

【資料】「ECOPIA R241」に採用した技術と商品特長

(1) タイヤの転がり抵抗を現行品と同等レベルで維持

従来品「ECOPIA R221 II」との  
転がり抵抗係数指数比較

同等

**R241** \* 100

**R221 II** 100

※「ECOPIA R221 II」を 100 とした場合の指数

【テスト条件】

タイヤサイズ: 295/80R22.5 153/150J(「ECOPIA R241」と「ECOPIA R221 II」の比較) / リム: 22.5 × 9.00 / 試験荷重: 30.43kN / 空気圧: 900kPa / 速度: 60km/h / 転がり抵抗係数 (RRC の結果): 「ECOPIA R241」=  $4.2 \times 10^{-3}$  / 「ECOPIA R221 II」=  $4.2 \times 10^{-3}$  / 計測方法: 当社室内ドラム試験による計測(タイヤに一定の荷重を負荷し、一定速度のもとに回転する際、接地面に発生する進行方向の抵抗値を測定)

(2) 新トレッドパタン及び接地形状の最適化により、耐偏摩耗性能を改善

肩落ち摩耗発生量比較(指数)

30%  
低減

**R241** \* 70

**R225** 100

※「R225」を 100 とした場合の指数(値が小さい方が良)

※タイヤのショルダーリップ内で発生した段差を測定した結果から、ショルダーリップ内での推定の段差発生量を算出し、指数で評したものの。指数が小さい程、段差発生量は小さい。

【テスト条件】

テスト場所: 福岡～宮崎間の高速道及び一般道 / 評価車両: 一般ユーザー使用車両、三菱(QTG-MS96VP) / 高速道路使用比率: 90% / 試験タイヤサイズ: 295/80R22.5 153/150J / リム: 22.5 × 8.25 / 空気圧: 900kPa / 装着方法: 車両のフロント軸に、従来品「R225」と「ECOPIA R241」を装着(ローテーションは未実施) / 比較方法: タイヤのショルダーリップ内で発生した段差量から、ショルダーリップ内での推定の段差発生量を算出

※いずれも、車両のフロント軸に装着したタイヤの測定結果を採用

フロント装着時の偏摩耗発生「きっかけ」を抑制



※タイヤの転がり抵抗の低減率は車両実燃費の向上率とは異なります。

※上記テスト条件に関するさらに詳細なデータについてはタイヤ公正取引協議会に届けてあります。タイヤの表示に関する公正競争規約に定められた試験方法で試験を行っております。試験結果はあくまでもテスト値であり運転の仕方によっては異なります。