

2019年1月29日

## 横浜ゴム、ハイパフォーマンス・クロスオーバーSUV 向けの 新次元ハイウェイテレーンタイヤ「GEOLANDAR X-CV」新発売

横浜ゴム（株）は SUV 用タイヤブランド「GEOLANDAR（ジオランダー）」のハイウェイテレーンタイヤの新商品「GEOLANDAR X-CV（ジオランダー・エクスシーブイ）」を 2019 年 4 月 1 日より発売します。発売サイズは 255/55R18 109W～275/40R22 108W の 17 サイズで、価格はオープンプライス。

「GEOLANDAR X-CV」は、近年増加しているモノコック構造の中・大型輸入車に代表される高速性能と運動性を重視したハイパフォーマンス・クロスオーバーSUV 向けに開発した新次元ハイウェイテレーンタイヤです。同 SUV に相応しい安全性、快適性、経済性を備えながら、急な降雪にも対応する「M+S（マッド&スノー）」規格を獲得。さらに全サイズで最高速度 270km/h に対応するスピードレンジ「W」を実現しています。

安全性および経済性では「4 本ワイドストレートグループ」や「2-3D コンビネーションサイブ」などを採用した専用開発の非対称パターンと新開発の「ハイシリカ・コンパウンド」が優れたウェット制動性能と耐摩耗性能を発揮します。快適性では非対称トレッドパターンに加え、高剛性・高耐久の専用構造が高速走行時の安定感を高め、ハイウェイでのアクティブな走りを生み出すとともに、快適なロングドライブを実現。また、トレッドのブロックに施した「5 ピッチ・バリエーション」が耳障りなパターンノイズを抑え、静粛性の向上に貢献しています。これにより、従来品「PARADA Spec-X（PA02）」に比べ、ウェット制動性能を 8%、ウェット操縦安定性を 3%向上したほか、ロードノイズを 23%、パターンノイズを 2%（騒音エネルギー低減率での比較）、転がり抵抗を 3%低減しました。

※詳細なテスト内容は性能データをご覧ください。性能データについてはタイヤ公正取引協議会に届け出てあります。

「GEOLANDAR」は横浜ゴムがグローバルで展開している SUV、ピックアップトラック向けタイヤブランドで、近年ニーズの多様化が進む SUV 市場に対応するため、商品ラインアップの拡充を加速化しています。オンロード走行重視の商品では「GEOLANDAR X-CV」の新投入に加え、オフロード走行も重視するフレーム構造の中・大型 SUV 向けハイウェイテレーンタイヤ「GEOLANDAR H/T G056」、都市走行がメインの都市型クロスオーバー／中・小型 SUV 向けの「GEOLANDAR SUV」を販売しています。



## 発売サイズ

インチ	扁平率	タイヤサイズ
22	40	275/40R22 108W ☆
21	35	295/35R21 107W ☆
	40	275/40R21 107W
		295/40R21 111W ☆
	45	265/45R21 104W
275/45R21 110W ☆		
20	40	275/40R20 106W ☆
	45	235/45R20 100W ☆
		255/45R20 105W ☆
		265/45R20 108W ☆
	50	255/50R20 109W ☆
		265/50R20 111W ☆
55	255/55R20 110W ☆	
19	50	255/50R19 107W ☆
		265/50R19 110W ☆
	55	235/55R19 105W ☆
18	55	255/55R18 109W ☆

※ ☆印はエクストラロードタイヤとなります

このリリースに関するお問い合わせ先  
 横浜ゴム（株）広報部 担当：鈴木  
 TEL : 03-5400-4531 FAX : 03-5400-4570

## 高速走行時の安定感とウェット性能を高める非対称トレッドパターン



## 1 非対称トレッドパターン

アウト側セカンドリブとイン側ショルダーでは、ウェット性能を強化。センター部とアウト側ショルダーはドライ性能のために最適化しました。



## 3 ダイナミックサイドデザイン

ジオランダーのアイデンティティを強く印象づけるサイドデザイン。またロゴはフラットデザインで都市型らしい洗練さも表現しています。



## 2 2-3Dコンビネーションサイフ

2Dと3Dのサイフを組み合わせ、エッジ効果を高めつつ剛性も確保。ウェット路面、急な降雪時にトラクションを発揮します。



— 2Dサイフ — 3Dサイフ

## 4 4本ワイドストレートグループ

4本の主溝が優れた排水性を発揮。ウェット路面での操縦安定性を確保するとともに、耐ハイドロプレーニング性能も向上させています。



### 静粛性を高める 5ピッチ・バリエーション。

ブロックに5つのピッチ・バリエーションを設定し、その配置を最適化して静粛性を向上。ブロックエッジが接地する際に発生する周波数のピークを分散させることで、耳障りな音域のパターンノイズを低減します。

