

# 國內外 뉴우스

## ▲ 天然고무不足 80年代에 深化될듯

—需要增加幅 每年 生産을 앞질러—

美國의 타이어製造業者들은 현재 진행중인 勞組協商이 설령 끝난다고 할지라도 또다른 고민인 天然고무 공급 부족에 직면하게 될 것이라고 말한다.

많은 전문가들은 80年代에 가서는 自動車用 래디얼 타이어 및 航空機用 着陸裝備製造에 사용되는 天然고무의 부족 사태가 발생할 것으로 展望하고 있다.

이에 따라 브로커들은 世界 고무 消費의 30%를 占하고 있는 天然고무 消費者들을 설득시켜 그들의 需要를 충족시키고 價格引上에 대처하기 위해 先物購買契約을 하도록 勸책하고 있는 것이다.

현재 天然고무의 需要는 공급을 앞지르고 있는데, 昨年의 경우에는 生産은 367만5천%였으나 消費는 372만5천%으로 需要가 공급을 앞지르고 있다.

또한 타이탄 石油 공급과 계속되는 價格引上 등으로 合成고무 原料價格이 上昇되어 天然고무는 더욱 경쟁력을 갖게 되었다고 한다.

최근 天然고무 부족 사태를 대비하여 備蓄을 해둠으로써 價格 안정을 기하기 위한 國際協定도 실제로 비축할 餘分の 天然고무가 없기 때문에 직접적인 구제책이 되지 못한다고 한다.

80年代末 이전에는 고무를 備蓄할 수 있는 기회가 없을 것이라고 西獨 합부르크에 本部를 둔 고무去來會社인 Nordmann Rassman 社의 한 官吏인 Edga Nordman氏가 말했다.

작년초 이래 고무 價格은 많은 基礎原資材의 價格上昇과 더불어 부족 사태가 올 것이라는 인식이 고조됨에 따라 값이 올랐었다.

즉, No. 1 Ribbed Smoked Sheets는 런던 去來所에서 78년초에 파운드당 43¢ 했던 것이 57¢

로 景騰 뛰었다. 브로커들은 先物購買를 촉구하고 있으나 Goodyear Tire & Rubber Co. 및 B.F. Goodrich Co.와 같은 天然고무의 大消費者들은 先物去來를 회피하고 있는 실정이다.

需要量의 대부분을 東南아시아의 耕作者들과 장기 계약하여 충족하고 있는 Goodyear 社는 先物購買 契約을 안한다고 했으며, Goodrich 社 또한 가끔 8개월 앞서 일정한 價格으로 고무를 購買하기 위한 契約을 하고 있으나 先物市場은 이용하지 않고 있다.

이 두 會社 및 其他 消費者들이 先物購買 契約을 회피하는 이유 중의 하나는 런던 市場의 평판 때문이라고 일부 뉴욕의 去來業者들은 말하고 있다.

현재 수백명의 사람이 出入하고 있는 런던 고무市場을 일부 사람들은 카지노라고까지 부르고 있다. 런던市場의 3배나 되는 싱가포르 고무市場에서는 은밀히 거래가 행해지고 있는데 이곳의 購買者들도 역시 先物賣買를 投機라고 생각하여 회피하고 있다. (KOTRA 海外市場 79. 6. 5)

## ▲ 濠洲, 타이어 輸入에 從前稅率適用 기로

—現行 40%에서 25%로—

최근 濠洲政府는 IAC(産業支援委員會)의 建議를 받아들여 그동안 타이어에 대해 잠정적으로 引上했던 輸入關稅率 15%를 향후 3년간 撤回키로 결정, 現行 40%에서 25%로 종전과 같은 稅率을 적용할 방침이다.

濠洲의 國內 타이어業界는 상당히 강력하게 반발하고 있으나, 이러한 조치는 이미 기대했던 바로서 비교적 짧은 기간동안 실시된다는 점이 주요 관심사로 부각되고 있다.

또한 이같은 措置는 時期的으로 볼 때 韓國產 Steel-Belted Tire가 日本產과의 價格競爭에 의해

금년 1~2월중에 급격한 輸入增加를 가져온 것과 일치하고 있다.

더우기 최근의 世界的 추세는 天然고무 價格 昂騰, 石油化學製品 價格引上으로 인한 파급 효과, 賃金上昇 등으로 生産原價가 상승하고 있는 추세에 맞추어 이루어졌다는 점이 特記할만하다.

