

注目の日本設計&アジア製造ハイグリップ 5FIVEXタイヤをサーキット& ストリートロングテスト



国産ハイグリップにも負けない グリップと耐摩耗性がアリ!!

5FIVEX というタイヤのブランドを聞いたことがあるだろうか。このファイベックス、じつはゼスティノブランドの後継として誕生したものだ。モデルラインアップもゼスティノ時代から受け継がれたものとなっているのだが、では、実際に使ってみたときの性能はどうなのか。テスターに高木真一選手を迎えて、サーキットチェックを行った

どんなモデルがあるのか？
まずは基本スペックを紹介

気がついていたら人も多いかと思うが、コストパフォーマンスの高さから人気だったゼスティノタイヤなのだが、昨年末で日本市場への供給が止まっていた。海外では現在でもゼスティノブランドのタイヤは販売されているが、日本ではその後継ブランドとして5FIVEX（ファイベックス）が誕生している。それにとりまて、ゼスティノブランドの各モデルは、パター

ンやコンパウンドはそのままに、サイドウォールの設計と、使用する素材を見直し、ファイベックスのタイヤとして生まれ変わった。具体的には、グレッジ07RがファイベックスではGerun051S、グレッジ07RSはGerun051Rが同じ位置づけのタイヤとなる。さらにタイムアタック用のハイグリップタイヤとして、Gerunウルトラというモデルも開発されているほか、アクロバ07A改めGerun051Aというドリフトエントリーユーザー向けのモデルもあつて、

現状ではこの4モデルがファイベックスのラインアップ。
今回、編集部ZC33SスイフトスポーツにGerun051Sをセツトし、本庄サーキットでのテストのほか、取材の足として一般道を2000kmほど走っている。そこでファイリングはどんなものだったのか。サーキット走行は高木真一選手の、一般道は編集部加茂のレポートをもとに印象をお伝えしたい。装着したサイズは215/45R17、使用ホイールはエンケイPF05の17x7J45だ。



トレッドデザインはグレッジ時代と同じだが、サイドウォールは設計と素材を変更している。それが走りにどう影響するか



サイドの形状は比較的立ちが強いものとなっている。イメージ的にはダンロップというよりブリヂストン的なだ



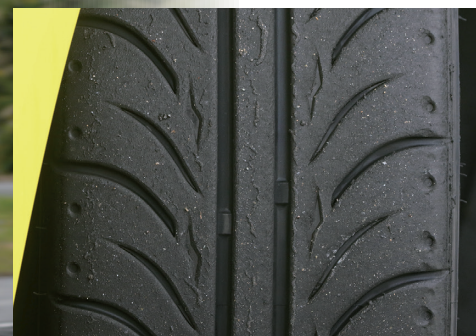
ゲラン051Sはストリートをメインステージとしつつ、サーキット走行もこなせるスポーツモデル。その走りとはどんなものだろうか



5FIVEXでファイベックスと読む。製造工場などはグレッジ時代から変更がないとのことなので、品質面での問題を心配する必要はなし

Gerun 051S
サイズラインアップ

195/50ZR15 82W
215/45ZR17 87W
225/45ZR17 94W XL
235/45ZR17 94W
235/40ZR17 90W
245/40ZR17 95W XL
255/40ZR17 94W
225/40ZR18 88W
235/40ZR18 91W
245/40ZR18 97W XL
255/35ZR18 90W
265/35ZR18 93W



**サーキット走行後のトレッドはキレイ
耐摩耗性は高いレベルにありそう**

内圧を細かに調整しながら走行を繰り返したあとのトレッドがこれ。高木真一選手がワザとハードブレーキングをしたり、ほとんどドリフトに近い滑らせ方をしていたが、フェイスはキレイなまま

2000km走行後の摩耗をチェック!! グリップと耐摩耗性をハイレベルで両立!!



**内圧は高めが扱いやすい
タイムも出しやすい**

まず最初に、新品タイヤを装着し、本庄サーキットまで自走したときの印象を編集部加茂は走行ノイズは結構静かで、ポテンシャルRE-71Rと同じくらいに感じた。走行中の印象は、中立部分のレスポンスは甘めだが、ステアを切つていったときのグリップはある」と語っていた。

そのうえで本庄サーキットでの走行テストは、まず内圧を冷間でフロント2.3 kg/cm²、リア2.1

kg/cm²に設定してスタート。すぐに内圧はフロントが2.4 kg/cm²、リアは2.2 kg/cm²に上がったが、そのときの印象を高木真一選手は「この内圧だとステアリングを切るとタイヤが倒れてしまいう印象がある。縦方向のグリップはあるが、横方向は応答がもつと欲しい。ひとことではいえば内圧不足に感じられる」と語る。そこで内圧を、冷間でフロント2.5 kg/cm²、リアは2.8 kg/cm²に設定して再びコースイン。温間ではフロント3.0 kg/cm²、リアは2.8 kg/cm²まで上がったのだが、こ

2000kmにわたってサーキットや高速道路、一般道を走行

ウェット路面でも安心感が高く、耐ハイドロ性能なども十分。普段乗りから安心して使えるハイグリップタイヤであることは断言できる。耐摩耗性も高く、長く性能を楽しめる

での印象は「さすがにここまで上げてしまうとコーナリング時のグリップ力が落ち、アクセルを踏み込みながらのコーナリングでは空転が増える。もうちょっと落としたほうがいい」というものだった。計測していたタイムを見ると、内圧が低い状態でのベストは46秒909だったのだが、高内圧時のタイムは46秒917というもの。ではこの日のベストとなった46秒837はどの内圧で記録したのかというと、温間でフロント内圧が2.7 kg/cm²、リア内圧が2.3 kg/cm²のとき。ここでの印象は「内圧が高過ぎると表面ゴムがグリップダウンし、内圧が低いとタイヤが崩れる。ベストが出た内圧はその2点がバランスされていたので、扱いやすさがあった。どの状態でも無理して走ろうとしてもタイムは出ないので、基本に忠実な走りをしたい。その点で練習に使いやすい」というものだった。

その後、編集部加茂は約2000 km使用。それによる変化は「グリップ力は新品のときから変化を感じられない。ノイズも大きくなった感じはない」。

国産ハイグリップを凌駕するほどのグリップ力はないが、いわゆる格安アジアタイヤとは一線を画すグリップ力とその継続性がある。練習タイヤという位置づけよりももうワンランク上の存在として使えるタイヤだ。