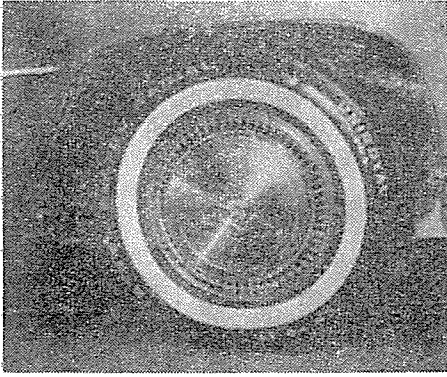


라디알의 裝着展示 92.5%



<大部分의 美車에 裝着되어 있었던 스틸, 벨트드 라디알>

74年 東京國際모오터어쇼는 74年 11月 1일부터 5日까지의 5日間 東海晴海의 國際貿易센터를 會場으로 美國, 英國, 西獨, 佛蘭西, 伊太利, 瑞典의 6個國販賣 代理店 21社, 69臺가 出展, 開催되었다. 昨年까지는 國產車를 中心으로 外車도 包含한 모오터어쇼이었는데 74年은 國產車, 外車를 一堂에 모은 쇼는 中止가 되었다. 그래서 外車와 一部の 部品用品關係者가 이에 參加 開會한 것이 74年 國際 모오터어쇼이다. 이 때문에 日本自動車 타이어協會는 勿論 傘下 全타이어 메이커어도 이에는 參劃하여 있지 않다.

따라서 內容은 極히 小規模인 것이나 一단外車에 裝착되어 오고 있는 타이어만을 BS타이어의 調査데이터와 合해서 窺知해보기로 하였다.

美國車에 스틸의 傾向

日本의 境遇 石油危機의 餘波로 國內用車輛에의 화이트타이어는 一掃되어 있다. 이 傾向은 歐洲車에 顯著하게 보였다.

그러나 歐洲車의 大部分이 라디알인 탓인지 特異한 感은 받지 않았다. 한便 美車의 경우는 乘用車타이어

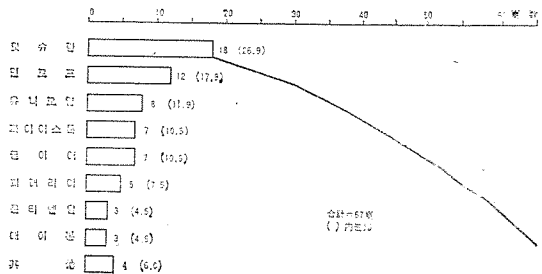
라고 하더라도 大型車이며 거의가 화이트였다. 또한 스틸이 많은 中에서 歐洲車보다도 美車에 스틸이 많은 것은 興味거리다. BS타이어調査에 依하면 全體의 92.5%가 라디알이며 이 라디알 中 69.5%가 스틸이었다고 하는 것이다.

또 扁平率도 歐洲車는 82실리즈, 美車는 78실리즈가 主流로 되어있다고 한다. 더우기 V타이프 (時速 210km以上도 走行이 可能한 타이어)의 라디알이 全體의 40%를 占하고 있었다고 하는 것은 더욱 高速對應을 指向하고 있다는 것을 말한다고 할 수 있을 것이다. 또 알루미늄車도 GT카아의 15%라고 하나 全體로서는 아직 스틸휠이 壓倒的이란 것 또한 쇼會場의 周邊 外側에는 數 10의 작은房에 展示場이 配치되어 있었으나 中에서 注目된 것은 화이트레이딩의 房이다. 그것은 獨逸의 멧쓰라아社가 先般 特殊한 스노우스파이크 타이어라고 發表한 브리자아드 마그넷, 스티일을 前面에 展示, 또한 판플랫 뿐 아니라 작은 房에서 小型映畫를 보이며 同타이어의 說明을 하고 있었던 것이다. 이 타이어의 트래드는 아름다운 靑色을 하고 있는 만큼 더욱 人들눈을 끌었다. 그저 小型映畫의 說明이 獨逸語인 것이 안타까웠다.

