

<리포르트>

安全타이어와 月面타이어

— '72 第 19 回東京 모오터어쇼오 —

“타이어 見聞記”

車를 圍繞한 嚴한 狀況 속에 開催된 第 19 回東京 모오터어쇼오는 10 月 23 日 부터 14 日間 126 萬名의 觀客을 모우고 11 月 5 日에 閉幕했다.

今番의 모오터어쇼오의 特色은 每年 嚴해지는 “車의 安全, 公害” 問題에 對해서 各 車메이커어가 積極的인 姿勢를 보였다는 點이었다. 도요다 닛산의 ESV(實驗安全車) 마쓰다, 혼다의 엔진 展示等으로 觀客에게 具體的 直接的인 P.R 을 하고 있었다. 타이어界로서도 日産 ESV 의 異常警報裝置(NASTAC)와 二重타이어가 展示되어 內容이 있는 것이 되었다. 한便 異色作으로서는 月面車가 公開되어 人氣를 끌고 있었다. 以下는 今番의 쇼오를 본대로 드룬대로다.

해마다 減少하는 入場者

今年의 모오터어쇼오는 輓近 2-3年 急激히 높아가고 있는 車의 安全問題, 排氣가스等의 公害問題를 中心으로 한 것으로서 쇼오로서는 往年의 華麗性은 消滅되고 全體적으로 불매 가치는 있었다고 할수 있겠다. 于先 全體의 디스플레이를 봤을 때 「安全, 公害對策에 注力

하고 있다」라고 하는 主催者側의 姿勢는 理解되나 果然 그 姿勢가 充分히 觀客에게 傳達될만한 內容表現方法이였는지?

그 惡例가 「安全, 公害코너어」이다. 1 號館 全體를 使用하면서 패널에 대대로 文字와 寫眞과 구라프를 실고 있었으나 누구하나인들 그 展示에 注目하겠는가. 어떤이는 이 展示를 評하여 「高校의 文化祭」라고 하고



사진 2 日産 ESV NASTAC 과 二輪타이어의 디스플레이



사진 1 JATMA 의 트라이비존

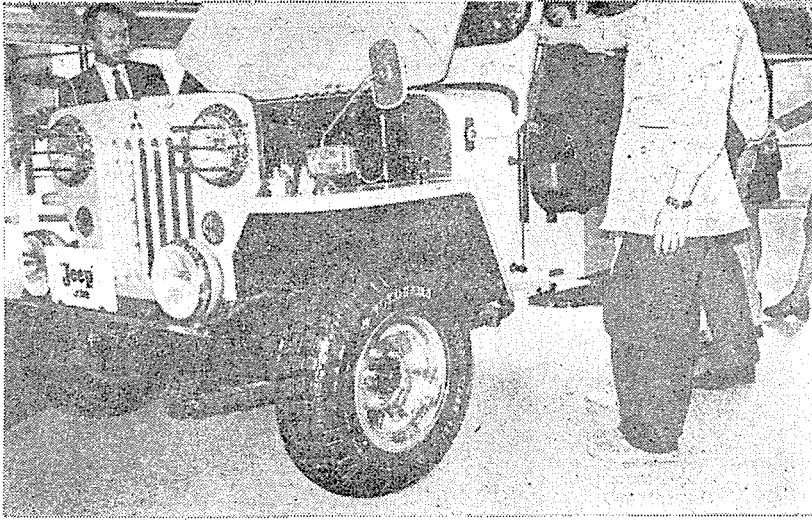


사진 3 三菱 J3R 라 프로오드 用の 모델 타이어(요코하마)

있었다. 또하나 주목되는 것은 觀客動員이 減少되어 오고 있다는 것이다.

第16回(1969年)의 152萬名을 피이크로 해서 17회는 145萬名 18회는 135萬名 今回(19回)는 126萬名이었다. 이 4年間に 26萬名이나 줄었다.

이 減少의 原因에 對해서 主催者는 「大體로 지금까지가 너무 많았다」

유유럽의 모모터쇼오는 11日間に 60萬名 정도이다. 지금까지 車라고 하면 珍奇한 것이었다.

