

<見學記>

피레리이사의

테스트코오스 探訪

日本코무産業新聞社

主幹 岩窪通



1973年 3月 3日 이 날도 乍晴乍曇이었다. 미라노에서 中食을 餐後 마이크로버스에 分乘해서 어디를 어떻게 지났는지 잘 몰랐으나 가까와짐에 따라서 “피레리이”의 獨特한 文字의 가이드가 나와 있었다.

코오스는 簡單한 鐵門이 있어서 그곳을 들어서면 100m 假量되어서 콘트로올 타워의 아래에 왔다.

強烈한 赤色에 白色의 피레리이의 글자가 쓰여 있었다. 이높이 25m 지그자그 階段을 오르니 좀 넓은 一室이 있어서 16萬平方m의 主코오스는 一室에서 바라볼 수 있다.

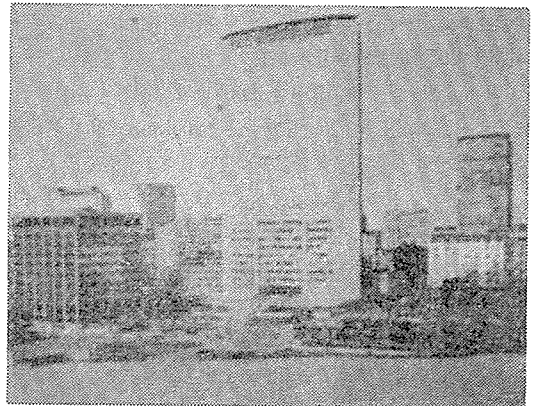
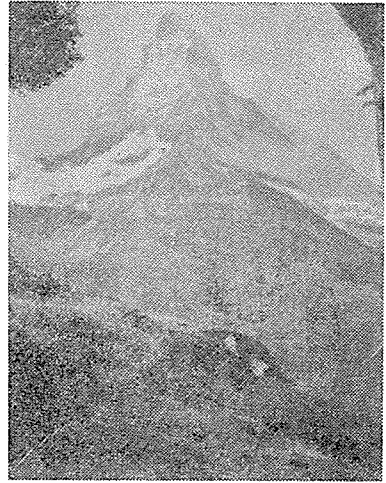
3種의 直線코오스, 길이는 300m

直線코오스는 幅 3.5m로서 300m의 3種의 코오스가 있다. 一般道路의 狀況을 3分類해서 돌을간 惡路 또 그리 惡路는 아니나 割石으로 만든 코오스, 그리고 아스팔트의 미끄러운 코오스, 直線코오스에선 브레이크 테스트, 콘포트테스트, 曲線코오스에선 스테어링, 핸드링테스트 등이 行해진다. 全社의 테스트部 450m를 만들어서 V₁, V₂, V₃으로 區分된다. 스무우스한 코오스에선 트레드파타안의 効果 등이 테스트된다.

또 이 코오스는 섭씨 20도부터 60도까지의 條件으로 變化된다. 눈이 있을 때는 스탯트를 박아서 冬季의 테스트도 여기서 可能한 것같다.

要件에 各種을 想定해서 모든 狀態를 充足하게끔 設計되어 있다고 한다.

모든 車에는 車自體에 重量, 扁荷 其他로부터 電動式으로서 모든 撮影도 自動的으로 된다고 한다.



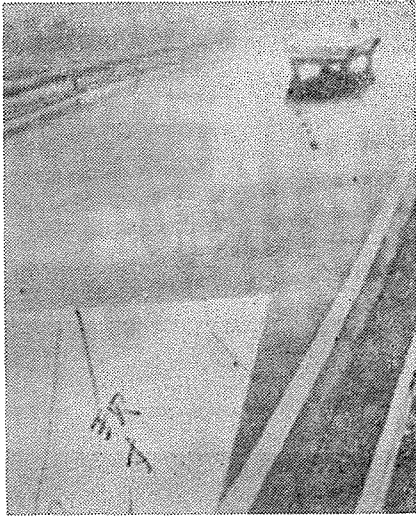
◇ 미라노 驛前에 우뚝 솟은 31層建物인 피레리이 本社이며 通稱 “구랏타체어로” 卽 하늘을 막 굽어 쥐어 뜯는다는 뜻인것 같다.

記者等の 앞을 코오스에 들어가는 車에 작은 牽引車가 붙어있고 客室에는 複雜한 機械가 없혀 있었다.

하이드로프레이닝의 테스트도

하이드로프레이닝 現象에 대해서도 勿論 各種의 想定으로 테스트 機能이 만들어져 있다.

