

## ADVANレーシングタイヤインフォメーション

2010年 SUPER GTシリーズ特別戦

## JAF Grand Prix FUJI SPRINT CUP 2010

2010.11.13-14



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年も継続している。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タッグ。初開催のスプリントカップでも活躍を誓う。

台風の影響を受けて第7戦が中止になったとはいえ、絶えず激しいバトルがSUPER GTシリーズでは繰り広げられてきた。その最終戦の余韻をまだ残したまま、JAF Grand Prix FUJI SPRINT CUP 2010が富士スピードウェイで開催される。このレースの特徴は、初めてSUPER GTとフォーミュラ・ニッポンが同時に開催されること、そしてわずか100km、22周のスプリントレースとして争われることだ。

予選を金曜日に、決勝第1レースを土曜日に、そして決勝第2レースを日曜日に行なうが、SUPER GTはGT500クラスとGT300クラスの混走ではなく別々に、さらに第1レース、第2レースともに、2人のドライバーが別々に1レースづつを走りきる。また、スタート方式も通常のレースとは異なり、フォーメーションラップの後、いったんグリッドに静止するスタンディングスタートが採用される。もちろん、レース中のドライバー交代は義務づけられておらず、また予選で使用したタイヤを決勝のスタート時に装着せずともいい。

そういう初づくしのレースとなるが、ひとつ確実に断言できるのは、スタートからハイペースの戦いとなること。配分など一切考えずに全力を尽くし合うレースになるはずだ。しかも、11月も半ばに差し掛かって気温、路面温度とも、かなり低めであるのは間違いない。そこでGT500クラスで用いられるタイヤは、基本となる構造は従来どおりであるものの、グリップレベルが高められているのが最大の特徴である。事前に富士でテストすることはできなかったものの、このレースで得られたデータは必ずや来シーズンに活用できるはず。

富士で行われた第3戦でHIS ADVAN KONDO GT-Rは、40kgのウエイトハンデを背負ってなお、スーパーラップ進出を果たしており、速さに関してライバルに見劣りはまったくなかった。チームともども好結果を残し、今シーズンのいい締めくりとなることが期待される。

一方、GT300クラスで用いられるタイヤは、スプリントレースに特化されてはいない。しかし、その瞬発力は最終戦のもてぎラウンドで確認されており、引き続き高いパフォーマンスを示すはずだ。舞台が富士ということもあり、このクラスにおいてはポルシェやアストンマーチンといったFIA-GT車両が、エンジンに唸りを上げてレースをリードしていくことが予想される。

しかし、もてぎを本来苦手とする、フェアレディZをドライブする星野一樹／柳田真孝組が予選、決勝ともに他を圧し、チャンピオン獲得の原動力としたことから明らかのように、勝負の世界に絶対ということはない。むしろ、テクニカル区間として知られるセクター3をきっちりまとめることができ、勝負の鍵を握る可能性も。ともあれ、TOMICA Zの星野／柳田組が優勝を飾れば、まさに両手に花。最高のオフシーズンを過ごせることは間違いない。



## FUJI SPRINT CUP 2010用ADVANタイヤラインアップ

## GT500

ドライ用スリック	構造	1種類	GT300
	コンパウンド	2種類(S, MS)	
	サイズ	Fr 330/710R18, Rr 330/710R17	330/710R18, 280/710R18, 280/680R18, 280/650R18
ウェット用レイン	構造	1種類	
	コンパウンド	2種類(S, M)	
	サイズ	Fr 330/710R18, Rr 330/710R17	330/710R18, 280/710R18, 280/680R18, 280/650R18

## GT300

横浜ゴム公式ウェブサイト <http://www.yrc.co.jp>ADVAN公式ウェブサイト(モータースポーツ情報) <http://msj.advan.com>

第6戦・鈴鹿でこそ、ホイールの脱落によってリタイアを喫したもの、それ以外のレースでは増え続けるウエイトハンデをモノとせず、入賞を重ね続けた星野一樹／柳田真孝組のTOMICA Z。そのウエイトハンデがリセットされた最終戦では、本来Zが苦手とするもてぎが舞台であったものの、ポール・トゥ・ウィンで今季初優勝。同時に12ポイントもの差を跳ね返し、チャンピオンに輝くこととなった。激しかった2010シーズンを、長谷見昌弘監督とともに振り返ってもらった。



## GT300クラスチャンピオン TOMICA Z 星野一樹／柳田真孝 「1年間、完璧な仕事をしてくれました。 ありがとうございました。いいドライバーになりましたね」（長谷見昌弘監督）

### 星野一樹

まさか長谷見監督の下で走れるなんて思ってもおらず、聞いた時には本当に驚きました。気の引き締まる思いで毎レース、いや毎ラップ走っていて、常に長谷見監督に見られているという、いい緊張感の中で1年を過ごすことができました。レースでこそ大きな失敗はしなかったのですが、予選やテストでは……。そのたび、僕を成長させてくれるアドバイスをいただきました。だけど、けっこうトップとはポイント差もあったから、チャンピオンになれるなんて、もてぎに来るまでは思ってもみなくて、きれいごとじゃなく可能性あるなら諦めない、まずは優勝を目指そうと思っていました。

