

<리포르트>

'75 東京 모오터어쇼오 見學記

日本 月刊타이어社 編輯 部

第21回「東京모오터어쇼오」는 75年 10月 31日(金)부터 11月 10日(月)까지 11日間의 日程으로 東京 晴海에서 開催되었다. 74年은 車를圍繞한 社會環境의 苛酷性으로해서 中止가되고 75年의 모오터어쇼오는 如何히 받아들여지느냐하고 걱정하는 소리도 있었다.

然이나 約 98萬名이라고하는 入場者의 數만으로서 보는 限에 있어서는 豫想(85萬名)보다 入場者가 많으며 모오터어팬의 依然한 人氣를 말해주고 있다. 以下는 그 見學記이다.

1. 타이어가 陽地에 登場

75年의 모오터어쇼오의 特徵은 新車種의 展示가 日産 시루비아와 東洋工業의 코스모의 2車種에 그치며 「公害對策一色」으로 塗色된 點일 것이다.

然이나 反對로 타이어의 立場으로부터보면 75年의 모오터어쇼오는 從來와는 달리 타이어에 스포츠가 쪼여진 모오터어쇼오였다고 할 수 있겠다.

이것은「排氣가스 對策」 「低燃費」를 促進시키기 위하여 새삼 타이어의 性能自體가 再認識되어 이것이 모오터어쇼오中에서 타이어에도 스포트라이프가 쪼여지게



寫眞1 日産ESV용으로 開發된 東洋고무의 「安全타이어」

日産코너어에 特別展示된 타이어도 陽地로 進出되었는가, 참印象깊은 것이 있었다.

된 要因으로된 것으로 生覺된다. 이 때문에 今 75年出品된 日本產乘用車의 라디알타이어의 比率은 40%에 達하며(圖1 參照) 또한 라디알中, 스틸라디알이 約 35%를 占하기에까지 이르렀다. (圖2 參照)

또한 如斯한 스틸라디알타이어 裝着車의 相當部分이



寫眞2 三菱SV車에 裝着되어 있었던 橫濱고무의 시이렉스. 시이렉스는 이 外에도 五十餘等에 裝着되어 있었다.

알루미늄휠과의 셋트裝着, 故로 今年의 모오터어쇼오를 타이어의 立場에서 一言以蔽之하면 「스틸라디알과 알루미늄휠의 셋트展示의해」라고 할 수 있겠다.

이 現象에對하여 타이어메이커의 擔當者는「消費者 新車메이커 共히 燃費의 問題와 省손性—이 兩面으로부터 또다시 車의 下部構造에 注目を향케 된 것은 아닌지」라고 如出一口,

