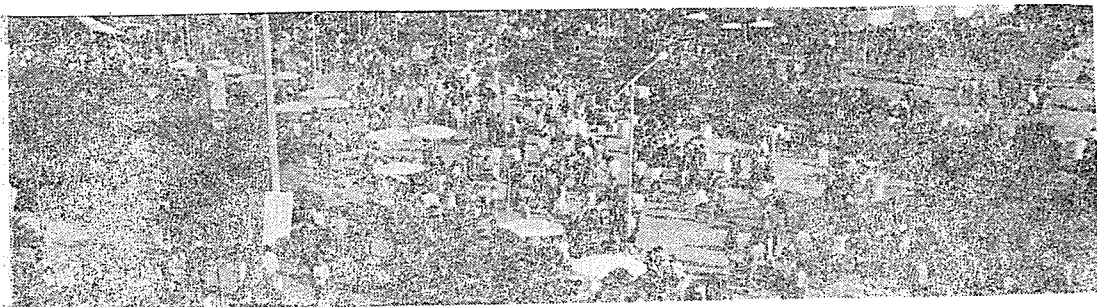


&lt;리포트&gt;

# 日車에 와이드 美車에 스티일

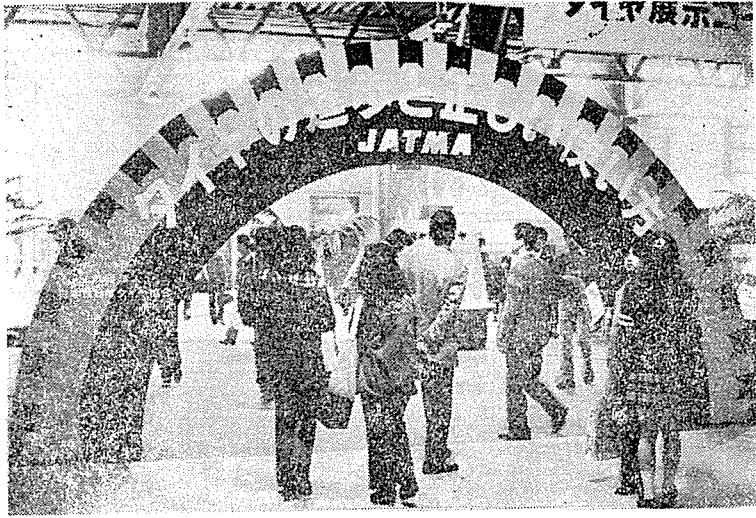


## '73 第20回 東京 모오테어쇼오

### 타이어見聞記

今年도 恒例의 自動車쇼오가 晴海의 國際展示場을 會場으로 하여 10月 30日 부터 11月 12日까지의 14日間 前 보다는 못하다고는 해도 많은 觀客을 모아서 盛大하게 開催되었다. 特히 今年은 20回째에 該當하므로 이 意味도 있고 해서 主催者의 氣勢도 大端했는 것 같다. 그래서 特히 設定한 것 中 “수레의 발자취”가 있으며 일라스트 寫眞 映畫等 온갖 手法을 다해서 人間社會에 있어서의 自動車의 必要性을 力說하고 關心을 集中시키고 있었다. 事實 自動車는 只今 人間社會와의 사이에 不調和를 齎來하려 하고 있다.

故로 全自動車關係機關은 新技術에 依해서 如何히 새로이 調和시킬 것인가에 對해 努力하고 있는가——를 呼訴하는 것이 이 第20回 東京 모오테어쇼오의 最大의 目的이었다. 如斯한 關係로 해서 各메이커어 共히 安全車와 함께 無公害車를 爲한 스페이스를 크게 잡고 있었던 것이 눈에 띄었다. 또 從來 建設機械展에서 밖에 보이지 않았든 嫌惡物인 덤프도 新生活環境造成에 必要한 것이라고 하는 理解를 求하기 爲해 特히 展示했다고 한다. 外車가 參加한 것은 昨年도와 같으나 出品社는 타이어 7社를 包含하여 全 216社, 出品車輛은 前回の 558臺를 132대나 上廻하는 690대에 達했다고 한다. 以下는 第20回 東京 모오테어쇼오의 타이어인데 今年은 美車에 스티일라디알, 日車에 와이드 超扁平 라디알이 눈에 띄었다. 또한 明年의 開催는 中止기로 決定됐다.



