

國內·國際뉴스

▲1978年 自動車需要展望

今年度の自動車 國內需要의 展望은 交通部가 발표한 內容에 의하면 自動車 68,524臺가 增車되고 老朽車 22,400臺가 新車로 代替된다.

增車는 버스 4,175臺, 乘用車 38,816臺, 貨物車 25,533臺이고 代替되는 車種은 버스 3,650臺, 乘用車 9,300臺, 貨物車 9,200臺이다.

올해 68,000臺가 增加되면 78年末 現在 保有臺數는 343,829臺가 되어 버스 30,888臺, 乘用車 164,429臺, 貨物車 148,512臺가 된다. 用途別로는 營業用이 117,925臺로 34%, 非營業用이 225,904臺로 66%가 된다, 그런데 當局은 올해 大衆交通의 圓滑을 위하여 65個 路線 937臺인 高速버스는 212臺를 增車, 11個 路線을 더하여 1,149臺가 된다.

또한 市外버스로 1,221臺를 增車하고 大型冷·暖房車 200臺를 運行하며 110個의 僻地路線을 開設한다.

서울에 500臺를 비롯, 1,151臺의 市外버스를 增車하고 택시는 12,546臺를 增車하며 貨物自動車는 2,940臺를 增車한다.

老朽車 代替에 있어서는 6톤 基準의 트럭이 9톤 基準으로 大型化되어 輸送力은 倍加의 效果가 있으며, 더우기 老朽車輛의 運體 등을 勘案하면 輸送能力은 크게 늘어난다.

77年 12月末 現在 自動車 保有臺數가 275,312臺인데 78年末 保有臺數는 343,829臺로 推定하고 있어 老朽車代替 22,400臺를 包含하면 年間總需要는 91,924臺로 例년에 볼 수 없는 많은 臺數로 늘어난다.

이와 같이 當局의 增車計劃과 老朽車 代替計劃이 100,000臺線에 이른 것도 現實을 勘案한 것이지만 增車部門에서나 老朽車 代替部門에서 다 같이 過少 策定된 것으로 볼 수 있어 올해 自動車 需要는 10萬臺線을 넘는 12~13萬臺線으로

推定되고 있다.

서울에 택시 1萬臺라는 記錄的인 增車を 비롯하여 企業體의 機動力, 中小企業 商街 등의 小運送 등으로 相當한 需要가 豫想된다.

(資料: 交通新報, 1978.2.6)

▲ 펑크없는 完全타이어

—뉴우욕에서 研究開發—

(美國 GY社)

美國 굿이어社는 最近에 開催된 大뉴우욕自動車 쇼에서, 길이 30cm 정도를 切取하여도 형태를 그대로 維持하는 「安全타이어」를 처음으로 公開·展示하였다.

이 타이어는 튜브, 密閉劑, 特殊림, 內部支持裝置 등이 전혀 없는, 프레트 프루우프 (펑크로 공기가 빠져도 形態를 그대로 維持하는) 타이어이다.



【寫眞】side wall과 트레드를 約 30 cm 切取하여도 車體를 支持할 수 있는 굿이어社의 프레트 프루우프 타이어.

굿이어社의 로버트·E·머더 副社長(타이어 部門 最高首腦)의 說明에 依하면, 이 타이어의 特徵은 車體의 重量을 支持할 수 있는 side wall 의 고무 配合이 開發된 데에 있다고 한다. 이 配合으로 많은 重量을 支持할 수 있고 또 發熱을 防止할 수 있는 두꺼운 side wall 을 마음대로 製造할 수 있게 되었다.

머더는 「이 開發이 商品化 段階에 이르면, 走行上의 安全保障, 즉 스페어 타이어의 必要性이 全然 없다고 말하고 있으며, 이 새로운 構想은 이미 美國의 自動車 메이커에 通報되어 評價되고 있으며 自動車工業界의 安全車研究課題의 하나로서 當然히 등장할 것이다」라고 하였다.

業界는 過去數十年에 걸쳐 펑크라는 不意의 事故와 危險의 對策을 研究하여 왔다. GY社가 더블 튜브 方法으로 펑크 防止法을 研究하여 온 것은 이미 40年前의 일이며, 其後에도 많은 新機軸을 開發해 왔으나 프레트 프루우프 타이어의 出現으로 지금까지의 모든 問題點들이 한번에 解決된 것으로 본다.

