

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7戦

2009.9.13

FUJI 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、開幕戦を制覇。チャンピオン目指し、スタッフ一丸で全力を尽くす。

シリーズ第6戦、真夏の鈴鹿ラウンドは、これまで1000kmレースとして争われてきたが、今年は700kmに距離を短縮。それでも過酷なレースに、違いはなかった。長丁場とあって、ADVANとKONDO RACINGは予選の結果にあてこたわず、決勝レース用のタイヤ選択を重視。それでも、久々の開催となるノックダウン予選ではセッション2まで進み、10番手のグリッドを獲得した。決勝レースにおいても、温度を含めて変化し続けたコンディションに、それぞれフィットしたタイヤを投じることができ、第1ステント終了間際にはトップを走るなど作戦的には成功だったからこそ、終盤スターターに生じたトラブルが痛かった。結果的には11位でポイント獲得はならなかったものの、多くのデータを獲得し、なおかつ高いパフォーマンスをアピールした。

さて、ここまでは獲得した「ポイント×2」のウエイトハンデが課せられていたが、富士スピードウェイでの第7戦からの2レースは「×1」に変更される。すなわちウエイトが半減されることになり、タイトルを争うもウエイトに苦しんでいたチームが再び上位を狙えるようになるはずだ。もちろん、

そのことはKONDO RACINGにも当てはまるだけに、前回の鈴鹿とは異なり予選から勝負に。鈴鹿でパフォーマンスを発揮したタイヤをベースとし、全体的にコンパウンドはソフト傾向にシフト。37kgのウエイトハンデは優勝を狙える許容範囲であるだけに、富士では巻き返しを狙う。

また、ASTON MARTIN赤坂DBR9が、第3戦以来の出場を果たす。引き続き都筑晶裕と土屋武士のドライブにより、定評ある直線でのパフォーマンスでレースを盛り上げてくれそうだ。



一方、GT300クラスでは最終ラップ直前の大逆転で、エスロードMOLA Zが今季初優勝。それまでトップだったアップル・K-one・紫電は3位に甘んじ、残念な結果となったものの、裏返していえばウエイトハンデに苦しんでいたはずのランキング上位陣が、しっかりレースでも上位につけたのは高い総合力を持つことの表れにもなった。終盤にセーフティカーが入り、その直前に義務づけられた3回目のピットストップを終えていたか否かで明暗が分かれた形に。まだ終えていなかったJIMGAINER ADVAN F430やダイシンアドバンFerrariには大きな痛手となり、もしSCが入らなければフェラーリ2台のいずれかが勝っていた可能性も十分あった。

ウエイトハンデが半減されることもあって今回のレースには、前出の4チームに加え、ウェッズスポーツIS350やM7 MUTIARA MOTORS雨宮SGC7も、確実に勝ちを狙いにくるはずだ。富士のレースといえば、長い直線を速く駆け抜ける輸入車に有利の印象があるが、直前のテクニカル区間、いわゆるセクター3を軽視しては、その直線を生かすことはできない。そのあたりのしなやかさを重視しつつ、より持続性も盛り込んでいるのが、今回持ち込むタイヤの特徴である。もちろん、タイヤ無交換作戦を採るチームもあることだろう。



2009年 SUPERGTシリーズ第7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, M)	2種類 (MS, M)
	サイズ	Fr330/710R18, 300/650R18, Rr330/710R18, 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	Fr330/710R18, 280/650R18, Rr330/710R18, 330/710R17	280/710R18, 280/680R18, 280/650R18



話題のカローラクシオ、その可能性やいかに？

徐々に進みつつある開発、そしてADVANとのマッチング

今年のSUPER GTにおける目玉のひとつが、ニューマシンのトヨタ・カローラクシオだ。普通のセダンがミッドシップに改められ…という手法は、レクサスIS350でもすでに実行されてきたが、より注目される理由はガライヤやトヨタMR-Sで数多くの優勝をおさめ、またチャンピオン経験を持つチーム、『apr』で製作されたからだ。同チームはまた、ミッドシップに豊富なノウハウ、こだわりを持っているだけに、ADVAN陣営へ加わった今年、開幕からの大活躍が期待されたのだが…。苦戦が続く中で、光明は見出しているのか、そして、その可能性は？ドライバーの坂本雄也選手と峰尾恭輔選手に直撃してみた。



—まず、シーズン始めから乗っているということで、坂本選手からGTカローラクシオというクルマの印象を聞かせてもらえますか？

坂本「昨年、違うメーカーのタイヤを履いていましたけど、今まで僕らが乗っていたMR-Sの発展系、それとガライヤとの中間的というか、いいトコ取りのクルマ。そういうふう設計されたクルマであるのは間違いないです。MR-Sは向きを変え過ぎちゃうと、すぐリヤが出ちゃうんですけど、カローラクシオにはそういうのがなくて、コーナーに向かって自信を持って切り込んでいけるクルマなんです。どっしりとしていて乗りやすいという」

峰尾「僕は第5戦のSUGOから乗らせてもらっているんですが、事前に坂本から「違和感なく乗れますよ」と聞いていました。実際、そのとおりではあったんですが」

坂本「まだ結果を残せていないし、タイムを出そうとなると…。最初の2戦はクルマだけじゃなく、今年からタイヤまで変わって、僕だけじゃなくチームも迷っちゃったんです。でも、第3戦の前に鈴鹿でテストがあって、ヨコハマさんのタイヤを何種類か履かせてもらったことで、エラそうなことは言えないですけど、ようやく見えてきた部分があってタイヤに合わせたクルマのセット、方向性が見えてきたんです。それで富士では善戦したんですが」

