

2020年1月7日

## 大型バス専用低燃費タイヤ「ECOPIA R241」を発売 — 都市間高速・観光バス事業者の経費削減・メンテナンス負担軽減に貢献 —

株式会社ブリヂストンは、大型バス専用低燃費タイヤ「ECOPIA R241(エコピア アールニーヨンイチ)」を2020年3月より発売します。発売サイズは1サイズで、オープン価格です。

商品名	<b>ECOPIA R241</b> (エコピア アールニーヨンイチ)
発売サイズ	1サイズ (295/80R22.5 153/150J)
発売日	2020年3月
推奨車種	都市間高速バス、観光バス



都市間高速バスなどで使用される大型バスは、多くの人々を乗せ長距離移動するため稼働時間が長く整備が難しい上に、安全運行や乗客の快適性が求められています。また長距離を運行するために、バス事業者及び整備管理者にとって燃料費等の経費削減も課題となっています。

今回発売する大型バス専用の「ECOPIA R241」は、ゴムと補強材を均一に配置する新トレッドゴム技術「スーパーエココンパウンド<sup>※1</sup>」により、従来品「ECOPIA R221 II」と同等の低燃費性能と、優れた耐偏摩耗性能を両立します。さらに、新トレッドパターン及び接地形状最適化<sup>※2</sup>により、一般品「R225」対比偏摩耗発生量を30%低減<sup>※3</sup>し、耐摩耗性能の向上を実現します。これらの技術を通じ、「ECOPIA R241」は都市間高速バス・観光バス事業者の安全運行、燃料費削減及びメンテナンス負担の軽減に貢献します。

また、タイヤサイド部には、ブリヂストンブランドの視認性を高めるため、乗用車用プレミアムタイヤである「REGNO GR-X II」に搭載している加工技術「LUX BLACK<sup>※4</sup>」を採用しています。

トラック・バス用タイヤの「ECOPIA」ブランドは、優れた低燃費性能を備えながら、雨の日でもしっかり止まる「ウェット性能」、タイヤを長く使うための「摩耗ライフ性能」など、7つの運動性能<sup>※5</sup>を総合的なバランスで実現しています。今後も、運送事業者の様々な課題に向け、「断トツ商品」・「断トツサービス」を活用したソリューションビジネスを提供し、運送事業者様の「安全運行」「経費削減」「環境対応」「業務効率化」をサポートしていくことで、引き続きモビリティ社会の進化に貢献していきます。

- ※1 ゴム・補強材の配置を均一化させることで、転がり抵抗を維持しつつ、耐摩耗性及び耐偏摩耗性を向上する技術。
- ※2 ショルダーリップパタンの最適設計、ディフェンスリップの高さの最適化、接地部の最適化によるもの。詳細は別添資料をご参照ください。
- ※3 ショルダーリップ内の段差量を「R225」対比 30%低減。詳細は別添資料をご参照ください。
- ※4 最先端の微細加工技術により、鮮やかな黒のコントラストを実現する技術。
- ※5 タイヤの基本性能とは、「転がり抵抗(低燃費性)」「摩耗ライフ性能」「耐偏摩耗性能」「走行音」「ウェット性能」「耐石咬み性能」「浅雪性能」を指します。

以上

<p>本件に関するお問い合わせ先 &lt;報道関係&gt; 広報第2課 TEL:03-6836-3333 &lt;お客様&gt; お客様相談室 TEL:0120-39-2936</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------

【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。