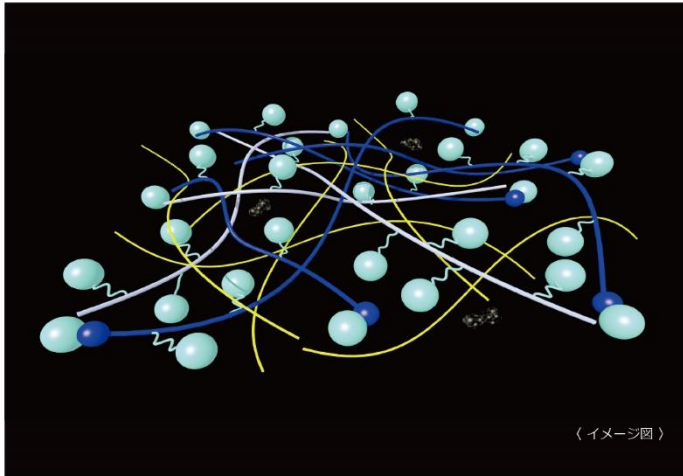
## ■ 5ピッチ・バリエーション模式図



(イメージ図)

## ウェット性能と耐摩耗性能に寄与するハイシリカ&ハイパフォーマンスコンパウンド

ウェット性能・耐摩耗性能両立のために最適化したハイシリカ・コンパウンドを採用。  
一般的に低温条件下ではトレッドが硬くなり、走行性能も低下する傾向があります。  
新コンパウンドは低温域の路面でもしなやかさをキープし、高いグリップ性能を発揮します。



(イメージ図)

### ■ ナノブレンドゴム

複数のポリマーをブレンドすることで、ウェット、耐摩耗、低燃費性能を高いレベルで両立。また低燃費性能にも優れたコンパウンドです。

### ■ マイクロシリカ

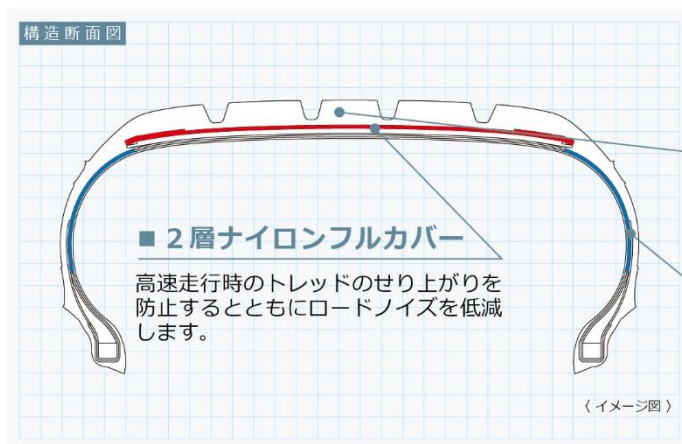
ハイグレードなマイクロシリカは、ウェット性能を高めるとともにドライ路面でのトレッド剛性も向上。安定感ある走りに貢献します。

### ■ シリカ分散剤

シリカ分散剤はコンパウンド内でシリカの分散・均一化を促進します。より多くのシリカをより均一に分散させるために採用されました。

## 高速走行時のしっかり感を実現する高剛性の専用構造

ハイウェイでのアクティブな走りを生み出すために、高剛性・高耐久の専用構造を採用しました。  
サイドウォールはプライを2重にして剛性を強化。安定感ある走りを実現します。  
またトレッドには2層のナイロンフルカバー構造を採用し、  
高速走行時のタイヤの変形を抑制するとともにロードノイズを低減しています。



構造断面図

### ■ 2層ナイロンフルカバー

高速走行時のトレッドのせり上がりを防止するとともにロードノイズを低減します。

(イメージ図)

トレッドも、タイヤサイドもチューニングした専用構造。

### ■ 低発熱ベースゴム

トレッドゴムを2層構造とし、エネルギーロスを低減するゴムをベース部に採用。低燃費性能のさらなる向上に寄与します。

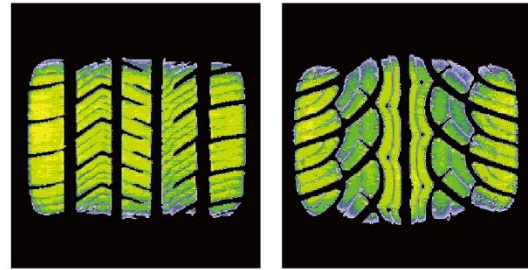
### ■ サイドウォール2プライ構造

サイドウォールを2プライ構造とすることでタイヤ剛性を確保。高速道路でのレーンチェンジ時の揺れやふらつきなどを抑えます。

※構造はサイズにより異なります。

## 安全性能と耐偏摩耗性能に配慮した専用プロファイル

専用プロファイルの開発により、接地圧をより均一化したワイド&フラットな接地を実現。接地をワイドにすることで安全性能を確保しながら、耐偏摩耗性能にも配慮しました。またセンターからショルダーまでフラットな接地で偏摩耗も低減。経済性にも貢献します。