如斯히 車의 下部構造에 눈이 쏠린 모오터어쇼오의

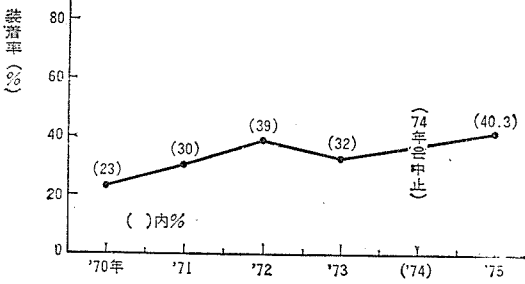


圖1 日本産 乗用車라디알타이어 装着率

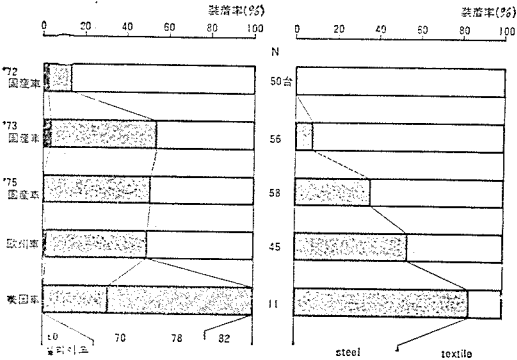


圖2 乗用車라디알타이어의 偏平率과 타이어코오 드別 装着率

타이어 展示中에서 빛난 것은 乗用車 1號館의 日産 ESV (GR-1)에 모델 装着되어 있었던 東洋고무의「安全타이어」(寫眞 1參照),

이 타이어는「아메리카의 ESV 基準인 80km/h로 衝突해도 致命傷을 안입는다」고 하는 條件을 充足시키기 爲해서 開發이 진척되고 있는 日産 ESV 專用으로 開發된것, 이 安全타이어의 構造는 쌍구가나도 림으로부터 타이어가 脫却안되게끔 二重비이드를 採用함으로써 림을 비이드가 兩側으로부터 끼워가지고 있게끔 되어있으며 또 사이드월에는 特殊한 폼파운드에 의한 고무를 採用하고 있어서 쌍구가나도 充分히 車體를 支撐할 수 있게끔 設計되어있다.

如斯한 設計에 依하여 쌍구後도 80km/h이던 2時間, 60km/h이던 6時間, 連續走行이 可能이라고 한다. (76年타이어 고무誌 2月號 39P.47P.參照).

또 以外에 日産코오너어 에션 住友덴포프의 70시리즈 스틸라디알이 시루비아에 装着되어 있었다.

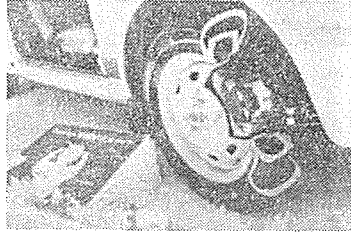
三菱自動車의 코오너어에션 于先橫濱고무의 시이랙스가 三菱가란 SV車에 모델 装着(寫眞 2參照),

그리고 사잔크로스러어의 優勝車 란사아 1600GSR에는 같은 橫濱고무의 新製品「라리아 마스터어 2」가 實物 展示되어 人氣를 모으고 있었다.

本田(혼다)의 코오너어에는 혼다 ESV에 오오쓰(大津)타이어가 開發한 安全타이어(FPS)가 컷트타이어

어로서 모델 装着되어 있었다. (寫眞 3參照)

2. 國內販賣車에도 스틸일+알루미가

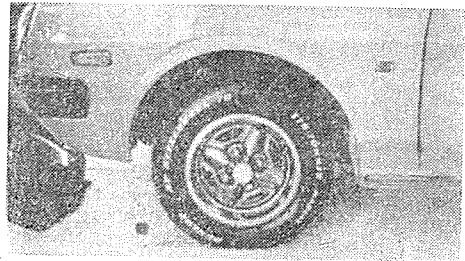


寫眞 3. 本田ESV에 装着되어 있었던 大津의「安全타이어」. 75年은 스틸라디알타이어와 함께「安全타이어」에 스포츠가 쪼여진 해라고 할 수 있다.

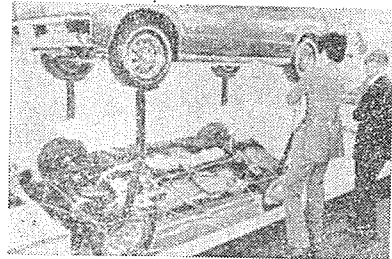
다음으로 2 號에서는 豊田가 눈에 띄는 뉴우모델을 出品하지 않았기 때문이기도 해서 그런지 타이어 自體로서도 特別한 것은 없었다.

스틸라디알타이어는 카로오라와 스프린터어에 덴로프의 SP STEEL EXCEL 70이 装着(寫眞 4參照) BS의 RD 105가 參考出品된 말티파아파스 왜곤 등에 装着되어 있었다.