여기서는 “스킷드테스트”라고 呼稱하고 있다.

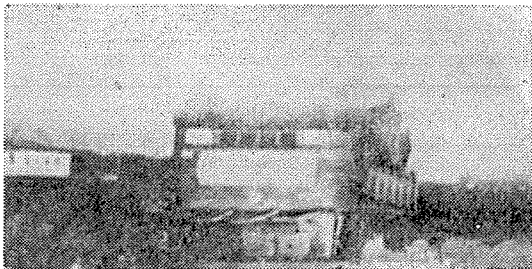


◇ 고개를 만들어 놓고 그곳에 撒水 또는 高溫度化 해서 走行한다.

이 直線과 曲線 거기에 藥碾과 같은 狀況이 되어 있는 스킷드테스트장에는 自由로이 물이 噴射되도록 裝置되어 있다.

바이브레이손으로부터 타이어나이즈, 스테어링파트 이렇게 여기서는 多角的인 테스트를 갖고서 다음의 新製品을 위한 資料가 形成되어 있으며 25m의 높이에 있는 指令室에는 드라이버에 대한 電話로부터 各種의 指令도 隨時로 可能하다.

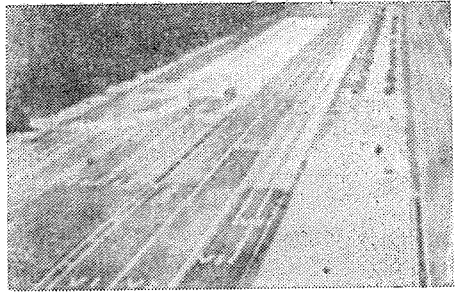
記者들의 앞에서 雨中을 200km의 速度로走破할 수 있는 테스트를 實行해 주었으나 200km로 달리는 快速이야말로 正是 굉장했다.



◇ 撒水한 直後를 走行하는 車

콘트롤타워에는 큰 컴퓨터어가 2셋트이나 있었다. 헤어핀 코오스도 있어서 120km나 내며 간다고 하니 그 솜씨야말로 大端하다고 생각된다. 이 코오스의 周圍는 鬱蒼한 森林으로서 멀리 山이 보이며 絶好의 場所라고 생각한다.

前회에 佛蘭西 쿠베몬트 페란의 밋세린 테스트장도 찾아 外國을 200km 假量으로 走破해 버리거나 헤어핀코오스에도 또 스킷드 테스트에도 乘車했으나 스



◇ 3種의 條件을 具備한 3개의 코오스가 즐지어 있다. 乾燥시켰다가 撒水시켰다가 해서 테스트를 反復한다.

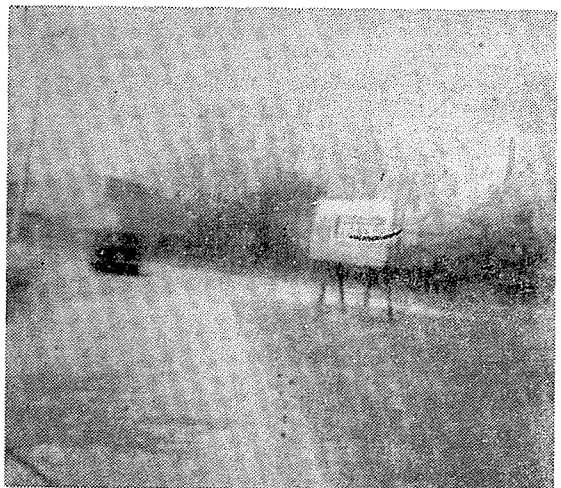
릴과 서스펜스의 연속상은 奇異한바 있다. 하이드로프레이닝 테스트에선 車가 미끄러져 왈츠의 曲調가 꼭 適合할 것같은 感이 든다.

그 後 本社에서의 質問에서 들은것이나 有名한 쉐너터톤의 名稱은 “퀸토오라벤트”란 意味로서 라디알의 基本인 통테狀의 벨트타이어라고 하는 意味란 것들이 라고한다.

11時 43分 사아킵트의 見學을 끝내고 前述한 同社의 리록카 工場을 見學, 여기서 라디알타이어의 製造行程을 約 30分 求景케되었는데 참으로 機械의 能力을 驅使해서 만들어 진다는 感이 들었다.

피레리 社는 1872年の 設立이라고 하며 當時 日本엔 全然메이커가 없었으며 日本 車로프가 最古이나 37年이나 이 보다 뒤진다고 한다.