따라서 현재 濠洲의 國內 타이어業界가 가장 우려하고 있는 것은 勞動集約性이 강한 이점을 충분히 살릴 수 있는 ASEAN國들과의 競爭, 특히 韓國과의 競爭에서 여하히 효과적으로 대처해 나가느냐 하는 문제가 있다.

최근의 實績을 살펴보면 韓國은 금년 1월까지 7개월 동안에 前年同期對比 2배의 販賣實績을 거현, 濠洲 國內業界의 위협적인 존재로 부각되고 있다.

한편 濠洲타이어業體의 주장을 들어보면 향후 이 조치가 발효되는 3년 이내에 濠洲의 타이어業體 生産施設稼働率은 現行 72.2%에서 55%로 격감, 소위 Critical level 선인 65%를 10%나 下廻하는 극히 저조한 不況 상태로 이끌 것이라고 주장하고 있으며, 國內 生産實績도 이로 인하여 年間 750만本으로부터 570만本으로, 雇傭者數는 6,200명에서 4,800명 수준으로 격감될 위기에 있다고 同措置를 신랄하게 비판하고 있다.

따라서 國內業界의 주장은 現行關稅率을 同조치 이전과 같이 40%로 하는 경우 또한 중전과 같이 日本이 主輸入供給國으로 남아 있는 경우에야 國內 生産稼働率이 72% 정도로 겨우 유지할 수 있으나 이는 IAC가 말하는 소위 有效適正線인 88% 稼働 수준에는 훨씬 못미친다는 것이 오늘의 濠洲業體의 실정이라고 주장하고 있다.

또 한가지의 問題點은 타이어의 壽命이 길어졌다는 점이다. 이를 반증하는 것이 Steel-Belted Tire의 需要增加로 나타나고 있는데, 78년중 55%에서 79년중에는 60% 이상이 될 것으로 展望하고 있다.

특히 Steel-Belted Tire는 經濟的면에서도 효율적이어서 GMH社의 기록에 의하면 종래의 Crossply Tire 製品보다 單位價格當 40%의 주행 거리 증가를 가져온다고 한다.

따라서 國內 7개 타이어 메이커들은 각각 자

기 나름대로의 合理的 運營 方法을 모색, 실현 중에 있다.

이러한 일련의 움직임과 外的인 조건은 濠洲 國內業界로 하여금 合理的인 運營 方法을 모색토록 하고 있으나 이를 추구하는 방법면에서 서로의 立場을 달리하는 느낌을 주고 있다.

결론적으로 韓國產 타이어의 品質과 좋은 조건의 價格은 濠洲市場에서 日本產의 市場 畵어를 급속도로 잠식, 다크호스적인 위치로 부상되었고 이로 인해 濠洲 國內業界의 合理化 및 自體 競爭力提高 문제가 크게 거론되어 앞으로의 귀추가 주목되고 있다. (5.19 KOTRA 海外市場)

### ▲ 國際 天然고무價 暴騰

—고무나무 越冬打撃,

蘇·中共 大量買入 부채질—

天然고무의 價格이 폭등하여 지난 5월 22일에는 드디어 kg當 S\$ 3.00(US\$1=S\$2.32)을 돌파하고 5월 25일에는 1960년 이래 처음으로 kg當 S\$ 3.15를, 6월 8일에는 S\$ 3.28을 記錄하였다.

이 價格은 年初에 비해서 70% 이상 上昇한 것이며, 現地去來商들 말에 의하면 앞으로도 당분간 고무 價格이 계속 오를 展望이다. 그러나 6월 들어 고무나무의 越冬 현상이 끝나면 生産이 증가되어 價格이 다소 下落할 것으로 보고 있다.

이같은 고무 價格의 暴騰要因으로는, 첫째 고무나무 越冬 영향이甚했고, 특히 말레이시아에서는 打撃이 컸다. 그러나 6월에 들어서 越冬 현상이 지나면 生産이 증가되어 약간의 價格下落이 있을 것으로 豫想되고 있다.

그밖에 主要 天然고무 消費國으로 소련과 中共이 새로 고무 市場에 등장함으로써 價格上昇을 한층 부채질 하고 있다. 금년들어 이들 두 나라의 고무市場 進出이 눈에 띄게 나타나고 있다.

