

注意,在采用这种方法时,新胎和已证实硫化程度最佳的轮胎在几何形状、配方和结构上应是相似的,否则可能产生较大的误差。

与热电偶法相比,气泡点法简便易行,是美国固特里奇轮胎公司和其它一些轮胎公司确定

或验证轮胎硫化条件的一种常用方法。建议我国轮胎企业不妨也采用气泡点法建立本企业的硫化轮胎厚度指南,以确定轮胎硫化时间。

收稿日期 1998-11-18

日本的轮胎工业回升

英国《欧洲橡胶杂志》1998 年 180 卷 8 期 15 页报道:

尽管日本的汽车生产速度放慢下来,但 1997 年该国的轮胎产量再创新记录。

据日本汽车轮胎生产协会(JATMA)报告,1997 年日本轮胎产量增长了 2.9%,达到 1.72 亿条,橡胶消耗量为 110.5 万 t,这又是一新的记录。轮胎生产总值估计为 71 亿美元。

与此成鲜明对比,该国 1997 年汽车产量仅为 1 100 万辆,低于 1990 年 1 349 万辆的记录,相当于 1980 年的水平。

在消耗的 110.5 万 t 橡胶中,轿车轮胎耗胶量所占比例最大,占 41.5%,其次为载重汽车和公共汽车轮胎(26%)及轻型载重汽车轮胎(18.7%),轿车轮胎的耗胶比例从 1990 年大约 37%一直稳步地增长。

日本自 1993 年以来,轮胎出口量急剧增长,反映出日本经济增长不断放慢,这时期的日元疲软。总的来说,即使日元对美元汇率的下降完全抵消了收益,但按日元测算,出口总的利润增加 10%以上,按美元不变计,利润净增 325 万美元。

据 JATMA 讲,增加来自“对北美洲和发展中国家的出口量大幅度增加”。特别是这段时间轿车轮胎出口量增长了 50%以上,1997 年超过 3 280 万条,而 1993 年为 2 400 万条。当与 1993 年出口量为 10.42 万 t 相比时,1997 年出口量增加到 13.85 万 t。然而轮胎质量减小了,每条轮胎从 4.33 kg 减到 4.22 kg。

JATMA 数据表明,日本现在几乎完成了子午化进程,80%的轻型载重轮胎是子午线结构,载重轮胎中子午线轮胎占 85%,而轿车轮胎中子午线轮胎的比例已超过了 90%。

1994~1997 年日本轮胎工业的原材料消耗量见表 1。

表 1 日本轮胎工业的原材料消耗量 kt

项 目	1994 年	1995 年	1996 年	1997 年
钢丝	179	198	199	201
尼龙	34.4	36.1	35.2	34.9
聚酯	34.5	37.0	38.9	39.3
人造丝	1.0	0.97	0.92	1.1
其它	1.39	1.5	1.06	0.6
帘布合计	249.9	273.7	275.1	277.6
NR	521	576	591	588
SR	408	449	468	494
生胶合计	929	1 023	1 059	1 082
炭黑	488.7	540	560	576

(曾泽新摘译 涂学忠校)

1998 年全国分厂家大中型
拖拉机产销量 台

厂 家	产量	销量
上海拖内公司	13 787	13 800
山东拖拉机厂	13 296	13 144
中国一拖有限公司	13 062	12 372
天津拖拉机厂	8 635	8 691
宁波中策拖拉机公司	5 703	5 472
清江拖拉机集团公司	2 670	2 694
湖北拖拉机厂	2 004	2 051
盐城拖拉机厂	973	897
江西拖拉机厂	828	758
新疆十月拖拉机厂	820	857
德州拖拉机厂	661	655
东风农机集团公司	239	222
沈阳汽拖公司	172	183
哈尔滨拖拉机厂	51	67
安徽拖拉机厂	44	49
长春拖拉机厂	33	117
石家庄拖拉机厂	27	18
潍坊拖拉机厂	4	0
合 计	63 009	62 047

(摘自《上海汽车报》,1999-03-07)