



◆今年 上半期 中・日本の 對中共輸出 主要品目 動向

(金額單位：1,000圓)

品 目	單 位	72. 1~6月		73. 1~6月		74. 1~6月	
		數 量	金 額	數 量	金 額	數 量	金 額
合 成 ゴ 무	MT	11,351	790,111	4,168	367,101	4,650	971,333
其 他 ゴ 무	"	23,989	974,061	11,843	157,408	3,591	53,462
自動車타이어, 튜브	"	1,243	49,536	997	47,032	852	159,951

(74. 9.15 共産圈主要經濟動向誌, 海外經濟研究所刊)

◆ Uniroyal社, 타이어 價格引上

15日字로, 승용차용은 9.6%

美 Uniroyal Inc.의 子會社인 Uniroyal Tire Co.는 지난 15日附로 同社製 승용차用 市販 타이어 價格을 等級別로 各各 引上實施키로 했다고 發表했다.

타이어 種類別 引上幅을 보면 사이즈 "B" 및 同級이하의 規格에 대해서는 平均 9.6%, 大型 타이어인 사이즈 "F" 및 同級 以上の 規格에 대해서는 2.5~5%의 範圍內에서 價格을 引上한다고 한다.

其他 모든 승용차用 튜브價格은 10% 引上되며, Large Heavy Service Tire는 3~5%, Off-the-Road Tire는 5~10%, Farm Tire는 2.5~5%, Commercial Tube는 5%가 各各 引上되었다.

그리나 Small Heavy Service Tire와 Industrial & Recreational Tire 및 Tube는 이번 價格引上에 該當되지 않는다(AP-DJ). (74. 8. 7 海外市場誌)

◆ 臺灣, 國內타이어 販賣價格引下

平均 3~4% 引下

臺灣 타이어業界는 7月 27日부터 各種 타이어의 國內市販價格을 平均 3~4% 引下키로 決定했다.

이번 引下調整에 따른 價格을 從前價格과 比較하면 다음과 같다.

臺灣 國內타이어 販賣價格

(單位：NT\$, US\$1=NT\$ 38)

規 格	現在價格	從前價格	引下幅
8.25-20 Lug Rib	5,750	5,950	200
	5,550	5,850	300
9.00-20 Lug Rib	6,800	7,120	320
	6,600	7,020	420
10.00-20 Lug Rib	8,250	8,530	280
	8,050	8,430	380

同 價格引下에 同意하고 있는 業體는 南港, 泰豐, 固特異(Good Year), 聯新, 中一, 正新(新規生產業體) 등 6個 業體이다.

그런데 同 臺灣의 市販價格은 우리 나라 製品의 市販價格보다 약 2倍에 達하는 것으로 알려져 있다(74. 8. 9 日刊海外市場誌).

◆ 濠洲, 自動車 타이어 및 튜브에 特惠關稅率 適用

濠洲政府는 從前까지 開發途上國家에 대하여 特惠關稅率을 適用하지 않던 自動車 타이어 및 튜브를 7月 1日부터 12月 31日까지 \$A 50만 相當에 한해 特惠關稅率을 適用한다고 發表했다.

그런데 特惠關稅率은 5% 또는 kg當 \$A 0.10중 많은 것을 택하는 바, 從前稅率은 20% 또는 每 kg當 \$A 0.22중 많은 金額을 適用해 왔다. 특히 開發途上國 중 臺灣 및 이스라엘은 여기서 除外됐다(74. 7. 31 海外市場誌).

◆ 美, 타이어 10億짜리로 人工環礁

미국 환경보호처에서는 어족자원보호책의 일환으로, 미국 동해안 물속에 약 10억짜의 낡은 자동차 타이어를 깔아 고기들을 위한 인공環礁(環礁)를 만들 계획이라고, 그런데 미국에서는 해마다 2억짜의 타이어가 쓰레기로 처분되고 있다는 것(74. 8. 13 日刊内外經濟).

◆ 日, 타이어 輸出 확대

國內 需要감퇴 對策으로

日本 타이어 업계는 國内の 심각한 수요감퇴에 대비 東南亞과 中近東, 大洋洲등에 각종 타이어 수출을 적극

확대하는 한편 벨트, 특수호스등 非타이어제품 생산판매도 늘려나갈 움직임을 보이고 있다.

日本 타이어업계중 최대 메이커의 하나인 브릴지스톤·타이어社는 특히 東南亞 및 中近東개발 도상국에 건설용 차량, 트럭, 버스용 타이어 수출을 크게 늘리고 非타이어 부문중 벨트, 防眩材, 특수 호스, 農業用資材등의 판매에 주력할 방침을 세우고 있는데 다른 메이커에서도 이와같은 不況대책을 서두르고 있다.

브릴지스톤·타이어社의 경우 올해들어 지난 상반기 동안 국내수요감퇴로 海外시장 개척에 주력, 수출실적이 지난 하반기에 비해 57%나 증가한 실적을 나타냈으나 앞으로 수출확대에 더욱 박차를 가해 하반기중 수출실적을 총매상목표 3백 10억圓의 20% 이상 끌어올릴 계획을 세우고 있다.

이를 위해 지금까지의 歐美市場위주의 수출을 지양 새로운 시장을 개척하고 수출품목도 非승용차용 타이어로 다양화할 계획이다(74. 8. 7 日刊内外經濟)

### ◆ 中東의 타이어 市場現況

우리나라의 對中東 輸出主宗 商品들을 競爭國들과의 市場占有率로 보면 타이어 및 튜브가 最大 輸入國인 이란의 境遇, 日本이 80.5%를 차지하고 있는 反面 우리나라는 1.8%를 차지하고 있다(74. 7. 17 日刊内外經濟紙 “오늘의 中東市場”에서 拔萃).

### ◆ 「벵글라데시」有力商社 對韓去來希望

「벵글라데시」의 有力한 貿易商社인 「벵갈트레이드」社는 타이어에 對해 韓國과 交易하기를 원하고 있다. 關心있는 業體는 다음 住所로 直接 連絡해 주기 바란다.

住所

11 WYER STREET, WARI, DACC A-3

BANGLADESH

CABLE: BENWAYS DACCА PHONE: 251281

(74. 9. 10 全經聯會報)

### ◆ 性能實驗 코오스 設置

日, 타이어 6社 美品質 規制에 對處

타이어 6社는 美國 政府가 가까운 時日內에 消費者 保護의 立場에서 美國內에서 販賣使用되는 全타이어에 「美國 타이어 品質等級規制」를 制定할 움직임이 있음에 비추어 茨城縣筑波郡谷田郡町의 日本 自動車 研究所(JARI)의 테스트 코오스內에 트랙션性能 코오스를 共同으로 設定키로 했다.

이며 日本 自動車 타이어 協會를 通해서 日本 自動車 研究所側에 正式으로 申請을 하고 있으며 自動車業 界로서도 이것을 받아들일 方針이며 타이어 品質 等級 規制는 「UTQG」라고 하는 것인데 붙여오른 타이어의 사이즈 種類를 유유저어가 車의 利用 方法이나 嗜好에 따라서 選擇購入되게끔 타이어의 性能등을 링크를 붙여서 表示해 두는 것.

이 規制는 現在 美國에서 販賣利用되고 있는 타이어의 全部에 適用되게끔 되어 있으며 當然히 日本으로부터 輸出되는 車輛에 装着되는 타이어나 美國에 單體로 輸出販賣되고 있는 것도 이에 포함된다(74. 5. 15 日本 타이어 産業時報).

