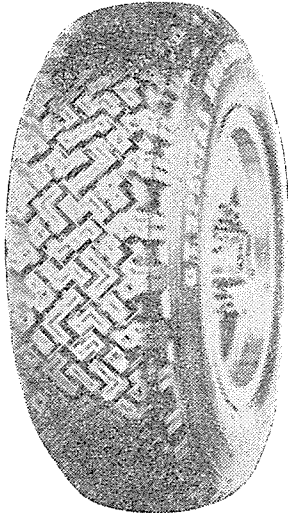


<리포트>

☆ 핀란드 <PM>誌 스노우타이어의 테스트 ☆

日, 橫濱 고무의 G.T. 스페셜

M & S가 最高點으로 1位



G.T. Special M&S

핀란드의 ,모터스포츠잡지인 <PM> (요트와 車)은 前般 세계의 7種의 스노우타이어에 對하여 73年 冬季性能 테스트를 行 했으나 요즈음 그 結果를 收集하여 同誌上에 公表했다. 이에 依 하면 Yokohama 고무의 G.T. Special 매트 & 스노우는 他의 各 타이어를 制壓하고 拔群의 性能으로 1位를 占하여 凍結路에서 121.4點, 總合點으로도 112.3點을 記錄, 그것의 優秀성을 誇示 했다고 한다. 以下는 同記事 內容의 概說이다. (74. 11. 月刊 타이어誌)

選擇된 7브랜드를 테스트

PM誌는 每年 冬 期間中에 世界의 스노우타이어를 모아 서 그 性能評價를 行해서 讀者에게 스노우타이어 選擇에 關한 豊富한 資料를 提供하고 있다. 同誌의 매티이·안송技師를 리더어로 하는 테스트그룹은 73年 冬季에도 各國으로부터 選擇한 스노우타이어 7브랜드를 獨自의 테스트 方法에 依據 性能比較를 했다. 그 結果 Yokohama 고무의



每年 스노우타이어의 테스트를 行하고 있는 PM誌

스노우라디얼(G.T. Special Mud & Snow)은 凍結路에서 拔群의 強度를 發揮하여 綜合으로 112.3 포인트를 올려 首位의 座를 獲得했다. 73年 겨울의 테스트에 選擇된 스노우라디얼은 Continental Contact M+S TT 729(西獨), Ceat Drive Arcti(伊), Kelly Explorer K R-1(西獨), Metzeler M+S Blizzad MC(西獨), Nokia Radial 06(핀란드), Yokohama, G.T. Special M+S (日本), Pirelli Cinturato CF67(伊)의 7브랜드

Pirelli Cinturato CF67은 여름 타이어였으나 比較타이어로서 選擇되었다.

테스트는 凍結路(氷上, 雪上), 不凍結路(雪上, 泥路)에 있어서의 旋回速度, 코너어링速度, 브레이킹 驅動等의 性能테스트, 라프한 鋪裝路, 프랏트한 鋪裝路上에 있어서의 록크브레이킹의 低速·同最大低速等의 性能테스트, 時速 50km~120km時的 노이즈度테스트—等の 項目으로 行해졌다.

各타이어의 性能과 評價의 內容은 다음과 같다.

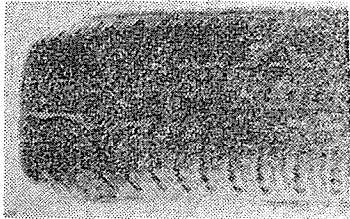
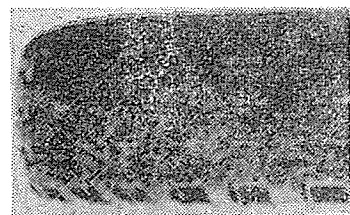
別表—73年 스노우타이어 테스트 結果

