

LE MANS

LE MANS

2009ル・マン24時間



2009 年ル・マン 24 時間 プレビュー (2)

新規定に対応する新タイヤ

第 77 回ル・マン 24 時間で、耐久力が求められるのはドライバーだけではありません。タイヤも試練にさらされます。6 月 13-14 日に開催される決勝で適用される新しいレギュレーションのためです。この困難に立ち向かうためにミシュランは、ルール変更に対応する新しいタイヤレンジを開発しました。

ミシュラン四輪レースマネージャーのマチュー・ボナデルは解説します。「最近、チームはクルマとドライバーのパフォーマンスを重視する傾向がありました。これはピットストップがすでに完璧に近いからです。4 本のタイヤを換えるのに 12 秒から 15 秒という素早さでした。しかし今年は 35 秒以上かかるはずですよ」

昨年までは 4 人のメカニックが 2 個のホイールガンでタイヤ交換をおこなっていたのに対して、今年はメカニック 2 人、ホイールガン 1 個のみに限定されました。この結果、ミシュランのパートナーは同じタイヤセットでより多くのステントを走り、タイヤ交換の回数を少しでも減らしたいと考えています。F1 のようなタイヤ交換と給油の同時作業が許されないことも理由の一つです。

ボナデルは言います。「今年、LMP1 クラスでは夜間に 4 回ステントを求められるはずですよ。つまり 1 セットのタイヤで約 700km 走らねばなりません」

さらに今年は、LMP1 と LMP2 の両クラスでエンジン出力と空力性能が削減されました。これらの変更はタイヤに大きな影響を与えます。

「エンジン出力が減れば、タイヤに伝達されるエネルギーも減り、軟らかめのコンパウンドを使える可能性が出てきます。その一方で、車重は変わらないまま空力性能が削減されると、タイヤは滑りやすくなり、摩耗が早まります。この点ではタイヤの寿命を維持するために硬めのコンパウンドが求められます」

ミシュランは、これらの要因を考慮してタイヤの最適な性能バランスを得るために、新しいソリューションを開発しました。LMP1 プロトタイプ用の 2009 年タイヤラインナップは全面的に見



直されました。LMP2 クラスでは新しいレインタイヤが開発され、ドライタイヤのラインナップは拡大されました。ミシュランが昨年制覇した LMGT1 クラスは、車両規定がそのままのため、タイヤも昨年から変更ありません。LMGT2 クラスでは、ミシュランはドライタイヤのラインナップに変更を加えました。

「タイヤレンジの合理化もおこないました。ドライタイヤは 3 種類（ソフト、ミディアム、ハード）で、レインタイヤも 3 種類（インターミディエート、ウェット、フルウェット）です。乾きかけの路面用のコンビネーションタイヤは廃止しました。ドライタイヤのミディアムとウェットタイヤは作動温度域を拡大して、ル・マンの走行条件の 75% をカバーできるようにしました」