### ◆ 美, 새로운 타이어 品質等級規定 發表

摩損정도 路面 테스트로

美 運輸省은 지난 5月 廢棄한 타이어 品質等級規定을 代替하는 새로운 等級表示 規定을 提議했다.

同 廢棄된 規定은 今年 1月에 發表된 것으로 타이어의 路面에 닿는 部分의 摩損과 粘着摩擦에 관한 比較가 不充分하여 規格 타이어를 生産하기가 어렵기 때문에 廢棄되었던 것이다.

運輸省이 이번에 發表한 代替案은 1975年 5月 以後 製造된 타이어에 適用된다고 하는데, 從前의 基準타이어로 等級을 規定하는 대신에 路面테스트에 의한 摩損 정도에 따라 等級을 定하게 된다.

同 等級規定은 1966年 美 議會에 의해 制定된 것으로 타이어의 摩損, 粘着摩擦 高速能力등을 區別하여 購入하려는 消費者들을 保護하기 위해 品質表示를 하도록 하고 있다.

고속테스트는 특히 熱抵抗에 관한 것으로서 實驗室에서 行해지며, 規格타이어 規定과는 無關하다(74. 6. 17 海外市場).

### ◆ 멕시코, 動타 輸入自由化 움직임

國內 生産量 不足으로

멕시코 自動車生産協會 會長이 지난 20日에 밝힌 바에 따르면, 멕시코 自動車製造 業界는 車輛生産用古鐵 및 鑄鐵不足과 타이어의 國內 生産不足으로 큰 危機에 처해 있다 한다.

同 發表에 의하면 世界的인 資源確保 對策의 餘波로 古鐵 및 鑄物의 確保가 어려울 뿐 아니라 自動車 타이어등은 國內 生産價보다 比싼 價格으로 東獨 및 日本으로부터 輸入해야 하기 때문에 收支採算에 큰 威脅이

되고 있다 한다.

이와 같은自動車製作用原料를確保하기 위한方法의一環으로 현재事前輸入許可品目인同品の輸入을自由化해 줄것을強力히要求했다.

그런데 멕시코는타이어輸入時特殊타이어의完製品과一部타이어는출무늬가없는것을輸入, 이를1次加工하여再生産하고있는데, 앞으로의需要擴大에對備, 積極的인오피活動이要求된다(74. 7. 5 海外市場).

#### ◆ 品質表示延期・美裁判下命

美誌에依하면美地方裁判所는運輸省에對하여「타이어의側面에品質等級表示」에關한規則의改定(1974. 9. 1~75. 5. 1까지實施延期)를命했다.

이것은社會利益調査그룹(PIRG) 칼·나슈博士代表로부터提訴된前記表示規則作成實施要求에對해裁判所가延期토록改定案을내라고命した것으로서메이커側에선이에도不應할것같은態度를取하고있다(74. 8. 15 日本타이어産業時報).

#### ◆ 굴리치社 터어키 타이어工場 참여

美國의 B.F. 굴리치社는 터키의 타이어工場建設에關한기계조작및기술제공협정을터키의우아반치社와 체결.

이타이어工場은우아반치社가新設할子會社가新設, 운영할계획인데, 72년에준공될예정이다. 生産타이어는트럭, 버스, 승용차, 農業用車의타이어로 밝혀졌다(74. 6. 5 日刊內外經濟).

#### ◆ 印尼, 76년부터 타이어輸出

##### 年間 20만個 정도

印尼도 76年度부터타이어를輸出하게될것이라고印尼工業省이밝혔다.

同工業省에따르면印尼의타이어生産量은76年度에1.8백만個에達해同年度國內需要1.6백만個를充當하고도餘力이있어輸出이可能하다고말했다.

그러나74年度印尼타이어生産量은1.2백만個로豫想되고있으나아직도國內需要分인1.3백만個에미치지못해一部輸入이不可避하다고한다.

그런데印尼主要타이어工場인Palembang所在Intirub은75年度中日産1,300~2,000個의타이어를, 그리고Bridgestone은76年度中日産2,500個를各各生産하게되며, 또한Goodyear Indonesia는74年度中日産2,275個로부터3,000個로增産을보아76年度

에는日産4,000個를生産하게될것이라한다.

한편印尼의總타이어生産量은69年度의392천個로부터73年度에1백만個로增加되었으며, 2次5個年計劃이끝나는79年度에가서는1,934천個를生産, 國內需要1,816천個를크게넘어서게될것이라고同工業省은덧붙였다(74. 6. 3 海外市場).

#### ◆ 印尼, 自轉車 타이어메이커, 密輸品 汎濫으로 打撃

인도네시아自轉車타이어메이커가市中에나도는密輸品타이어때문에큰打撃을받고있다는消息이다 인도네시아自轉車타이어메이커의하나인Gajah Tunggal社에따르면中共産「Diamond」브랜드타이어가個當Rp. 700에市販되고있어, 이같은廉價品の汎濫으로同社는政府當局에이의단속을強力히要求했다는것이다.

現在인도네시아의自轉車輸入關稅가個當Rp. 600임에도不拘하고外國産타이어의市販價格이불과Rp. 700인點을지적한同社는또한앞으로美國에輸出할組立自轉車10만臺(相談中)의生産에큰威脅을주고있다고말하고있다.

그런데인도네시아의年間自轉車타이어의消費量은今年에95만個, 75년에120萬個, 78년에가서는145만個로豫想하고있다(74. 8. 5 海外市場).

#### ◆ 臺灣, 今年 上半期 고무製品 \$ 63백만 輸出

臺灣의今年度上半期中의고무製品輸出高는\$63.42백만 상당에達했다고臺灣고무工業協會가最近 밝혔다.

그리고同製品中 고무신발類輸出量은28.5백만 켈레로서今年上半期中에\$49.92백만의外貨를벌어들였으며, 總고무製品輸出高中 77%을 차지했다고한다 고무신발類를除外한上半期中 고무製品輸出實績은 다음과 같다.

- 自動車 튜브 : \$ 17.4만
  - 自動車 타이어 : \$ 126.1만
  - 오토바이용 타이어 : \$ 367.6만
  - 오토바이용 튜브 : \$ 157만
  - 自轉車 타이어 : \$ 33.9만
  - 自轉車 튜브 : \$ 343.2만
  - 其他 고무製品 : \$ 304.8만
- (74. 7. 25 海外市場誌)

◆ 파키스탄, 輸入政策 緩和 할 듯

타이어 및 튜브 Free List로 轉換등

파키스탄 政府는 74年 7月부터 75年 6月까지의 74~75年度(新年度) 輸入政策을 세우기 위해 各界各層으로부터 建議를 받아 檢討중에 있는데, 産業 및 商業의 中心地인 이곳 카라치에서 建議한 事項은 아래와 같다. 그런데 同 建議는 採擇될 可能性이 濃厚하여 業界가 共通의으로 느끼고 改善되어야 할 事項으로 判斷되고 있다.

① 一般用 타이어 및 튜브는 73年 11월에 Free List에서 Tied List로 轉換되어 바터貿易이나 Loan 혹은 Credit로서만 輸入되도록 輸入政策이 變更되었으나 新年度부터는 國內에서 生産되지 못하는 品에 대해서는 Free List로 다시 轉換시킬 것.

② Free List 品目에 대한 L/C 開設期限은 現在 30日로 定해졌으나 이를 60日로 期限을 延長할 것.

