートとして行われたGT3アジアに、チューとともに参戦。2戦2勝という最高の結果を残し、パフォーマンスの高さを改めてアピールすることとなった。

そして2010年、サンダーアジアレーシングはSUPER GTへのフル参戦を決めた。開幕戦の鈴鹿こそ車両の準備が間に合わず、欠場となったものの、続く岡山ラウンドには登場。モスラーMT900Mは、見慣れたMT900Rに対し、特にリヤまわりを中心に空力の改善が行われており、またシャシーは従来どおりパイプフレームながら、要所にカーボンが使用され、剛性が高められていた。

何より最大の変更点は、エンジンがシボレーの7.0・V8バージョンからジャッドの3.40・V8バージョン、KVIになったことだ。リストラクターは23.8φ×2となり、重量も1100kgと常識的な数値に改められた。以前のような圧倒的な「直線番長」ぶりは鳴りを潜めたものの、その分シャシーバランスは良好なものとなった。



メルビン・チュー Melvin Choo

ティム・サグダン Tim Sugdan

1970年7月24日生まれ、シンガポール出身
9歳からカートを始め、その後アメリカでFフォードに参戦。一時レース活動を休止するが、05年より再開。インテグラカップマレーシアのクラスBで06年から2年連続でチャンピオンに輝く。その後、ATCCやボルシェカレラカップアジア、アストンマーチンカップアジアなどに出場することに。

1964年4月26日生まれ、イングランド出身
12歳からカートを始め、17歳でFフォードに。91年からはBTCCに挑み、BMWのワークスドライバーだった経験も持つ。97年からはブリティッシュGTに出場して2連覇、そして04年に王座返り咲きを果たす。近年はアジアに活動の場を移し、ボルシェカレラカップアジアで07年にチャンピオンを獲得。

チューのパートナーも、ティム・サグダンに改められた。日本のレースは初めてだが、母国イギリスのBTCCではBMWワークスで戦った経験を持つドライバーは、モスラーMT900Mの印象をこう語っている。

「リストラクターが小さいからパワー不足は否めないけど、信頼性もあってドライブレやすい。シャシーもすごくいいから、ストレートでは稼げないけど、その分コーナーで補えると思う」と。だが、セッティングの決まらぬマシンは本領を発揮することを許さず、予選1回目でもチューが基準タイムをクリアできない緊急事態に。

なんと決勝への出場は許されたものの、予想外の結果が緊張の糸を切ってしまったのかもしれない。レース中のピット作業に違反があってドライビングスルーペナルティを命じられるも、黒旗を見逃して走行を重ねたため、レース除外という結果だけが残ることに。仕切り直して挑んだ続く富士ラウンドでも、ストレートの遅さが致命傷に。またも基準タイムはクリアできなかった。再び決勝への出場は許されたものの、今度は電気系トラブルによって、わずか30周にしてリタイアを喫している。

ここまでの2戦、あまりにも不本意な結果に終わっているサンダーアジアレーシングながら、ホームコースに戻ってきた今回は、仕切り直すに絶好の機会と言えるだろう。冒頭で触れた「アジアでトップレベル」という本当の実力を、きっと見せてくれる。そして、それをシリーズ後半戦への弾みとして欲しいものである。



365 365 ThunderAsia MT900M