

# Audi NEWS

## Interview

アウディドライビングアカデミー タイヤインストラクター  
齋藤 聡氏が語る—

Audiオーナーには、  
ぜひAudiにふさわしい品質の  
タイヤを選んでほしい。

Tire exchange dealer

Audi Genuine Tires

Tire Manufacturer

Basic Knowledge Tire

**Audi**  
Top Service



# Audiの走りを100%引き出すことができる、 Audi純正タイヤ。 なぜ今、純正にこだわるのか。 その理由をタイヤのプロ 齋藤 聡が語る。



## タイヤで走りが変わる、 その違いをAudiオーナーに 感じてほしい。

Audiオーナーが、Audiに感じている魅力とは？走行性能や安全性などのパフォーマンスですか。それとも乗り心地やハンドリングなどのフィーリングですか。実はそうした魅力のすべてに、タイヤが大きく関わっています。コーナーを思い通りのトレースラインで走りぬけることができたり、水たまりに入ってもクルマがふらつかないといった安心感を支えているのがタイヤ。どんなに優れたサスペンションやquattro®システムでも、そのパフォーマンスを最終的に

路面に伝えるのがタイヤなのです。

タイヤはサイズが同じでも、性能まで同じということはありません。運動性能に秀でたものや、燃費性能を重視したものなど、いろいろな特長があります。私たちタイヤのプロフェッショナルは、テストドライブで細かな性能の違いを見分けることができますが、通勤やレジャーなどにクルマを使っているドライバーの方たちでも、普段の運転でそれを感じ取ることができるでしょう。クルマとのマッチングのいいタイヤのドライビングフィールは、走り出しがとてスムーズなこと。アクセルの踏み込みに対して、タイヤがしっかりと連動しているイメージですね。また路面から受ける情報を、ステアリングを通してドライバーに正確に伝えることができるタイヤは、



アウディドライビングアカデミー タイヤインストラクター

### 斎藤 聡

クルマと路面との接点であるタイヤに精通し、タイヤに関する試乗レポートが得意。またクルマの運転に関する技術、操縦性に関する分析にも興味を持っており、クルマを運転することの面白さ、楽しさを多くの人に伝え、共有したいと考えています。そうした視点に立った試乗インプレッションなどを雑誌やWeb媒体に寄稿。さらに安全運転の啓蒙や普及の重要性を痛感し、各種セーフティドライビングスクールのインストラクターとしても活躍しています。

例えば段差などで直進性が乱れたときに、ステアリング操作に遅れることなく修正が可能。ドライバーに運転がうまくなったと感じさせ、運転によるストレスも減らすことができます。さらに安全性でいえば、いいタイヤは制動力も優れています。「ここで止まりたい」というドライバーの期待値とのギャップが少なく、とてもコントロールしやすいと感じるのです。タイヤで、確かに走りが変わります。Audiというクルマを選ばれたオーナーには、ぜひAudiにふさわしい優れた品質のタイヤを履き続けてほしいものです。

## Audi純正タイヤって、 クルマとともに開発されていること、 知っていましたか？

では、Audiにふさわしいタイヤは、何を基準に選んだらよいのか。Audiが新車装着するタイヤには、サイドウォールに「AO」または「RO1」の刻印があります。実はこれが、Audi純正タイヤであることを示すマーク。一般的な市販タイヤは、さまざまなクルマに装着されることを想定した、最大公約数の性能が追求されています。しかしAudi純正タイヤは、各タイヤメーカーに依頼してクルマとともに開発されたもの。つまりAudiだけのためにつくられた特別なタイヤで、Audiの各モデルのパフォーマンスを100%引き出すことができる仕様となっているのです。だから新しいタイヤに交換する

たびに、ときめくような新車の乗り味が甦ります。その品質と性能を確認するために、Audiでは最大50項目にも及ぶ評価試験を実施して、合格したタイヤだけを純正タイヤとして承認しています。純正タイヤに選ばれることは、タイヤメーカーにとってステータスでもあります。そのくらい厳しいものなのです。この刻印が物語るのは、Audi品質を実現した、Audiのパーツのひとつであることの証なんですね。