③ Tied List 品目에 대한 L/C 開設期限은 現在 60日로 되어 있으나 이를 90日로 延長할 것.

④ L/C 有效期間을 3個月에서 6個月까지 다시 12個月까지 再許可를 받도록 規定되어 있으나 당초부터 有效期間을 12個月로 發付해 줄 것.

⑤ 化纖糸 및 V-Belt 등 實需要者에게만 輸入이 許可되어 있는 品目에 대해서는 國內生産이 되지 않는 品目만을 實需要者 외에도(輸入業者에게도) 輸入이 許可되도록 修正할 것.

⑥ Tied List 品目中 輸入이 어려운 品目에 대해서는 必要에 따라 Free List 品目으로 隨時轉換시켜 輸入에 支障이 없도록 해줄 것(74. 6. 12 海外市場誌).

◆ 日, 타이어 輸出 好調

大型 타이어 增加

日本 國內의 타이어 需要가 今年 2月 이후 大幅減少 昨年同期에 비해 30%나 下廻하고 있는데 반해 輸出은 急增趨勢에 있다.

또한 中近東을 中心으로 트럭, 버스用 타이어의 輸出이 活潑한 것이 특색이다.

72年度까지 타이어의 輸出比率은 生産量의 20% 前後에 머물러 있었으나 73年度에는 한때 25%까지 伸張된 바 있었다.

그러다가 國內優先策을 취한 結果, 많을 때는 9천 t 가까이 輸出하던 것이 10월부터 減少하기 시작해 11월에는 7.3천 t, 12월에는 6.4천 t, 그리고 今年 1월에는

6천 t까지 減少된 바 있다.

그러나 2月로 들어서면서부터 輸出基調는 다시금 變化를 보여 3월에는 9.1천 t, 5월의 輸出實績은 처음으로 10천 t까지 上昇했다.

어떤 메이커에서는 一時規制되었던 電力問題가 解消되고 合成고무 등의 原材料도 豫想보다는 큰 不足은 없으며, 海外로부터의 商談이 계속 順調롭기 때문이라고 輸出增加의 背景을 說明하고 있다.

결국 內需沈滯가 輸出促進의 原因이 되었던 것이다. 그리고 輸出 主力品種은 乘用車用이 아니고 버스, 트럭用의 大型이 全體의 60~70%를 차지하고 있다.

乘用車用은 原料價格의 昂騰으로 伸張率이 停滯되는 傾向에 있으나 大型品은 더욱 增加될 것이며, 下半期에는 上半期보다 10% 정도의 伸張率을 보일 것으로 내다 본다.

自動車 타이어의 輸出量 및 輸出 地域別 比率

73年	227천 t	北中南美	33.5%
西아시아	28.6%	大洋洲	12.0
東南아시아	9.0	歐 洲	9.2
아프리카	7.7		

◆ 伊太利의 輸入制限措置에 對한 對象 品目

이태리 政府는 지난 4月 30日 惡化一路에 있는 貿易收支赤字를 解消키 爲해 모든 輸入業者들에게 輸入品價格의 50%에 該當하는 金額을 6個月間 無利子로 中央銀行에 預置하도록 하는 것을 骨子로 한 一連의 輸入制限策을 發表, 5月 7日부터 實施하고 있는 바, 同 措置의 對象品目中 1部를 同國 政府 官報(74. 5. 4)를 通해 紹介한다.

□ 輸入預置金 對象品目表

B T N	商 品 名
40. 11	고무타이어, 타이어 케이스, 交換性 타이어 트레드, 인너튜브 및 타이어 후랩(車輪用의 것에 限한다)

(KOTRA 海外市場(附錄) 1974. 5. 31)

◆ 韓國產 타이어 輸出유망

對 코트디브와르, 價格등 有利

코트디브와르의 타이어 및 튜브시장은 이탈리아 베네룩스등 EC제국이 거의 90% 이상의 마키트세어를 갖고 있어 품질과 가격면에서 경쟁력이 강한 우리나라 타이어업계의 적극적인 對코트디브와르시장 진출이 요망된다.

27일 質公아비잔사무소 보고에 따르면 현재 코트디브와르는 타이어 및 튜브의 생산시설이 미비해 국내수요의 대부분을 수입에 의존하고 있다.

코트디브와르의 타이어 및 튜브시장 선진공업국이 거의 독점하고 있지만 기타 경공업제품에서 보는바와 같이 선진제국은 노임상승에 따른 수출가격의 상승으로 우리나라등 임금이 저렴한 나라보다 국제경쟁력이 약화되고 있다.

또한 코트디브와르는 자국내의 타이어 및 튜브수요에 적응키 위해 생산시설을 증설하고 있지만 당분간은 수입에 크게 의존할 수 밖에 없다.

이같은 코트디브와르의 타이어 및 튜브시장의 국내의 여건을 감안할때 우리나라는 고품질 저가격을 무기로 이 나라 타이어 수입 시장에 적극 진출하면 대량수출이 가능할 것으로 전망된다.

코트디브와르의 지난해 타이어 및 튜브 수입은 이 나라 총수입의 1.35%를 절하는 수준이다.

이나라는 지난해에 12만 2천 83대의 차량을 보유, 이 나라 인구 및 국민소득에 비해 상대적으로 많은 차량을 보유하고 있는 실정이다(74. 8. 28 日刊內外經濟)

### ◆ 水原~仁川 高速道路, 建設部 내년 에 完工

建設部는 내년에 水原~仁川간 高速道路(49km) 건설과 九老洞~신월동, 安養~논골리간등 2개 도로공사를 벌이기로 했다.

22일 建設部에 의하면 水原~仁川間 고속도로와 2개 도로보수공사를 위한 1천만달러의 ADB(아시아開發銀行) 借款이 승인됨으로써 내년 7월에 착공, 12월 말까지 완공키로 했는데 총공사비는 이 借款을 포함, 모두 2천 3백 40만 달러가 소요된다(74. 8. 23 日刊內外經濟)

### ◆ 日本 鑛工業 200社에 고무는 4社

日本の 프레지먼트 雜誌社가今年들어 11番째 發表한 日本의 鑛工業 主要 200社의 輸出랭킹中 고무業體

의 狀況은 다음과 같다.

### ◆ 廢品 타이어서 燃料채취

美·頁岩開發社 연구진 成功

#### 1千 2百度서 化學처리

오일·「카아본·블랙」生産

國際資源 枯渴危機論과 함께 「아랍」産 石油의 對美 禁輸가 있다 美國의 「에너지」 전문가들은 西部지방에 무진장하게 매장된 石油채굴가능의 頁岩開發에 눈을 돌렸지만 최근엔 값싸고 구하기 쉬운 廢品자동차 「타이어」에서 燃料용 기름을 뽑아내는 方法까지 考察되어 石油業界의 관심이 모아지고 있다.

美國의 頁岩개발회사인 TOSCO社의 연구진은 廢品 「타이어」의 燃料化를 위한 연구결과 최근 성공적인 처리과정을 이룩했다.

이에 의하면 廢品된 合成고무製品의 「타이어」를 1천 2백도의 乾溜機에 넣고 몇단계의 化學처리를 한 결과 가벼운 芳香性的 「오일」과 「가스」 그리고 공장에서 새로운 「타이어」를 만드는데 쓰이는 「카아본 블랙」이 생산된다는 것.

