

且将细炼时的辊距调至 2 mm,胶料薄通 2 遍。采取以上措施,可有效地控制胶料的塑性,使半成品的挤出尺寸稳定。

2.2.2 半成品停放时间

挤出半成品存在松弛收缩,即长度减小、厚度增大现象,即使采用喷淋和水浸冷却,也还需要将半成品停放一段时间。规定挤出后半成品在百叶车上停放 4 h 以上才能定长接头。接头后内胎半成品的储备量要加以限制,大断面内胎的储备量不应超过 4 条,并应经常更换折叠位置,以避免半成品折叠部位变薄。

2.2.3 定型硫化

定型方式由立式定型改为卧式定型,可避免立式定型造成的胎身上、下膨胀不均现象。应缓慢充气以控制胎体,特别是两胎侧的折痕位置不能移动,使其始终保持在胎侧中心位置,可避免折痕伸薄而造成上侧或下侧局部变薄。

另外,采取二次定型法,即先缓慢充部分气体,停放一会后再缓慢充气。这样可使内胎胎筒均匀膨胀伸张,同时也避免了由于充气过快,产生气门嘴胶垫边沿胎壁鼓薄现象。硫化时,装模要准、装模合模速度要快。合模后应立即充内压并缓慢升压,避免造成装模后的半成品因伸张过猛而局部变薄。

3 结语

通过调整内胎半成品尺寸,并对胶料塑性、停放时间和定型硫化等工艺条件进行控制,不仅避免了大断面内胎胎身厚薄不均现象,同时减少了内胎成品顺模打褶的缺陷。改进后内胎合格率明显提高,废次品数量大大减少,获得了可观的经济效益。

收稿日期:2000-10-28

全球汽车生产能力过剩 2 000 万辆

中图分类号:U469 文献标识码:D

据美国汽车业的有关统计资料显示,现在全球的汽车年生产能力已达 7 500 万辆,而目前全球的汽车市场销售规模至多可望达到约 5 500 万辆的水平,即设备能力过剩达 2 000 万辆。最近几年,全球每年实际生产的汽车数量比市场的实际销量还多出 150 万辆。

进入 20 世纪 90 年代以来,特别是 90 年代中期开始,全世界各国对汽车的需求量普遍呈增长走势,而国际汽车市场专家和一些大型汽车企业又一致认为,21 世纪中国、印度等亚洲国家及中东地区、中南美洲地区和俄罗斯等独联体与东欧国家将成为三大汽车市场。为抢占这 3 块具有庞大需求量的市场,国际上的一些大型汽车生产企业争相到这些国家和地区投资,建起或正在建设多种融资形式的独资、合资或合作汽车生产厂;同时,一些发展中国家为推动本国经济发展,发展本国的汽车工业,也采取多种融资方式建汽车制造厂,这一场全球范围的大力发展汽车产业的“运动”,使全球的汽车生产设备能力在最近几年迅速膨胀。

(摘自《中国汽车报》,2001-01-17)

河南轮胎调整经营战略扩大市场份额

中图分类号:F272;TQ336.1 文献标识码:D

目前,国内轮胎市场疲软,企业表现出不同程度的亏损,河南轮胎股份有限公司的生产经营形势也相当严峻,为此提出了“调整产品结构、扩大市场占有率、提高质量、降低成本”的经营方针,并积极采取了相应的措施:

(1) 为适应市场需求,增加适销对路轮胎的产量,保证畅销产品不丢失市场;

(2) 以产促销,充分利用生产能力,保持合理的库存量,使生产保持一定的规模;

(3) 优先安排生产出口产品,以满足国际市场需求,减轻国内市场的压力;

(4) 积极开发新产品,扩大市场份额。

河南轮胎股份有限公司及时调整了经营战略后,使生产经营保持了较快的发展势头,经济增长速度明显加快。2000 年,完成工业总产值 11.45 亿元,同比增长 48.23%,产量增长 69.10%,销售收入增长 52%,出口创汇 1 486 万美元,轮胎规格品种达到 158 种。

(河南轮胎股份有限公司 贺发展供稿)