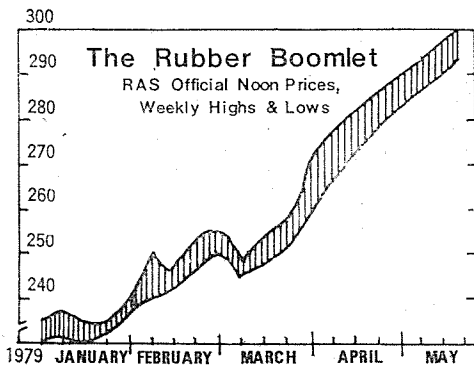
예를 들면 소련은 금년들어 3월에 Latex 1만 9천 t과 高級고무 Sheet 2만 t을 買入했고, 4월에도 같은 규모로 購入하고 5월 들어서도 買氣를 늦추지 않고 있다.

지금까지 소련이 COMECON 國家에 대해 고무를 供給해 왔으나 이제 그들의 需要를 충족시

키지 못해 루마니아와 폴란드 등 고무市場에 進出하고 있다,

市場 소식통에 의하면 소련이 越盟을 대신해서 고무를 사서 供給해 주고 있으며, 中共은 금년들어 中共·越盟戰으로 고무를 많이 購入했을 것이라고 한다.

지금까지 예로 보아 中共은 年初까지 많이 買入하다가 年初 이후부터는 買氣가 弱화되어 왔으나 금년들어서는 3월까지 계속해서 상당한 量을 買入했다고 한다. 현재 中共의 買氣는 약간 弱化되었으나 아직도 强勢를 유지하고 있다.



[고무 價格 上昇推移]

한편 美國의 買入量도 增加되었으며, 製造業者들이 직접 生産者로부터 生産이나 備蓄을 위해 고무를 買入하고 있다.

石油價格引上과 이에 따른 合成고무의 價格上昇展望이 고무 價格上昇의 또하나의 要因이 되고 있다. (79. 6. 14, KOTRA 海外市場)

### ▲ 英國, 4月中 自動車販賣 記錄的

#### — 燃料節減 위한 輕量化 急推進 —

79년 4월중 英國의 乘用車 販賣臺數(輸入 포함)는 기록적인 16만1,796臺에 이르고 있는데 4월 기록으로서는 지난 72년 기록을 9%나 增加하는 것이며, 78년 4월보다도 무려 15.89%나 많은 것이다.

大型車輛의 販賣도 또한 기록적인데, 79년 4월중 2만6,999臺가 販賣되어 前年同期對比 무려 18.6%가 증가했으며, 최근까지의 기록인 73년 4월보다도 약 3,000臺가 많은 것이다.

大型車輛은 全車種에 걸쳐 英國製가 많이 팔리고 있는 것으로 나타나고 있는데, 輸入車輛의 占有率은 지난해 4월 23.8%에서 23.3%로 떨어지고 있다.

한편 금년 1~4월 기간에 販賣된 乘用車臺數는 63만7,889臺로 前年同期對比 5.44%가 증가하였다.

4月中 乘用車 車種別 販賣順位 (單位: 臺)

① Ford Cortina (韓國의 Mark IV와 同型)	22,513
② Ford Escort	12,205
③ Ford Fiesta	7,596
④ Austin Morris Mini	6,840
⑤ Ford Granada	6,169
⑥ Ford Capri	5,876
⑦ Austin Morris Allegro	5,026
⑧ Austin Morris Marina	5,020
⑨ Vauxhall Chevette	4,702
⑩ Chrysler Alpine	3,640

최근의 가솔린 供給 감소와 價格上昇(3월말 1갈론(4.55)當 £0.78에서 5월 20일 £0.92로 上昇·옥탄價(Octane) 97 基準) 및 乘用車에 대한 實用化 추구로써 乘用차의 輕量化는 현재 自動車業界에서 가장 중요한 問題로 대두되고 있다.

지난 5월 15~18일간 제비바에서 開催된 第6次 SITEV (International Exhibition for Suppliers to the Vehicle Industry)에 出品된 英國製品の 특색은 한마디로 燃料節減을 위해 輕量化로 집약할 수 있다.

英國은 특히 展示會 開幕前夜에 열리는 심포지움에서 “自動車의 輕量化”란 主題 발표가 있었는데, 이 자리에서 제시된 내용은 다음과 같다.

- ① Windscreen의 輕量化(前面 유리창)
- ② 輕量合金 사용
- ③ 強化플라스틱 사용
- ④ 炭素纖維의 활용
- ⑤ 輕量 推進軸 및 클러치 사용에 관한 연구 등이었다.