이 타이어의 side wall은 空氣壓없이 最大荷重의 車體重量을 支持할 수 있으며 時速 65 km로 約 1時間 정도 走行할 수 있다. 이 정도의 距離라면 펑크 修理를 爲한 서어비스 스테이션까지는 充分히 갈 수 있는 거리이다.

타이어의 空氣壓이 充分하든 不充分하든, 乘車感은 同一하므로 GY社는 또 空氣壓不足警報裝置를 開發하고 있다. 이것은 휠의 內側에 장치하여 거기서 나오는 無線信號를 브레이크 部分에서 受信하여 멧쉬 보오드에 라이트가 켜지는 조립 장치이다.

한편 trunk는 全部 짐을 실는 것으로 충당할 수 있고 車體의 全重量도 타이어의 사이즈에 따라서 8.2 kg~10 kg 정도 가벼워진다.

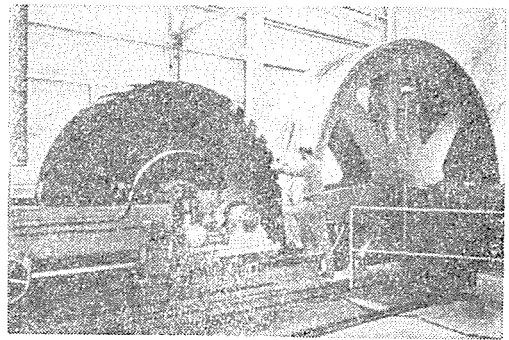
프레트 프루우프는 現在의 타이어보다, 무거우나 스페어 타이어나 체크 등이 不必要하므로 結局은 보다 가벼운 것이 된다. 보통 走行時에는 操縱性이나 燃料費 등이 同社의 新車用 타이어 「카스탬포리스틸 레디알」과 대등하며, 乘車感도 거의 다른 없다」고 한다.

<78.3.5 日本 타이어 産業時報>

▲ 드럼 테스터 新設

—東洋, 超大型實驗用—

近年, 建設車輛의 大型化에 따라 取付되는 타이어도 大型化의 傾向을 나타내고 있으나 東洋 고무工業(株)에서는 이들 超大型타이어에 대한 市場要求의 高度化와 多樣化에 對應하여 보다 한층 더 品質向上과 保證을 強化하기 위하여 요즈음 同社 龍野工場內에 2台 제의 超大型 타이어 實驗研究用 드럼 테스터를 新設하였다.



建設車輛의 大型化는 특히 海外에서 현저하며, 鑛山 등에서는 100ton~230ton 級의 덤프 트럭이 增加하고, 타이어도 rim徑 49~51inch 超大型 타이어의 需要가 急増되었다.

同社에 設置한 新테스터는 荷重 및 速度條件을 program control되는 것으로 實際車輛의 走行條件에 맞는 實驗이 可能하다고 한다.

드럼 直徑은 5,000 mm, 테스터 可能 最大 타이어 36.00~51(外徑3.25m, 重量 2.6ton), 最大 速度 50 km/h, 最大荷重 50 ton이다.

또 이 테스터는 走行中의 타이어 溫度 및 空氣壓의 變化 등도 自動적으로 記錄되는 自動制御도 可能하다.

<1978. 2. 日本 自動車타이어>

▲ 廢타이어를 燃料로 活用

—굿이어社서—

굿이어 타이어 앤드 러버社는 工場 및 事務室 燃料로 廢타이어를 活用, 하루에 약 30 만톤의 石炭을 절약하고 있다고 밝혔다.

이 회사는 하루 약 2천개의 廢타이어를 石炭과

혼합해서 보일러 연료로 사용하고 있는데, 성과가 매우 좋은 것으로 밝혀져 앞으로廢타이어 이용을 대폭 확대할 계획이다. 이 會社는 작년말부터 石炭과 廢타이어 혼소發電실험을 시작했고 최근 石炭 노동자 파업에 따른 石炭 공급 부족이 심각해지자 본격적으로 廢타이어를 연료로 사용해왔다.