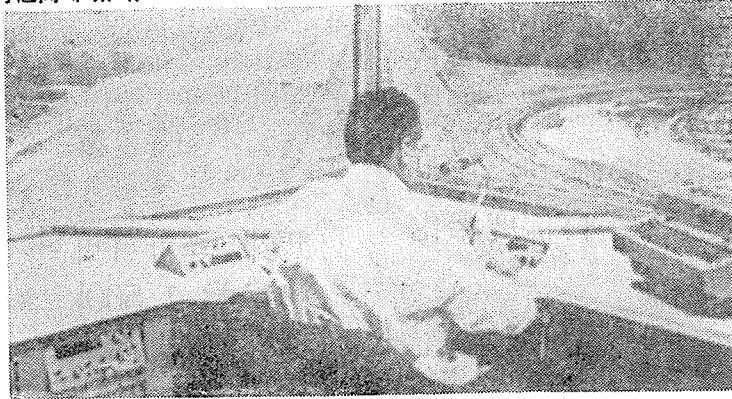
(73. 5 日本月刊 自動車타이어 誌)



◇ 테스트코오스入口 附近에 있는 가이드



◇ 테스트코오스를 一望으로 보며 各種의 指令을 發하는 콘트롤 타워, 25m의 높이를 가지며 16萬平方 m가 指呼之間에 있다.



◇ 물을 뿌린 直後를 走行하는 테스트車의 狀況은 自動寫眞에 撮影된다.

(24 p에서)

쪽을 不遠하여 東北 新幹線이 달리는 것이었다.

이 때문에 工程은 이미 콤팩트화된 고무 保管場으로 부터 始作된다. 工場內의 隨處에 花壇이 있으며 鳥籠이 있다. 이것도 이 工場의 特長, 그렇게까지 工場內의 스페이스가 廣大하다.

工場長이 作業場에 가면 作業員이 擧手의 禮를 한다 工場長은 이에 答禮한다. 이 光景은 鳥栖工場도 같다고 하니 反岡式 工場管理法인가? 스틸工場이라고 해도 工程의 흐름에 特別히 變換한 것은 없다. 그저 成型이 2個의 색손으로 갈려져 있는 것에 興味가 갔다.

카아카스와 비이드部가 第一成型, 브레에카아와 트렛드部가 第二成型이었던 것 같다.

윈스테이지였는지 투우스테이지였는지는 技術的으로도 여러가지 異論이 있으며 各社 獨特한 方法을 採用하고 있는 것같으나 곧 여기에 하나의 노우 하워가 있는 것같다. 스틸코오드에 덤핑 部門은 없다. 問題는코오팅……이나 여기는 秘中の 秘가 되어서 그런지 울타리가 있었으며 보여 주지를 않았다. BS타이어의 많은 컷터어는 縱盤이다. 그러나 이 工場에선 平盤을 使用하고 있었다. 코오팅된 스틸코오드는 모두 白色의비닐布에 랫케에지 되어 있었다. 위에서 부터의 觸感은 나이롱코오드 보다 氣分이 硬한 것 같은 느낌, 그러나

切斷面은 銳利했다. 스틸의 그린타이어는 加硫部門으로 移動되는 것이나 加硫機의 全 32대 共히 三菱의 오오트 포움·타이어 사이즈는 1,000~1,200이 壓倒의 不遠 새로이 16대가 追加設置의 準備中이라고한다. 加硫機에는 나이롱 타이어에 必要한 포스트인 푸레에터어는 없다. 그곳서 製品 倉庫로 移行해 가는것은 어느 工場도 같다.

이어서 이 工場 獨自의 5萬本이라고 하는 苗木場을 보고 4本 同時테스트 드람을 갖는 假試驗센터어에갔다 勿論 드람 테스트는 連日이라고 한다.

同試驗센터어 內에서 着眼된 것은 册床, 결상에 덩굴고 있는 스틸의 컷트타이어이다.

테스트의 重點은 亦是 세파레이션에 있다는 것이었다. 最後로 公害테스트室도 見學全行程을 끝냈으나 中央制御室 옆의 1本の 煙突의 높이가 意外로 낮으므로 그뜻을 물으니 “높이하려고 했으나 縣으로부터 指示가 있을 때까지 이대로 있으라하므로……”라고 한다. 何如튼 이 工場見學의 主目的은 스틸타이어의 製造工程에 있는 것인데 工場內의 黃線以外의 部門은 볼수 없었으며 反岡工場長, 五味次長의 説明의 大部分은 無公害와 綠化問題에 消費된 時間——記者團의 겨냥은 멋지게 회피 되었는지도…….

(73. 8 日本 月刊 타이어誌)