

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4戦

2009.6.21

SUPER GT INTERNATIONAL SERIES in MALAYSIA



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返されるレースである。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。

富士スピードウェイが舞台のシリーズ第3戦で、HIS ADVAN KONDO GT-Rは46kgものウエイトハンデを背負いながらも、スーパーラップ進出に成功。決勝レースでもスタート直後の混乱を巧みにすり抜け、8番手から一気に2番手へとジャンプアップ、8周目にはトップに浮上した。最終的な順位は4位だったものの、前後を走っていたのはウエイトハンデに苦しんでいなかった車両ばかり。チーム、ドライバーともに状況にマッチした作戦を打ち立て、きっちりと遂行したからこそこの成果といえるだろう。

その結果、昨年、一昨年と連勝を遂げているセバサーキットには、ポイントリーダーとして挑むこととなった。3連勝の期待がかかるものの、正直なところ状況は昨年までと大きく異なり、遥かに重くなった車両で挑まざるを得ず。特に今年は、あえて「ウエイトを降ろしていく」ことができない規定に改められたため、この厳しい環境の中で少しでもポイントを獲得することが最大の課題だ。



もちろん62kgにまで達したウエイトハンデに対応すべく、ADVANレーシングタイヤは構造を改めている。ただし、常に目指している方向はタイヤが均一に接地しつつ、横方向のGに耐えること。ただ単純に重量増対策として固めても、アンダーステアを誘発したり、ブレーキング時にリヤの安定を欠いたりしては何の意味もないことから、マイナーチェンジのレベルに留められた。5月21～22日に鈴鹿サーキットで行われた、タイヤメーカー合同テストで確認されたのは、現在の重量に対して新たな構造のタイヤ、そして車両とのバランスが優れていること。引き続きの上位入賞、ランキングのキープに向けて、最大限のバックアップは惜しまない所存である。



一方、GT300クラスでは前回、ダイシンアドバンFerrariが2位でゴール。また、M7 MUTIARA MOTORS雨宮SGC7が、2戦連続でタイヤ無交換作戦を敢行し、しかも400kmレースだった今回も3位入賞を果たし、開幕からまだ一度も表彰台を逃していない。そのことは改めて温度や状況の変化をモノともしない、ADVANレーシングタイヤの強さをアピールすることともなった。

M7 MUTIARA MOTORS雨宮SGC7やウェッズスポーツIS350、エスロードMOLA Zといった、ランキング上位陣には引き続き躍進を期待する一方で、優勝最有力候補と予想しているのが、M JIHAN CO. LTD APPLE Shiden(紫電)だ。高いポテンシャルを備えながら、ここまでの2戦はトラブル続き。だが、そのことが幸いし、ウエイトハンデにはほとんど苦しまずに済んでいるからである。JIM GAINER ADVAN F430もコースとの相性抜群。この2台を中心にADVANレーシングユーザー同士で、トップを争ってくれるのは想像に難くない。

2009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, MH)	2種類 (MS, MH)
	サイズ	Fr 330/710R18, Rr 330/710R17	280/710R18, 280/680R18, 280/650R18, 250/650R18
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, MH)	2種類 (S, M)
	サイズ	Fr 330/710R18, Rr 330/710R17	280/710R18, 280/680R18, 280/650R18, 250/650R18



ADVANレーシング/SUPER GT2009中間展望

**GT500クラスでHIS ADVAN KONDO GT-Rが開幕戦を制覇、目下ランキングでもトップ！
GT300クラスでは強豪チームが上位にずらり。
トップ浮上の機会を虎視眈々と狙う**

ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ／荒聖治組のHIS ADVAN KONDO GT-Rが開幕戦を制し、幸先のいいスタートを切ったADVANレーシング。ここマレーシアのセパンサーキットでは2年連続優勝を飾っているが、日本での優勝は05年の同じ岡山国際サーキットでの開幕戦以来。実に4年越しの悲願達成となった。

今年のADVANレーシングは、ラインアップに都筑晶裕／土屋武士組のアストンマーチン赤坂DBR9を加えたものの、11月に開催されるアジアン・ル・マンシリーズを見据えたスポット参戦とあって、GT500クラスで常時サポートするのはHIS ADVAN

KONDO GT-Rの一台のみに。勢力を集中できるメリットもある一方で、データの共有ができないデメリットもある。

だが、開幕戦では予選3番手を獲得し、ウェットコンディションに転じた決勝ではセーフティカースタートの後、オリベイラが鋭いダッシュを決めてトップに浮上。入念に開発を進めてきたレインタイヤも威力を発揮し、絶えず雨足を変化させる困難な状況にも柔軟に対応。82周のうち

クラス最長の51周を走り抜いたところで荒へとバトンタッチ、トップに立ってからはピットストップの間も含め、一度もポジションを明け渡すことなく完璧な勝利を挙げている。

続く第2戦の舞台は、新装なった鈴鹿サーキット。パドックエリアやグランドスタンドの大変貌もさることながら、東コース部分の路面が全面的に改められていた。その一方で西コースの路面は従来どおりという難しい状況の中、予選こそ12番手に留まったものの、決勝ではコンスタントな走りを見せて、8位入賞を遂げている。

続く富士スピードウェイでの第3戦は、ここ数年500kmで争われてきたが、今年は400kmに短縮された上に、2回のピットストップとドライバー交代が義務づけられた。未知の要素が加えられたが、それでもスタート時の燃料を少なくし、なおかつ混乱に乗じて予選8番手から一躍2番手に。そして一時はトップを走るなど、チームとタイヤが相互に持ち味を引き出して4位という結果を得ることとなった。

その結果、HIS ADVAN KONDO GT-Rはランキングのトップに浮上。2位との差は1ポイントに過ぎないが、この相性の良いセパンで引き離しにかかることが期待される。一方、アストン



マーチン赤坂DBR9はLM-GT1規定そのままの仕様とあって、ほとんど改造が許されず、第1戦、第3戦ともに14位に留まっているが、確実に完走を果たして貴重なデータの蓄積に成功している。

ユーザーシェアNo.1を誇るGT300クラスでは、GT500クラスから移行してきたドライバーが多く、それはすなわちチーム全体のポテンシャルアップを意味していた。実際、開幕戦では平中克幸を新たに起用した、田中哲也組のJIM GAINER ADVAN F430が、デビュー戦でポールを獲得。決勝でも織戸学の新パートナーとして片岡龍也を迎え入れた、ウェッズスポーツIS350が優勝を飾っている。

第2戦では、谷口信輝／折目遼組のM7 MUTIARA MOTORS 雨宮SGC7がタイヤ無交換で、ピットでのロスタイムを最小限とし、2位入賞を果たすことに成功。3位は星野一樹／柳田真孝組のエスロードMOLA Z、今年からADVANレーシングタイヤを使用するため、開幕戦でこそ苦戦を強いられるも、わずか2戦でマスターしたあたりは、さすが昨年のチャンピオンチームと言わざるを得ない。

第3戦ではLM-GT2仕様のダインアドバンFerrariを駆る、青木孝行／藤井誠暢組が予選2位。圧倒的なストレートでのパフォーマンスを見せつけ、決勝でも2位に。そしてM7 MUTIARA MOTORS 雨宮SGC7が、またしてもタイヤ無交換作戦を成功させ、3位でフィニッシュして開幕から3戦連続で表彰台に立つこととなった。

その結果、トップこそ明け渡しているものの、谷口組がわずか4ポイント差のランキング2位。織戸組が3位で、以下星野組、青木組、田中組の順で続いている。このセパンでそれぞれ順位をどこまで上げてくるのか、大いに注目されるどころだ。