## 純正タイヤを扱う Audi正規ディーラーは、 作業品質が違います。

タイヤは、どこのカーショップでも買い求めることができます。でも、私がお勧めするのが、Audi正規ディーラーでのタイヤ選びです。なぜなら、Audi純正タイヤが手に入り、しかもタイヤ交換の際に、さまざまなメリットがあるからです。例えば、タイヤを取り外したときに、ブレーキや足回りをチェックします。ブレーキパッドの減り具合、ホイールに傷があるとサスペンションへの影響も疑い、アライメントテスターを使って入念にチェック。さらにクルマからタイヤを外した際には、普段手の届かないホイールの裏側まで洗浄してから組み付けます。こうした、すみずみへの配慮が行き届いているのが、Audi正規ディーラーです。街のカーショップでのタイヤ交換では決して得られない、信頼の作業品質があるんですね。

# サービスや気配りだけにとどまらない、 Audiを知り尽くしたプロの技術、 最新の設備が整っているのがAudi正規ディーラーだ。



## 走りまで変わる、 最新のホイールバルンサーと タイヤチェンジャーでの交換。

真円に近いタイヤといっても、歪みや重量のバラツキがまったく  
ないわけではありません。このため、それらを考慮した取り付けが  
行われないと、振動の発生や偏摩耗による乗り心地の悪化、さらには、  
タイヤの寿命を縮めるばかりか安全性も損なわれます。一般的  
なホイールバルンサーは重量バランスの測定だけですが、私が今回  
取材したAudi正規ディーラーには、実際に路面に接地している状態  
でタイヤの均一性（ロードフォース）が計測できる最新のホイール  
バルンサーを完備。振動、縦揺れなどを確認しながら、その数値に  
基づいてホイールとタイヤの位置を少しずつ調整し、均一性を高め  
た組み付けを行います。その効果は、アクセルを踏んだ瞬間に軽快  
でスムーズな走り出しとなって体感できます。さらにタイヤチェン  
ジャーも、ホイールを傷つけることなくタイヤ交換ができる、レー

ザーポインター付のマシンを配備。またタイヤ交換の際には、繊細  
で痛みやすいエアバルブも必ず同時交換することはもちろん、忘れ  
がちなスペアタイヤの状態もチェックしてくれます。

## タイヤへのさまざまな 気配りがうれしい、 Audi正規ディーラー。

Audi正規ディーラーでは、法定点検などによる入庫の機会には、  
サービスアドバイザーが必ずタイヤの不具合や異常がないかを入念  
にチェックします。またタイヤ交換の際には、ただタイヤを取り替え  
るだけでなく、タイヤ以外の足回りやブレーキなどの状態にも目を  
光らせます。さらにタイヤの製造年月日を確認し、走行距離が少な  
くても、古くなったタイヤは劣化していることが多いので交換を  
推奨しています。この大きな安心感が、Audi正規ディーラーで交換  
する最大のメリットですね。



**O1**:リフトアップされ、タイヤ交換を待つA1。**O2・O3・O4・O5**:ロードローラーによるロードフォース測定システムを備えたホイールバランス。測定した数値をモニター画面で確認しながら、精度の高いホイールバランス調整が可能です。**O6・O7**:大径21インチにも対応したタイヤチェンジャー。レーザーポインターで位置決めをすることで、ホイールを傷つけずにスムーズなタイヤの取り外し/取り付けが可能です。**O8**:最新鋭の設備が整った、広く明るいAudi正規ディーラーの整備場。

## 冬場は、 ウインターシーズン用 タイヤの装着が安心。

最近では、都心でも冬場に積雪があり、ウインタータイヤを装着する必要性が高まっています。非降雪地域のタクシー会社でも、安全のためシーズン前にウインタータイヤに履き替えるのが昨今の常識です。4WDのquattro®モデルをラインアップするAudiでは、冬場にレジャーや観光地などへ積極的にドライブするオーナーが多いことから、その準備としてウインタータイヤへの履き替えを推奨しています。

