

<技術資料>

安全車を爲해서의 奢侈스러운 타이어

安全車の 早期開發은 바야흐로 世界の 自動車技術界의 性命한 使命이다.

然이나 安全車는 自動車만의 研究로 解決되는 것은 아니다. 重要部品の 하나인 타이어도 當然 이에 一役을 遂行 하지 않으면 안된다. 勿論 自動車 메이커에 併行 타이어메이커어도 日夜 그에의 努力을 거듭하고 있다.

그래서 安全車の 타이어開發이 가장 進歩되어 있다는 소문이 높은 브릿지스톤 타이어에 그 뜻을 打診해 봤던바 다음과 같은 回答이 왔다.

5月27일부터 6月4일까지 美國 華盛敦 덜레스 空港에서 開催된 트란스포오 '72(交通博)에 日本 自動車메이커가 開發한 ESV(實驗安全車)가 出品되어 話題를 불러 일으켰으나 ESV는 10月23일부터 始作되는 第19回 東京 모오터쇼의 會場에도 얼굴을 나타낼 것으로 보인다. 車의 安全性追求上 잊을 수 없는 타이어에 對해서 2年前부터 프로젝트팀을 組織 ESV용타이어의 開發에 着手하여 온 BS 타이어技術 센터에 依하면 그 開發狀況은 다음과 같다.

昨春에 制定된 日本實驗安全車示方에 의거 ESV에 부여된 諸性能으로서는 1. 事故事前回避性. 2. 衝突傷害輕減 3. 事故後의 安全. 4. 對步行者安全. 5. 停車時의 安全이 列擧되고 있다.

이중 타이어가 關係하는 것은 1의 事故事前回避性이다. 即 가. 衝突以前에 可及의 빨리 停止될 것(브레이크性). 나. 急激한 핸들 操作으로도 車가 옆으로 미끄러지지 않을 것(스킷드性). 다. 뺑구가 잘 안날 것(耐뺑구性). 라. 예를 들면 뺑구나도 어느 정도의 距離는 走行할 수 있을 것(런후렛트性)등이 타이어에 있어서 重要한 要求特性이 된다. 如何히 해서 ESV示方을 滿足시키느냐 BS의 技術陣이 基초 데이터를 根基로 해서 ESV車의 運動特性을 研究하여 第1 스텝프로시 얻은 結論은 「라디알 構造의 超偏平타이어」이다.

外觀의으로는 極히 亞스펙트, 테시오의 작은(偏平率 60) 超偏平라디알이나 性能의으로는 사치 스티울 정도의 레벨까지 겨냥하고 있다.

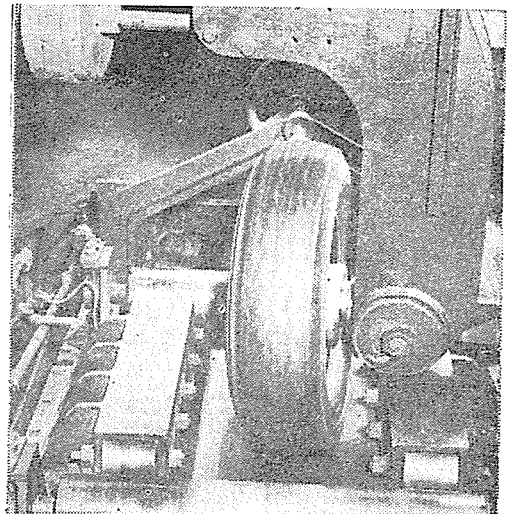
性能向上을 爲해 重要한 리버어材質은 特殊한 것을 使用하고 있는 外에 지금까지의 라디알타이어와는 相當

히 다른 細密한 設計가 되어 있으며 뺑구가나도 어느 距離를 安全하게 走行이 되는 二重壁構造의 타이어들 로 되어 있다.

한편 ESV는 將來의 生産車에 휘이드 백크되는 要素를 가진 實驗車이기 때문에 BS의 技術陣도 ESV용 타이어 라고해서 그저 ESV示方을 滿足시키는 것만 으로서 充分하다고는 생각지 않고 있다. 即 性能의 으로는 嚴한 ESV示方을 滿足시킴과 同時에 一般 유우 제어의 要求品質——乘車感이나 經濟性——까지도 滿足시 킬것에 重點을 두고 있다. 結局 BS. ESV용타이어의 基本設計思想은

「將來에 있어야할 타이어의 姿勢를 追求」함에 있어서 設計面 材料面등에서 얻어진 成果는 오늘날의 타이어에 反映되고 있는중이라고 말해서 可할 것이다.

이미 華府에서 開催된 트란스포오 '72 에는 BS의 ESV용타이어가 작창되어 展示되었으나 許多한 嚴한 테스트를 反復하여 東京小平市의 技術센터어, 開發工場으로부터 出生되는 ESV타이어는 一步一步보다 높은 目標를 設定하면서 前進하고 있다. (72. 11日本月刊타이어誌)



日夜行해지고 있는 타이어테스트중의 코오너 링포오크테스트 場面