타이어아아치로 入口를 裝飾한 타이어 展示코너너어

## 第1回 부터 團體參加로 一貫한 20年의 발자취

쇼오라고하는 觀點으로 부터 모터쇼오에 있어서의 타이어의 參加를 본 境遇 再昨年の 하이드로프레이닝의 實演이 가장 그럴사하고 또 過去 가장 人氣를 集注한 것 같다. 도대체 타이어란 달리고 들고 해야만 그 값어치가 있다. 그것을 그저 놔둔다든가 한줄로 늘어 놓아 봤자 아무 所用이 없다. 그것이 타이어라고 하는 代物의 性格이기도 하다. 그렇기 때문에 過去 20年間 日本自動車타이어協會의 廣報宣傳委員會는 그때마다 여기에 參加하는 方法에 對해 頭痛을 앓아오고 있다. 이것이 各社別의 個別參加이면 方法도 여러가지 있으며 더욱 妙方도 나오게 될테지만은 協會로서의 團體參加이고 보면 아무래도 큰 制約을 받지 않을 수 없다. 即 어느 1社에 特殊한 出品商品이 있었다고 해도 特定한 會社의 特定한 商品의 PR에 連結되어서는 拙劣하므로……라고 하는 것. 이 때문에 過去 哀惜하게도 出品 못된 商品의 數도 決코 적지는 않다. 如斯한 事情으로 해서 過去 20回의 쇼오中에는 日本自動車타이어協會의 參加도 이틈틈으로서 올림픽 精神의 眞髓만을 나타낸 해도 있었다. 아니 어느 때는 團體參加를 그만두고 個別參加로 하면……이란 強硬意見도 나오기도 해서 相當히 複雜한 해도 있었다.

어쨌든 이런 일 저런 일이 있어서 第20回 東京모터쇼오까지 日本自動車타이어協會로서 줄곧 變함없이 參加해 왔는 일은 어느 意味로는 훌륭하다고 할 수 있지 않을런지.

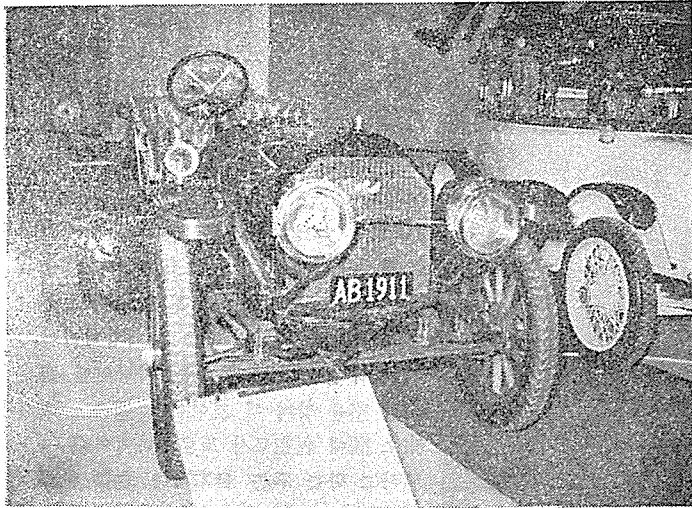
아마도 이처럼 큰 타이어 關聯業種으로서 이와같이 一貫한 것은 타이어業界뿐……일 것 같다.

그래서 今番의 JATMA 展示 코너너어인데 再昨年の 하이드로 프레이닝 實演에는 未及한다고 해도 過去 20年中에서는 靚은 便으로서 大體的인 整理가 되었다고 할 수 있겠다. 于先 타이어發展의 歷史에 1914年 日本 덴로프가 神戶(KOBE) 工場에서 처음으로 만든 日本産 第1號타이어 「마구남」이 中央에 展示되어 있었다. 하나 이러한 類의 木은 타이어는 이것만은 아니고 수리의 발자취 코너너어의 크라식카아, 포오드T型에 그리고 이것 보다 5年이나 木은 美國의 제너럴 타이어의 그것과 많이 많은 타이어가 車에 裝着되어 있으므로 感激은 덜해진다.