專門家들에 의하면 이러한 主要部品들의 輕量化가 이루어지면 연쇄적으로 다른 部品들의 Load가 감소하기 때문에 전체적인 輕量化가 이루어질 수 있다는 것이다.

한편 우리나라 自動車의 유럽(英國) 上陸은 유럽諸國이 日本車로 인한 쓰라린 경험을 갖고 있기 때문에 상당한 封鎖 압력이 있을 것으로 豫測된다. (79. 6. 14, KOTRA 海外市場)

▲ 日本, 타이어生産 계속 高水準維持

—4月中 5만7,370톤,  
前年同月比 11.4% 增加—

日本 自動車타이어協會에서 발표한 4월중 타이어 販賣實績에 의하면 生産량이 5만7,370 t 으로 前年同月比 11.4%가 증가해 작년 이태 계속 높은 生産 수준을 유지하고 있다.

出荷面으로는 再輸出이 Yen 貨 安定基調를 반영하여 회복되어 前年同月比 伸張率은 18.7%로서 國內 伸張率을 훨씬 上廻하고 있다.

4월중 品目別로는 트럭 및 버스용이 1만8,269 t 으로 前年同月比 13.4% 증가, 小型트럭용이 1만2,649 t 으로 14.9% 增加, 乘用車용이 1만9,239 t 으로 7.9%가 각각 증가했다.

한편 出荷量은 國內가 4만1,035 t으로 前年同月比 11.6% 증가, 輸出은 1만6,751 t으로 18.9%가 증가하였다. (KOTRA 海外市場 6.23)

▲ 廢타이어 加黃熱源에 利用

日本 (株)西部 Retread center에서는 産業廢棄物處理와 再生타이어 加工工場의 에너지源의 燃料節減이라는 一石二鳥의 效果를 낼 수 있는 廢타이어 燒却보일러를 工場敷地內에 設置하여 8月頃부터 運轉을 開始할 것이라고 한다.

一般的으로 再生타이어의 加工工程에서는 타이어를 加溫하는 보일러에 重油를 사용하고 있으나, 이 燒却보일러에서는 重油代身에 廢타이어를 燃料로 活用하여 省資源對策과 廢타이어 處理의 圓滑化를 도모하고 있다.

이 보일러는 工費가 約 7000萬円(日貨)이며, 大型타이어이면 4~6 등분하고 小型타이어는 그대로 燒却이 가능하다.

또 運轉이 開始되던 月間 約 100톤의 타이어를 燒却하게 되므로 現在 工場敷地內에 貯藏하기 위하여 타이어를 集積中에 있다.

(79. 5. 10 타이어新報)

▲ 78年 日本 自動車타이어 · 튜브 輸出 上位 10개國

78年 日本의 타이어 · 튜브 輸出實績은 總額 7億2,600萬달러로 前年比 7.8% 增加하였다. 그중 主要輸出國의 順位構成比와 前年對比增減率 및 輸出本數를 보면 다음과 같다.

輸出金額 上位 10개國

順位	國別	金額 (1,000달러)	前年比 (%)	構成比 (%)
①	U. S. A.	200,482	111.5	27.6
②	S/Arabia	48,944	93.2	6.8
③	Australia	48,153	96.0	6.6
④	Canada	35,836	113.5	5.0
⑤	Iran	35,097	245.5	4.8
⑥	Iraq	23,461	168.7	3.2
⑦	Kuwait	21,283	77.7	2.9
⑧	Algeria	20,393	131.7	2.8
⑨	Egypt	18,121	148.8	2.5
⑩	Afghanistan	17,179	99.7	2.4
小計	計	468,949	113.9	64.6
其他	他	257,051	98.1	35.4
合計	計	726,000	107.8	100.0

※ 資料: 日本고무工業會月報(4月號)  
日本타이어産業時報(79. 5. 5)

輸出本數로는 合計 1,276萬3,000本이며, 上位 10個國에서 757萬7,000本을 차지하고 있다.

輸出本數 上位 10個國  
(單位: 1,000本)

順位	國別	輸出本數
①	美國	2,899
②	사우디	946
③	澳洲	901
④	이란	844
⑤	쿠웨이트	483
⑥	이라크	480
⑦	캐나다	399
⑧	아프카니스탄	221
⑨	이집트	219
⑩	알제리아	185

註: 金額順位와 本數順位가 一致하지 않은 것은 타이어의 品種에 따라 價格이 다르기 때문이다.  
(79. 5. 5 日本타이어産業時報)

▲ 78年度 말레이시아의 고무 統計

싱가포르의 Holiday Cutler Bath 社는 昨年度 말레이시아의 天然고무 年間 總合統計를 發表하였다.