### 01 ウインタータイヤには 2種類あること、知っていましたか？

ウインター用のタイヤには、冬場の氷雪路に適したスタッドレスタイヤと、冬場だけでなく、1年を通して走行可能なオールシーズンタイヤがあります。どちらも道交法上では同じ扱いとなっているため、「ウインタータイヤ装着の道路標示」において走行可能です。

#### スタッドレスタイヤ

氷雪路での走りに求められるトラクションやブレーキ性能に優れたタイヤです。氷点下の路面でも柔らかさを保つゴムを使用しています。特に、アイスバーンが発生するエリアに最適です。

#### オールシーズンタイヤ

氷雪路、雨天時、ドライ路面などでバランスよくパフォーマンスを発揮します。突然の降雪や大雨など路面状況の変化に左右されず四季を通じて安定した走行を可能にするため、都心部などに最適です。同じ季節でも地域によって路面の変化が激しいヨーロッパでは主流で、「スノーフレークマーク」の刻印が目印です。

### 02 ウインタータイヤは インチダウンもひとつの手。

低扁平化が進むサマータイヤですが、ウインタータイヤはタイヤの側面であるサイドウォール部に厚みがあったほうが、雪や氷の路面でのコントロール性がよくなる傾向にあります。そのためAudi正規ディーラーでは、タイヤサイズによってはインチダウンをお勧めしています。

### 03 ウインタータイヤ用純正ホイールにも Audi品質を追求。

インチダウンの際にお勧めするAudi純正ホイールは、ドイツの第三者検査機関(TUV)が行うX線による内部透過撮影で、小さな異物の混入やキャビティ(空洞)も見逃さない検査とともに、塩水を噴霧する防錆試験をクリア。その上で自社基準の耐衝突、耐腐食、耐候性試験などの品質テストを実施しています。これにパスした純正ホイールは、2年間のメーカー保証という折り紙付き。さらに純正ホイールは、Audiにベストマッチするデザインはもちろん、凍結防止剤がブレーキにかかりにくい形状に配慮するなど、Audiのこだわりが貫かれています。



## 日本では考えられないハイスピードで クルマが疾走するアウトバーンを、 安全に、快適に走り続けられるタイヤだけが、 Audi純正タイヤとして承認される。

### アウトバーンに鍛えられた、 命を乗せるのにふさわしい Audi純正タイヤ。

Audiのふるさとドイツには、全路線のおよそ50%を速度無制限で走ることが許された高速道路「アウトバーン」があります。ここを走行するクルマのために、ハイスピードでの長距離移動を可能にする厳しい品質と性能が、タイヤに求められています。例えば、新品の状態では高性能を発揮しても、走行距離を重ねて摩耗し、その性能劣化が大きければ、タイヤとしては失格です。また水の溜まった路面では、タイヤと路面の間に水が入り込み、ハンドルやブレーキが利かなくなるハイドロプレーニング現象

が起きやすくなります。この現象を抑えることのできるタイヤでなければ、決して認められません。なぜなら、タイヤが支えているのは命なのですから。そうした厳しい環境で鍛えられ、クルマとともに開発されたのが、Audi純正タイヤなのです。

### Audi純正タイヤは、 最大50項目にも及ぶ評価試験で、 高い品質と性能を確保。

近年、タイヤに関する評価基準として、日本では転がり抵抗とグリップ性能を等級分けしたグレーティングシステム（等級制度）、



ヨーロッパでは3種類の性能評価でタイヤを分類するEUタイヤラベリング制度が導入されています。さらにヨーロッパでは、独立した試験機関で平均15のチェック項目でタイヤの性能評価を行っています。一方、Audiの純正タイヤは、極めて高い品質と性能を確保するため、最大50項目の評価試験を実施。Audiの多岐にわたる評価基準は、詳細な技術要件が数多く含まれ、より包括的な品質と安心をAudiユーザーに提供することができるのです。

## ドライバーの感性までも取り入れた、 Audi純正タイヤの評価試験。

Audi純正タイヤの評価試験には、一般公道での過酷な長距離耐久テストとして、最長25,000kmを走破し、新品状態から摩耗限度までのタイヤライフを通じた高速走行試験を実施。その路面はドライ