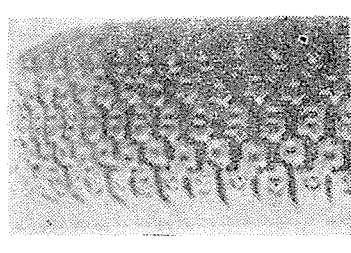
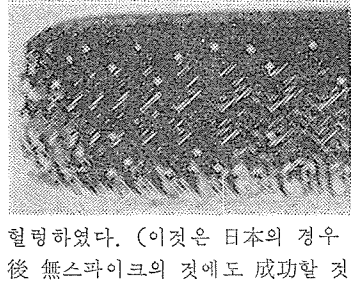
區分	타이어名 Continental Contact M+S TT729	Ceat Drive Arctic	Kelly Exprorer KR-1	Metzeler M+S Blizzard MC	Nokia Radial 06	Yokohama G.T.Speci- al M+S	Pirelli- Cinturato CF 67
튜우브 타이어의 價格 mk	138	124	124	108	122	128	111
튜우브레스 타이어의 價格 mk	155	—	134	—	132	—	120
타 이 어 사 이 즈	165SR13	165SR13	165SR13	165SR13	165SR13	165SR13	165SR13
消 費 點 의 幅 mm	130	110	130	125	116	130	124
스파이크 數+完全度豫備 個	—	154+0	103+103	120+15	132+66	128+0	—
스파 이크 突出 ※Veioe mm	—	1.80/1.81	1.57/1.42	1.46/1.68	1.18/1.33	2.44/2.00	—
” ※Vtiot mm	—	2.00/1.76	1.37/1.42	1.66/1.77	1.51/1.19	2.66/2.63	—
고 무 의 强 度 shore	57	72	61	65	61	57	66
旋回試驗速度 -5°C km/h	45.8	44.9	45.1	44.3	44.9	46.0	43.8
코오너어링速度 -3°C km/h	24.6	25.2	24.8	24.1	24.5	25.1	22.3
氷上의 加速 0-50 km/h-5°C S	13.7	10.4	13.6	13.6	12.5	10.8	13.9
雪上의 加速 0-60 km/h-5°C S	10.0	11.2	10.9	10.6	9.5	9.9	12.0
氷上의 브레이크 50-0km/h-5°C m	34.2	25.9	28.6	30.6	28.7	26.4	42.3
雪上의 브레이크 氷上 50-0km -5°C m	33.9	30.9	34.4	34.9	33.7	30.4	38.3
雪上의 驅動 氷上 -10°C KP	302	226	252	246	236	245	220
氷 上 의 驅 動 -10°C KP	285	223	253	254	274	236	250
라프한 鋪裝路上的 록크 브레이크의 低速 g	0.76	0.62	0.70	0.75	0.70	0.70	0.67
라프한 鋪裝路上的 最大低速 g	0.80	0.70	0.83	0.78	0.78	0.74	0.93
프랏트한 鋪裝路上的 록크브레이크의 低速 g	0.78	0.63	0.72	0.77	0.70	0.72	0.77
프랏트한 鋪裝路上的 最大低速 g	0.83	0.68	0.82	0.81	0.74	0.73	0.91
노이즈度의 選擇 50-120km/h 의 速度로 點	91	66	69	70	76	71	100

※ VE/OE는 前輪驅動的 前輪/後輪, VT/OT는 後輪驅動車의 前輪/後輪

'73 冬타이어의 評價(PM誌에서 要約)

最近의 冬季에 測定한 몇個人가의 冬타이어에 關한 評價를 公表한다. 이 中間에는 新타이어의 冬타이어—無 스파이크인(Continental Contact)의 興味깊은 데이터어 도 있다. 各 타이어의 性能에 關한 數値는 別表에 있 으므로 參照하길 바란다.

	Ceat	凍 結 路	不 凍 結 路	綜 合 點
 <p><시이트>는 特히 硬質고무(에보나이트)로서 比較的 긴 스파이크인 冬타이어이다. 그 特性은 銳利하게 박힌 스파이크가 어름의 表面에 強力하게 먹혀 드러가 氷上에서의 브레이크이나 加速에 威力을 發揮한다. 그러나 눈속에서는 스파이크가 못지를 얹아 安全性의 點에서 問題가 남았다. 鋪裝路에선 主要한 性能을 充足시켜 브레이크, 홀딩의 優良性을 보였다.</p>	119.6	73.7	109.3	
	Continental Contact	凍 結 路	不 凍 結 路	綜 合 點
 <p><콘티넨탈·콘택트>는 스파이크없는 冬타이어이다. 고무質과 패턴만으로 스파이크付着 타이어와 性能을 競爭한다고 한다. 最新 技術을 驅使한 타이어라고 할 수 있다. 그 主要한 特性은 겨울 길에 있어서의 驅動 홀딩·側面홀딩의 良好性에 있다. 但, 氷上에서 使用 하는 境遇 多少性能이 低下하므로 平均보다 늦은 스피 이드로 走行할 것이 要望된다.</p>	113.8	94.5	109.4	

