

STAGE 001 Circuit

サーキットでは期待以上のパフォーマンスを発揮



短時間で済む  
ウォームアップ  
走行が魅力

多少ウェットが残っている路面で、路面温度は低めだ。だがタイヤが温まるのは早いのでYZF-R1をフルバンクに持ち込むまで、さほど時間はかからなかった。完全に濡れている所ではある程度慎重に開ける必要があったが、それ以外では殆ど何も気にせずスロットルを操作できた。リーン中の動きも軽快だし、ライン変更もかなりダイレクトに反応していた。

STAGE 002 Winding Road

荒れたワインディングでも  
安定したハンドリング



路面のギャップもしなやかに吸収



重量級バイクでのフルバンク時もすこぶる安定

コースでのハイスピードコーナリングに耐える十分な強度があるタイヤだ。峠道でも、リアサイドやフロントの硬さはまったく感じなかった。だから荒れた路面でも跳ねが少なく、非常に扱いやすかった。タイヤ構造がかなりしなやかで、しかしコシがあるのだろう。



ZX-14Rのパワーでも  
ガッチリ路面をグリップ!!

路面はYZF-R1の時より少しドライ状況に好転している。ZX-14Rはコースでスポーツ走行するにはかなり重めのバイクだ。しかしその重さに対してネガな表情はまったく出ていなかった。最終コーナーなどはドライと変わらない勢いでスロットルを操作できる。カウルが当たる程リーンさせても問題無しだ。



に履いて峠道と筑波サーキット、コース2000を走行してみた。第一印象で言うところ「びっくり」するほど癖が無い。他のハイグリップタイヤによくあるのは、極端にフロントタイヤからの初期旋回性能を強めたため、低速時にそれが舵角の強さなどとして現れる。また、リアサイドの硬さが目立つ、なごもそうだが、これがスポートエアックにはまったくない。軽快だが、ハードなコーナリングでない領域から動きが素直で、それが全開付近で走るとなペースでも変わらない。コースに比べギャップの多い峠道では、すばらしく扱いやすい特性だ。その素直さは、日本製のトップレベルのスポーツタイヤと変わらない。侮れないぞ。

「ナンカン」のビッグバイク用スポーツタイヤの第2弾が登場した。スーパースポーツやメガスポートをターゲットにしたハイグリップスポーツタイヤ、スポートエアックだ。外観はグループの少ないセミレーシングタイヤに近く、アグレッシブなルックス。そのトレッド部分は、センターとサイド部でコンパウンドキャラクターを変えている。耐久性とグリップ力に配慮した最新タイヤ構造となっている。気になるのが、このタイヤが狙っている使用レンジ。ひとりでハイグリップスポーツタイヤと言っても、コースから峠道までをオールラウンドにカバーするタイプから、コースでのスポーツライディングをメインに考えるようなセミレーシングに近いものまである。このタイヤが狙うのは「自走してコースまで行き、そこで遊んだ後に自走で戻る」といった使い方ができるタイヤ。つまりリッターSSがパワー全開でスポーツを楽しめる性能があり、耐久性もそこそこいいぞ、ということだ。で、果たしてどうか? ということでYZF-R1とZX-14R

ドライのグリップ性能は  
トップクラスと同等

ツクバでの試乗はあいにくの雨。冷たいウエットパッチがコースの半分くらいに点在する状況だったのだが、試乗車のリーンアングルを使い切り、何の不安も無くパワーもかけられた。ウエットに対する能力はオールラウンドなハイグリップタイヤとしては一般的なもの。だが、ドライのグリップ力は同クラスの中でも「トップレベル」である。ただグリップがいいだけでなく、リッターSSでのフルバンク状態でもライン変更がしやすい。この動きの良さ、というか、その動きの素直さも魅力的で耐久性が心配なほどのグリップ力だった。峠道でかなり長時間スポーツイナ走りを楽しんだが、トレッド面はサラっとしたまま。コンパウンドの変わり目で段差ができるなども皆無。サーキットでは少しヨレが出ていたものの、表面がネッチリするだけで、目立ったアブレーションなども出てない。及第点以上の耐久性はありそう。

ナンカンタイヤが初めて挑戦したハイグリップタイヤ。尖った部分

は無いものの、重たいメガスポーツ

にも耐える強度があり、その絶対

的なグリップ力と素直さで、かなり

高いトータルバランスを持っている



ナンカンタイヤ史上  
最強のハイグリップ  
タイヤがデビュー!!

コーナリング時のグリップと  
ハンドリングを重視

フロントにはコーナリングとハンドリングを重視したトレッドパターンを採用。両サイドのコンパウンドはソフトタイプを採用し、センターは直進時の安定感を向上させるためにハードコンパウンドとしている。リアは安定性とコンフォート性を重視した設計で、両サイドにハイグリップコンパウンド、センターにハードコンパウンドを使用している。



スポーツ走行後でも  
サラッとしているタイヤ表面



スポーツ走行後のタイヤ表面は、前後ともかなりサラッとした感じで、国産のライバルと大きな違いは見受けられなかった。耐摩耗性能も期待できそう。

スポーツツーリングタイヤ「ローディアック」の実力が評価され、ジワジワと日本でのシェアを伸ばしつつある台湾のナンカンタイヤから、今度はハイグリップタイヤの「スポーティアック」が発売される。早速、サーキットと峠に持ち込み、K16による徹底テストで明らかになったスポーティアックの驚異の実力とは!?

**NANKANG**  
SPORTIAC

**SPORTIAC**  
SIZE LINEUP

FRONT	REAR
120/70ZR17	180/55ZR17
	190/50ZR17
	190/55ZR17

■価格：オープン  
2014年3月発売予定

RADIAL TYRE

RACE SPORTS TOURING



驚くほどクセがなく、  
扱いやすいタイヤだ

「ナンカン」のビッグバイク用スポーツタイヤの第2弾が登場した。スーパースポーツやメガスポートをターゲットにしたハイグリップスポーツタイヤ、スポートエアックだ。外観はグループの少ないセミレーシングタイヤに近く、アグレッシブなルックス。そのトレッド部分は、センターとサイド部でコンパウンドキャラクターを変えている。耐久性とグリップ力に配慮した最新タイヤ構造となっている。気になるのが、このタイヤが狙っている使用レンジ。ひとりでハイグリップスポーツタイヤと言っても、コースから峠道までをオールラウンドにカバーするタイプから、コースでのスポーツライディングをメインに考えるようなセミレーシングに近いものまである。このタイヤが狙うのは「自走してコースまで行き、そこで遊んだ後に自走で戻る」といった使い方ができるタイヤ。つまりリッターSSがパワー全開でスポーツを楽しめる性能があり、耐久性もそこそこいいぞ、ということだ。で、果たしてどうか? という