이 憧憬物이었던것이 至今은 日常生活의 一部로 되었다. 그러므로 觀客이 줄고 모모터쇼오도 진정되어 왔다라고 說明을 하고 있었다.

訴求力不足한 JATMA

다음으로 타이어界的의 디이스 플레이에 눈을 옮기면 「昨年便이 좋았다」라고 하는 소리가 壓倒的. 그것은 昨年の 디이스플레이가 “하이드로 플레이닝” 테스트 등 “動的”인 것이었는데 對해서 今年은 “動的”이 못되고 이러한 쇼오로서 “活動性”이 없는 디이스플레이는 “訴求力”이 弱해져 버리기 때문이다.

또 타이어의 安全만에 最重點을 둔 JATMA의 「相談 코오너어」도 設置場所에 問題가 있었던 것 같다. 故로 PR用으로 「타이어의 이야기」라고 하는 小冊子를 3萬卷 配付했다고 하나 會場의 한도통이에서 配布하고 있어가지고는 그다지 觀客의 눈에 띄지 않았을 것이 아닌지? 「安全, 公害코오너어」쪽에 둔 便이 더 좋았지 않았을지? 左右間 未參加보다는 낫다고 하더라도 單獨一社가 他的 이러한 類의 쇼오에의 出展보다도 粗雜하기 때문에 어떻게 할수도 없다. 이것이 共同出展의 難

點인지도 모르겠다.

NASTAC과 二重 타이어

타이어의 展示로서 뭐니뭐니 해도 日産 ESV의 異常 警報裝置(NAS TAC)와 二重타이어가 出色(寫眞 2) NASTAC은 매카닉的으로는 굉장히 簡單한 것으로서 타이어의 空氣壓이 줄면 발브에 붙어 있는 장치들 통해서 警報의 부자아가 울게되어 있는 것. 그러나 이 정보의 부자아는 「몇萬회에 한 번 밖에 울지않으므로 그 몇萬회에 한 번을 正確히 켜치한다. —이 信賴性이 問題로서 今後改良해나가지 않으면 안되는 課題이다」란 말은 東洋고무의 森川取締役 타이어技術部長의 말. 숨은 車의 通達者(?) 某氏에 依하면 車의 디자이너어는 스페어 타이어의 스페이스에 意外로 苦心한다는 것. 萬若 이 異常警報裝置가 實用化된 날에는 타이어의 스페어가 必要없게 되어 스페어타이어用的 스페이스도 不用케 되어 車의 디자인에도 變革을 갖고 오는 것은 아닌지? 라고 某氏는 豫想한다. 如斯히 되면 이야기는 그 지 타이어의 改良 問題뿐 아니라 車의 디자인 全體의 問題로 까지 넓혀져 나가 타이어의 改良도 省略로 無視할 수가 없다. 이런 이야기다.

二重타이어의 構造는 外側이 튜우브레쓰 內側은 튜우브타이어이다. 故로 外側이 빵꾸나도 80km의 스피이드로 2時間 走行이 可能하다. 그렇게 하면 修理所에 다다를수 있을 것이다. 란 日産(株)의 말. 그러나 「內側의 타이어까지 빵꾸나버리면 아울 등은, 그 點 아직 멀었다」라고. 嚴한것은 BS의 岡田서비스部長(또한 二重 타이어에 對해신 今月號本誌 21 p.를 參照爲요 一編譯者註)



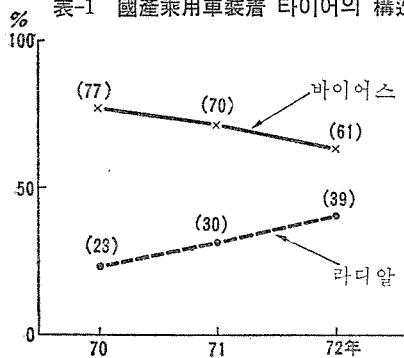
사진 4 마쓰다 GSII의 70 시리즈(YOKOHAMA)

憧嚮의 타이어 “달의 타이어”

그늘에 숨어서 그다지 눈에 안 띄었으나 三菱 쥘 3R에 附着되어 있던 요코하마의 타이어(寫眞 3) 「이크! 新製品」이라고 요코하마에 무르니 「어디까지나 모오터

