

<展 望>

各 메이커 레디알 重視의 方向으로

~~~~~壽命, 燃料費經濟性에서 有利~~~~~

월 스트리트 저어널 77. 9. 6

運轉技士들 사이에는 數年內에 壽命이 길고 燃料費가 적고 低內壓으로 走行할 수 있는 타이어에 對하여 話題가 集中하고, 乘車感이나 그립프性能에 對해서는 別觀心이 없으며 또 價格에 對해서는 全然 무관심하게 될 것으로 豫측하고 있다.

이와 같은 點이 政府가 要求하고 있는 타이어 그레이딩에 適合하게 하기 爲하여, 또 耐磨耗性이 좋은 타이어를 要求하는 데트로이트의 要求를 滿足시키기 爲해서 타이어 業界에서 準備하고 있는 事項이다. 消費者에게 있어서는 耐磨耗性, 燃料費經濟性이 重要하기 때문에 同一한 金額으로 가장 좋은 타이어를 選擇하는 것이 容易하게 되었다. 그러나 製品 그 自體는 많이 變更되지 않을 것이다. 타이어 메이커는 競爭에 勝利하기 爲하여 生産方法을 變更한다든가 從來의 原料와는 다른 것을 使用한다든가 할 必要는 없다고 말하고 있다.

타이어 壽命을 重要視하는 것은 政府의 그레이딩 시스템의 一環으로서 1978~79년에 段階의 으로 들어갈 豫定이다. 8年間 業界가 反對해온 同시스템의 基準은 「모든 新品타이어는 牽引力, 熱抵抗, 트레드壽命을 表示할 것」을 要求하고 있다. 例를 들면 견인력은 別 2개(最高值), 別 1개, 別 없는 것으로 나눌 수 있다. 이 等級은 轆은 路面에서의 停止性能에 依해서 區分된다. 耐熱性은 A.B.C의 3 等級으로 區分된다.

## ▲ 트레드 壽命을 重視하는 消費者

그러나 타이어 메이커에서는 견인력이나 耐熱性的의 性能을 段階別로 區分하는 것이 消費者의 關心을 喚起시키는 것으로는 期待하고 있지 않다. 오히려 운전자가 重要視하는 것은 트레드 壽命의 段階區分이다. 트레드 壽命段階區分 시스템에서는 磨耗되기까지 3萬哩 走行 가능한 타이

어를 100으로 하고 3萬哩를 基準으로 해서 %로 表示한다. 即 3萬3千哩 走行 가능한 타이어는 110.2萬4千哩의 경우 80으로 된다. 파이어스톤 타이어 & 리버社의 某重役은 타이어 購入者는 트레드 壽命에 깊은 關心을 갖고 있으며 이것이 購買를 決定하는 主要한 要素이다. 「타이어 구입자는 最大한 走行할 수 있도록 하기 爲하여 表示한 트레드 壽命에 對해서 價格 및 販賣店을 比較檢討하게 될 것이다」라고 말하고 있다. 主要 타이어 메이커는 等級基準에 未達하는 生産타이어에 對해서 부과 可能性이 있는 罰金이나 거짓 宣傳이 行해지지 않도록 等級表示를 從來와 같이 할 計劃이라고 한다. 그럼에도 不拘하고 트레드 壽命의 等級區分을 바이어스 타이어에 對해서 하는 데는 難點이 있다. 이유로서는 레디알이 150~200인데 對하여 바이어스는 70~80 밖에 되지 않으며 그것을 表示하면 購買者가 購買를 주저하기 때문이다.

이코노미級 레디알은 바이어스 및 벨티드 바이어스를 低價格市場으로부터 구축해낼 것이다. 파이어스톤 社와 GY社의 重役에 依하면 이코노미級 레디알은 지금부터 5~10年 안에 바이어스 市場의 約 3分の 2를 침식할 可能性이 있다고 한다. 그 結果 1985년까지는 全乘用車用 타이어의 80%가 레디알로 될 것 같다. (昨年은 43%였다)

## ▲ 消滅되어가고 있는 바이어스 타이어

以上과 같은 경우가 되고 보면 바이어스 및 벨티드바이어스의 生産에선 充分한 採算이 맞지 않을 可能性이 發生한다. 某타이어 메이커는 「萬一 우리社가 돈벌이를 한다면 벨티드바이어스로 될 것이다. 왜냐하면 벨티트바이어스 쪽이 政府의 等級基準에 適合할 可能性이 큰 것처럼 生覺 되기 때문이다」라고 말하고 있다. 他의 메이커

에서는 反對로 販賣가 減少하는 것은 벨티드바이어스 쪽이라고 생각하고 있다. 그러나 타이어 메이커에 있어서 가장 不明確한 點은 레디알의 人氣程度가 아니고 레디알 타이어에 어느 종류의 벨트材가 使用되느냐에 있다. B.F. 굿리치社 타이어事業部の P.C. 로스社長은 이코노미級 레디알에도 스틸벨트가 짜넣어지는 것으로 보고 있다. 同社의 主張에 依하면 글라스파이버 벨트를 使用하면 타이어 1個當 1弗의 節約이 可能하나(業界側의 發表) 이 程度로서는 消費者가 갖고 있는 스틸벨티드 레디알 기호는 없어지지 않는다. 그러나 글라스벨티드 레디알은 同사이즈의 스틸벨티드 레디알보다 1封度 가볍기 때문에 燃料費經濟性에 關한 聯邦基準을 充足시키기 爲해서 車의 重量을 輕減하려고 하고 있는 自動車 메이커에 있어서는 魅力的이다.