다음의 轆구 木의 튜우브레스타이어 水槽試驗인데 全體로서는 하나의 액센트로는 되어 있어도 그것은 特別 興味를 끌 程度로는 되어 있지 않은 것 같았다. 그것 보다도 오히려 하이드로프레이닝의 實驗 비데오쪽에 人氣는 集中하고 있었다. 레이싱타이어의 一般路上使用 禁止啓蒙은 問題가 問題인 만큼 取扱하기도 어렵기는 하겠으나 그저 그 파넬을 읽히는 것만으로는 難點이 있다. 그래도 타이어의 原材料不足에 普及한 것은 타일티이었다. 아마도 自動車 關聯全製品의 原材料 不足下에서 그것을 說明하고 있었던 것은 타이어코너너어뿐이 아니었는지 今年도 「타이어의 이야기」라고 하는 小冊子의 配布를 해서 타이어 相談 코너너어를 設置했으나 質問의 中心은 라디알로서 그것이 素人다운 質問과 專門家다운 質問으로 大別되고 있는 것은 滋味 있다.

然이나 豫想하고 있었던 스티일에 對해서 的인 質問은 아직 그다지 나와 있는 것 같지를 않다. 또한 休憩 코너너어는 旣곳에 없었던 만큼 大成功 또 入口의 타이어 아아치는 처음 試圖한 것이나 眞말 타이어 展示場

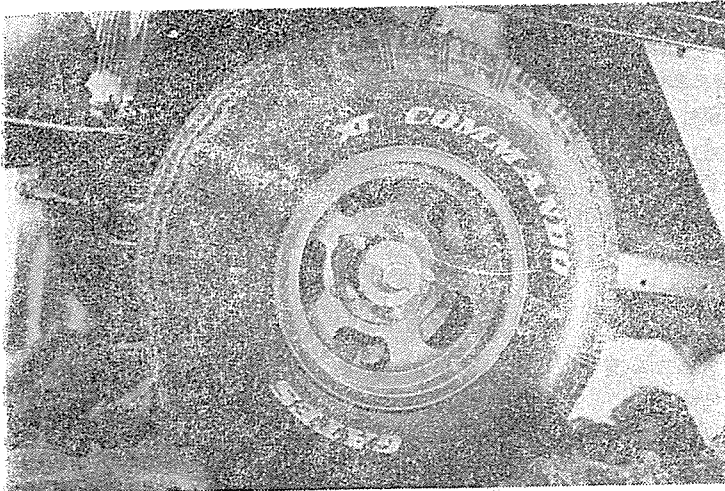
다운 配置로서 好感이 갔다. 그렇기는 해도 태에막인 타이어의 박른 使用法에 對해서는 어쨌든 타이어의 進歩에 對해서는 그 過程의 說明에 貧困하고 반드시 태에막을 滿足시킨 것은 아니잖았는지.



“수레의 발자취 코너너”에는 많은 크라식카아가 展示되어 그 곳에는 크라식타이어가 裝着되어 있어서 好감이 갔었다.

### 스티일 時代의 黎明을 示唆

다음으로 各新車의 展示場에서 裝着타이어를 觀覽하니 全體의으로 스포오즈타일로 裝着되어 있던 와이드의 70, 78 실리이즈라고 하는 超扁平라디알이 宏壯히 눈에 띄는 東京 모오터쇼오였다. 더구나 이것이 BS 타이어 요코하마 고무의 그것은 타이어의 사이드월에 明示되어 있는 文字가 一段 크게 되어 있기 때문에 특



日産되어 있지 않는 特殊 사이즈의 것은 輸入해서 裝着되어 있었다.

히 눈에 띄었는지도 모른다. 이에 反해서 던로프의 文字가 작은 것도 도리어 마음에 들 程度이기도 했다. 던로프의 글자가 작은 것은 英國製나 濠州製나 同一했다. 눈에 띄었다고 하면 大型 美車의 타이어이다. 파

이어스톤, 굴릿치, 유니로이알의 스티일 라디알이 堂堂 大型의 美車에 OE用으로 裝着되어서 와있었다. 이들의 文字는 白色으로 칠 한 것은 아니고 파묻쳐서 퍼프 되어 있었는데는 새삼 놀라게 되었다. 오직 그 곳에 굳이어의 스티일을 發見할 수가 없었던 것은 何故일까.

