

アジアンタイヤのハイグリップラジアルはサーキットアタックで使ってみるとどんな感じなのか? ATTACKの主催者でもあり、エキスパートな走り屋でもあるRGNの青木センパイが、筑波ラジアル最速の愛車にヴァリノをつけて付度なしにズバツと斬る!!

RGN-SUNOCO-DG5-CTA-RX-7



VARINO VR08GP

筑波TC2000で驚愕の56秒969をマーク!

けっこういいかも!!



テストドライバー 青木大輔

テスターはRGNの青木センパイ!!

テスト走行を依頼したのはAttackの主筆者で、自らも筑波のラジアルタイヤレコードを持つ青木センパイ。元々メカニックとして活躍してきたチューナーでもあるし、タイヤアタッカーとしての経験値も豊富。データ検証と理論立てた走りをもっととする。愛車はトラスのTD06-25Gなどでチューンした13B-REWを搭載するRX-7。ドライバー・ボンパーツも多用し超軽量に仕上げられている。



比較用のSタイヤはいつものアタック時と環境を揃えるためにタイヤウォーマーで余熱してのアタック。逆にヴァリノを使うのであるうモデルクラスのユーザーでタイヤウォーマーを使う人はいないだろうという想定で、テストタイヤ(ヴァリノ)は余熱なし。スタート時(冷間)の空気圧は1.7kg/cmにセッティングして車両に組み込まれる。メーカー側の指定は温度2~2.1kg/cm程度だという。

そのヴァリノタイヤがサーキットでもラップタイムを稼げるハイグリップラジアルを開発。それがVR08RSというわけだ。そこでAttackの主筆者でもあり、ラジアル最速の称号を持ちながら、テスト好きの走り屋としても知られるレディゴーネクスT(RGN)の青木センパイにヴァリノVR08RSがいったいどんなタイヤなのか、TC2000でテスト(アタック)してもらった。

ちなみに、これまでも数多くのアジアンタイヤをテストとして履いてみたという青木センパイ。どれもあまりいい印象がなく、今回もど

うせ:でしょ?」と、最初から期待はしていない様子だった。とは言いテストは真剣、まずAO50(Sタイヤ:295/35R18)で基準タイムを計測し環境を確認した後、空気圧を冷間1.7kg/cmにセッティングしてスタート。インラップは様子を探りながら内圧を上げるために軽く周回させ、タテとヨコ方向のグリップレベルやタイヤのヨレなどを確認。アタック1周目で切り込んだときのノーズの入り方やその時のグリップ、ステアに伝わるインフォメーションのほか、ブレーキング時のグリップ感、アクセルオン時のトラクションレベルなど身体に感じる不安要素はないかをチェック。すると青木センパイは「意外といけるかも」と内心思ったという。

そこでアタック2周目にはあっさり57秒428の好タイムを記録。ファーストインプレは「タイヤをコジツたり、無理をするとグリップが抜ける感覚はあるけど、急激にグリップを失うわけじゃなく、少しだけためてやれば(待つていれば)食ってくれる感覚が戻るのですね。たより不安なく攻められるね」と予想をいい意味で裏切る好印象だったと話す。

そこで走行枠が終わり、内圧を2.1kg/cm(温度)に調整して次の走行に備える。その間に、乗り方や特性などをさらに詳しく聞いてみると「ブレーキング時のグリップ感もあり、無理に切り込まないでタイヤに合わせるように最大グリップの付近を維持して周回すればもう少しタイムが伸びる感がある。足まわりの特性もあると思うけど、自分のセブンのように動く足で、ステアリングを多めにゆるく切りな

細部チェック!!

トレッド面は半分以上外側の面は溝がほとんどなくスリック的な使い方を狙って設計。接地面は10種類以上のコンパウンドからセレクト。ショルダー部分は角が丸い形状を採用しているのは、マイルドな性格を担った設計と思われる。タイヤサイズは265/35R18でこれまで青木センパイがタイムアタックしてきたラジアルと同サイズ。他のメーカーと比較するとタイヤ幅は狭い部類で接地面積は少し狭くなっているとは(ヴァリノ)の担当者。表示より幅広のタイヤも多い中、実測264mm程度しかないらしい。



コーナーの立ち上がりではリヤのタイヤのグリップを確認しながらオーバーステアにならないようにアクセルをコントロール。ラインを大きめに描いてグリップレベルが最大の付近を維持しながら抜けていく。

この日、3回コースに入り約10周程度のアタックを終えたVR08RS。車中のセッティングやドライバーの調もいいということもあるが、トレッド面の荒れも少ない。ちなみに、スリック面が多いためアタック時はタイヤのカスを拾わないようにすることも大切。周回を重ねてもグリップレベルを落とさないで済む。

テストタイヤは
VARINO VR08GP
 265/35R18

タイムアタッカーで用達の295/30R18サイズもあるが、ミドルクラスのユーザーが使うことを考えたサイズを設定。ちなみにこのテスト、こちらからの急ぎも誘いをかけ、その2日後にはタイヤが固まったこと事情を考えるといわゆるスペコン的なテスト用スペシャルの疑いはないと思われる。

LAP TIME/SECTOR比較

■今回のテストタイヤ

VARINO VR08GP	サイズ: 265/35R18
BEST TIME	56.969sec
sec.1	23.675sec
sec.2	23.256sec
sec.3	10.038sec
計測ポイント	199.042km/h
(記録日: 2021-4-1)	



■Sタイヤ自己ベスト

ADVAN A050 GS	サイズ: 295/30R18
BEST TIME	55.004sec
sec.1	22.698sec
sec.2	22.652sec
sec.3	9.654sec
計測ポイント	201.080km/h
※筑波ラジアル28位	
(記録日: 2021-3-11)	

■ラジアル自己ベスト

POTENZA RE-12DタイプA	サイズ: 265/35R18 GS
BEST TIME	55.628sec
sec.1	23.015sec
sec.2	22.824sec
sec.3	9.789sec
計測ポイント	200.483km/h
※筑波TC2000ラジアル最速記録	
(記録日: 2021-3-11)	

当日コンディションチェックのために走ったA050(GS: 295/30R18・中古削り・ウォーマーにて70度2時間加熱・空気圧1.4kg/cm・路面温度23度)でのタイムが56秒882なので、ベストシーズンを過ぎていて0.5秒程度遅くなる環境と判断。コンディションは悪くはないが、気温や(路面温度)やコース上の砂の乗り方など最高ではないといった感。上記は過去ベストとの比較だが、仕様やS&Eエンジンセッティングはまったく変更なし。

からグリップを失わないポイントを維持する乗り方がこのタイヤの「マスト条件」と話す。「だから他のタイヤに比べて遠回りになるけど、どのコーナーでも大きく回って抜けてくるラインで攻める必要があるよ」と、早くもつかんだヴァリノの乗り方のコツを伝授してくれた。

「ストインプレッションが正しかったことも証明された。走行後、青木センパイは「AO50や12Dのような絶対グリップがあつてステアを切り込んだときの安心感がある国産ハイグリップタイヤとは根本から違う感があるけど、このタイヤの特徴をしっかりと掴んでグリップを逃がさないように、無理をしない乗り方をすれば、けっこういいタイムが出るし、急激にタレるような感じもないから中級者の周回では十分楽しめるグリップ性能とっていいんじゃないかな」とコメントしてくれました。コスト面からすれば国産ハイグリップの半分近い価格帯のヴァリノVR08GPがサーキットアタック派に受け入れられていく日は遠くなくさそうた!!