



転がり抵抗を比較するフリーローリングテストでは、リグルーブタイヤのほうが新品タイヤより転がり抵抗が少ないことを立証した



もっぴひよこの「エコタイヤ」はいかがが?!

リグルーブタイヤは、お得で安全を実証した。日本ミシュランタイヤのプレスセミナーから

昨年10月21日、JARRI（日本自動車研究所）の城里アストセンターで「トラック・バス用タイヤ・プレスセミナー」なる催しが開かれた。主催は日本ミシュラントイヤで、同社が推進しているリグルーブの優位性を実証しようというもの。

リグルーブというのは、摩耗したタイヤに溝切りをすることで、最大で25%タイヤライフを延長するというエコな手法のこと。スリップサインが出た後に溝切りしても大丈夫なように、あらかじめ厚いゴム層を盛るなど専用設計されたリグルーブタイヤであることが大前提だが、ミシュランのトラック・バス用タイヤはほぼ全てリグルーブ実施可能な設計になっているという。

城里アストセンターの低μ路を使って行なわれたテストは、まず新品タイヤとリグルーブタイヤの転がり抵抗の違いを比較するもので、同一仕様の2台の大型



リグルーブタイヤは、摩耗したタイヤに溝切りをしたタイヤのこと。もちろん、専用のリグルーブタイヤであることが大前提だ

トラックを用いて行なわれた。供試車両は、奈良県に本社のある富士運輸のGVW 25tの日野プロファイアFV（8×4）で10tのダミーロードを積載している。ちなみに今回のセミナーでは、富士運輸の松岡弘晃社長のプレゼンテーションも行なわれ、ユーザーサイドからリグルーブの有効性に言及した。

さて、2台同時に時速30kmで進入し、コース上のパイロンの位置でギアをニュートラルに入れ、惰性走行でどっちがどれだけ長く走れるかを試験するフリーローリングテストでは、3回の平均で7.8%、距離にして36・85m、新品タイヤよりリグルーブタイヤの方が距離がのびている。これはどういうことかというと、新品タイヤは、ブロックの動きが大きく歪みが出やすいなど転がり抵抗が大きく、摩耗したタイヤの転がり抵抗は新品タイヤより25%も減少するため、フリーローリングで距離が延びる、つまりは燃費がよくなるということなのだ。この燃費がよくなる状態の摩耗タイヤを廃棄したり、あるいはリトレッドに回してしまうのは「もったいないでしょう」というのがミシュランの訴求点で、「だったら摩耗したタイヤをリグルーブして、省燃費かつ省資源に寄与しま



ウェットグリップテストでは、摩耗したタイヤの停止位置（赤いコーン）より、リグルーブタイヤのほうが平均で3.53m停止位置が短いことを示し安全性も訴求した

しょう。そのほうがずっとお得だし、環境対策になりますよ」ということなのである。ちなみにリグルーブされる溝深さは最大4mmなので、リグルーブしても燃費のよい状態が活用できるのだという。もちろん「省燃費だ省資源だ」というのも、タイヤに求められる最大の要件は安全性の確保である。水を撒いたタイル敷きの低μ路に、摩耗タイヤを履いた車両とリグルーブタイヤを履いた車両が時速40kmで進入しブレーキングして、どちらがどれだけ制動距離が長いかを見るのがウェットグリップテストである。その結果、4回のテストの平均で摩耗タイヤのほうが3.9%制動距離が長く、距離にして3.53m長いということがわかった。安全性を確保しつつ、省燃費やタイヤライフの延長に寄与し、地球環境の保護にもつながるリグルーブという手法は、いままじつトラックユーザーに浸透しつつある。