현재 TOSCO社는 「콜로라도」주 「골든」시에 하루 25톤의 「타이어」를 소화할 수 있는 실험공장까지 차려놓고 있는데 同社는 美國에서 年間 쓰다버리는 「타이어」는 2억개이며 이것을 加工할 경우 8백만배럴의 「오일」이 생산된다는 것이다.

同社의 「타이어」 「프로젝트」 담당책임자인 「찰즈·하벨만」씨는 「타이어」는 풍부한 燃料이라고 주장하면서 첫 실험결과에 크게 고무되고 있다고 말하면서 「타이어」의 燃料화에 낙관을 하고 있다. (74. 8. 27 現代經濟日報)

### 主 要 業 體 狀 况

(單位:金額 ¥100萬)

랭	킹	社 名	輸 出 額	輸 出 比 率	輸 出 額 前 年 對 比 (72=100)	現 地 法 人 數	海 外 投 資 額
73年	72年						
36,	35	브 린 지 스톤	34,780	15.4	103	10	3,794
87,	73	橫 濱 高 무	11,705	12.0	91	2	437
108,	107	東 洋 高 무	9,806	18.8	112	1	150
156,	138	岡 本 理 研 高 무	6,033	22.9	96	3	30

(74. 9. 2 海外市場誌)

◆ 日, 今年의 動타류 需給修正

伸率 112%는 輸出뿐

新車補修는 87%臺로

國內用 13%減 豫見

日本自動車 타이어協會가 21日 策定한 今年度의 自動車 타이어 류유즈 需要豫測에 依하면 新車用 補修用 共히 今年度內 需給은 昨 73年 實績比 87%대에 끝이 且 輸出用만이 112% 4로 伸張될 豫定이나 그렇다고는 해도 年度內의 總生産量은 新고무量으로 換算해서 前年比 92%에 그칠 程度로 再修正되어 1958年의 下落以來 처음의 前年比 減産이 豫測되기에 이르렀다.

戰後일곱番이라고 하는 不況은 昨年末의 石油異變으로 부터 始作되어 異常한 物價高를 招來하면서 또한 經濟 不況은 政府의 抑制策으로 持續되고 있으나 日本 自動車 타이어協會는 이에 對해 今年度 自動車 타류需給에 對해서 別項처럼 新車用部門에서도 昨年比 87% 8, 補修用은 86% 9, 이 兩部門(國內用)은 87% 4에 그 寸다고 豫測하고 있다.

輸出用은 後半에 伸張을 보여 고무量으로 110萬噸(前年 97萬 842噸) 그伸率 12% 4로 見積하여 이들의 總需要量은 49萬 1,340噸(前年 534,305噸)으로 昨年보다 4萬 2千 695噸 假量 적다고 推定했다. 이 下落은 1958年度에 前年比 7萬 8千噸餘減을 表示한 以來 各年需要增大化의 一途에 있었던 것으로서 前年比 下落은 15年만이다.

그런데 協會 豫測案은 內外의 諸情勢로 ㅁ아 總需要를 前年比 8%減으로 抑制하고 經濟成長 2.3%로 부터 0.1%로 訂正. 自動車 生産 650萬 ㅁ로부터 610萬 ㅁ(8%減)로 하고 新車用 19萬1千噸 前年比 12%減, 補修用 19萬噸, 13%減으로 試算하고 있다. 그리고 輸出用 5% 減案을 12%增으로 訂正해서 同豫測案을 만든 것이다.

74年 動 타 류 需要

(新고무量:噸)

	74年豫測	73年實績	對前年比
新車用	191,265	217,829	87.8%
補修用	190,075	218,634	86.9
計	381,340	436,463	87.4
輸出用	110,000	97,842	112.4
合 計	534,305	491,340	92.0

74年 需要 豫測 修正案(噸)

	修正案	當初案	比較値
新車用	191,265	200,516	-9,251
補修用	190,075	207,373	-17,298
計	381,340	407,889	-26,549
輸出用	110,000	92,800	+17,200
合 計	491,340	500,689	-9,349

(74. 8. 25 日本 타이어 産業時報)

(註: 74年 8月號 39 P 關聯)

◆ 日, 스파이크附着 스노우타이어 比率의 推移

	스파이크附着	一般
70年	16.4%	83.6%
71年	19.9	80.1
72年	20.9	79.1
73年	21.9	78.1

註: 73年은 豫測值임

(73. 6 日本 自動車 타이어誌)

◆ 日, 1973年 타이어 6社의 生産占有率

브린지스톤	23,600噸(49.3%)
요코하마고무	10,320 (21.5)
도오요오고무	5,750 (12.0)
스미토모고무	4,500 (9.4)
오오쓰타이어	1,900 (4.0)
닛도오타이어	1,800 (3.8)
計	47,870 (100)

註: 上記 6個社(타이어協會會員)外에 岡本 理研고무, 三星고무 등의 生産이 約 3% 가까이 있으므로 이것을 보태면 若干 數字의 改替가 있다. 또 日本 ㅁ이여 分은 BS가 代身 引受生産을 行하고 있으므로 ㅁ로 BS의 約 4%가 ㅁ이여의 것으로 看做된다.

(74. 8. 15 日本 타이어 産業時報)

◆ 中共으로부터 백오마틱 8臺를 受注

日本, 神戶製鋼이 73年 8월에 船積

神戶(KOBE) 製鋼은 요즈음 中共機械進出總公司로부터 TB用 백오마틱 프레스 8臺 및 타이어의 白線을 갈아서내는 화이트사이드·맞파로오1 ㅁ外 關聯機械 部品 總計 3億圓 가까이라고 하는 타이어製造用 기계를 受注하겠다고 發表했다.

中共이 本格的으로 타이어 제조기계를 ㅁ入한 例는 ㅁ今 없었으며 今番이 始初이다.

現在 中共은 第4次 輸送力 增強計劃을 推進하고 ㅁ

으며 自動車타이어의 수요도 急速히 向上하고 있는 點으로 해서 日本으로부터의 如斯한 大型 프란트 買入이 今後에도 期待되고 있다(73. 5 日本 月刊自動車 타이어)

### ◆ 세계에서 第一 利用車數가 많은 道路

세계에서 가장 利用車數가 많은 道路라고 하는 것은 美國 칼리포니아州 로스앤젤스의 港口行方面과 산타모니카 無料道路와의 인터체인지 附近이라고 한다. 1970年 每週 金曜日 24時間의 通行車數는 42萬대였다. (73. 6 日本 自動車타이어지)

### ◆ 美F社가 巨大타이어에 스틸R을 導入

美 파이어스톤社는 자이안트 타이어에 라디알 구조와 스틸코오드의 導入에 成功. 試作 타이어로 鑛山기계, 重量物運搬車로 實走 테스트를 계속하고 있다. 높이 約 8피트 約 2600封度の 重量이라고 하는 이 자이안트 타이어를 開發하기 爲해 4年間이나 걸려있고 라디알구조를 爲해 從來의 푸라이 타이어에 比해서 熱을 잘 안 가진다고 하는 特性을 가지며 重量物을 高速으로 運搬할때에 問題가 되는 타이어 過熱의 念慮가 없어졌다고 한다. 또 材質에 스틸을 採用했기 때문에 未舗裝의 凹凸道에 使用해도 卞촉한 바위나 其他의 障害物로 타이어가 잘 傷하지 않는 故로 機動性도 滿點이라고 한다. 最終製品으로서 市販하는 것은 以後 若干의 時間이 所要 된다고(73. 7 日本 月刊自動車 타이어)

### ◆ 佛의 스틸化 全 타이어의 80%

타이어코오드(타이어의 骨格部分 그것을 桶테처럼 조아내는 벨트등의 섬유層)의 스틸化는 世界的으로 進척되고 있으며 라디알구조化가 歐洲에 比해 大幅으로 늦어졌든 美國에서도 스틸코오드를 使用한 라디알타이어는 挽近 數年內에 急速히 普及될 展望이다.

