

エアボスタイヤの特徴資料

■多孔構造

コンピューター解析による理想的な多孔構造を採用。

空孔を設けることで従来のノーパンクタイヤの操縦安定性はそのまま維持しつつ、ソフトな乗り心地を実現。

○ソフトな乗り心地・・・段差や溝などの不安定な路面を乗り越えた時、側面に設けられた空孔を变形させることで **突き上げるような衝撃(ゴツゴツ感)を抑える。**

○優れた操縦安定性・・・特殊な多孔構造の採用で、縦剛性の低い割に、横剛性を高くしており、従来のノーパンクタイヤ同様に **安定した走行が可能**です。

○耐久性・・・エアボスタイヤは従来のノーパンクタイヤの約**150%**の耐摩耗性を持つ。

空孔の放熱効果で**内部発熱(蓄熱)低く、熱による劣化が少ない。**

■エアボスタイヤNEO

優れた乗り心地と操縦安定性を両立し、さらに長寿命まで追求したノーパンクタイヤです。

効果:オペレーターの疲労を低減、振動から積み荷を優しく守る、ランニングコストの改善 etc.



■空孔の伸長構造



↓ 荷重がかかると・・・



段差を乗り越えると・・・

評価:空孔を自由に変形させることで**突き上げるような衝撃(ゴツゴツ感)を抑える。**

エアボスタイヤの使用評価

■調査日: 2015/2/11

ユーザー業種	自動車部品・用品製造
仕事内容	自動車部品の運搬
リフト(型式)	コマツ:FG20
タイヤサイズ	他社ノーパンク(海外製) 7.00-12(前輪) / エアボスタイヤ 6.00-9NEO(後輪)
使用期間	2ヶ月 (稼働時間: 4~5時間/日)
使用環境	屋外の路面はアスファルト 荷役作業は、主に製品などの運搬
ユーザー評価	<p>■従来のノーパンクと比較してエアボスは乗り心地が良い。</p> <p>■耐久性に期待(今までノーパンクは、約11ヶ月で交換していた。)</p> <p>エアボスタイヤ 2ヶ月経過後の残り溝: 8~9分山あり。</p> <p>→エアボスタイヤNEOは、約15ヶ月以上は持つ計算となり、ランニングコストのメリットあり。</p>
まとめ	<p>■乗り心地=他社ノーパンク(海外製)と比較して良い。</p> <p>■耐久性が良い=ランニングコストの低減が可能。</p>

■使用現場の写真



■調査日: 2016/7/21

ユーザー業種	製造業
仕事内容	薬品(農薬)の製造
リフト(型式)	コマツ:FG20T-16
タイヤサイズ	エアボスタイヤ 6.00-9NEO(後輪)
使用期間	後輪: 約3ヶ月 (稼働時間: 約6時間/日)
使用環境	屋内の路面はコンクリート、屋外の路面はアスファルト 荷役作業は粉剤・ダンボール(500kg-1t)
ユーザー評価	<p>■エアタイヤと比較してエアボスの安定感に高評価</p> <p>エアタイヤで2.5ヶ月交換ユーザーで初めてのノーパンク使用。</p> <p>乗り心地もよく、安定感も増した。後は耐久性の検証をしたい。</p> <p>タイヤを2サイクル使用で1回のパンクがあり。(修理代@3,000-)</p> <p>エアとの購入価格に2.5倍の価格差があり、それを越える耐久性を期待</p>
まとめ	■安定感も乗り心地にも満足していただき、後は耐久性の検証のみ。

■使用現場の写真



エアボスタイヤの使用評価

■調査日: 2014/11/3

ユーザー業種	自動車部品製造(サスペンション・フレーム)
仕事内容	自動車部品の運搬
リフト(型式)	日産:JO1
タイヤサイズ	エアボスタイヤ 6.50-10NEO(前輪)、エアボスタイヤ 5.00-8NEO(後輪)
使用期間	2ヶ月 (稼働時間:8~9時間/日)
使用環境	屋内の路面はコンクリート、屋外の路面はアスファルト 荷役作業は、主に製品などの運搬
ユーザー評価	■ 耐久性に期待 エアボスタイヤ 2ヶ月経過後の残り溝は、8~9分山あり。 ※今まで使用していた海外製ノーパンクタイヤは 6ヶ月 で交換していた。 →エアボスタイヤNEOは、 約10~12ヶ月 くらい持つ計算となり、コスト メリットあり。
まとめ	■ 耐久性が良い=ランニングコストの低減 が可能。

■使用現場の写真



(エアボスタイヤNEO 2ヶ月使用)