어쇼오 用의 것으로서 販賣는 考려하지 않고 있다는 것」 「꿈의 車」라고 하는 것이 있으므로 “꿈의 타이어”라고 하는 것도 있어서 좋지 않겠는가」란 것은 同社의 辯明. 同 요코하마에선 마쓰다에 바이어스 構造의 70 시리즈(B70~13. 4 PR)를 新 루우체하아트툼 GS I에 標準裝着하여 注目을 끌고 있었다.(寫眞 4)

表-1 國產乘用車裝着 타이어의 構造別 比率



그래서 이야기는 “꿈의 타이어”로부터 今番의 쇼오의 異色作 月面車(寫眞 5)의 타이어.

이 타이어, ① 無空氣 ② 晝夜로 ±120°C 나 氣溫差가 있다. ③ 무거운 重量을 지탱하는 強度를 갖는다. ④ 電氣消費를 적게하기 爲하여 輕量이다. ⑤ 넘어지는데 對한 抵抗力이 낮다. ⑥ 柔軟한 月面に 드러가지 않는다 ⑦ 트럭소가 좋다고 하는 條件에 適合시키기 爲해 와이어맷슈로 製作되었다. 0.8mm徑의 鋼鐵스프링을 800本 4.7mm의 間隔으로 접은 金を 붙여서 81cm의 길이로 갈게 끊어서 엮어올라간 것이라고 한다. 重

表-2 國產乘用車의 T/L 裝着率

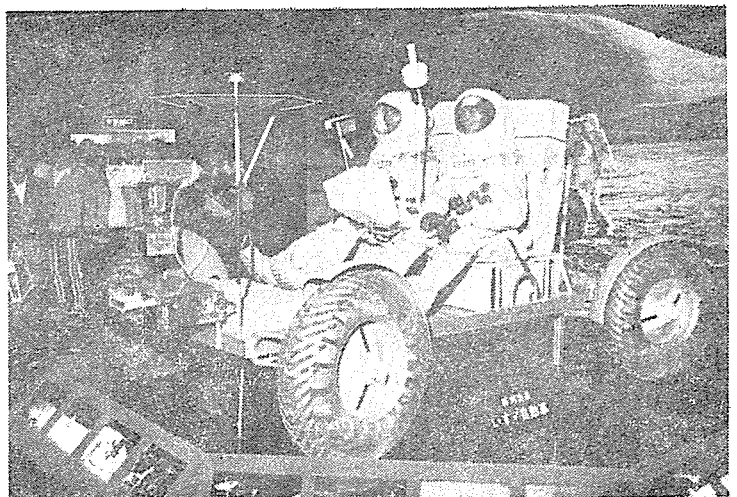
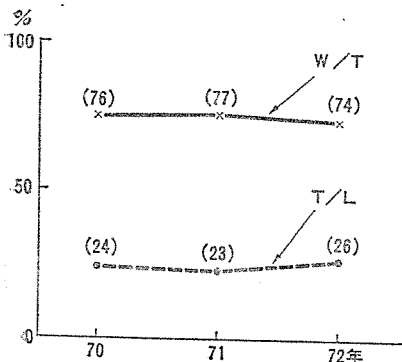
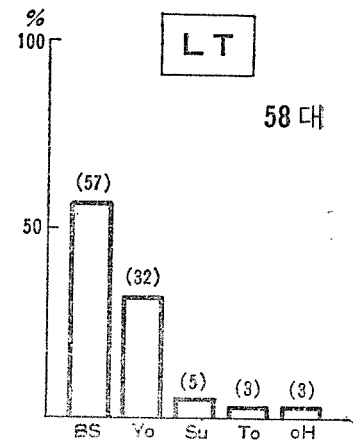
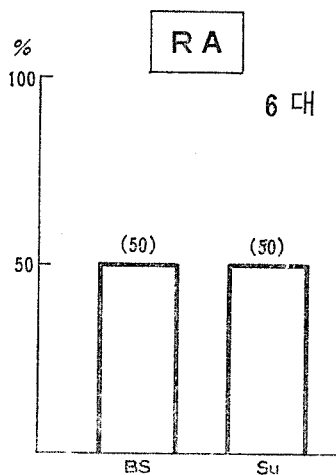
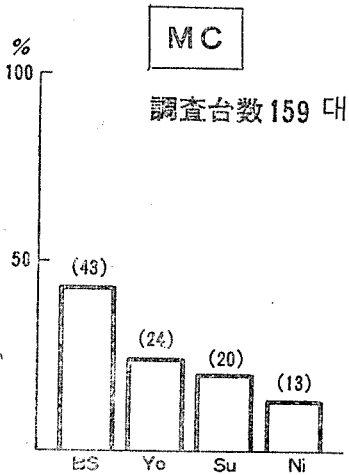
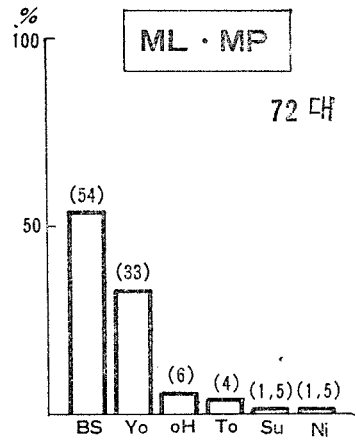
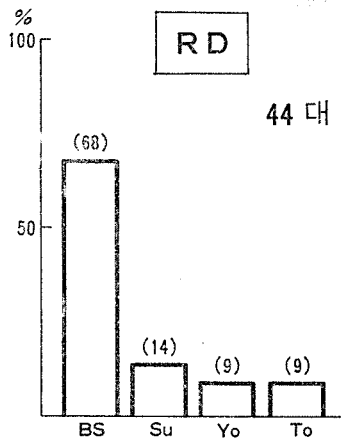
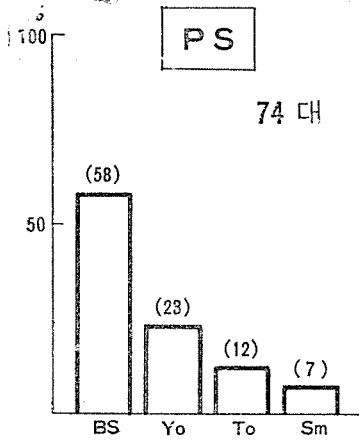