個人的にいちばん印象に残るのは、岡山で予選に失敗したのに、SUGOで「予選は一樹に」と言つてもらつたのに、空回りしてチームに迷惑かけてしまつた。その大破したクルマを修復してくれて、レースでは2位にまで追い上げられたことです。最終戦もいい仕事が、最後の最後にできました。ラスト5周ぐらいでチャンピオンになれるな、と思ったら本当に涙が出てきましたね！



### 柳田真孝

久しぶりにGT300クラスを戦うことになった、ハセミモータースポーツでまた走ることになったわけですが、いちばん強い印象は最初から最後までチームが一丸になっていたことです。クルマはちょっとでもいいことであれば、何でもやってみようと毎回、改良してくれたので絶えず入賞しつづけることができましたし、長谷見監督だけでなくスタッフ全員が、僕らドライバーを信頼してくれているのが分かりました。勝とう、良くしようという気持ちがチームのみんなから伝わってきたんです。

それが最高の形となったのが、最終戦だったと思います。Zが得意じゃないはずのもてぎでポールが獲れたばかりか、その勢いのまま何ごともなく走り切り、優勝してチャンピオンが獲れましたから。一樹さんがいいスタートを切って、お父さん譲りの熱い走りでどんどん逃げてくれたんで、僕としては楽なレースになりました。こんなに楽で良かったのかな、と思うぐらい（笑）。今年はいちばん進化できたシーズンでした。1年間、最高のクルマを用意してくれたスタッフの皆さん、ありがとうございました。



### 長谷見昌弘監督

今年、急に300クラスに移ることが決まったんですが、それまで300の研究をしていなかったから、正直いって戸惑つたんですよ。そこで最初の2戦は勉強だな、と。ただ、ドライバーふたりが300のZをよく知っているのは大きな力がありました。3戦目から我々もだいぶ理解てきて、そこからマシンには改良を加え続けていたんですけど、それがいい方向につながっていました。チャンピオンは獲りましたけど、可能性は数%しかなかった。それがまさか最後に勝つ獲得できるとはね。

ドライバーも本番では100%失敗はなかつたです。予選ではたまにね（苦笑）。柳田は以前うちで走っていたからお互い理解はしていたけど、一樹は初めてでしたから、僕のポリシーを伝えたんですが、そのとおりに走ってくれました。本当に口うるさい僕ですから、普段は褒めないんですけど、まあ今日は（笑）。ふたりとも1年間、完璧な仕事をしてくれました。ありがとうございました。いいドライバーになりましたね。300クラスの中では、最高のコンビだったと思いますよ。



## サポートレースのF4にも注目 優勝賞金は、なんと300万円！

FUJI SPRINT CUPには、さまざまなサポートレースが設けられている。日本一のヴィット使いを決める『ネッツカップ ヴィットレースグランプリ』に、往年の名ドライバーたちがマツダ・ロードスターで競い合う『レジンドカップ』、サニーやスター・レットのTSマシンによる、伝説のレース『マイナーツーリング』の復活。そして、これらのレースに優るとも劣らぬ刺激、興奮が確実なのが『F4』である。今回は特別戦の『国土交通大臣杯F4レース・コンストラクター日本一決定戦』として開催され、東西シリーズの12戦に今回のレースを加えた13戦で最多勝利を挙げたマシンのコンストラクターに国土交通大臣賞が授与されることに。また優勝チームには300万円という破格の賞金が贈られることになったのだ。

両シリーズとも全日程を終了し、ここまでウエスト056（ウエストレーシングカーズ）とZAP F108（ザップスピード）が4勝ずつ分け合っている。もし、この2台以外が勝った場合は、今回のレースで上位につけた方が優先される。

ウエスト056を駆るのは、東日本チャンピオンの金井亮忠で、ZAP F108を駆るのは東西とも後半の2戦で負け知らずの土屋祐輔。もちろん、今回も

最有力の優勝候補であるのは言うまでもない。ここにR&D 10Wを駆る西日本チャンピオンの西本直樹、そして最後までタイトルを争い合ったMC-090の吉田広樹らがどう絡んでくるか。

激しく繰り広げられること必至のバトルを支えるのは、もちろんADVAN。コントロールタイヤとして、性能とライフの両立をはかつてドライバー、チーム、コンストラクターをバックアップする。

サポートレースの一つである「マイナーツーリングカー」では、往年の名車であるTSサニーがエントリー。従来バイアスレーシングタイヤを装着していたが、横浜ゴムはTSレース向けにラジアルタイヤ[ADVAN A005]をリリースしレースを盛り上げる。

