

海外消息

出厂 6 年的轮胎能否使用 之争仍然未有结果

自今年 6 月份以来,美国国内掀起了一场“出厂 6 年的轮胎能否使用”的争论。最后焦点集中到了“轮胎橡胶老化对操作性能有多大影响”这一问题。但时至今日,正反双方各执一词,胜负难分。

1 导火索:福特单方面提出“6 年轮胎必须更换”

福特汽车公司在没有与美国轮胎行业协会沟通的情况下,在其网站和用户手册中增加了“建议更换出厂 6 年的轮胎”的内容。其理由是“轮胎的性能是随时间而退化的,即使轮胎不在路面上奔跑”。

随后戴姆勒克莱斯勒公司表示准备效仿福特的做法,从 2006 年起也将在其用户手册中加入同样的建议。但该公司表示将会在与轮胎制造商商讨此事后再采取上述行动。

一石激起千层浪。RMA (美国橡胶制造业者协会)首先站出来表示反对。“我真不敢想象有这种事情发生,这样做根本就没有任何意义。福特从来没有跟我们交流过有关轮胎老化的数据,戴姆勒克莱斯勒也没有”,RMA 的一位发言人如是说。

轮胎制造商及经销商对此反响强烈,他们普遍认为上述建议纯属多此一举。其理由有二:一是如果轮胎装在汽车上,等不到 6 年就已经因胎面磨损而换了下来;二是没有谁会把一条轮胎放 6 年再用,经销商的通常做法是先来的货先走,而消费者是因为需要才会购买,不会是出于收藏的目的。

福特的行为对社会上的各种交通安全组织来说无疑是一种鼓舞。安全研究与战略公司马上表态支持福特,并说“鉴于福特在轮胎老化方面的研究成果,他们的声明对我们相当有利,这不仅对汽

车制造商产生影响,同时也对整个轮胎行业产生影响,尤其对 NHTSA (国家公路交通安全管理局)产生影响,促使 NHTSA 更加关注福特在轮胎老化方面的研究活动”。

2 RMA :建议政府出面平息事端

面对福特和戴姆勒克莱斯勒的单方面建议,RMA 希望联邦机构出面平息事端。该组织已于 6 月 10 日上书 NHTSA,请求其发布消费者咨询公告,说明影响轮胎使用寿命的因素以及正确维护/保养轮胎的好处,期望从侧面消除福特的建议带来的负面影响。

RMA 说:“在 NHTS 决定采取正确行动之前,我们强调有必要回答主要的问题——是否只有轮胎使用寿命对真实轮胎的安全性能有影响。只有回答好这个问题,NHTS、轮胎行业、汽车行业以及任何关心交通安全的组织才能给消费者一个恰当的建议。”

提到“轮胎老化”的说法是片面性的,RMA 解释说,实际上问题真正涉及的是轮胎投入使用的持续时间,而并非轮胎生产日期。实际使用条件与未售出轮胎的贮存条件出入很大,轮胎老化与车主个人的轮胎维护/保养习惯也有关。

RMA 指出,由于实际使用条件差异很大,根据生产日期准确预测某条轮胎的使用寿命与 RMA 目前掌握的数据不相符。汽车制造商是可以建议,但不可以规定根据他们理解的车辆使用状况什么时候换轮胎。

3 问题焦点:福特专家的研究

福特表示之所以提出上述建议,是基于对轮胎降解进行深入研究后做出的。据介绍,在 2000~2004 年间,福特聘用聚合物科学技术专家 John M. Baldwin 先生为其主持一项关于轮胎老化的研究。研究结果表明,轮胎使用 2 年后剥离强度下降 50%,使用 4 年后下降 70%,很显然橡胶发生了改变。因此福特出于安全的考虑,决定建议消费者更换汽车上装着的出厂 6 年的轮胎。

对于 Baldwin 先生的研究,RMA 日前找到了不利于福特的证据。在 2004 年底,Baldwin 先生曾在德克萨斯州第 117 联邦地方法院为某案件当庭作证。现在翻阅当时的法庭笔录证词,发现他的陈述与福特“建议不考虑条件,一律更换出厂 6 年的轮胎”的理由相矛盾。

RMA 的发言人说:“根据上述法庭笔录证词,我们已经认为福特汽车公司拿不出证明轮胎老化与轮胎操作性能有直接关系的数据”。TIA (轮胎工业协会)也发表了同样的看法。