사진 5 月面車 와이어 맷쇼타이어

別表 出品國產車輛타이어이름別裝着率一覽

總調查台數=413대



注=▷PS는 乗用車用타이어, RD는 라디알타이어
 MP, ML은 輕自動車와 商業車用 타이어, MC는 二輪車用 타이어
 RA는 레이싱타이어, LT는 小型車用타이어
 ▷BS는 브린지스톤타이어, YO는 요코하마고무
 TO는 東洋고무, SU는 住友고무
 OH는 오오쓰타이어, NI는 日東타이어

량은 5.4kg 「타이어라고 하면 고무」라고 하는 우리들의 既成觀念을 拂拭시켜주는데도 재미있는 타이어였다.

進捗되는 라디알화, 偏平率

今番의 乗用車 타이어의 傾向에 對해서 BS 타이어에 先 다음과 같이 指摘하고 있다. 라디알 타이어의 裝着率은 39%(昨年 30%)로서 增加의 傾向에 있다. 이

것은 出品 되는 車가 高級車 一邊倒이기도하여 新車의 라디알 裝着率이라고는 斷定안되나 市場의 動向을 反映하고 있다(表1參照)

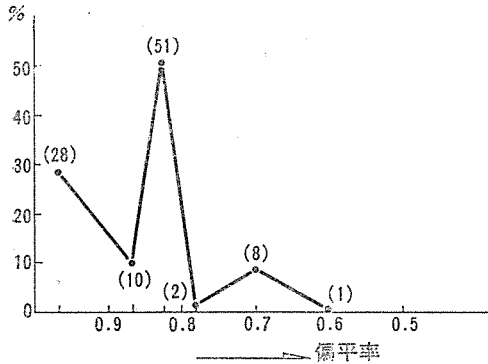
한편 튜우브레쓰 타이어에 對해서는 國產大메이커의 튜우브레쓰化가 急피치로 進척되고 있으며 튜우브레쓰 타이어의 裝着率을 증가가 기대되었으나 昨年부터 3%增인 26%에 끝났다.

