

ADVANレーシングタイヤインフォメーション

2007年 SUPERGTシリーズ第2戦

OKAYAMA GT 300km RACE

2007年SUPER GTシリーズ第2戦の舞台は、岡山県・岡山国際サーキット。2本のストレートに、さまざまな個性を持つコーナーが組み合わされたテクニカルコースとして知られ、ドライバーにはリズムカルな走りを要求する。また、コースと観客席が近いこともあって、その圧倒的な臨場感によりファンからも高い人気を誇る。

鈴鹿サーキットで行われたシリーズ開幕戦において、ADVANレーシングタイヤ勢は、WOODONE ADVAN Clarion Zこそスタート直後のアクシデントによって無念のリタイヤを喫したものの、ECLIPS ADVAN SC430は粘りの走りで追いつき、9位でのフィニッシュを遂げた。一方、多くのユーザーを抱えるGT300クラスでは、エンドレスアドバン洗剤革命Zがポール・トゥ・ウィンを達成し、プリヴェKENZOアセット紫電が2位に。最大の目標であるADVANレーシングタイヤ勢によるシリーズ完全制覇に向け、値千金の第一歩を踏み出した。

第2戦を前にして、富士スピードウェイにおいて3月27～28日に合同テストが行われた。ECLIPSE ADVAN SC430に関しては開幕戦で得られたデータをベースに、岡山国際サーキットの路面も想定してタイヤをテスト。鈴鹿サーキットで用いたタイヤより軟らかめで、しなやかに路面をとらえる構造に好感を得られたことから、これが実戦に用いられることとなる。一方、WOODONE ADVAN Clarion Zは富士テストに参加できなかったため、ECLIPSE ADVAN SC430のデータを生かしつつ、開幕戦で使用されたタイヤに改良を加えたものが使用される。また、GT300クラスに関してはエンドレスアドバン洗剤革命Zの開幕戦ウィンによって、ソフトタイプの安定感が極めて高く、性能を長く維持できることが確認された。そこで鈴鹿サーキットで



用いられたタイヤから、あえて大きく構造、コンパウンドを変えずも、岡山国際サーキットの路面データをフィードバックしたタイヤが使用される。

レースウィークに持ち込まれるGT500クラス用のドライタイヤはSC430、Zとともに構造1種類、コンパウンド2種類。路面温度が15℃以下ならミディアムソフト、15℃以上ならミディアムが推奨となる。レインタイヤは構造1種類、コンパウンド2種類。GT300クラスについては構造1種類、コンパウンド3種類。10℃～20℃の場合はソフト、15℃～25℃の場合はミディアム、そして20℃以上の場合はハードが推奨となる。ただし、この時期の岡山国際サーキットには中国から飛来する黄砂が舞うことが多く、なかなか路面状態が安定しないのが特徴。過去のデータでは決勝当日でやっと、というケースが多かったことから、路面温度が想定域より高めであっても、そのつど柔軟に対処し、ソフト傾向のタイヤを用いる予定となっている。今回は合計で約1500本のADVANレーシングタイヤが用意される。

2007年 SUPERGTシリーズ第2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)	3種類 (S, M, H)
	サイズ	330/710R18, 330/710R17	250/650R18, 280/680R18, 280/710R18
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	330/710R18	250/650R18, 280/680R18, 280/710R18



2007年 SUPER GTシリーズ第1戦 SUZUKA GT 300km RACE

3月17日(土)~3月18日(日)、三重県・鈴鹿サーキットで幕を開けた2007年SUPER GTシリーズ。例年、開幕戦だけはノーハンディの戦いとなり、真の実力が試される一戦であった。だが、異常気象の影響か、季節外れの陽気によってタイヤの想定温度域から逸れてしまい、予選ではWOODONE ADVAN Clarion Zが13番手、ECLIPSE ADVAN SC430に至っては16番手、最下位といきなり苦しい戦いを余儀なくされてしまう。その上、WOODONE ADVAN Clarion Zは決勝のスタート直後に接触。なんとか復帰はなったものの、マシンのダメージは大きく、わずか7周でリタイヤ。しかし、ECLIPSE ADVAN SC430は終始安定した走りを見せ、順位を上げ続けて9位入賞を果たすこととなった。

一方、GT300クラスでは、エンドレスアドバン洗剤革命Zが金曜日の練習走行から絶好調。GT500クラスで7回も優勝

経験を持つ影山正美選手をして、「GTでは実のところ、まったく初めて」のポールポジションを獲得した。決勝でもその勢いは衰えず、序盤にライバル車両の徹底マークを受けるも、トップは譲らず。影山選手が徐々に築き上げた貯金を、藤井誠暢選手がしっかり守り抜いてポール・トゥ・ウィンを達成することとなった。藤井選手にとっては、これがSUPER GTでの初勝利だ。2位もADVANユーザーであるプリヴェKENZOアセット紫電が獲得。予選こそ5番手だったが、決勝では序盤から着実な追い上げを見せ、さらにドライバー交代直後のアウトラップにもひとつ順位を上げて、そのままの順位を保ってゴールした。ちなみに、このレースのトップ10のうち7台はADVANユーザーによって占められ、まさに幸先のいい幕開けとしていた。

GT300ルーキーにインタビュー



© GTA

せきぐち・ゆうひ

1987年12月29日生まれ、東京都出身。6歳からカートに乗ってレース活動を開始、02年に全日本カート選手権ICAクラスでチャンピオンに。04年から限定Aライによって16歳でフォーミュラトヨタにデビュー。3年目となる06年に新カテゴリーのFCJと併せ、ミドルフォーミュラ2冠王に輝く。

関口 雄飛 / RACING PROJECT BANDO

今年もGT300クラスには、期待のルーキーがずらり勢ぞろい。今後、そんな彼らの「声」を伝えていくこととします。最初に紹介するのは、RACING PROJECT BANDOから飯田章選手とともにウェッズスポーツセリカをドライブすることとなった関口雄飛選手。トヨタの若手ドライバー育成プログラム「TDP」のスカラシップで全日本F3を戦い、併せてSUPERGTにも参戦します。

—なんでも、GTに乗るのは急に決まったとか？

関口「ええ、開幕直前のテスト、その初日の晩にいきなり坂東さんから電話をいただきました。正式に決まったのは正式にはレースウィークになってからです(笑)」

—もともとGTに関心はあったんですか？

関口「もちろん、乗りたいとは思っていましたが。でも、FTでチャンピオン獲ったぐらいじゃ声なんかかからない、でも今年F3で結果を残せば、きっとチャンスが訪れると思っていたんですが、1年早まりましたね」

—チームと一緒に組む飯田選手の印象は？

関口「皆さん、いい人たちでとても良くしてくれます。経験豊富な方々なので勉強になるし、やりがいを感じますね。特に飯田さんがすごくいいアドバイスをくれるので、非常に助かっています」

—最後に、開幕戦を終えたばかりですが、GTに対しての手応えは？

関口「速さに関しては、こないだの富士のテストで2番手のタイムを出せて、もう80%ぐらいの感触があるんですけど、まだ抜かされ方やドライバー交替なんか慣れていなくて。でも、あと2戦ぐらいで完璧にマスターして、中盤戦からは勝負に出たいと思っています！」