4 等待:只有等待

对于这场已经持续了一个多月的争论,目前还没有得出结论。其实像这样的争论,在几年前就发生过。当时有人提出大型机动车安全法案应当增添关于轮胎产品使用期限的条款,但由于轮胎行业的普遍反对而没有实现。

在此期间,NHTSA 已经着手组织人力、物力开展轮胎老化性能试验。以出厂日期为标准,在全国范围抽取 3 组试样:第 1 组为 1997~1998 年出厂的轮胎,第 2 组为 1999~2000 年出厂的轮胎,第 3 组为 2001~2003 年出厂的轮胎。目前,试样的采集及试验方案的确定均已完成。

此外,ASTM (美国材料实验协会)也在准备起草轮胎老化试验标准草案。上述两组织计划合作,考虑在联邦轮胎安全标准中增加有关轮胎老化的内容。据介绍,在今年晚些时候有望公布相关的推荐标准。因此,对 RMA 和 TIA 而言,只有等待。

Amy Shaw

BFS 轮胎厂可能遭遇罢工

普利司通/费尔斯通公司在美国轮胎橡胶厂的大多数工人可能会在 7 月底得到一份新的合约,但在这个地区可能会在发起一次反对公司的罢工。

美国钢铁工人协会 1155 分会的成员——主要是 BFS 公司位于田纳西州沃伦郡的卡车和汽车轮胎厂的雇员——压倒性地抵制该公司 6 月 17 日给出的所谓“最终的、最好的”提议,有 85% 的投票者反对。这次投票是在代表 7 个美国钢铁工人协会分会的谈判委员会与拥有 6000 员工 of BFS 公司在 BFS 公司内达成了一个临时合约协议 8 天后举行的。

但是,1155 分会的领导们拒绝接受这个临时协议并且建议会员拒绝这个协议。美国钢铁工人协会 1155 分会与布卢明顿(Bloomington)I11 的 787 分会实行附属契约,但受顾于 BFS 公司另外

6 家合资工厂的雇员实行的是的主契约。

1155 分会主席 Ron Vining 说,如果别的分会——这些分会于 6 月 28 日和 6 月 29 日投票——批准他们的协议,1155 分会的成员将在近日举行罢工。

现在还没有接触公司以继续协商的计划,Vining 说,因为“我们投票表决的提议是他们最终的最好的协议。”

BFS 公司的一个发言人说,公司对于沃伦郡近 800 名员工反对该提议感到失望,但对于别的协议的顺利批准表示乐观。Vining 说,沃伦郡的工厂是公司利润最好的工厂,分会员工反对的这项提议与他们每天做的不相符。工人们要进行强制性的加班,并且他们没有得到和别的工厂的同事一样多的假期薪金。

在别的实行 12h 一班的大工厂的小时工——如田纳西州的 Laverne (Laverne, Tenn)、爱荷华州的得梅因(Des Moines, Iowa)以及俄克拉荷马城——工作 12h 也得到 12h 的报酬,而在沃伦郡工人得工作 12.5h 才能得到相应 12h 的报酬。

别的地方的员工按固定的生产速率生产,而在沃伦郡,如果公司觉得合适,就会提高速率。

另外,Vining 认为协商应该有较长远考虑,因为一年期的工作期限与工厂安全解决不了大问题。“我们花两年的时间来协商一年期的合同,”Vining 说道,“这没有多大意义。我们在等待中承受损失。2006 年之前,我们得有职业保险,否则可能就要失业。”

这对日复一日工作着的雇员来说是非常紧迫的,使他们的生活处于某种停顿,以等待某件事情的发生,“这儿的人们没有买新车,没有买新房,因为他们不敢随意支出资金,他们无法尽情享受他们拥有的东西。”

临时协议中对 8 家工厂中 5 家要求实行工厂保护——意即在合同期内工厂不会关闭。沃伦郡工厂就是其中之一,另外 4 家分别是田纳西州的 Laverne、爱荷华州的得梅因、俄克拉荷马城以及俄亥俄州的阿克伦。

布卢明顿工厂、印第安纳州 Noblesville (Noblesville, Ind.) 以及阿肯色州 Russellville (Russellville, Ark.) 内胎厂在临时协议中被认定为“哀伤”工厂。他们得不到任何职业安全保证,不