とウエットの両方で行われ、ウエット路面については、ハイドロブレーニングを評価する特別なテストコースを設置しています。また走行安定性やステアリングレスポンスといった動的性能を入念にチェックするとともに、騒音や衝撃吸収性、乗り心地などもチェック。さらに燃料消費量やCO<sub>2</sub>排出量に大きな影響を与える転がり抵抗の評価については、高精度なタイヤローラーで回転させ、80km/hの速度で真円度、回転特性などをチェック。ドイツの第三者検査機関(TUV)の認証を受けた、厳格な転がり抵抗の測定を可能にしています。しかもAudiでは、最先端の試験設備を活用することはもちろん、熟練したテストドライバーが感性で評価を行い、数値に表れない感覚的な要素も検証。そして性能評価の偏りを防ぐため、FWDモデルとquattro®モデルの両方で同様の試験を実施しています。これら一連の試験のすべてに合格したタイヤだけが、Audi純正タイヤの承認を受け、サイドウォールにシンボルマーク「AO」または「RO1」を刻印することが許されるのです。

**Audi純正タイヤは、走行性能や乗り心地、燃費性能など、  
Audi品質を満足させる性能を備えたタイヤメーカーの製品をラインアップしています。  
Audiオーナーのニーズに合わせた選択が可能です。**

## ■ ブリヂストン



**日本ならではのこだわりで、最高の品質を世界へ。**

### よいタイヤづくりのために、 ゴム農園からはじめる。

日本の将来におけるモータリゼーションを確信した創業者 石橋正二郎が、「自分の手で自動車タイヤを国産化したい」との想いを具現化するために誕生したブリヂストン。その社名からもわかるように、グローバルな展開を視野に入れ、当初から海外にも進出しました。ブリヂストンでは、いち早くラジアルタイヤの価値を見出し、1964年に日本で初めての乗用車用ラジアルタイヤを開発。タイヤの材料についても強いこだわりを持ち、カーボンやポリマーなどの開発、天然ゴムも自社生産で調達してきました。モータースポーツにおいては、1997年にF1へ参戦し、その翌年、ブリヂストンタイヤ装着チームとドライバーが、ワールドチャンピオンを獲得。ブリヂストンでは「最高の品質で社会に貢献」を社是とし、ヨーロッパのタイヤづくりでは出ずることのできない価値観を追求。単に性能だけではない、日本ならではのモノづくりの丁寧さで、優れたタイヤを生産し続けています。

### 30年以上前から、 Audiへ純正タイヤを供給。

一流のクルマに装着されることを目標に、海外の自動車メーカーに積極的にコンタクトを取ってきたブリヂストンですが、1980年代当時、まだ日本のタイヤメーカーは、あまり海外では認知されていませんでした。そんな中で、「優れたタイヤなら、ぜひ使ってみよう」というスタンスでアプローチしてきたのがAudiでした。ブリヂストンのタイヤを初めて装着したクルマは、Audi quattro。1981年から世界ラリー選手権(WRC)のグループ4に本格参戦し、第2戦でいきなり初優勝し、ラリーを席卷したレースカーの市販車モデルでした。高性能なスポーツカーであるAudi quattroに見合うタイヤを開発するために、ブリヂストンは世界のモータースポーツで蓄積してきた技術を惜しみなく傾注。ハイパフォーマンスタイヤをAudiと共同開発するという、現在の信頼関係を築きました。日本のタイヤメーカーとして、長きに渡ってAudiへ純正タイヤを供給してきたことが、ブリヂストンの大きな強みであり誇りでもあります。