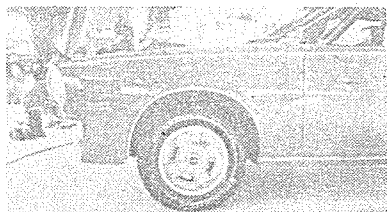
또 이豊田의 展示에서 재미있다고 生覺된 것은 寫眞 5의 車를 잭크로 끌어 올려서 側面, 下面의 하아프릴러어에 車의 下部를 비치게 하여서 보이는 展示方法



寫眞 4. 豊田. 스프린터어에 붙어있었던 住友고무의 스틸라디알 EXCEL 70



寫眞 5. 新車메이커어의 展示라고 하기보다는 타이어메이커어의 展示라고 하는 便이 適合한(?)豊田의 展示, 타이어는 BS의 RD-105V.



寫眞 6. 新車種마쓰다 코모스 AP에 붙어 있었던 BS, RD-106V, 휘일은 알루미늄, 但, BS조나는 아니었다. 마쓰다는 이 스틸+알루미늄을 日本 國內販賣車 에도 採用했다.

豊田의 展示는 엔진 系統網을 보이기 爲해서 였으나 實은 이것과 같은 方法을 스틸프사인의 問題로 都内の 某타이어 쇼프를 取材했을 時 보여졌기때문이다.

이 타이어 쇼프의 것은 다만 타이어 交換을 爲한 것이었으나 豊田의 이展示를 보고서 그 타이어 쇼프의 것을 生覺해냈다.

그 타이어 쇼프의 店主에 依하면 同店에선 타이어를 갈아끼우기 爲해서 온 손님에 對하여 반드시 車를 작

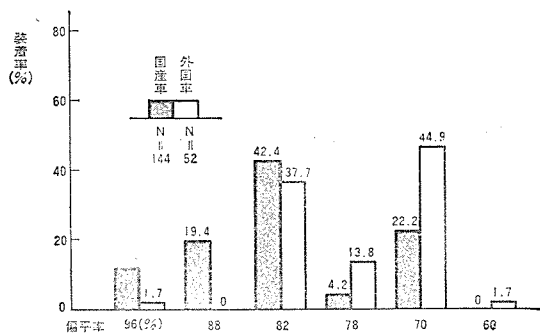


圖 3. 乘用車타이어 偏平率別 裝着比率

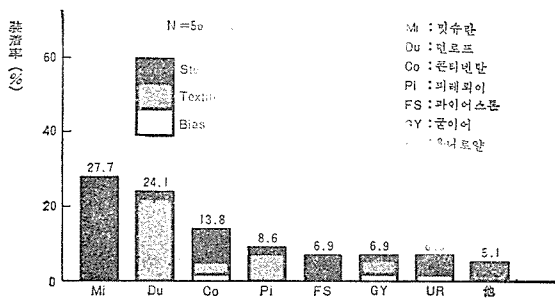
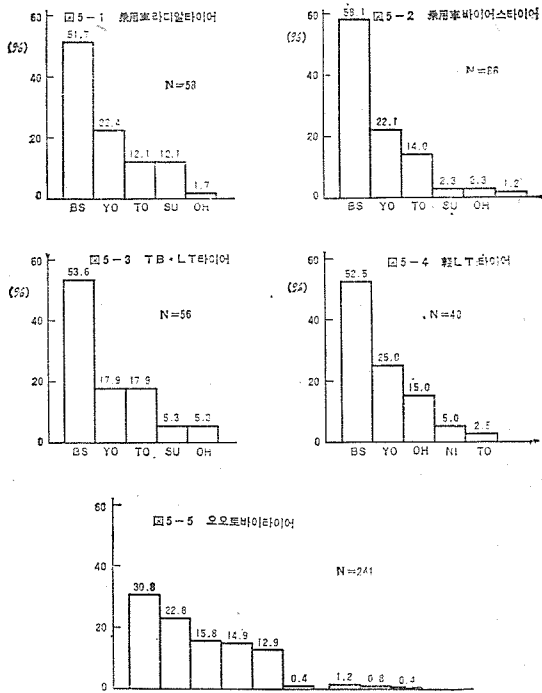


圖 4. 外國車裝着타이어 브랜드一覽

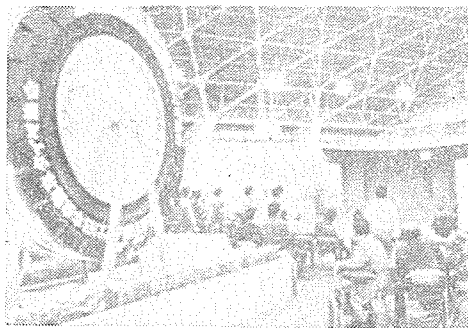
크로 끌어올려서 타이어를 客의 눈의 높이로 해서 交換한다고 한다.