특히 佛란西에 있어서는 이미 全타이어의 80%를 占하게 되었다.

西獨, 英國서도 4.5%에 달하고 있다. 이것은 스틸 라디알 타이어가 보다 安全性이 높고 또한 經濟上의 各種의 利點이 있음에 依한다. 日本서는 BS타이어가 1962년에 트럭·버스用, 同 1968년에 乘用車用(택시專用)의 스틸라디알타이어를 發賣한 것이 효시이나 지금까지는 特히 경제性을 重視하는 營業車中心으로 普及하고 그 보급율은 트럭, 버스用的 타이어의 경우 약 20%에 달하고 있다. 今후 이 보급율은 急速히 높아질 것으로 보인다.

一般 乘用車用的 스틸라디알에 對해서는 同社는 이

미 海外市場을 主體로 國內市場에서도 RD-170V를 販賣하고 있으나 國內에선 一般 OWNER DRIVER의 年間 走行거리가 구미와 달라서 짧고 自動車를 代替하는 時期까지 타이어가 가지기 때문에 LONG GRIP의 스틸라디알 타이어는 必要치 않았든 것이 事實이다. 그러나 昨今の 國內에 있어서의 乘用車用 라디알 타이어의 보급은 놀라운 것이 있으며 1973年末의 補修用(交換用) 乘用車 타이어 수요에 占하는 구성 비율은 35% 前後로 될 전망이나 그중에서 스틸라디알 타이어가 占하는 비율은 急速히 上昇할 것으로 보인다(73. 8 日本 月刊自動車 타이어)

### ◆ 對美輸出用 타이어를 캐나다 로프가 生産

요즈음 日本 Sumitomo 고무 下川社長과 캐나다 던 로프의 제임스 B.E 社長과의 사이에 이야기는 妥結된 것으로서 住友고무의 對美輸出用 타이어를 캐나다 던 로프가 委託生産한다고 하는 計劃으로 今後 3年間에 約 4億圓分(150萬弗)의 住友 브랜드타이어가 캐나다에서 生産되게 된다(73. 8. 日本自動車 타이어)

### ◆ 바이엘社가 古 타이어로 新資材

레에펠쿠우젠市의 바이엘 染料會社는 約 2年 걸려서 研究한 結果 요즈음 폐물이 되는 古타이어를 經濟的으로 利用하여 環境汚染源으로서의 不平을 免除하는 새로운 方法을 發見했다. 獨逸聯邦共和國만으로도 年間 20~30萬噸에 달하는 古타이어의 먼지가 나고 있다고 하나 그 새로운 方法에 依하면 古타이어를 우선 작게 刻하여 그後의 利用 目的에 應한 新形으로 만들어진다. 그때 鋼鐵이나 織物의 屑을 고치는데 타이어가 利用된다 타이어의 一片은 굉장히 多方面에 利用되는 材料에 세로이 開發된 反應 樹脂를 갖고서 連結되어 있다.

이 新材料는 물이 안통하는 것, 彈力性이 있는 것등에 依해서 體育室의 매트만들기 道路建設의 下部構造用에 適合하며 또 表面에 눈이나 얼음이 붙지 않게끔 할 수 있는 保溫方式의 敷設에도 充分히 견딜수 있을 터이다. 거기에 또 熱傳導力의 적음으로써 地下에 對한 熱의 損失을 줄이게 한다. 또 이것으로 큰 平面의 板에 만들어진 것은 防音裝置의 壁만들기에도 利用된다. 道路나 飛行場 建築現場의 騒音防護用으로서도 또 활용하게 所用될 것이라고 한다(73. 8 日本 自動車 타이어)

## ◆ 印尼年間 50萬本の 타이어 輸入, 90%가 日本 製品

印尼의 타이어 工場으로서는 國營工場 2工場과 美國의 GY社가 設立한 1工場이 存在하나 今般 BS가 印尼政府의 許可를 取得. 現地資本과의 合弁에 依하여 타이어의 生産을 行하는 新會社 "PT브립지 스톤타이어, 인도네시아"(假稱)을 設立했다. 그런데 印尼經濟가 急速하게 成長하고 있으며 모오티어리제이션도 進展하고 있기 때문에 年間 約 50萬本の 타이어를 輸入중이다. 今般 約 90%가 日本製 타이어로서 品質이 좋다는 評이다. (73. 9 日本 自動車타이어誌)

## ◆ 新資本 ¥138億 7千萬

### BS 74. 1. 1字로

BS 타이어에선 73.12.15의 取締役會에서 73年 9月末 現在の 資本金은 115億 6千 4百萬圓이나 74年 1月 1日字로 新資本金 138億 7千 7百萬圓으로 增資키로 했다. 增資의 方法은 73年 12月末日 現在の 發行株式에 對해서 0.2를 乘한 分을 增資하나 舊株主에게는 2割을 無償으로 交付하는 增資의 要點은 다음과 같다.

現資本金……………115億 6千 4百萬圓

增資後……………138億 7千 7百萬圓

1973年 12月 31日 現在の 發行畢株式 總數에 0.2를 乘한 數

發行價格……………1株에 對해 50圓(但 拂込金은 不訂 수한다)

新株發行日……………1974. 1. 1

割當日……………1973. 12. 31

割當率……………1對 0.2

(73. 12. 25 日本 타이어 産業時報)

## ◆ 廢타이어의 實態調查進捗

### 日 動타協中心, 全國的으로

通産省은 資材不足對策의 一環으로서 요즘 設置한 廢棄物再利用委員會에서 廢타이어等 再利用價値의 큰 것을 골라 그 實態를 調查하기로 했다.

이 때문에 타이어業界에선 日本 自動車 타이어協會가 中心이 되어 이에 全國 各 타이어 商業組合等이 協力해서 廢타이어가 如何히 處理 또는 再利用되고 있는 가 輸出을 包含해서 그 實態를 調查하기로 되어 있다. 通産省에선 이러한 實態調查에 基해서 對策을 檢討하나 對象品目이 量的으로도 多하고 再利用價値가 높다

코 하는 結論을 얻으면 더욱 높은 次元에서 對等하게 取扱하기로 되어 있으며 이것은 年內에 收合될 方針이다. (73. 11 日本 自動車 타이어誌)

## ◆ 3角 타이어의 登場

伊太利에서 피렐리라고 하면 고무製品의 代名詞로 불릴 程度의 名門, 고무會社 피렐리가 最近 三角形의 斷面인 自動車 타이어를 發表했다. 타이어에서 가장 약점이 되어 있는 곳은 사이드 월이라고 하는 옆은 部分이다.

荷重이나 高速度回轉을 받으면 變形되기 쉽고 疲勞 龜裂도 일기 쉽고 특히 高速度의 境遇 팽구가 나면 큰 일이다. 斷面の 圓形타이어는 靜止乃至 徐速度의 경우만은 安全하나 그만큼 變形하면 意外로 弱點이 많다고 한다.

그래서 考案된 것이 三角타이어로서 構造工學에서 보아도 安定度는 拔群, 底邊이 트렛드 他의 二邊이 從來보다 두텁고 斜유의 補強도 省略되는 사이드월이라고 하는 것.