스티일 라디알은 어느쪽이나 하면 美國보다도 日本쪽이 先輩國으로서 일찍부터 輸出도하고 國內에서도 相當量을 補修販賣하고 있다. 그럼에도 不拘하고 어쨌서 日本의 新車에 그것이 裝着되어 있지 않으나 하면 스티일은 價格이 높으며 新車의 標準裝着타이어로 했을 境遇 車의 販賣 價格에 影響하기 때문에 日本의 新車메이

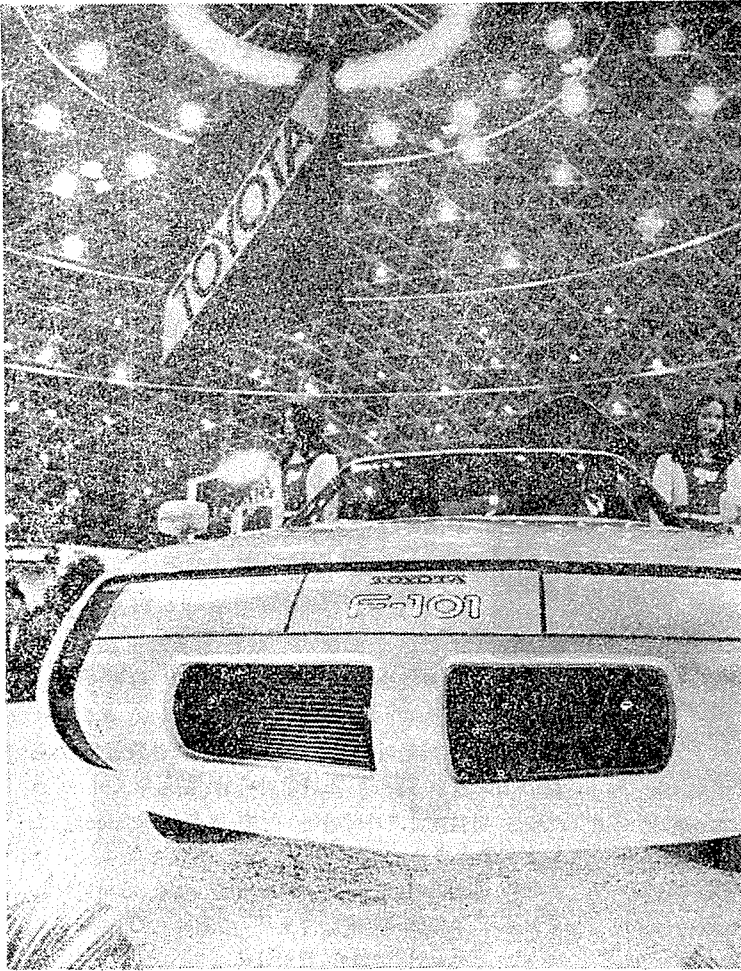
커어는 아직 이것을 裝着하려고는 하지 않는 것이다 오직 三菱(Missubishi) 自動車만이 이 東京 모오터쇼오 直前に 가란의 2車種에 對해서 標準裝着을 決定하고 日本産車 最初의 스티일라디알 裝着車로서 이쇼오에도 出展했다. 타이어는 勿論 横浜(yokohama) 고무의 GT 스페셜 스티일이다.

이외 特別한 日本産 타이어로서는 前者 BS 타이어가 世界에서 最初의 研究開發로서 公開한 트리프과아드의 2重 타이어가 三菱의 코너너에 展示되어 日産(譯者註: 自動車會社名으로서 Nissan) 로오렐 2600에 東洋(Toyo) 고무의 타이어스 70실리이즈(C70 H14)가 裝着되어 있었다.