그렇게하면 드라이버가 타이어를 如何히 踏使하고 있는가를 一目 瞭然하게 알 수 있으며 드라이버어는 納得하고서 물아간다고 말하고 있었다. 그리하여 이店 主「왜 타이어메이커는 훌륭한 쇼우룸을 갖고 있음에



(註 BS: 보빌게스톤, Yo: 橫濱고무 To: 東洋고무 Su: 佳次고무 OH: 오오프타이어 Ni: 日製타이어 IN: 井上고무 Mo: 모트르타이어 GY: 글라이더

圖 5. 出品國產車裝着타이어 브랜드一覽



寫眞 7. 타이어 協會의 展示는 「스티프사인」의 PR-色. 알기 쉽다는 「顧客의 反應도 있었으나」것 같다. 然이나 스틸프사인 自體가 알기 어려웠다고하는 소리도 있었다.

도不拘하고 타이어를 마루 바닥에 陳列 해 돌니까. 눈높이로해서 보이게되면 잘 알 수 있게 되는데도 말입니다」라고 말하고 있었다. 東洋工業의 코너에선 新發賣인 코스모 AP에 BS의 RD-106V가 붙어있었다 (寫眞 6參照)

또 루우체에는 橫濱고무의 G.T스페셜수우퍼어 70이 裝着, 이 코스모 AP, 루우체 AP共히 휘일은 알루미늄이지만, BS의조나, 橫濱고무의 알루미늄은 아니다. 如斯히 타이어는 스틸라디알 이며 휠은 알루미늄라도 타이어도 알루미늄도 同一브랜드라고하는 組立은 어느 日本 產新車메이커어의 出品車에서도 볼수가 없었다.

이 점이 新車메이커어의 嚴한 點이라고 할까. 경승시켜서 分割支配하는 것이라고나 할까. 이 以外 五十餘에선 117제니미에 BSRD-108V와 橫濱고무의 Y850 시이렉스가 루우체에는 Y 882 시이렉스가 裝着되어있으며 스프링에는 BS의 RD-201V가 장착되어 있었다.

다음으로 外國乘用車타이어에선 變함없이 화이트레터어의 스틸타이어가 눈에 띄었다. 外國車의 스틸라디알比率는 歐洲車가 約 55%美國車는 出品車數가 적다고하는 點도있고해서 參考數字밖엔 안되었으나 80%가 스틸라디알이다. (圖 2參照)

그러나 한때 外國車에 許多히 보였던 超偏平의 60실리츠 50실리츠타이어의 장착은 거의 자취를 갓추고 70, 78, 82실리츠로 實用的인 偏平率타이어가 大勢를 占하고 있다. (圖 2.3 參照)

타이어메이커어의 某 關係者도「出品外國車의 偏平率은 限界點에 達했다」고 하며 이 背景으로서「歐洲, 美國에서도 石油危機以後, 實用的이며 經濟効率が 좋은 타이어가 好評을 받는 傾向이發生되어오고 있는 모양이다」라고 指摘하고 있다. 이 外國車의 승용차타이어에서 注目된 것은 로오타스애리이트에 장착되어 있었던 던로프의 SR SPORT SUPER(포오뮤러어 60)이라고 하는 타이어.

이 타이어는 아마도 初出品이 아닌가 하는것이다. 또 美國製의 타이어는 GY도 파이어스톤도例의 화이트레터의 스틸라디알, 또 GY의 타이어가 장착되어 있었던 토란잠의 휠은 周圍가 스틸이며 內部는 合成 고무(?)라고 하는것「아마 如斯한 휠은 토란잠外엔 안붙어 있을 것이다」라고 하는 것이 토란잠 係員의 說明, 그렇게말하던 BS 石橋會長이 理想으로하는 車의 下部構造는 타이어와 휠이 一體로된 타이어(?)이다. 라고 들은 일이었다.