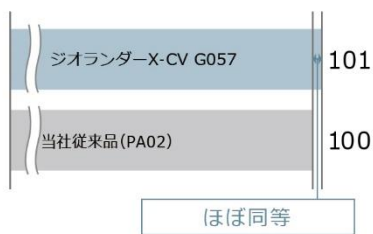


■ジオランダー X-CV

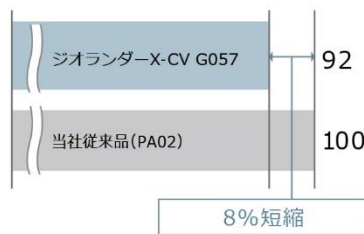
当社従来品 (PA02)

## 性能データ

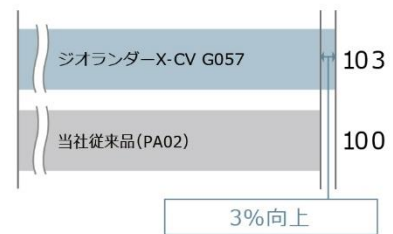
### ■ドライ制動



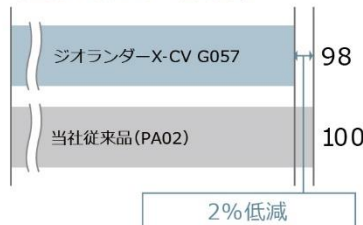
### ■ウェット制動



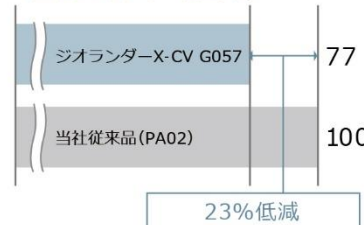
### ■ウェット操縦安定性



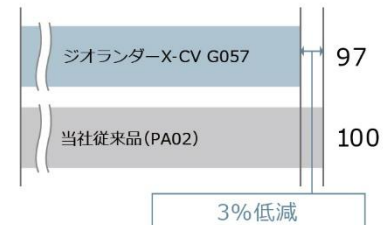
### ■パターンノイズ (騒音エネルギー低減率)



### ■ロードノイズ (騒音エネルギー低減率)



### ■転がり抵抗性能



●ドライ制動(試験方法)当社テストコースにてGPS付計測器装着によるブレーキ試験を実施。(試験条件)タイヤサイズ:265/50R20 111W(G057)、265/50R20 111V(PA02)、リムサイズ:20×8 1/2J、空気圧:F250/R250kPa、荷重:2名乗車相当、車両:グランドチェロキー(ABA-WK57A、5650cc、4輪駆動)、ABS作動有、速度100km/h●ウェット制動(試験方法)当社テストコースにてGPS付計測器装着によるブレーキ試験を実施。(試験条件)タイヤサイズ:265/50R20 111W(G057)、265/50R20 111V(PA02)、リムサイズ:20×8 1/2J、空気圧:F250/R250kPa、荷重:2名乗車相当、車両:グランドチェロキー(ABA-WK57A、5650cc、4輪駆動)、ABS作動、速度:100km/h、水深:1±0.5mm●ウェット操縦安定性(試験方法)当社テストコース内WETハンドリング路にて、走行可能な最高速度での走行を行った場合のラップタイムを計測。(試験条件)タイヤサイズ:265/50R20 111W(G057)、265/50R20 111V(PA02)、リムサイズ:20×8 1/2J、空気圧:F250/R250kPa、荷重:2名乗車相当、車両:グランドチェロキー(ABA-WK57A、5650cc、4輪駆動)●パターンノイズ(試験方法)当社テストコースにて総合試験路を100km/h~20km/hでエンジンOFFにて走行した際の50km/h速度での車内音を計測。(試験条件)タイヤサイズ:265/50R20 111W(G057)、265/50R20 111V(PA02)、リムサイズ:20×8 1/2J、空気圧:F250/R250kPa、荷重:2名乗車相当、車両:グランドチェロキー(ABA-WK57A、5650cc、4輪駆動)●ロードノイズ(試験方法)当社テストコースにて50km/hの速度にてロードノイズ路を走行した際の車内音を計測。(試験条件)タイヤサイズ:265/50R20 111W(G057)、265/50R20 111V(PA02)、リムサイズ:20×8 1/2J、空気圧:F250/R250kPa、荷重:2名乗車相当、車両:グランドチェロキー(ABA-WK57A、5650cc、4輪駆動)●転がり抵抗性能(試験方法)当社室内ドラム抵抗試験機による転がり抵抗係数(RRC)をISO 28580条件で測定。(試験条件)タイヤサイズ:265/50R20 111W(G057)、265/50R20 111V(PA02)、リムサイズ:20×8 1/2J、空気圧250kPa、負荷荷重:8.55kN、速度80km/h

$$\text{騒音エネルギー低減率(\%)} = \left( \frac{1}{10} \frac{\text{騒音エネルギー}}{\text{騒音エネルギー}} - 1 \right) \times 100$$

※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います。詳細なデータはタイヤ公正取引協議会に届け出ています。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。