高壓空氣의 吹入으로 이것을 圓形에 가깝게 한다. 荷重이 걸리면 三角形에 가까와지며 應力이 平均化한다. 三角타이어의 特長은 트렛드의 耐摩耗度의 增加, 防音效果.

노우슬리프, 팽구를모르는等 好景氣이다. 但 實際의 商品化는 3年後의 일일 것이다. 라텐系고무商은 間或 엉뚱한 考案을 해내나 이 三角타이어는 近者피렐리社와 密接한 關係를 맺은 英國 던로프의 超新型全流動性타이어(토오탈모빌리티 타이어)의 新技術도 導入된 合作品이라고 일컬어지는 만큼 慎重히 注目할 必要가 있을 것이다. (RA 1973. 8月號) <1973. 10 日本 高車時報誌에서 轉載>

## ◆ LXX 타이어

最近 話題가 되고 있는 液狀고무 타이어의 商品名인 LXX란 로오마數字로 70, 結局 1970年代의 傑作品이라고 하는 意味와 79년까지는 物件을 만들어 보인다는 파이어스톤社의 決意를 엿보게 한다.

案內한 코오드를 不使用하고 올液狀고무로 射出成型法에 依據三分間에 完成된다고 하는 革命的 타이어나 聲勢판으로서 實際의 商品에는 좀체로 눈에 띄지않았다.

그런데 近着의 RJ誌 8月號에 自動車보다 한발 앞서 보오잉그 737의 航空機用 타이어로서 드디어 나타난다 고 뉴우스가 들어왔다.

말레이시아 航空會社가 近者買入하는 B737機 7臺를



爲始하여 相當한 液狀고무타이어의 使用이 規格化되어 있다는 것.

構造上 低壓使用(普通의 170封度に 對해 100封度/平方인치)을 爲해서 離着時的 振動吸收가 우수하다. 勿論 本名은 自動車타이어이며 매트로이트에서의 走行試驗테스트에는 合格했는데도 不拘하고 림構造가 現在의 標準보다 相當히 大形化하는 것이 싫어서 그런지 容易하게 實現될 것 같지도 않다. 타이어 會社가 카아메이커에 對해서 弱한 것은 日本만이 아닌것 같다. 如何든 液狀고무도 타이어에 使用되게끔 되어서 成人式을 올린거나 同樣 正式으로 다루어야 할 것 같다.

液狀고무도 第一期의 末端基不活性으로부터 二期의 活性末端基에 依한 伸長架橋時代를 거쳐 第三期의 加工技術의 實用化時代로 들어섰다.

그리하여 從來의 液狀의 用途(시이란트, 接着劑, 反應型可塑劑)로부터 本格的 固形고무 用途로 突入했다. (73. 10 日本고무 時報誌)

#### ◆ 日, 도요다 廢타이어를 鋪裝材로 實用化

豐田自動車工業(株)에선 廢車스크랩의 有効 利用法 開發의 一環으로서 廢타이어 鋪裝材의 實用化 試驗을 開始했다.

廢타이어 有効利用法開發을 擔當하고 있는 同社施設 技術部에선 廢타이어를 粉碎, 鋪裝用 아스팔트에 混入, 鋪裝材로서 活用하는 利用法을 考案해서 試驗을 行하고 있으며 요즈음 豐田칸류리 俱樂部의 골프場 通路나 豐田의 工場內變電所의 鋪裝個所, 從業員用구라운드의 一部等으로 實用化試驗을 開始하고 있다.

同社에 依하면 이 方法으로 鋪裝된 路面은 普通의 아스팔트에 比해 彈力性이 높기 때문에 遊園地의 鋪裝等에 好適이라고 하며 廢車處理中 가장 難物이라고 하는 廢타이어 處理法의 實用化를 積極으로 推進하고 있다. (73. 10 日本自動車 타이어誌)

#### ◆ 라디알 50% 臺로, 美의 80年度 展望

GY社의 補修用 타이어 販賣部長 W.R 워어드氏는 요즈음 開催된 칼포니아타이어, 딜러어즈協會의 會議 席上에서 1980년에는 美國에서 販賣되는 승용차타이어의 半數以上이 라디알타이어에 依해서 占有될 것이라고 發表했다. 그에 依하면 本年度는 美國市場의 12% 1975년에는 25%를 Share up하고 1980년에는 50%의 占據率이 될 것이라고 報告하고 있다.

本年度의 美國에 있어서의 乘用車用 補修 타이어의 販賣高는 昨年の 46億弗을 上廻하는 52億弗이 예측되

어 있으나 바이어스프라이 타이어가 이 中の 46%로 떨어져지고 라디알 및 바이어스펠티드 타이어가 54%의 세어를 占한다고 했다. (73. 11 日本 自動車타이어)

#### ◆ 廢타이어로부터 活性炭

브릴지스톤 이 共同으로 新開發  
旭카아본

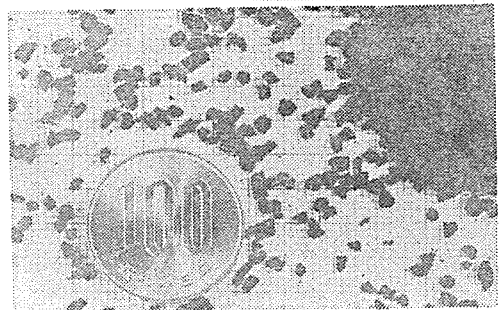
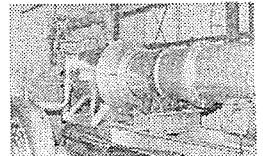
BS 타이어와 旭카아본이 共同 研究에 依해서 廢타이어를 熱分解(乾留) 處理해서 그때에 發生하는 生成物로부터 高性能의 活性炭을 製造하는 技術의 開發에 成功했다.

이 기술은 廢타이어의 處理問題에 着手한 BS 타이어와 廢水處理, 脫臭等の 公害對策으로서 주요 급증이 展望되는 活性炭에 着眼한 旭카아본이 大阪市立工業研究所의 北川睦夫博士의 指導下에 研究를 거듭한 結果 活性炭實用에 際하여 가장 必要케 되는 性能인 硬度的 問題를 解決하고 高性能의 粒狀活性炭을 製造하는 技術開發에 成功한 셈이다.

現在 實驗室규모로 少量試作을 行하고 生成活性炭의 使用者評價 및 製造장치의 검토를 進척시키고 있으며 이 結果에 基해서 1974年中을 目標로 파이롯트 프란트를 建設할 計劃이다.

廢타이어 처리의 方法으로서는 現在約半數는 再生타이어, 再生고무魚礁, 軌道緩衝材 등의 用途에 再利用되고 殘餘는 燒却, 埋立等の 方法으로 폐기되는 셈이나 今番의 共同研究은 全合成성분의 乾留殘渣(炭化物)를 高性能粒狀活性炭으로 引導한 것이다.

活性炭의 用途로서는 公害對策의 進展으로부터 廢水處理, 脫臭等の 수요가 急增하며 특히 再生해서 거듭 사용되는 粒狀活性炭의 수요 급증이 예상되고 있다. 今番의 연구에 依해 제조된 活性炭이 粒狀으로서 市販 上級品程度의 높은 性能을 가지며 價格도 싼點으로 해



서 將來의 企業化가 기대되는 바이다.

▲ 製造方法의 概要

① 廢타이어의 熱分解(乾留)에 依한 乾留殘渣를 粉碎한 後 結合劑등을 加해서 混練한 위에 加熱成形해서 粒狀物을 만든다.