## ■ コンチネンタル



# 自動車関連部品のグローバルサプライヤー。

## 先進のカーエレクトロニクスに対応したタイヤづくり。

1871年にドイツで創業したコンチネンタルは、1世紀以上にわたってヨーロッパの走りを足もとで支えてきました。コンチネンタルのタイヤは、そのほとんどが自動車メーカーの純正タイヤで、クルマの開発段階から参画してタイヤをつくる技術には精通したものがあります。コンチネンタルは主力製品のタイヤだけでなく、ブレーキシステムや車両制御システムなどの分野にも優れた専門知識と経験を有する、自動車関連部品のグローバルサプライヤーでもあります。このため、単なるタイヤのサプライヤーとしてではなく、車両開発の重要なパートナーとして世界の自動車メーカーから多大な支持を集めています。またタイヤづくりに関しては、アンチロックブレーキシステムやエレクトリックスタビリティコントロールといった、電子制御を前提としたタイヤの設計も得意とし、先進のカーエレクトロニクスを活かすタイヤづくりにも力を入れています。

## 世界に誇るテスト施設で純正タイヤを開発。

1930年代、Audiがドイツでアウトユニオン（自動車連合）を結成し、そこでクルマをつくりはじめたときから、コンチネンタルはAudiに純正タイヤを供給しています。以来、1943年にはチューブレスタイヤで特許を出願、1955年にはドイツのタイヤメーカーとして初めてとなるラジアルタイヤの生産を開始するなど、タイヤの進化のために技術を捧げてきました。また、Audiをはじめとする自動車メーカーからの厳しい性能評価に応えるため、2012年には世界初となる完全自動ブレーキ性能屋内試験場を建設。Audiの純正タイヤが求める制動性能を、5種類の異なる路面環境で確認できます。現在コンチネンタルでは、Audiの小型車から大型車、スポーツカーに至るまで純正タイヤを供給。日本に輸入されるAudiには、最も技術仕様の厳しいヨーロッパでの基準をクリアしたタイヤが純正採用されています。





## ■ ダンロップ



# タイヤの歴史は、ダンロップとともにある。

## 科学的な取り組みで、タイヤの高性能化と安全性の向上を。

1888年、アイルランド人獣医師のJ. B. ダンロップは、息子ジョニーの自転車の乗り心地をよくするために、世界初となる空気入りタイヤを発明。特許を取得しました。20世紀のはじめに、ダンロップでは研究所を中心に、タイヤの生産過程で起こるさまざまな問題や、タイヤの発熱、摩耗などの関係を研究。これまでの勘に頼る開発から、科学的な取り組みへと移行しました。1960年には、濡れたガラス板上を高速で走行できる実験装置をつくり、ハイドロプレーニング現象を初めて解明。乗用車の性能の向上や高速道路網の広がりに対応した高品質で安全なタイヤを、独自の技術開発力で担ってきました。またモータースポーツにおいては、ジュニア・フォーミュラへのタイヤ供給や、市販車を改造したレースへの協賛、ビギナーのためのレースを主催するなど積極的に若手ドライバーを応援することで、モータースポーツの底上げにも情熱を注いでいます。

## 欧州高級車の要求性能を、独自のタイヤ技術で実現。

ハイドロプレーニング現象のさらなる研究から、アクアジェットと呼ぶ独自のトレッドパターンを生み出したダンロップは、時を同じくして、低扁平でスチールベルトが主流となった乗用車タイヤに、その成果を傾注。1968年、ドイツのライプチヒ国際見本市に出品したラジアルタイヤ「ダンロップ SP SPORTS」が金賞を受賞しました。こうしたダンロップの目覚ましいタイヤ技術に着目したAudiからアプローチがあり、SP SPORTSの流れを受け継ぐSP SPORTS MAXXを2005年よりAudiに供給。ヨーロッパの高級車がハイパワー化、高重量化し、より厳しくなる要求性能に対応するために、ダンロップではドイツと日本を結ぶ強固なネットワーク体制でSP SPORTS MAXXを開発。ドイツアウトバーンで得たタイヤ技術と、スーパーコンピューターを駆使した独自のタイヤシミュレーション技術などを融合させ、Audiの求める走行性能と安全性、快適性を高次元で満たした純正タイヤを供給しています。