이 原因으로서 라디알 타이어는 全部 튜우브타일 이

장착되어 있다. (表 2 參照)

타이어는 偏平率은 漸漸 에스카레이터어하여 ESV用에는 60실리츠의 타이어가 參考出品 되었다. (表 3 參照)

表-3 국산승용차의 偏平率別 裝着比率



타이어의 칼리어는 바이어스構造에서는 全體의 72%가 白타이어이며 1本라인과 2本라인의 比率은 50對50의 同率이나 2本라인 쪽이 高級車의 이미지를 갖게 하는 車에 採用되고 있다.

라디알타이어는 스포티이며 精悍한 이미지를 強調하는 블랙사이드가 定着하고 있다고 指摘하고 있다. 또 最近에는 “타이어 戰爭”이라고까지 일컬어질 程度로 되어온 오오트스포카아의 타이어, 今番은 레이스 示方車 7대, 라리이 示方車 3대가 出品되어 青年의 人氣를 모았다.

出品商品名으로는 레이스 車가 BS 4대, Su 3대, 라리이車로는 Su 2대, Yo 1대.

出展車裝着率과 세어

다음으로 東京 모오터어쇼에서 타이어 業界가 話題로 하는 것이 出展車에 裝착되어 있는 타이어의 商品名別內譯이다. 그것은 大體로 이 裝착율이 후메이커에 對한 各타이어 메이커의 勢力圈을 말해준다고 보 여지고 있기 때문이다.

以下 그 內容을 出展 413 대에 對해서 BS 타이어가 調査한 資料(別表參照)에서 검토해 보기로 한다.

于先 乘用車에선 BS가 58% 橫浜가 23% 東洋고무가 12% 住友고무가 7%라고 하는 것은 거의 實세어에 가깝고 좋은 線을 示顯하고 있다고 봐도 靚할 것이다. 그러나 小型트럭에 對해서는 BS를 除하고 實勢와는 若干 相異한 것 같다. 라디알타이어에 對해서는 橫浜고무가 낮은 것은 補修用과는 反對로 意外로 事實인 것 같다. 輕自動車, 商業車는 前年처럼 거의 같다.

오오트바이에 對해선 B.S의 伸率이 눈 띄는 外에 橫浜고무가 急伸하고 있는데 注目되며 昨年까지 이 車種에 對해서만 아울사이드어의 商品名도 相當한 세어를 占하고 있었으나 今年부터는 完全히 日本自動車타이어協會加入商品名 만으로서 占해지고 있는 것도 新現象으로서 關心이 걸어진다. 또 레이싱타이어로는 BS 對住友고무가 50對50으로 伯伸하고 있는 것이 興味와 함께 재미있고 어느쪽이나 하면 住友고무는 不滿일런 지도, 또한 外車코오너어에선 今年은 出品이적고 또 高級車一邊倒이였기 때문에 速斷은 不許되나 美國의 車에는 벨릿드바이어스가 裝착되어 있었던 것은 昨年과 同一한 傾向이었다. (72. 12 日本月刊타이어 誌)

❖協會 및 會員社動靜❖

★ 錦湖實業(株) [三陽타이어(株)의 販賣元]

人 事

現 職	姓 名	前 職	發令日字
販賣 2部(特販) 및 石油事業部 常務理事	정 승 민	軍 服 務	9. 17
販賣 2部 次長	신 형 인	全南製絲(株) 總務部長	9. 1

★ 協 會(社)

人 事

10. 12 臨時總會에서 李相淳 元豐產業(株) 代表理事를 本會 理事로 選任키로 決議 했음.

事務所 移轉

서울特別市 鍾路區 新門路 1街170番地 一洋 빌딩 202號室에서 同市 中區 會賢洞 2街 10-1 韓國貿易會館 1904號室(19層)로 事務所를 移轉했으며 새 電話番號는 다음과 같음.

直 ☎ 4136-7
 交 ☎ 1141
 ☎ 3274-8824 } 構內 558
 ☎ 8251-9271 }

◎ 本會來訪 海外人士

Kong Ping Yee
 Rubber Research Institute P.O. Box 150
 Kuala Lumpur 16-03 Malaysia
 (73. 8. 25. 上午)