### 앞으로의 安全타이어에 興味

今年는 從來의 쇼오에서 가끔 보이든 赤, 黃, 靑이라고 하는 칼리어라인 타이어가 出現한다든가 昨年과 같이 月面車用特殊타이어가 出品된다든가 安全車用 2重타이어가 豫告없이 나온다든가... 라고 하는 滋味는 없고 타이어에 限해서는 어느 便이나 하면 安定된 쇼오라고 할수가 있을 것 같다. 그러나 그 中에서도 어쨌든 驚嘆케했든 타이어의 몇個를 주어 보기로 한다. 于先 豊田

(Toyoda)의 參考出展車 F.101의 타이어인데 實際로 붙어 있던 타이어는 BS의 RD 105 와이드 70, 195/70



參考出品車의境遇 타이어의示方은未定이란것이 많다. 도요다의 F-101의 타이어는 ZOO-14로 하고 있었으나……

HR 14라고 하는 타이어, 그러나示方書의 타이어의部分에는 ZOO-14, 4PR(豫定)이라고 되어 있었다. 다음으로 이것도參考出展車인데美國 혼다모터어의 혼다호오크의 타이어이다. 物件은 굳이이형이나車속에 갈무리져서詳細는不明. 그러나스피드記錄에挑戰하는車의 타이어가저런MC用 같은 타이어로可한지 어면지 메이커에게興味가 있는 것에는關心이 솔렸을 것 같다. 또三菱 쉼의 파제르(山猫)에는가대스 XT 크란트라고 하는 타이어가 붙어 있었다. 튜우브레스의 L70-15.4P 나이롱이라고表示되어 있었다. 關則 이것은 OR 타이어로서日本에는 없으므로美國으로 부터 보내 오게된 것……이란 것이었다.

歐洲車에는例年과 같이 밋슈란을爲始하여 던로프, 콘터넬탈, 피렐리, 푸올다라고 하는 낮익은 브랜드가 보인 가운데 아스톤마아친의 1대에英國 애에본의 라디알 GR 70 VR 15라고 하는 타이어가 붙어 있었던

것은珍奇했다.

이外今回の 쇼에서特別히展示한商業車 1號館의日産 디젤 38頓 덤프에東洋의 1800-33이라고 하는怪物타이어가裝着되어 있어서同館의人氣를 한손에集中시키고 있었던 것은好感이 갔었다. 매마침 한中學生이說明員에게「이 타이어의 한個價格은……」이라고質問, 「約 100萬圓」이라고答하니周圍의觀客이一齊히驚嘆聲을發하고 있었다. 또日産(Nissan)코오너에서堂堂히日本國產大型乘用車의威容을誇示하고 있는프레지엔트에橫濱 고무의 프레지엔트라고 하는온네임타이어가 붙어 있는데는 모르는 사람이면奇異한感을 갖게 될 것이다. 過去고未來고間에現在로서車名, 타이어名一體라고 하는車는日本서는勿論世界的으로珍奇한 일이 아니겠는가.

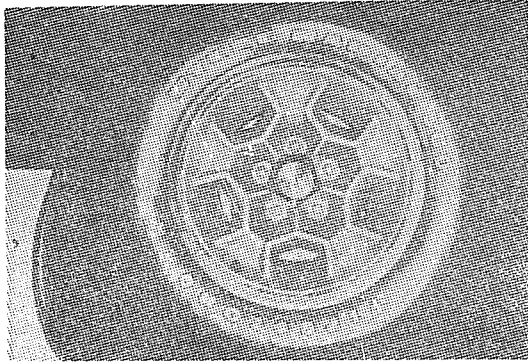
다음으로豐田의參考出品車 ESV에는安全 타이어로서開發된二重타이어가裝着되어 있는外에日産 로오팔 2600에는 이미新車發表會에서紹介된 타이어의空氣壓警報裝置가內裝되어 있었다. 그러나豐田의二重타이어는昨年の 쇼에서도周知되어 있는故로어젯든日産(Nissan)의空氣壓警報裝置

는安全裝置의一環으로서 더욱大的으로PR해도可할 것으로生覺되었다.

그것과는別途로 2輪館에서의日東타이어의存在는大津(Otsu)타이어가MC生産을中止한關係도 있어서그런지BS타이어에도놀려있지는않았다. 또한餘談이나日本國產, 外車合同 쇼오가始作된以來, 世界 1의 타이어메이커어인 GY의 브랜드를發見하는데



美車 무스탕에는 BF 굽릿치의 最新의 스티일라 디알이日本行輸出車에裝着되어서와 있었다.



이것은 린컨에 裝着되어 있었던 파이어스톤의 스틸라디알 500, 文字도 크게 白色으로 퍼프 되어 있다.