## ■ ミシュラン



# クルマを替えずに、走りを変える。

## すべての性能を妥協しない、 ミシュランならではのタイヤづくり。

1889年にフランスで創業したミシュランは「A better way forward (よりよい前進)」をテーマに、革新の歴史を築いてきました。1895年に行われたパリーポルドール間往復レースでは、自動車が初めて空気入りミシュランタイヤを装着し、完走した記念すべきレースでした。1946年には、それまで主流であったバイアスタイヤに代わり、ミシュランが革新的なラジアルタイヤを発表。以後、ヨーロッパの主要自動車メーカーがラジアルタイヤを採用したことで世界進出しました。また1982年には、現在の技術の基礎となるスタッドレスタイヤを日本で初めて発売。1992年には、現在の低燃費タイヤラベリング制度の根底にある環境対応タイヤを、世界で初めて製品化。さらにコンコルドやエアバスに採用されるなど、空飛ぶタイヤとしても世界に羽ばたきました。ミシュランは、あらゆるニーズに対応した、「すべての性能を、妥協しない」ミシュラン・トータル・パフォーマンスに優れたタイヤを提供しています。

## レースという極限で技術を磨き、 開発にフィードバック。

ミシュランが発明した着脱可能な空気入りタイヤは、すぐにタイヤ交換ができるメリットをもたらしました。その優位性を世界に知らしめるために、1891年に初めてレースに参戦して以来、ミシュランはレースで技術を磨いてきました。極限の戦いの中で確認した最新技術を、市販用タイヤの開発に余すことなくフィードバックし、よりよいタイヤづくりにつなげています。例えば24時間でサーキットを何周できるかを競うル・マン24時間耐久レース。平均速度は200km/h以上、走行距離は5,000kmを超える過酷な世界最高峰の耐久レースで、ミシュランを装着したAudiは5年連続、通算13回のチャンピオンを獲得する偉業を達成しました。この事実は、Audiとミシュランの揺るぎない信頼関係だけではなく、クルマとタイヤの技術的優位性をも証明しています。こうしたパートナーシップがあるからこそ、多くのAudiのモデルにミシュランタイヤが採用されているのです。





## ■ ピレリ



# 「コントロールできないパワーは意味がない」をモットーに。

## ピレリの歴史は モータースポーツとともに。

イタリア ミラノに本社を置くピレリは、1872年に創業。ハイパフォーマンスタイヤの開発を得意とし、F1をはじめ世界のモータースポーツとともに、その歴史を刻んできました。1950年代、タイヤ業界にラジアルテクノロジー革命を引き起こしたチントゥラートが登場し、その後、ラリーに出場するために開発されたピレリP7は、クルマの歴史に名を残すタイヤとなりました。このオリジナルのピレリP7から、現代の超扁平タイヤP ZEROが誕生し、チントゥラートも環境に配慮した新世代タイヤへと進化。しかしピレリでは、決してエコロジーとはいわずに「グリーンパフォーマンス」技術と宣言。転がり抵抗を抑えながら、走行性能にもこだわっているところが、ピレリらしいといえましょう。「POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL (コントロールできないパワーは意味がない)」というスローガンのもと、スポーツカーにふさわしいハイパフォーマンスタイヤを一貫して作り続けています。

## Audiの多くのスポーツモデルに 純正タイヤを供給。

古くからモータースポーツと深い関わりを持ち、さまざまなレースにタイヤを提供してきたピレリ。一方でAudiも、quattro®モデルが誕生して以来、モータースポーツで成功するようになりました。そうしたことから、Audiとピレリの関係が生まれたのは自然な流れといえましょう。Audiはquattro®モデルの開発により、スタンダードなクルマをつくる会社から、プレミアムな高級車を手がける自動車メーカーへと、独自色を強めて行きました。ピレリとしても、Audiの変化に賛同し、厳しい技術的な要求に応えるハイパフォーマンスタイヤを、Audiの技術陣とともに開発。現在ピレリが純正タイヤを提供しているのは、セダンやSUV、そしてAudiのスポーツモデルの開発生産部門であるquattro GmbH (クワトロゲーエムベーハー) が生み出す究極のプレミアムスポーツモデルたち。ピレリタイヤは、Audiの高性能な走りを支える重要なパーツのひとつだと自負しています。





