

# POTENZA RE-11S

## TYPE WS3 インプレッション

開発ドライバーとしてPOTENZA RE-11Sの進化に  
携わり続けてきた西原正樹、菱井将文両選手が、  
RE-11Sの新スペック「TYPE WS3」について語ります。

### しなやかにタイヤがたわんで 路面状況を教えてくれる

レーシングドライバー 西原 正樹

#### 「TYPE WS3」の第一印象

WS2から構造が進化したことで接地性が明らかによくなり、舵角を大きくしていっても接地感の変化が少なく、しっかりと路面をとらえ続けてくれる。ブレーキングや舵を入れていったときの荷重が掛かってたわむ動きと、それが戻るときの動きがわかりやすいのが「WS3」の強みの一つ。人によってはシャープさに欠けると感じるかもしれません、それでもタイムが出る……そういうタイヤに仕上がっていますね。

#### 実戦ではどのような走りが期待できるか

特に、サーキット舗装やミューの低い路面では、接地性のよさに加えて、新しいコンパウンドのおかげで舵角の大きなコーナーでもグリップが抜けにくく、早くアクセルを踏んでいく。ターンセクションにおいても特にタイヤの特性を気にかける必要はなく、トラクションが上がった分ターンしやすくなっていると思います。グリップが上がったといっても扱いにくい方向ではないので、初中級の方でも、乗ってすぐタイムが上がる可能性を十分秘めています。

#### 「TYPE WS3」を使いこなすセッティング

気温や路面状況によってWH2か「WS3」かで迷うこともあると思います。そんなときは、特にFF車のフロントの場合、大きめの舵角でアクセルを踏んでいくタイプの方はWH2がいいでしょう。舵角が小さめの方や、4WD、FRでは「WS3」が基本となるでしょう。セッティングを大きく変更する必要はありませんが、「タイヤからのインフォメーション」はWS2以上に増えているので、タイヤの「しなやかさ」を活かす方向で見直してみるとタイムアップが期待できます。

### 息づかいがドライバーに伝わってくる「TYPE WS3」は、 路面状況がつかみにくい実戦で大きな武器に

レーシングドライバー 菱井 将文

#### 「TYPE WS3」の第一印象

コーナリング速度がかなり高くなった印象です。極低温域とウェット用として開発されたということですが、路面温度30°C程度でもWS2と同等かそれ以上のパフォーマンスがあります。WS2では、荷重がかかるときにはピーキーな部分が顔を出すこともありましたが、「WS3」はそれが抑えられているので、路面状況をつかみにくい実戦では大きな武器になるはずです。極低温のテストではWS2でやや辛かった部分も見直されてトラクションを得られるようになっており、現時点でマイナスポイントは見当たりません。

#### 実戦ではどのような走りが期待できるか

極低温路面でも、WS2はタテ方向のグリップが優れていましたが、「WS3」はヨコ方向のグリップも向上。バランスがよくなり、タテからヨコへ荷重が移動するときの動きもマイルドになりました。ピーキーさも消えリカバリーがしやすくなっているので、上級者ならタイムアップにつながりますし、初中級者のドライバーにはとっつきやすく感じられるでしょう。ミューの高い路面でも性能低下は感じられず、2本続けて走っても大丈夫なので、とさえ感じる安心感もあります。全体的に性能が底上げされ、かなり熟成された感がありますね。

#### 「TYPE WS3」を使いこなすセッティング

「WS3」は、RE-11Sの路面を選ばないオールマイティ性をしっかり受け継いでいます。セッティングに関しては、サスペンション等の微調整で十分対応可能と思われますが、タイヤ自体の空気圧や山の高さによって特性が変わることも考えられるので、練習走行等で確認しておく必要があります。

タイヤからの入力や動きがつかみやすく、さらに寒い時期でもゼロ発進からトラクションがかかりやすい「WS3」は、「ここ一発」の勝負でも強い味方ってくれるはずです。



### POTENZA RE-11S TYPE WS3

2012年10月発売

荷重変動に対して、安定して高い接地性を発揮するTYPE WH2の構造を採用しつつ、ウェットグリップを大幅に向上させた新コンパウンドを搭載。ウェット・低温路面など、タイヤがグリップしづらい状況でも、スタート直後から安定して高いグリップ力を発揮します。

ウェット	ドライ				
	極低温域	低温域	中温域	高温域	極高温域
RE-11S TYPE WH2					RE-11S TYPE WH2
RE-11S TYPE WS3 NEW					

※上記はモータースポーツ競技での使用を前提とした一般的な例であり、車種やマシンセッティング、競技会のコンディション等によって設定が異なる場合がありますのでご注意願います。

※上記はジムカーナ競技における推奨スペック例です。サーキット走行における推奨スペック例とは異なります。



#### 開発者が語る「TYPE WS3」

### ウェット・低温路面でのさらなるスーパーアップを狙った「TYPE WS3」

開発担当エンジニア 德弘 隆

#### WH2の構造と新コンパウンドを採用

大きい舵角を与えてもグリップの抜けがなく、接地性が変化しにくいというWH2の特長はそのままに、さらに適温範囲を低温方向に広げるというが「WS3」のコンセプトです。ベルトの材質や配置などの構造に関しては、実績の高いWH2のものを採用しつつ、コンパウンドを吟味することで、狙った性能を実現させています。極低温域とウェットが守備範囲という前提ながら、路面状況やセッティング次第では中温域に近い条件でも使えるポテンシャルを持たせ、RE-11Sの特性であるフレキシビリティも確保することができたと考えています。

#### 低温時に極端にグリップが落ちる路面で本領発揮

きめの細かい低グリップ路面や、表面の磨かれているレコードライン上など、低温時にタイヤへの入力が不足しがちな路面で、「WS3」は本領を発揮してくれるはずです。また、低温時のゼロスタートに特化したコンセプトではありませんが、トレッド全体が均一に路面に食いつきやすい構造としているため、最初のコーナーから安心して攻め込んでいく強みも持っています。

シーズン終盤およびシーズン初めの低温時、ウェットコンディションでぜひ「TYPE WS3」の実力を体感してみてください。



#### ● TYPE WS3 発売サイズ(全8サイズ)

255/40ZR18	245/40ZR18	255/40ZR17	225/45ZR17	225/45ZR16	205/50R15
195/55R15	185/60R14				



RE-11Sの製品情報や紹介記事など、より詳しい情報は  
BRIDGESTONE MOTORSPORT WEBでどうぞ。  
<http://ms.bridgestone.co.jp/>