確實히 타이어 메이커側에서는 小型車가 바이어스타이어의 代身에 글라스벨티드 레디알을 標準裝備로 取付하는 것은 그다지 멀지는 않다고 確信하고 있다. 自動車메이커는 大型車 및 高價車用에는 스틸의 代身에 아라미드 파이버製 벨트를 使用한 레디알 타이어로 갈 것이다. 이 습織은 스틸이나 글라스 파이버보다 강하며, 아라미드벨티드 타이어는 스틸 벨티드 타이어보다도 最高 1.5封度 가볍게 된다. 또한 回轉抵抗이 스틸 벨티드보다 적으며 乘車感도 좋아진다.

### ▲ 展望은 어두운가

아라미드 벨티드 타이어는 스틸벨티드보다 原價高라고 指摘하는 타이어 메이커는 아라미드 벨티드의 展望은 어두운 것으로 생각하고 있다.

이들의 메이커는 研究에 研究를 거듭해서 完成시킨 스틸벨티드 타이어로부터 生産의 重點을 아라미드벨티드 타이어로 變更하는 契機로 되는 것은 自動車메이커의 強力한 壓力뿐일 것이라고 말하고 있다. 한便 「케플러」라고 하는 브랜드名으로 아라미드 파이버를 製造하고 있는 듀우폰社는 同점유의 大量生産工場을 建設하기 爲해서 타이어 메이커로부터 明確한 注文이 오는 것을 기다리고 있다. 自動車가 하이 웨이를 走行할 때 타이어가 消費하는 에너지量에 큰 關係가 있는 回轉抵抗도 또 레디알 타이어 市場에서 競爭的인 要素로 되어 있다. 今年 여름 GY社는 마일

리지가 從來의 레디알보다도 3~10% 以上 增加한다고 하는 新레디알 타이어를 發表했다. 마일리지 增加의 理由는 他레디알보다도 50% 內壓을 높일 수 있게끔 設計되어 있기 때문에 路面에 接해서 타이어가 變形할 때에 일어나는 回轉抵抗이 적기 때문이라고 한다.

유니로알社에서도 高內壓 레디알 타이어에 對해서 研究를 繼續하고 있다고 한다. 然이나 兩社共히 이 타이어는 自動車의 서스펜션 시스템과 靺의 變更(이 變更을 自動車메이커側이 行하지 않으면 안된다)이 必要하다고 하고 있다. 한便 굿리치社는 回轉抵抗을 작게 하기 爲해서 內壓과는 다른 要素를 變更함으로써 加른當 1哩 走行距離를 增加시킬 수가 있는 試驗 타이어를 開發했다. 同社의 로스社長(타이어事業部)은 「이것은 自動車의 重量을 600封度 輕減하는 것과 같은 效果가 있다」고 말했다.

以上の 成果에도 不拘하고 他의 타이어 메이커의 重役陣은 모든 이들의 新타이어는 妥協의 產物이라 하고 있다. 例를 들면 트레드고무를 硬化시키면 마일리지와 트레드 壽命은 改善될 터이나 乘車感和 牽引力은 低下한다. 確實히 技術的 改善가 加해져도 2~3年後의 타이어는 燃料費經濟性이 向上하고 壽命도 延長되나 乘車感은 改善되지 않을 것이다. 또한 프레트 狀態로도 走行되는 타이어의 開發도 또 燃料費經濟性重視에 關聯하고 있다. 그 理由는 스페어타이어의 必要性이 없으므로 自動車의 重量은 約 50封度輕減한다. 그러나 缺點도 있다. 하나는, 所謂 런프레트 타이어는 從來의 타이어보다 重量이 增加하기 때문에 스페어타이어가 必要없다고 해서 重量이 그렇게 많이 輕감되지 않는다. 또 하나는 市場調査에서 明白히 알 수 있는 것과 같이 드라이버는 가령 車에 取付된 4個의 타이어가 “런프레트能力”을 갖고 있다고 해도 스페어타이어의 信賴性을 버리지 못하고 있다. 한便 自動車 메이커는 이 두 문제에서 損害를 보지 않으려고 하고 있다. GY社의 見積에 依하면 今後 2~3年間은 新車에는 스페어타이어가 있을 것이나, 今年 가을에 發表되는 1978年型 모델車의 40~50% 에는 겨우 2,000~3,000 哩밖에 走行할 수 없는 가벼운 스페어타이어가 裝備되게끔 될 것이다. (1977. 11. 日本月刊 타이어誌)