



VR08GPとVR88βを乗り比べてみたヨ!!

テストタイヤは265/35R18

テストしたタイヤのサイズは265/35R18。これは中堅のタイムアタッカーたちのナンバー付き車両で最も適合サイズが多いものとして選ばれたのだという。



インサイドには深い溝が2本、アウトサイドは浅溝でほぼスリックに近いアシンメトリーなトレッドパターンはVR08GPゆずり。インサイドの溝部分が路面をつかみ、荷重が乗った際にはアウトサイドの浅溝エリアが路面に張り付いてグリップ力を発揮するようなイメージ。ただしこの手のタイヤには荷重の移行時に反応が大きく変化する傾向があるので、「特性をつかんでタイヤに合わせた乗り方」をすることが重要だと青木センパイ。

実はコンパウンドをイジって失敗するタイヤってすごく多くて、「柔らかくしたらズルスルになっちゃった…」なんてこともあるんです。しかし、今回もヴァリノは計算通りのいい方向ですね。そしてこの環境(ウエット)の中でも、VR88βはVR08GPに比べて、あきらかに路面をつかんでくれる感で加減速やステア操作で踏ん張りながら温度が上がってくれます。最初からソコソコ喰って、どんどんグリップが増えています。ただし、特に今日はウエットでもあったので縁石乗り少々怖かった。乗った瞬間にスリックパターン側に荷重が動くと、滑って姿勢が乱れる傾向にあるんです。なので、ヴァリノはじわっと距離を稼いで旋回する、そんなイメージで縦をうまく使いながら乗るのが正解ですね。今回はアタックできる環境じゃなかったで総合的な評価はできませんでしたが、明らかに期待できる感が得られました。シーズンインして他のタイヤと競い合うのが楽しみです!!



ウエットでもググっとくる!! 予想以上の結果が期待できるかも

テストドライバー 青木センパイ



新たに開発されたVR88β(左)とVR08GP(右)の大きな違いはトレッドウエア(グリップ力を左右するゴムの硬度、摩耗性能)。単純に説明するならば、ラジアルタイヤとSタイヤ程度の違いだということ。実際に振れてみると、VR88βのほうが明らかに柔らかいことが感じられる。



気温、路面の状態や温度、タイヤ温度、空気圧の変化など走行のたびにしっかりとデータを残すヴァリノタイヤの清水さん。データを積み重ねることで、アジアでのOEM生産でもいい製品が作れることを証明したいという。ちなみにウエットコンディションの中、VR08GPが内圧1.9kg/cm²でスタートし4ラップし内圧2kg/cm²へと変化。対してVR88βは内圧1.9kg/cm²でスタート、同様に4ラップ走って内圧2.2kg/cm²まで上がった。ウエットコンディションの中でも温度の高まりとともに、明らかに路面をつかむ感覚が高まっていくのが感じられたそうだ。

VR88β 先行販売・モニターキャンペーン実施中!!

限定45セット限り

265/35R18 4本セット

9万8000円(送料1000円・個人宅OK)

全国のチューニングショップ、アップガレージ、RH9ショップ、一部GRガレージなどで注文可能。

詳しくはお問い合わせを!!



注目のNEW PARTS チェック!! #1

春に行ったテスト企画で56秒969(265/35R18)という、アジアンタイヤとしては破格のタイムをたたき出したヴァリノVR08GP。その発展版が完成したというのでさっそくチェック。テスターはやはりこの男、RGNの青木センパイだ!!

注目のヴァリノの先鋭モデルが今季のタイムアタックシーンで大暴れする!?

VALINO VR88β

ヴァリノタイヤ 050-5213-5441 <https://valino.jp>



タイヤウォーマーいらずで最高のパフォーマンスを発揮を目指す!!

春に行ったテスト企画で筑波サーキット(TC2000)で56秒969という、従来のアジアンタイヤからは考えられないパフォーマンスを発揮し、関係者を驚かせたヴァリノタイヤ。

このVR08GPは従来の、安からう悪か……というアジアンタイヤのイメージを払拭する高性能タイヤとして注目を集めている。そしてヴァリノタイヤではその後も開発の手を緩めず、さらなるハイパフォーマンスタイヤを製品化してきた。

今回、比較用のVR08GPと合わせてテストに持ち込まれたのは、ヴァリノタイヤの新作VR88β。最終テストを経て製品化されたタイヤの最初期ロットだという。

その特徴は、真冬のタイムアタックシーンで、タイヤウォーマーなしでコースインし、即暖められ最高のパフォーマンスを発揮してくれるというもの。そして、最高に達したタイヤ性能を、しっかりとキープできるものを目指している。

ちなみに、トレッドウエアはVR08GPの200に対してこのVR88βは180。この差は、おおよそハイグリップラジアルとSタイヤほどの違いだ。

特徴的なイン/アウト非対称のトレッドパターンや内部の構造は、非常に優れた設計と評価されるよ

うになったVR08GPのものを引き継いでいる。サイドウォールは硬すぎず、むしろマイルド。こういうタイヤは穏やかな特性を活用すべく、ややこらえながらゆつたりと大まわりする走法がタイムにつながる。逆に、短気を起こして攻めすぎるとタイヤのイン側深溝…ラジアルタイヤ型トレッドパターン)からアウト側浅溝…スリックタイヤのトレッドパターンへと急激に荷重位置が動いて、走行フィールが大きく変化するケースがあるので要注意だ。この変化する特性をうまく受け入れられれば、ミラクルなタイムを引き出せるというのは、青木センパイのコメントからだ。

テストの場となったのは、エビスサーキットの東コース。当日は、あいにくの霧雨模様でコースは濡れた状態。トレッド面の外側接地面がスリック的設計のタイヤのテストにはキビシイ環境ではあるが、空気が上昇や低温時のグリップ特性などは感じられるだろうとコースインやタイヤ交換を繰り返した。

そして、この環境でも青木センパイがすごくよくわかったというのが、GR88βは熱が入りやすく、グリップ力の立ち上がり早く早いこと。そして、VR88βはタイヤ温度の上昇と比例してグリップ力が上がっていくことが強く体感できたという。

というわけでこのVR88βの先行モニター発売が11月1日より数量限定でスタート予定。興味のあるひとは躊躇しないで注文をいれて試して欲しい!!