■ ヨコハマ

**YOKOHAMA**

## 価値あるものを創るというこだわりで、先進技術を追求。

### ADVANで日本のハイパフォーマンスタイヤのジャンルを確立。

日本のタイヤメーカーの草分け的存在である横浜ゴムは、1917年創業。ハイグリップタイヤを先駆けて開発し、ADVANブランドで、日本にハイパフォーマンスタイヤのジャンルを確立しました。モータースポーツにおいても、幅広いカテゴリーにタイヤを供給。特にタイヤの戦いになっているといわれる日本の「SUPER GT」に情熱を注いでいます。また1990年代後半に関心が高まってきた環境問題にも、横浜ゴムは日本でいち早く対応。今でこそ知られている転がり抵抗の改善に着手したのは、常に新しいもの、価値あるものをつくるという横浜ゴムのこだわりでもありました。さらに近年では、宇宙科学研究所との共同研究チームで、これまで不可能とされていた走行時のタイヤ周りに生じる乱流と、そこから発生する騒音を、ほぼ実スケールでシミュレーションすることに世界で初めて成功。クルマの走行騒音の低減といった、次世代環境対応技術の開発も積極的に進めています。

### 「レースは技術の実験室」を実践したタイヤづくり。

1980年代後半に、左右非対称という独特のトレッドパターンを持つ、横浜ゴムのハイパフォーマンスタイヤが「ADVAN」として海外でも知られるようになり、ヨーロッパのスポーツカーメーカーに純正タイヤとして承認。Audiとの関係は2000年代に入ってからで、当時AudiのフラッグシップモデルであったS8やS6への純正装着という重責を担いました。横浜ゴムは、モータースポーツで培った「レースは技術の実験室」をモットーに、過酷なレースを勝ち抜くタイヤ技術と、ドライバーの感性を融合。こうして生まれたハイパフォーマンスタイヤは、操縦安定性を失うことなく、高級車としての乗り心地や静粛性を併せ持つ高い品質を実現し、Audiとのゆるぎない信頼関係を築き上げたのです。そして横浜ゴムは、日本でもAudiとタッグを組んで「SUPER GT」に力を入れ、Audiが求める純正タイヤの開発へ技術やノウハウをフィードバックすることで、「レースは技術の実験室」を実践しています。



# 知っているようで知らなかった、タイヤの基礎知識。 タイヤに詳しくなるほど、タイヤの違いが見えてくる。 Audiの走りがもっと楽しめるようになる。

## タイヤの規格

例) **205 / 50 R 16 87 V**  
 ① ② ③ ④ ⑤ ⑥

- ① **タイヤ幅:** タイヤ側面の模様などを除いた断面幅。
- ② **扁平率:** タイヤの断面幅に対する断面高の比率。数値が小さいほどロープロファイル。
- ③ **R:** タイヤ構造記号。「R」はラジアルタイヤ。
- ④ **リム径:** ホイールの直径。インチで表示。
- ⑤ **ロードインデックス:** タイヤ1本で支えられる最大負荷能力を示す指数。
- ⑥ **速度レンジ:** 規定の条件下で走行可能な最高速度を示す記号。



## タイヤの構造

### トレッド面

タイヤが路面と接触する厚いゴム層。表面に刻まれている溝をトレッドパターンといい、濡れた路面とタイヤ間の水を排水する役割を持っているほか、操縦性や静粛性などにも大きな役割をはたしています。

### ベルト

ラジアルタイヤのトレッドとカーカスの間のコード層。タイヤの円周を締め付けて、トレッドの剛性を高める働きをします。

### カーカス(プライ)

ゴムで覆われたコード層で、タイヤの骨格を形成。タイヤの受ける荷重、衝撃、充填空気圧に耐える役割を持っています。

### スリップサイン

タイヤ交換の目安となる表示のこと。タイヤの両側面に△印の刻印があり、この部分のトレッドパターン溝底は他よりも1.6mmほど浅くつくられています。スリップサインが1箇所でも出たら、使用してはならないことが法律で定められています。