	<p style="text-align: center;">Kelly</p> <p><케리>의 스파이크는 타이어에 잘 맞아 스파이크타이어로서 充分한 安全性과 耐久性을 具備하고 있다. 雪上의 驅動能力도 좋고 타이어가 스틸프만 안하면 氷上의 滑딩도 있다. 그러나 일단 스틸프하기 始作하면 그 滑딩能力은 놀랄만치 消失되며 加速은 全然 無効로 되고 만다.</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">凍結路</p> <p style="text-align: center;">112.9</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">不凍結路</p> <p style="text-align: center;">81.6</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">綜合點</p> <p style="text-align: center;">106.0</p>
	<p style="text-align: center;">Metzeler</p> <p><멜겔러>는 典型的인 中部歐洲의 冬 타이어이다. 中歐의 一般의인 冬타이어에는 共通의으로 겨울 狀況下에서는 滑딩은 좋으나 不凍結路에는 弱하다고 하는 評價가 있다. 이 타이어도 테스트의 結果는 比較的 큰 스파이크突出에도 不拘하고 若干 높리는듯한 氣分이 더 待히 코오너어링 試驗, 旋回試驗에선 最惡이었다.</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">凍結路</p> <p style="text-align: center;">11.1</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">不凍結路</p> <p style="text-align: center;">83.3</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">綜合點</p> <p style="text-align: center;">104.7</p>
	<p style="text-align: center;">Nokia Radial 06</p> <p>모든 테스트에서 比較타이어로서 使用한 <노키아라디알 06>은 安全性과 크리어링의 點에서 冬타이어의 重要한 要素인 加速의 點에서 뛰어난 特性을 보였다. 한便, 브레이킹 滑딩性能은 스파이크突出部를 0.6mm 짧게 한 것이 影響하여 좀 좋지 않았다. <NR 06>은 스파이크를 短縮化한 것을 無視하면은 最良의 冬타이어의 部類에 屬한다.</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">凍結路</p> <p style="text-align: center;">117.1</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">不凍結路</p> <p style="text-align: center;">83.2</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">綜合點</p> <p style="text-align: center;">109.4</p>
	<p style="text-align: center;">Yokohama</p> <p>日本의 <요코하마>는 今番의 테스트中에 그 라이벌을 거의 確然하게 물리쳤다. 測定의 結果는 加速과 驅動試驗에서 <NR 06>에 앞서고 凍結路, 不凍結路에 있어서의 드라이브 特性도 良好하였다. 그저 우리들이 選擇한 14mm의 스파이크가 너무 길었던 것, 고무質이 軟性이었던 것 등이 禍根이 되어서 一部 스파이크가 剝落 剝落하였다. (이것은 日本의 경우 스파이크의 길이 標準이 12m/m인 點에 있는 것 같다) 今後 無스파이크의 것에도 成功할 것이 要望된다.</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">凍結路</p> <p style="text-align: center;">121.4</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">不凍結路</p> <p style="text-align: center;">80.3</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">綜合點</p> <p style="text-align: center;">112.3</p>
	<p style="text-align: center;">Pirelli(夏타이어)</p> <p>今番의 테스트의 結果는 모든 點에서 <피렐리(夏타이어)>와 比較했다. 좁아서 比較的 軟한 벨트타이어이다. 피렐리는 雪上에서도 氷上에서도 경이적인 驅動性能을 發揮했다. 數的으로 證明되는 것은 드라이브가 드라이브에 익숙해 있으면 겨울에도 이 여름 타이어로 크리아 될 수 있다는 것이었다.</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">凍結路</p> <p style="text-align: center;">100</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">不凍結路</p> <p style="text-align: center;">100</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">綜合點</p> <p style="text-align: center;">100</p>

꼭 타이어 點檢

아침點檢의 5個 포인트

- ★ 空氣壓이 正常인가?
- ★ 타이어가 過摩耗되지 않았는가?
- ★ 傷處가 없는가, 못이 박혀 있지 않은가?
- ★ 타이어 발란스가 正常인가?
- ★ 스페어 타이어는 完全한가?