② 生成한 粒狀物을 加熱爐中에서 炭化시킨 後 800~1000°C로 水蒸氣를 通해서 粒狀活性炭으로 한다.

□ 試作活性炭의 性能

	硬度 (JIS)	沃素吸着力 (mg/g)	카라멜脫 色力(%)
今回製法에 의한試作品	98以上	896	69.8
市販 最高級品	98以上	1,051	86.2
市販에서의 上級品	98以上	698	67.8

(注) 硬 度 : 粒의 不潰性

沃素吸着力 : 不純物을 吸着하는 性能

카라멜脫色力 : 色素를 吸着하는 性能

(73. 10. 25 日本 타이어 産業時報)

◆ 日, 東洋고무 走行테스트코오스設計

테스트 코오스는 宮崎縣細島周邊에 約 3萬坪의 土地를 確保. 거의 買出을 끝냈으므로 今後農地轉用等과 併行해서 設計를 始作한다. 第1期 工事에는 數億圓의 投資를 計劃하고 있다. (74. 5. 6 日本 고무타임즈紙)

◆ 日 BS 타이어 테스트코오스 計劃

BS 타이어는 栃木工場의 옆에 自動車 타이어의 高速 走行테스트 코오스를 建設키로 되어 用地를 確保했다 이 코오스는 直線 1km 以上이며 土地는 農地所有者로부터 借用하는 것인데 이미 契約을 끝마쳤다.

然이나 農地轉用の 節次가 아직 1部 남아 있으므로 10月頃에 全節次가 完了되고 來年以降 本格的인 建設

工事に 進入케 될 것이다. 工費는 15~20億으로 展望된다. 그런데 이 設備는 3年 計劃이므로 今年은 1部만 投資된다. (72. 2. 11 日本 고무타임즈紙)

◆ 브라질, 새 타이어工場 設立

內國人所有로 今年末까지, 日産2,400個 規模

브라질은 現在 살바도르市에서 \$30백만 規模의 타이어 製造工場을 建設중에 있다.

Pneus Tropical이란 同 工場은 今年末까지는 竣工되어 生産을 開始할 豫定이며, 生産能力은 日間 2,400個로 시작될 것이나 이것을 80年까지는 日産 10천個로 늘리는 擴張計劃이 이미 짜여져 있다.

Pneus Tropical의 大株主는 브라질의 Bahia에 根據地를 둔 J. Macedo Group이고, Petrobras社도 10%의 株主로 되어 있어 이로써 브라질人 所有로는 最初의 타이어 生産工場이 생기게 되는 셈이다.

브라질은 世界 第8位の 타이어 生産國이지만 既存 5個 生産會社가 모두 外國人所有로서 全部가 屈指의 大會社들로 알려져 있다.

同 5個 外國人所有 타이어 生産會社는 1929년에 設立된 이태리의 Pirelli, 1939년에 設立된 美國의 Good year, 1941年 設立된 美國의 Firestone, 1951년에 設立된 英國의 Dunlop 및 1958년에 設立된 美國의 Goodrich 社이다. (74. 10. 18 日刊海外市場誌)

◆ 韓國타이어(株)에 對한 借款承認

4. 24 經濟企劃院에서 열린 第92次 外資導入審議委員會를 通過한 韓國타이어(株)에 對한 借款 內譯은 다음과 같다.

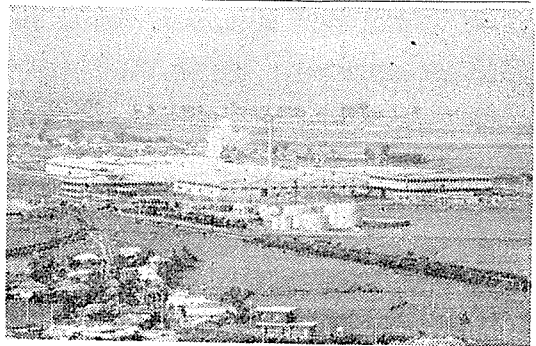
事業名	事業主 (代表者)	借款額 (千弗)	借款供與者	事業規模
타이어工場擴張	韓國타이어(株) (張善坤)	5,700	홍콩·아시아·퍼시픽캐피탈社 外 4個社	年 27萬個 生産能力

(74. 4. 25 서울經濟新聞)

◆ 三陽타이어 松汀工場 竣工

全南 光山郡 松汀邑 素村里 所在 三陽타이어 新工場의 竣工式이 9月 5日 下午 5時부터 許鍊 全南知事를 爲始한 6百餘名의 來賓이 參席한 가운데 舉行되었다.

그런데 同 工場은 最新自動設備로서 日産 百餘噸規模의 能力이 있으며 7萬坪 가까운 垆地위에 1萬5千坪程度의 建坪을 갖고 있으며 生産品은 輸出增大에 크게 寄與할 것이다(74 10. 14 三陽타이어 提供)



▲ 三陽타이어 松汀工場의 全景

◆ 三陽타이어(株) 製品을 販賣

유니로알타이어 地方센터에서도

三陽타이어(株)의 代理店인 유니로알타이어(株)의

本社(代表·申東俊)와 本社直營인 臥龍洞센터, 乙支路센터, 東大門센터 및 유니로알 東馬場센터(代表·金鍾鎬) 유니로알 東橋洞센터(代表·한철근) 以外에 다음의 유니로알 타이어(株) 地方센터에서도 三陽타이어(株) 製品을 販賣하고 있다. (1974. 10. 14 三陽타이어 提供)

유니로알大田센터 崔 院 九 忠南 大田市 宣化洞 14-8 電番 ㉔ 2572, 3414 郵番 300	유니로알大邱센터 全 寅 燦 慶北 大邱市 中區 三德洞 2街 269 電番 ㉔ 1900 郵番 630	유니로알金山센터 金 本 濟 釜山直轄市 東區 草梁洞 1153-14 電番 ㉔ 6141 郵番 600
--	---	---

◆ 韓國타이어(株)서어비스센터 大幅擴充

全國 24個處에서 製品도 販賣

韓國타이어(株)는 全國이 高速化時代로 進入함에 따라 自動車部品으로서의 타이어의 重要性을 再認識하고 事故豫防과 消費者保護에 萬全을 期하고자 今般서어비스센터를 24個所(다음과 같음)로 大幅 擴充했을 뿐 아니라 2臺의 서어비스카아까지 마련하여 消費者를 直接 尋訪하여서까지 無料서어비스를 提供하는 등 前衛的인 消費者保護運動을 展開하고 있는데 主要서어비스 項目

은 다음과 같은 것들이다.