이 토란잠에 붙어있든 휠을 볼 것 같으면 타이어와 휠이 一體화된 타이어란 決코 空想은 아니란 것이 實感되었다.

또한 밋슈란트 타이어와 휠을 셋트로 組立 해서 장착 하는 후랏트, 타이어를 巴厘의 모오터쇼오에 出品

했다고 하는 뉴우스가 傳해지고 있다.

그 中에「알루미늄 같은 것은 陳腐하다. 陳腐하다」라고 일컬어 지는 時代가 올런지도 모른다.

밋슈란은 이 또한 例의 화이트라인인「白色라디알」로서 偏平率 또한 82실리츠가 많았든 것 같다.

말하자면 平常時 그 대로의 裝着이라고 할 수 있겠다.

한便 商業車 二輪車에 있어서는 타이어의 立場으로서는 그다지 눈에 띄는타이어는 없었다.

단지, 參考出品車인 豐田의 新中型低床式 버스에 던로프의 215R16C8PR이라고하는 特殊사이즈의 타이어가 裝着되어 또 本田의 三輪스쿠터어(?)에 大津의 완라스타이어가 裝着된 것이 눈에 띄었을 따름이었다.

3. 直需勢力圖를 表示하는 出展日本產車 裝着率

또 타이어 協會의 展示는 스티프사인의 PR 一色(寫眞 7參照)「觀客의 反應이 確然했다」라고 타이어 協會關係者가 말하고 있다.

確實히 記者가본 範圍內에서도 스티프사인의 PR映畫도 알기쉬웠으며 또한 安全問題는 運轉士에 있어선 皮부로 느낄수 있는 問題인 만큼 熱心으로 보고 있는 觀客이 많았든 것으로 보였다.

然이나 스티프사인을 表示한 타이어를 보고 있는 觀客의 反應을 들어보면「스티프사인 그 自體가 알기어렵다」라고하는 感想을 吐露하는 사람이 意外로 많았다. 타이어 協會會員메이커어는 來 76年中에 사이드휠에 스티프사인 位置를 表示하는 矢印을물딩하기로 되어있으나, 今後 더욱 스티프사인을 設計面으로부터도 알기 쉽게 努力이 必要하다라고 하는 印象을 받았다.

한便타이어메이커어 直需擔當者에게 있어서는 平素의 成績表가 公表되는 것으로도 되는 日本產出品車의 브랜드별타이어 裝着率은 圖 5와 같다.

한 때는 實세어에 比例해서 出品車裝着率이 決定된 時代도 있었으며 各直需擔當者가 한 臺 한臺 체크하고 다녔다고하는 애피소오드도 남아 있다.

然이나 近年은 라인中에서 新車메이커어가 아트탄달에 選擇해서 出品하게 되어 있는 모양이다.

故로 한때에 그랬던것과 같이 實세어=出品車裝着率이라고하는 關係는 不成立하나 大體 直需의 勢力圖는 判別할 수 있을 것이다. 四輪車에선 BS가 出品車의 折半以上을 占하고 있다. 今 75년의 BS에는 눈에 띄던 한 타이어는 없었으나 于先「質을量으로 커버어」한다고 할 수는 있잖을 것인지. 다음 橫濱고무, 住友고무,

<26p에 계속>

미비로 應札이 어려울 경우 1차로 供給可能規格을 마감일 內에 電文으로 offer한후 事後 修正하는 方法을 택할 것이 要望된다.

마. 關 稅

타이어의 關稅率은 内部직경이 55cm以上인것은 10% 55cm未滿은 30%이며 튜브는 모두 25%이다.