<78. 3. 23 交通新報>

▲ 伊 필레리社, 이란에 타이어 合資會社 設立

—同輸出市場 狹小해질듯—

KOTRA 弘報部 提供

이란 타이어業界에 이태리의 필레리社가 이란 鑛工業開發銀行(IMDMI) 등과 合資하여 진출하기로 결정하고 테헤란에서 가까운 사르베이 地區에 新工場을 建設 중에 있다.

同工場의 규모는 年産 2만 t으로 79년 봄부터 生産開始할 목표로 있다.

이란의 타이어業界는 美國의 제너럴 타이어 & 러버와의 合作會社와 日本 브리지스톤과의 合資會社, 그리고 美 古 리치의 技術援助를 받는 民族會社의 先發 3개社 다음으로 네번째인 필레리가 참가함으로써 심한 경쟁이 전개되려고 한다.

그런데 새로운 타이어會社는 필레리社가 25%의 株를 가지고 技術, 經營面을 引受하여 運營하며, 이란측 同業者는 IMDBI의 25% 出資외에 民間銀行 및 財閥그룹에서 참가하고 있다.

政府로부터의 設備認可는 年産 4만 t으로 되어 있으나 우선은 2만 t 設備를 만들어 市場動向을 보아 점차 增強하기로 하고 있다. 그런데 최초는 5천 t 정도로 출발하려고 하고 있다.

이란은 전에 年間 8만6천 t이나 되는 타이어를 輸入할 정도로 유망한 輸出市場이었으나 上記 先發 3개社가 年間 2만 t씩의 능력을 갖게 된 데다가 이번 필레리社의 참가로 이란 政府가 현재 실시하고 있는 輸入禁止는 완화될 전망이 흐리다.

이란의 年間 타이어 需要 규모는 약 9만 t이므로 4개社가 稼動하게 되면 國內生産만으로도 충분히 自給이 가능하다는 말이 나올 수 있다.

<1978. 3. 29 KOTRA 海外市場>

▲ 天然고무 增産에 關心

—래디알의 人氣로 需要急增—

굿이어社에 依하면, 世界의 天然고무 및 合成고무의 需要는 1990年度까지 約 2倍로 增加하여 2,500萬톤에 達할 것으로 보고 있다. 現在의 消費率로 나아가다 해도 天然고무의 消費量은 現在의 倍以上인 800萬톤이 될 것으로 展望된다.

이것은 合成고무를 生産하는 石油化學原料의 不足과 美國에서 래디알 타이어의 爆發的인 人氣上昇이 主要原因으로 되어 있다.

래디알 타이어는 普通 타이어보다 天然고무가 倍나 必要하게 된다. 트럭用 래디알 중에는 3배나 必要한 것도 있으며 巨大한 建設車輛用타이어 1本에는 8톤의 天然고무가 사용되고 있다.

世界의 고무消費量은 1977년에 前年對費 7% 增加하여 1,200萬톤으로 上昇傾向에 있다. 合成고무는 840萬톤, 天然고무는 380萬톤으로, 그比率는 大略 2:1로 되어 있다.

이 중에서 美國의 消費狀況을 보면 1977年은 前年보다 16% 增加로 340萬톤의 記錄을 樹立하여, 종래에 最高였던 1973年의 消費量보다도 7.5% 上昇하였다. (1978. 3 日本 月刊 타이어誌)

▲ 協會創立 22 周年을 맞이하여

白 理事長, 業界總和를 強調



1956年 4月 24日 創立된 協會는 22周年을 맞아, 白 理事長을 비롯하여 會員社 來賓들을 모시고 簡素한 記念式을 가졌다.

白理事長은 式辭를 통해, 只今까지 協會 및 業界가 수 많은 隘路와 難關을 克服하고 오늘날과 같은 飛躍的인 發展을 이룩한 데 대하여 致賀하고, 갈수록 甚해지는 輸出 業界의 國際競爭下에서 이기기 爲하여 業界는 一層 奮發努力하고, 또한 協會는 政府와 業界의 교량적 역할을 充實히 다하여 이를 積極 支援해야 할 것을 強調하였다. 특히 業界의 타이어 工業育成의 共同目標를 向하여 協會 및 會員社는 다같이 渾然一體되어 總和協調할 것을 당부하였다.