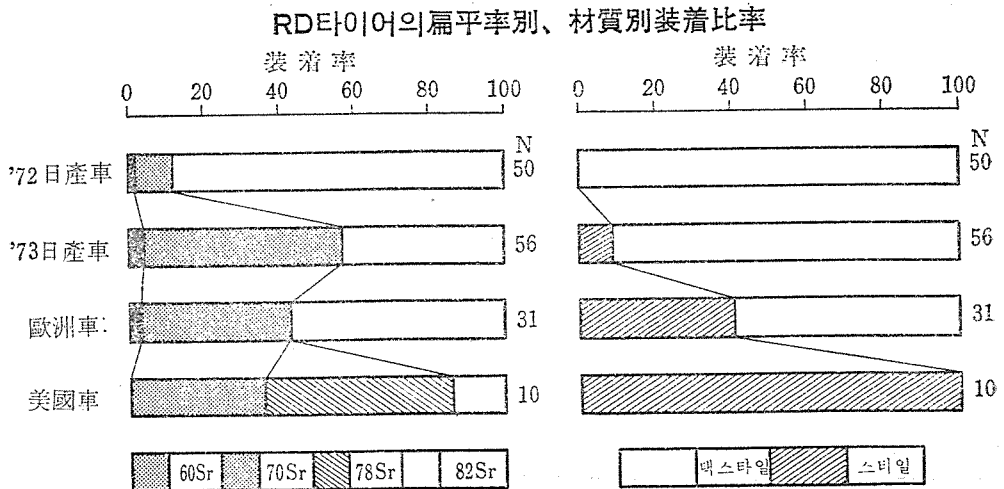
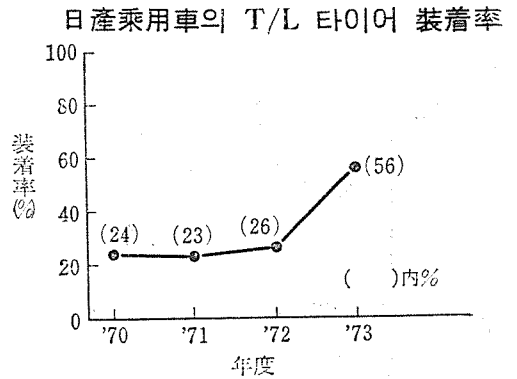
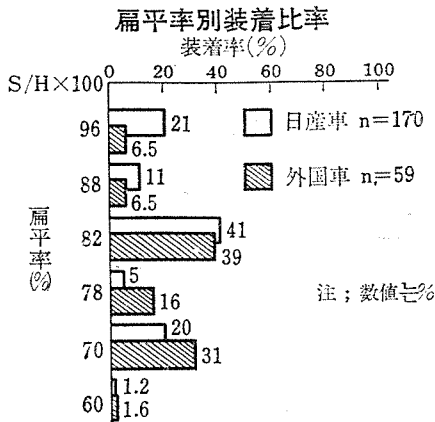
이처럼 苦生한 것은 처음이었다.

今年도 BS 타이어의 協力을 얻어서 第20回 東京 모터쇼로부터 몇개의 데에타이어를 주어 보았다. 이

것은 어디까지나 東京모터쇼오만에 있어서의 데에타이어이며 이것으로서 모든 것을 推測할 수는 없으나 앞으로의 타이어傾向을 觀測함에 있어서 하나의 資料로는 될 수 있을 것 같아서 興味 甚다. (73年12月號日本月刊타이어誌)

注 △ML 은 商業車用타이어, TB.LT 는 트럭, 버스용타이어와 小型車用타이어, RD 는 라디알 타이어, PS 는 乘用車用 타이어, MC, SC 는 오토바이用 타이어와 스쿠터用타이어, RA 는 레이싱타이어.

△BS 는 브릿지스톤타이어, YO 는 横浜(Yokohama) 고무 TO 는 東洋(Toyo) 고무, SU 는 住友(Sumitomo) 고무 OH 는 大津(Otsu)타이어, NI 는 日東(Nitto) 타이어 GY 는 굵이어, IN 는 井上(Inoue) 고무 Me 는 其他.



出品日産車 タ이어名 装着率一覽

総調査臺数 = 317臺