峰尾「でも、セパンではまた苦戦したとも聞いたし、実際に乗って見たら、「あれ、なんかアンバランスだな」と。タイムを出そうとすると、タイヤのいいところが使えていないという。ただ、その状況の中で坂本の進化も感じましたね。苦勞している中で、技術にはすごい向上があった。なんとかしようという」

—それで峰尾選手が呼ばれた？

坂本「いや実際には、それまで組んでいた山内(英輝)選手がヨーロッパでフォーミュラやりたいという意向をチームが快く汲んでくれたからなんですけど、代えるなら僕がGTに上がってから、ずっと一緒だった峰尾さんを、と。速いし、クルマを作る能力が優れているんで」

峰尾「嬉しいですね。でも要は、今のGTって1時間半しかセットアップする時間がない、それがすべてなんです。それと今のヨコハマのデータもチームにはないんで、S耐で学ばせてもらった僕がと、意気揚々と乗り込んで来たんですけどね(苦笑)。いろいろ試して今は、いいところがちょこっと見える。ヨコハマのタイヤにクルマを

©GTA



坂本 雄也(さかもと ゆうや)

1983年1月29日生まれ、東京都出身
99年からカートレースを始め、翌年にSRS-Fを受講。その後、渡英してフォーミュラフォードを戦い、03年にシリーズ5位、04年に6位となる。帰国後はFTヨタ、FCJを戦い、06年のFTヨタではシリーズ2位に。SUPER GTには08年から参戦する。

合わせていけば、いいパフォーマンスを得られるのは間違いない、ってところまでは来ています。ヨコハマのタイヤをコーナーで使えるクルマだと思し。今はもう決勝のラップが予選と同じくらいで、ずっと走れています」

—ん？通常は予選の数秒落ちでというのが、決勝のラップタイムですよ。

坂本「そうなんです。そこが最大の課題で、今もなんでだろうという部分ではあります。予選でもグリップ感はあるし、フィーリングもいいんですが、なぜかタイムだけ出ていない。もしかしたら、僕らがイケていないだけかもしれませんが、でも、レースラップは悪くないから順位は確実に上げていけるので、予選で前に行ければ表彰台だって…」

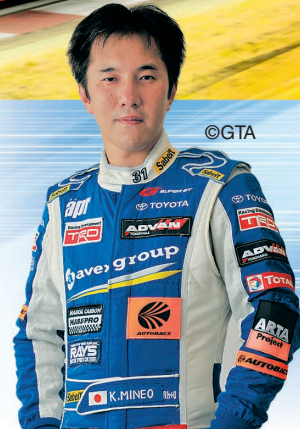
峰尾「練習はできないけれど、こないだの鈴鹿で長く走れたから、実はいろいろ試せました。縁石に乗ってみたり、いろいろなラインを走ってみたりして(笑)。一瞬見えた、いい感触を持続できれば。僕らの言葉をチームやヨコハマのスタッフの方が、こと細かく聞いてくれるので、うまくマッチングしたら一気に来るんじゃないかな、と思っています」

—それでは最後に、次のレース、富士ラウンドへの抱負を。

坂本「まずはスーパーラップに進出すること！」
峰尾「そうだね、それで5番手ぐらいになれば、表彰台だって夢じゃないかもしれない」
坂本「そのために限られた時間の中で確実に、目の前にあることをこなしていって、とにかく結果に結びつけていきたいです。せっかくタイヤもクルマもいいものを使わせてもらっているのに、結果が出ないのが歯痒くて。「ドライバーが悪いんじゃないか」とも言われ、最初は自分でも疑ったりしたんですが、やっぱりそこは強く自信を持って、すべてをうまくミックスさせていって、また前進していくつもりです！」

峰尾「いったん結果が残せれば、それをきっかけにしてどんどん上向きになるという手応えはあるんです。残りレースは少なくなりましたが、どうか僕らを信じてもらって(笑)。必ず結果は残してみせますんで、応援よろしくお願いします」

©GTA



峰尾 恭輔(みねお きょうすけ)

1974年12月16日生まれ、東京都出身
96年にザウルスジュニアでレースデビューし、翌年には東日本シリーズでチャンピオンに。その後、フォーミュラトヨタ、F3を経て01年よりアルテッツァシリーズに出場。3年目の03年、チャンピオンに輝く。SUPER GTには06年から。昨年の第5戦で表彰台に上がる。

富士チャンピオンレース・カローラクシオGTレースにも注目！



関東の登竜門レースとして、またアマチュアドライバーに親しまれ、長い歴史を誇る『富士チャンピオンレース』に、今年から新カテゴリー『カローラクシオGTレース』が加わりました。これは日々お目見えのN2カテゴリーで、広く改造が許されるのが特徴です。ただし、ワンメイクレースとあってイコールコンディションを保つ意味で、あえてターボチューンとし、ポップオフバルブの装着でパワー競争を抑制。今年すでに2戦が行われ、松井有紀夫選手が連勝を飾っていますが、サイド・バイ・サイドでの接戦が常に繰り広げられ、目の肥えた観客を唸らせるほどの迫力が自慢です。「ボディ剛性が高いから、ほんのちょっとのセッティングで動きが変わるし、うまく決まればハンドル切った方にちゃんと曲がってくれます。非常に乗りやすく、勉強になるクルマですよ」と松井選手。その足元を支えるのがADVANのレーシングスリックです。