1. 발란스테스터(Balance Tester)機를 設置하여 림이 附着된 狀態下에서의 타이어발란스를 無料로 點檢且 調整해 줌으로써 安全運行과 車體保護에 寄與한다.
2. 타이어체인저(Tie Changer) 임팩트렌치(Impact Wrench) 및 작키(Grage Jacky) 등의 裝置로 호일이 損傷되지 않게끔 타이어의 交換裝着을 하여주고 있다.
3. 센터를 찾는 車輛에 對하여 콤푸렛사(Air Compressor)를 利用하여 適正空氣壓을 維持시켜 준다.
4. 諸般 아프터서어비스 外에 當社 製品도 센터에서 販賣하고 있다. (1974. 10. 15 韓國타이어 提供)

○서어비스裝備類가 設置되어 있는 24個 센터

韓國서어비스센터 김 덕 준 서울特別市中區乙支路3街161 電番 ㉔ 0904 郵番 100	韓國永登浦서어비스센터 이 상 준 서울特別市永登浦區永登浦洞2街17 電番 ㉔ 4734, 5898 郵番 150	韓國全州서어비스센터 백 영 우 全北全州市근암洞744-2 電番 4060 郵番 520
서울서어비스센터 박 인 병 서울特別市中區乙支路3街161 電番 ㉔ 9743 郵番 100	韓國議政府서어비스센터 민 명 기 京畿道議政府市議政府洞210 電番 2292, 郵番 130-30	韓國全南서어비스센터 최 용 진 全南光州市東區中興洞700-8 電番 ㉔ 3124 郵番 500
韓國서어비스센터 홍 순 성 서울特別市中區笠井洞230-10 電番 ㉔ 9784 郵番 100	韓國水原서어비스센터 남 창 우 京畿道水原市북수洞127 電番 3722, 5927 郵番 170	韓國大邱서어비스센터 안 재 수 慶北大邱市中區市場北路1-9 電番 ㉔ 6150 郵番 630
韓國서어비스센터 홍 원 영 서울特別市中區乙支路3街189-3 電番 ㉔ 8801 郵番 100	韓國原州서어비스센터 조 주 현 江原道原州市中央洞38-1 電番 3788 郵番 220	韓國慶州서어비스센터 엄 인 설 慶北慶州市노송洞279 電番 2402 郵番 681
韓國서어비스센터 신 윤 홍 서울特別市中區乙支路3街189-2 電番 ㉔ 6692 郵番 100	韓國江陵서어비스센터 민 병 갑 江原道江陵市옥천洞145-1 電番 2144 郵番 210	韓國金山서어비스센터 양 병 식 釜山直轄市中區대창洞2街37 電番 ㉔ 1144 郵番 600
韓國서어비스센터 한 기 성 서울特別市中區乙支路3街104 電番 ㉔ 0297 郵番 100	韓國堤川서어비스센터 김 현 구 忠北堤川郡堤川邑中央路1街180 電番 2451 郵番 390	韓國연산洞서어비스센터 이 장 열 釜山直轄市中區연산洞701-4 電番 ㉔ 2620 郵番 600

릿드(充實) 타이어의 경우와 같이 修理가 終了할 때까지 그대로도 使用이 可能하다.

全體가 고무製の 타이어사이드월은 高度의 均質性을 타이어에 주어 그 結果 騒音이나 振動을 低減하고 있다고

피렐리의 U.S 社長인 Giorgio Della Sela氏는 特長을 指摘하고 있다. 이 타이어의 사이드월은 張力을 擔當하는 것으로서 發熱原因으로 되는 要素가 없다.

3角形斷面 타이어는 3年餘 피렐리·타이어, 테크니칼 本部로 走行 테스트를 계속, 最近은 턴로프의 協力を 얻고 있다.

턴로프와 피렐리는 1970年 以來 協力하여 相互間의 情報를 提供하며 開發을 進陞시키고 있다. 따라서 피렐리의 타이어와 휘일을 提携한 生産은 短時日에 開始되는 것으로 보여진다.

피렐리의 엔지니어는 그들 開發의 新타이어는 지금까지 開發된 타이어中에서 가장 安全한 타이어라고 確信. 그러나 自動車 메이커는 이 新타이어를 받아들이기 爲해서는 車輪의 設計를 다시 고치지 않으면 안될 것으로 보고 있다.

3角形斷面の 타이어는 80種類나 되는 타이어中에서 採用 可能한 4指의 속에 들 타이어라고 포오드 사시 擔當의 優秀技師들에게 認定되고 있다.

이러한 피렐리의 新타이어는 한 張만인 사이드월의 타이어 구조로도 쓸 수 있는 것이 아닌가라고도 생각되고 있다.

또 만 示方에선 파이이버그라스로 補強된 車輪으로 全天候用트랙트로 한다.

그러나 5萬哩(8萬km) 保證은 안될런지 모른다. 용수철 아래를 輕하게 할 수 있는 新타이어·휘일, 그러나 이 타이어에 푸라스틱 車輪이 適用되면 그 成果는 크며 스틸·휘일보다도 50%의 重量輕減이 되며 용수철 아래 重量의 輕減으로 乘車感이나 加速性能의 向上을 클 것이다.

이러한 開發은 타이어와 車輪과의 一體 製造가 可能해지며 生産工程의 省力化에 크게 공헌하며 타이어의 重量 балан스의 調整에 依한 振動防止等 성가신 工程도

省略할 수 있다고 포오드의 技師들은 기대하고 있다.

만 英國의 車輪과 타이어 組立메이커어/Avon의 意見도 같다.

兩메이커어의 技術陣이 協力開發에

이 工場도 亦是 듀우브레스 타이어의 組立도 하고 있으며 安全車輪과 타이어의 開發에 着手하고 있다.

턴로프와 피렐리와와의 브로우아우트防止, 빵꾸나도 走行되는 타이어와 車輪의 生産에 協力하고 있다.

Avon은 最近 再次 美國市場에도 스틸라디알이나 線織의 벨릿드·라디알 타이어를 獨立한 販賣店을 통해서 配給하고 있다.

그러나 設使 Avon(아본)의 車輪이 簡單하게 減價의 것이 開發되었다고 해도 英國의 市場에서의 普及이 第一째를 것이라 하고 있다. 로오버어社의 技術擔當理事인 Victor Hamks氏는 Denovo 타이어는 自動車技術에 새로운 技術開發을 付與했다고 말하고 있다.

피렐리 타이어는 近年 가장 멋진 進歩를 自動車生産에 付與하려고 하고 있다.

3角形斷面 타이어는 그 成功의 展望이 밝에 보임을 表示하는 것일 것이다. 어느 사이즈의 타이어는 研究所에서 開發이 進行되어 性能테스트를 完了하려 하고 있다. 이 新타이어가 모든 사이즈와 自動車에 採用될 것을 否定할 것은 아무것도 없다.

萬一 이 事業이 期待하는 바와 같이 進陞한다면 3角形斷面の 타이어는 곧 7~8年 以內에 모든 타이어에 代置될 것이다.

그리고 적어도 그 두개의 安全타이어는 共通의 精神으로 協力하여 競爭者를 같은 市場에 活躍시키게 될 것이다.

그리하여 窮極의 勝利者 그것은 勿論 自動車를 쓰는 사람들이며 그들은 곧 타이어의 빵꾸나 브로우아우트에 基하는 恐怖로부터 解放되게 될 것이다.

Richard Senter 記

1974(Road Test/March)

(1974. 7. 日本月刊自動車 타이어)

<41p에서>

韓國타이어(株)서어비스센터

韓國東部서어비스센터 송재용 서울特別市東大門區龍頭洞33-5 電番 ㉠ 0070 郵番 131	韓國淸州서어비스센터 신형인 忠北淸州市서문洞9-4 電番 2031 郵番 310	韓國馬山서어비스센터 성기생 慶南馬山市동성洞151 電番 2131 郵番 610
韓國麻浦서어비스센터 김관숙 서울特別市麻浦區용당洞50-13 電番 ㉢ 6661 郵番 121	韓國大田서어비스센터 오유근 忠南大田市大興洞158-2 電番 ㉡ 1183 郵番 300	韓國晉州서어비스센터 이명구 慶南晉州市동성동149 電番 2389 郵番 620