

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3戦

2009.5.4

FUJI GT 400km 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、開幕戦を制覇した。次なる目標は、もちろんシリーズチャンピオンの獲得である。

開幕戦での2クラス制覇の余韻を残したまま、臨んだシリーズ第2戦の舞台は鈴鹿サーキット。このシーズンオフに大改修を行い、パドックエリアやグランドスタンドなどは大変貌を遂げていた。しかし、レース的に重要なポイントは、東コース部分の路面も全面的に改められていたことだ。黒光りする路面はいかにもハイグリップである一方、タイヤへの攻撃性や、従来どおりである西コース部分と、明らかに路面状態が異なるのは、ひとつの懸案材料になっていた。

テストなしに、いきなり本番を迎えるということで、全チームに同一条件ではあった。しかしながら、開幕戦の優勝でHIS ADVAN KONDO GT-Rは40kgのウェイトハンデを積んでおり、これが予想以上に影響をもたらしたのと、決勝を見越したセッティングで予選はあえてギャンブルを回避。そのため、12番手には留まったものの、決勝での躍進に期待がかかった。

その決勝ではデ・オリベイラのスタートダッシュ鋭く、まずオープニングラップを9番手で終えたが、路面温度が40度前後にまで上がったことは、少なからぬ誤算に。そのため、思うようにペースが上がらず、一時は11番手にまで後退。

そこで早めにピットインして荒に後半を託す。終盤に3台が絡むアクシデントが発生し、これにより9番手に浮上。そのままセーフティカーの先導でレースは終了、さらにレース後にペナルティを受けた車両があったことから、8位という結果を得ることとなった。

今回用いられるタイヤは、基本的には前回のものと大きな変更はなく、これまでの流れをふまえて製作されている。ただし、従来は500kmで争われたゴールデンウィークの富士ラウンドながら、昨今の情勢を鑑みてレース距離は400kmに短縮。2回のピットストップと、そのドライバー交代を行うことが義務づけられている。09年はエンジン出力の制限影響も有り、各車燃費的には良化していることから、全チーム共に様々な作戦を取ってくる事が予想される。ショートとロングの組合せでラップタイムを稼ぐか、ミドルでPIT時間を稼ぐか、チーム戦略の見せ場であるが、何れの場合にも対応出来る様なタイヤ準備が必要である。

一方、GT300クラスは特に1ステントをショート、そしてタイヤ無交換策に出るチームが多く存在すると予想される。そのため、耐摩耗性は普段のレースに増して重視。残り2ステントをロングにしても対応できるようにしている。前回の鈴鹿でもM7 MUTIARA MOTORS雨宮SGC7が、タイヤ無交換に成功、2位につけて連続入賞を果たし、ランキングのトップに躍り出た。惜まれるのは、ダイシンアドバンFerrari。序盤は2番手を走行しながら、タイヤがうまく外れないアクシデントで6位に甘んじたのだ。しかし、改めてLM-GT仕様のフェラーリのストレートパフォーマンスが確認されたこともあり、今回は逆襲に期待が。エスロードMOLA ZやJIM GAINER ADVAN F430、そして巻き返しに注目されるウェッズスポーツIS350ともども、確実にトップ争いを繰り広げてくれそうだ。



2009年 SUPERGTシリーズ第3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, MH)	2種類 (S, MS)
	サイズ	Fr 330/710R18, Rr 330/710R17	280/710R18, 280/680R18, 280/650R18, 250/650R18
ウェット用レイン	構造	1種類	1種類
	コンパウンド	2種類 (M, MH)	2種類 (S, M)
	サイズ	Fr 330/710R18, Rr 330/710R17	280/710R18, 280/680R18, 280/650R18, 250/650R18



Bドライバーは辛い？ 楽しい？ 実は僕たち、 いい仕事させてもらってます！

今年からスケジュールが大幅に変更され、走行機会が大幅に縮小。特にしわ寄せはBドライバーに集中していると言われ、なかなか走れず、辛い目に遭っていると、もっぱらの噂。練習や予選をほとんど走れず、なのにレース後半を長く走らなくてはならないとか……。伝わってくるのは悲哀に満ちた話ばかりながら、実際のところはどうかだろうか？