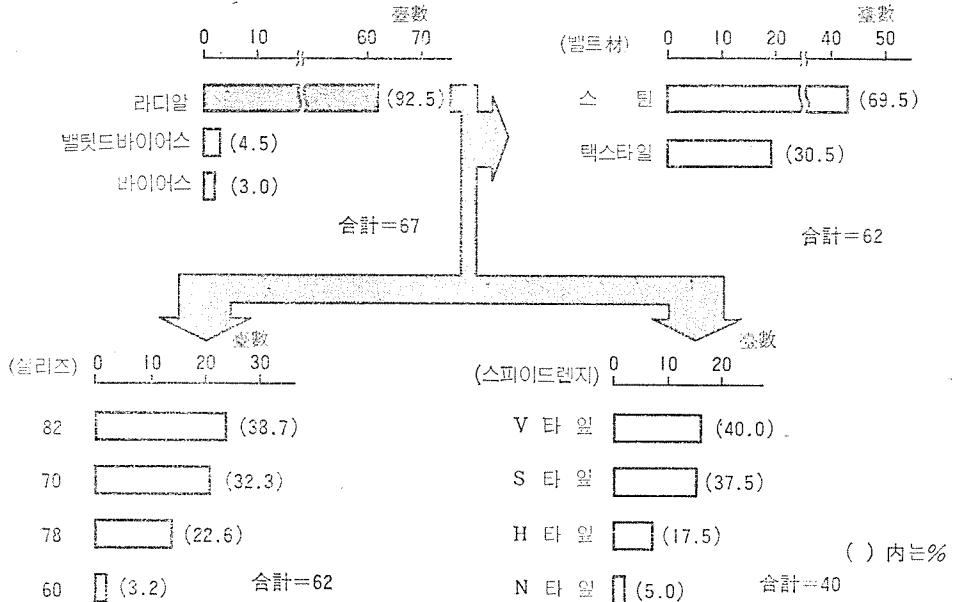
이 外에 작은房의 展示에선 伊藤忠 오토가 생페르츠의 타이어 5本을 마루에 陳列하고 阿部商會가 피렐리의 스틸라디알 各種과 國產알루미늄을 展示하고 있었다(圖表와 데이터어는 BS타이어 調査에 依한).

(74. 12. 日本 月刊타이어誌)

裝着 타이어 商標

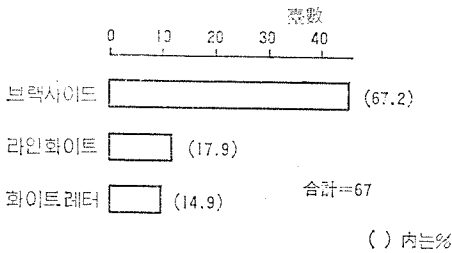


[라디알타이어比率]

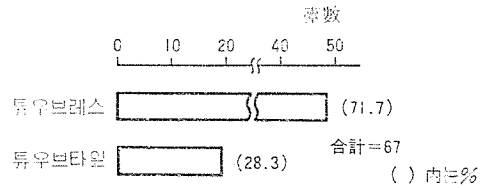


注) USA타이어의 스피이드 렌지 表示가 없는 라디알은 제외함 (LR78-15etc) (V는 210km以上, S는 180km까지, H는 210km까지, N는 150km까지의 各耐 時速性能을 表示함)

[타이어外觀]

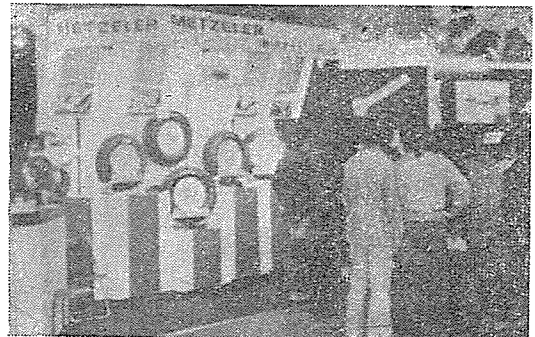
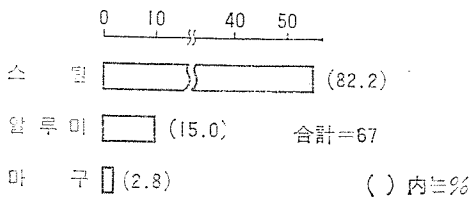


[튜우브의有無]



外車企우房展示場光景

[디스크휠]



(멧쓰라이아의 부러자이드, 미구넷, 스틸展示房)