生産量이 2年 계속 減少되어 78年은 1,529千톤으로 前年比 0.5%減少하였다. 그 중 大農園分이 前年比 1.8%減少하고, 小農園分이 겨우 0.4% 增加하였다.

78年 말레이시아 고무 統計

(싱가포르 및 말레이시아 本土合計分: Holiday Cutler Bath社 發表)

(單位: %)

	1978年 (A)	1977年 (B)	A/B(%)
生産量	1,528,827	1,536,829	99.5
大農園(100 acre 以上)	641,080	652,898	98.2
小農園	887,747	883,931	100.4
輸出(計)	2,311,832	2,076,937	111.3
美國	415,236	368,122	112.8
英國	128,268	135,258	94.8
소련	160,962	137,382	117.2
中共	129,404	164,868	78.5
日本	90,945	55,913	162.7
西獨	151,682	154,541	98.2
其他	1,235,335	1,060,853	116.4
平均價格(센트/kg)			
現物 { 싱가포르	224,628	199,129	112.8
{ 말레이시아	229,168	200,918	114.1
FO { 싱가포르	225,600	200,708	112.4
B* { 말레이시아	229,682	202,814	113.2
在庫量	277,327	248,458	111.6
(他國의 積換品除外)	(1978年 12月31日)	(1977年 12月31日)	

\* FOB 價格은 最近值基準

(79. 4 日本고무工業會 月報)

▲ 日本, 유럽產 타이어 輸入急增

—프·伊 등의 價格引下로—

日本の 大藏省 統計資料에 따르면 今年 1~4월 중 乘用車用 타이어 輸入量은 89만5,093本으로 지난해 같은 期間의 24만6,734本에 비해 3.6배

가 增加되었다.

同製品의 國別輸入 實績을 보면(1~4월) 西獨이 前年同期比 6배가 增加된 32만9000本으로 1위를 차지했으며, 프랑스가 前年同期에 비해 12배가 增加된 17만9000本으로 2위이고 이태리는 9만 9,800本으로 역시 10배가 增加되었다.

따라서 이제까지 主要 對日 타이어輸出國이던 韓國과 美國의 進出 實績은 상대적인 부진 현상을 보여 韓國은 9만9,800本으로 33.6%의 伸張率을 보여 겨우 3위를 유지했으며, 美國도 7만 1000本으로 35.1%의 伸張率을 보였다.

이와 같은 急變 현상은 프랑스가 지난 年末에 30% 이상의 價格引下를 단행한데 이어, 이태리도 10% 전후의 價格引下를 단행했기 때문이다.

또한 同 현상에 대해 日本業界는 우리나라의 同製品 對日輸出 부진은 우리나라의 合成고무 生産에 制限이 있기 때문인 것이라고 보고 있다.

(79. 6. 20 KOTRA 海外市場)

▲ 世界의 고무 生産量

(단위: 千톤)

年度	國別						計
	말레이시아	인도네시아	泰國	아프리카諸國	其他國		
天然고무	1976	1,640	848	405	204	468	3,565
	1977	1,613	835	423	210	509	3,590
	1978 (豫想)	1,608	875	464	206	514	3,667
年度	國別						計
	美國	日本	E C 諸國	東諸國	歐諸國	其他國	
合成고무	1976	2,425	941	1,742	2,135	787	8,030
	1977	2,528	971	1,838	2,288	875	8,500
	1978 (豫想)	2,458	1,013	1,825	2,436	926	8,658

註: 國際고무研究會月報 (79. 4. 27 타이어新報速報)

▲ 日本, 對캐나다 타이어輸出 增加趨勢

—自由中國 進出도 顯著,

韓國은 減少傾向—

캐나다의 타이어 輸入은 76년의 C\$2억85만으로부터 77년에는 C\$2억6,958만으로 增加했으나

78년에는 겨우 前年對比 2.4%增인 C\$2억7,607만에 머물렀다.

輸入가운데 乘用車用 타이어와 버스, 트럭用 타이어는 전체의 88%를 占하고 있다.

76년부터 78년까지 3년간 버스, 트럭用 타이어의 伸張率이 현저하여 76년에 乘用車用 타이어 C\$9,627만, 버스·트럭 타이어 C\$8,043만이었으나 77년에는 반대로 乘用車用 타이어 C\$1억805만, 버스·트럭用 타이어 C\$1억3,687만으로 각각 절반씩 차지하게 되었다.