そのあたりGT300クラスを戦う、若手Bドライバーたちに直撃してみた。



© GTA

ダイシン アドバンFerrari

藤井 誠暢の場合……

Aドライバーを優先することが結果への近道だし、それで成果を残すことが面白isanです！

チームによってはAドライバーとBドライバー、半分ずつ走らせるところもあるようですが、ウチの場合、というか僕が心掛けているのは、Aドライバーの乗る機会を優先すること。特に僕が組んでいるのは先輩ドライバーばかりなので、いっぱい走ってもらってセッティングを進めてもらおうと。それが戦力に直結すると思うんです。ある意味、乗らないことも僕の仕事で、なおかつ乗っていない中でいかに自分も速く走れるか。

辛くないかと言えば、嘘になりますけど、それよりクルマをいかに進化させられるかの方が、レースを戦う上で有利なわけですからね。逆にお互い半分ずつ乗って、うまくまとまらない方が問題。逆に言うと、セッティングが決まっていればタイムを出せる自信もあるんですよ(笑)。そこは車載カメラとかデータを見て、いろいろ分かるようになってきましたからね。

青木(孝行)選手を始め、今まで一緒に走った方はみんな大先輩なんですけど、僕を信頼してくれているし、迷った時は「ちょっと藤井にも」ってコメントを求めてくれます。それが相乗効果にもなるし、求められているんだな……というやりがいでもありますね。

そういう意味で、皆さんやりやすい環境を整えてくれているので、Bドライバーは面白い仕事ですよ。もちろん、いつかは僕もAドライバーに、って夢もありますけどね！

藤井 誠暢 ふじい 誠暢

1980年12月17日生まれ、岐阜県出身。94年からカートを始め、00年より四輪に転向。02年にF4でシリーズ2位になった後、FDを経てSUPER GTには05年より参戦。翌年から出場。JLMCではLMP-2クラス、07年にはLM-GT1クラスでタイトルを奪う。07年にはS耐でも王座獲得し、昨年はSUPER GTで1勝を挙げて、GT300クラスランキング5位に。



M7 MUTIARA MOTORS 雨宮SGC7

折目 遼の場合……

辛いことはないですよ。むしろ谷口さんのいいとこを身近で盗めるチャンスです！

昨年までは練習の時間が多かったんで、僕もそれなりに走らせてもらったんですが、今年はどうしてもねえ……。第2戦の鈴鹿でいうと、決勝まで計測したのは10周ぐらいでした。でも、それに不満はあるかというと、まったくそうではないんですよ。幸い、僕はこのチームで3年走らせてもらって、過去2年間でクルマのポテンシャルは理解できているし、サーキットもひととおり回っているんで。その経験でカバーできているという自負もありますから。ルーキーであるとか、1年目のチームであつたら、確かに厳しいとは思いますがね。

だから、今はAドライバーである谷口(信輝)さんがセッティングして、「よしOK!」となったクルマを僕も乗るという形ですが、このスタイルの方がやりやすい。役割分担がしっかりしている方が、モチベーションにも影響するし、コンディションも整えやすいんだと、最近気づきましたからね。

それにね、谷口さんと組むようになって、乗っていない時の方が吸収できることが多いというのも分かったんですよ。なにせスター的な方でしょう、まわりをひきつける要素は何かって興味から入って、一番身近で見ていると、「ああ、なるほどなあ」という部分がいっぱいあるんですよ。実際、カッコいいし、オーラもある方なんで、ぜんぶぬすんじやいたいなあ、と(笑)。そういうチャンスを得られるのは、ちょっとした魅力ではありますね。

折目 遼 おりめりょう

1982年6月26日生まれ、京都府出身。98年からカートを始め、00年にSRS-F1に入学。スカルシップを獲得し、翌年からFD参戦。その後2年間はカートに戻るが、04年にFDとFTで四輪に復帰する。05年のF3、06年のFニッポンを経て、SUPER GTには07年より出場。目下、GT300のポイントリーダーでもある。