바. 展望 및 輸出擴大方案

1974년부터 韓國製品이 이집트 市場에 발을 디딘후 價格面에서 競爭의이머 品質이 良好하다는 評을 받고 있으며 現在 自體 生産量이 增加하는 需要에 따르지 못하고 있어 단기적인 輸出展望은 밝다고 할 수있다. 그러나 競爭國인 日本이 차관공여와 결부된 商品進出을 시도하고 있으며 또한 이집트가 1976~1980년까지 5개년의 經濟開發計劃기간동안에 生産施設을 대폭 확장 計劃이며 自體需要充足은 물론 인근 아랍국가 및 아프리카 諸國에 輸出하기 위해 이미 지난 4월에 프랑스의 Michelin社와 US\$ 5천만規模의 타이어 工場 建設計劃을 체결한 바 있어 증장기적 展望은 결코 밝다고 단언 할 수 없다.

그러나 우리나라가 現地需要에 적합한 농경용, 사막용 등을 開發 生産하고 規格을 多樣化시킨다면 輸出伸張을 기할 수 있을 것이다. 특히 무엇보다도 이집트는 國際入札을 통한 購買가 대부분이기 때문에 入札에 관한 正確하고 신속한 사전 정보입수 및 入札時 유리하도록 諸般루트 등을 미리 確保해 놓는게 절대 필요하다. 왜냐하면 新聞에 입찰공고가 날때는 이미 낙찰업체가 내정되는 경우가 많다고 하기 때문이다. 또한 차관등을 미끼로 대대적인 進出을 피하고 있는 日本과의 競爭에 대처하기 위해서도 政府間 貿易協商을 적극적

으로 推進해야 할 것이다.

輸入業者 名單은 다음과 같다.

8個 國營貿易會社

① El Nasr Export & Import Co.

Add: 28-A-Talaat Harb Co.

Cable: SHINTAM

Telex: 2232un

② Misr import & export Co.

Add: 6, Adly st.

Cable: IMPEXMISR

Telex: 2251 un impexmisr

③ Arab Foreign Trade Co.

Add: 12 Youssef El Gendi st.

Cable: ARABIMPEX

Telex: 2240 un Arabimpex

④ Misr Foreign Trade Co.

Add: 1, Kasr El Nile st.

Cable: (COMEX) Misr

⑤ The Engineering General Co.

Add: 29, A-Orabi st.

Cable: EGICI

⑥ The Tractor & Engineer Co.

Add: P.O. Box 366 Cairo

Cable: CROCODIKE

Telex: 2247 Crocodile

⑦ Misr Car Trading Co.

Add: 18, Talaat Harb st.

Cable: AUTOMISR

⑧ The General Co. for Trading and Chemicals

Add: El Imobilia Bldg. Cheirif Street

Cable: (CHEMTRADE)

(30p 에서 계속)

東洋고무, 大津타이어의 順으로 거의 巷間에 傳해지고 있는 實세어의 素間과別差가 없는 것 같다.

二輪車에선 一躍, 井上고무가 톨으로 進出했다.

再去年的 裝着率順位에선 BS, 住友, 橫濱에 이어 第4位.

裝着率은 10% 그것이 一擧에 3배로 伸長되고 있음이 注目된다. (75, 12日本月刊타이어誌)

(35p 에서계속)

호텔에서 日本, 美國中西部會 第9回 日美合同會議에서 1980년까지의 今後 5年間的 美國自動車市場 및 自動車産業의 예측에 對해서 講演을 行한 것을 收錄했다.

또한 보오그, 워너너社(本社시카고)는 輸送機器, 空調機器, 化學, 프라스틱製品, 産業機器의 메이커로서 資

金運用部門其他에서도 活躍하고 있는 월드, 앤더프라이즈로서 日本에는 보오그, 워너너(株)(本社東京)의 外에 合併會社 아이신 워너너, NSK 워너너, 宇部사이곤, 三菱요오르, 標本물스, 荏原마이롱, 雀슨을 가지며 또한 日本의 메이커와의 技術提携를 통해서 活躍하고 있다. (1976年 1月號 日本月刊自動車타이어誌)