78년에는 트럭用 타이어輸入이 C\$1,346만으로 前年の C\$1,516만을 下廻하고 産業用타이어도 C\$374만에서 \$277만으로 떨어졌다.

타이어의 主要 輸入對象國은 美國으로서 全輸入에 대한 美國의 畵어는 50%, 다음은 日本이 17.3%, 프랑스 13.1%, 英國 5.1%, 이태리 4.3%, 스페인 3.7%의 순이다.

對美輸入은 78년에 C\$1억3,793만으로 前年對比 17%減, 同 輸入畵어는 前年の 61.56%에서 50%로 減退되었다.

이는 乘用車用과 트럭, 버스用 타이어가 크게 떨어졌기 때문이다.

한편 對日輸入은 해마다 증가 傾向으로 있어 78년의 타이어 全體 輸入은 C\$4,775만, 76년對比 약 2배 가까운 伸張率을 보였다.

그 중에서도 트럭, 버스用 타이어는 日本의 注力商品으로 76년對比 89%增인 C\$4,013만, 數量으로는 95%增인 10만1000本에 달하고 있다.

타이어 輸入 전체에 占하는 日本의 畵어는 76년 12.3%, 77년 12.6%, 78년 17.3%로 漸增 傾向으로 있는데, 이는 전적으로 버스, 트럭用 타이어의 輸入增加 때문이다.

다음 프랑스는 對캐나다 타이어 輸出에서 第3位, 全輸入 가운데 13.1%를 차지하고 있다.

프랑스의 타이어가 이처럼 著實히 伸張하고 있는 것은 무엇보다도 「Michelin」의 브랜드 이미지가 침투되어 있기 때문이다.

더구나 高級車에 대해서는 Michelin을 찾아만 큼 Michelin 信奉者가 압도적이다.

그리고 「Michelin」은 品質 및 價格面에서 정착되어 特約店에서는 적극적으로 「Michelin」을 취급하고 있다.

그리고 버스, 트럭用 타이어에서도 「Michelin」의 定評이 높아 美·日 다음으로 第3位를 차지하고 있는데, 앞으로 이 3개국이 캐나다市場에서 서로 競合하게 될 것이다.

한편 버스, 트럭用 타이어의 輸入單價를 보면 美國製品은 76년 C\$154, 77년 C\$156, 78년 C\$144로 되어 있으나 日本製品은 각각 C\$215, 184, 210, 그리고 프랑스製品은 同 C\$115, 116, 154로 美國製品에 비해 日本製品은 平均 45%, 프랑스 製品은 37% 높다.

끝으로 産業用 타이어에서는 美國 다음으로 自由中國이 主輸入對象國인데, 특히 自由中國은 76년부터 數量, 金額 모두 激增(77년엔 약간 停滯)하고 있다.

韓國製品은 77년에 數量으로 76년對比 약 3.6배 정도, 金額으로 6배 이상 증가되었으나 78년에 와서 數量, 金額 모두 격감했다. 이는 自由中國의 증가 傾向에 비해 대조적인 現상으로 주목되고 있다. (79. 5. 17. KOTRA 海外市場)

### ▲ 日本, 78年 輸入타이어 Brand別

實績(上 位)  
(10個國)

( )는 77年

順位	Brand 名	金額	本 數	Share (金額)
1 (1)	Michelin	13,000 (4,337)	522.0	33.0% (21.6)
2 (2)	Pirelli	5,500 (2,333)	120.0	14.0 (11.6)
3 (5)	Samyan	4,400 (1,381)	318.0	11.1 (6.8)
4 (6)	Firestone	2,150 (1,377)	57.0	5.5 (6.8)
5 (8)	Kleber	2,000 (961)	95.0	5.1 (4.7)
6 (3)	Goodyear	1,420 (1,921)	47.0	3.6 (9.5)
7 (4)	Uniroyal	1,290 (1,485)	42.0	3.3 (7.4)
8 (9)	Hankook	1,150 (730)	65.0	2.9 (3.6)
9 (7)	Barum	922 (1,024)	60.0	2.3 (5.1)
10 (14)	Goodrich	620 (159)	21.0	1.6 (0.7)

資料 : 타이어新報(79. 3. 23)

單位 : CIF US\$ 1,800, 1,000本