### ゴム(コンパウンド)

タイヤが路面に接するのはトレッド面だけ。このためタイヤメーカー各社は、トレッド面のゴムの配合に特に独自性を追求しています。最近では転がり抵抗を少なくしながら、グリップ性能を両立させるようなゴム(コンパウンド)が開発・採用されています。



### サイドウォール部

走行する際に最も変形する(たわむ)部分で、サイドウォール部が低いロープロファイルタイヤは変形しにくいいため、シャープなステアリング特性となります。

### バネ下重量

タイヤを含むサスペンションから下のパーツの重量をバネ下重量といい、軽いランニングシューズほど軽快に走れることでもわかるように、同じ車重のクルマならバネ下重量が軽いほど軽快なドライビングフィールが得られます。

### 転がり抵抗と燃費性能

タイヤと路面で起こる摩擦によってグリップ力が確保されますが、摩擦が転がり抵抗となって燃費を悪化させます。最近話題のエコタイヤは、この転がり抵抗を小さくしたタイヤです。Audiのquattro®モデルは、4輪の駆動力を使っているため、タイヤは少ない負担で優れた操縦安定性を発揮します。Audiの純正タイヤは、そうした特性を考慮したうえで開発されているので、操縦性と安定性、省燃費性能を高いレベルで両立しています。

---

**ぜひ知っておきたい  
タイヤの疑問についてお答えします。**

**Q: いつタイヤ交換すればいいの？**

**A:** タイヤの製造年月日から5年前後経過、または走行距離が約20,000～30,000kmとなった頃が交換の目安です。しかし、市街地走行が多いと溝減りが早く、制動距離が伸びたり排水性が悪くなることもあるので、Audi正規ディーラーでチェックを受けてください。

**Q: 走行距離が短ければ、  
交換しなくていい？**

**A:** タイヤは走らなくても劣化します。紫外線、雨や雪にさらされることでゴムが変質してひび割れたり、衝撃を受けて変形したり亀裂などが入ることもあります。そうした状態を発見したときは、走行距離が短くても交換が必要です。Audi正規ディーラーにご相談ください。

**Q: 燃費をよくするために、  
空気圧は高めがいい？**

**A:** タイヤの空気圧は、高すぎると中央が減り、少ないとサイドが減りやすくなり、偏摩耗の原因となります。また制動力が落ちたり、バースト（破裂）の危険もあるので、Audiで定めた適正値を常に守ってください。

**Q: 走らなければ空気圧は減らない？**

**A:** 空気圧は、走らなくてもクルマの置かれる環境によって10～20kpaも減ってしまうことがあるので、チェックはこまめに。さらに空気圧調整の際にはタイヤを間近で見ることができるため、スリップサインやタイヤの異常を発見することもできます。例えば、知らないうちに釘などの金属が刺さっていた、というようなこともあります。ぜひAudiオーナーご自身でチェックしましょう。

**Q: パンク修理したタイヤを  
前輪につけてはいけないってホント？**

**A:** タイヤがパンクすると修理してまた使いますが、その際に注意したいことがあります。日本自動車タイヤ協会では、パンク修理したタイヤを前輪に装着しないこと、100km/h以上で走行しないことを推奨しています。このようなことがあるので、Audi正規ディーラーで再チェックすることをお勧めします。

**Q: 旅先でパンクしたけど、  
修理するだけで大丈夫？**

**A:** タイヤがパンクした際には、タイヤ以外へのショックや影響がある場合も考えられます。パンク程度と軽視せず、念のためAudi正規ディーラーでチェックを受けると安心です。

## アウディ ジャパン 株式会社

東京都品川区北品川 4-7-35  
御殿山トラストタワー16F 〒140-0001

**Free dial** 0120-598106 AM 9:00-PM 7:00  
**For info** [www.audi.co.jp](http://www.audi.co.jp)

- 本冊子の記載内容は、2014年の11月現在のものです。予告なく変更する場合がございます。
- 外観・色については、撮影及び印刷条件により、実物と異なって見えることがあります。
- 当社の許可なく、本冊子の一部又は全部を複製、転写することを禁じます。
- 掲載車両は一部日本仕様と異なる場合があります。