

我国轮胎气门嘴标准概况及存在问题(续完)

郭秉南 杜德鑫
(青岛气门嘴厂 266022)

(接上期)

3.3 标准中的图形问题

3.3.1 图形的表达

我国气门嘴标准的图形采用分步表达方法。分步表达图一般依次为系列标准图、气门嘴标准组装图、嘴体图和胶座标准图等。以 Z1-10 系列气门嘴为例,分步表达图有 5 个,尺寸附表有 6 个。必须经过反复查找才能得到 Z1-10 系列气门嘴完整的形状和尺

寸。目前只有我国气门嘴标准采用分步表达方法,其缺点主要是编制繁琐,使用不便。

气门嘴是简单的小产品,标准中的图形没有必要搞得那么复杂繁琐,可用一步图形直接表示清楚(见图 7)。一步图形尺寸如表 14 所示。图 7 和表 14 包括了 Z1-10 系列气门嘴 5 个图形和 6 个附表的全部内容,看起来简明、直观、集中,而且编制和使用都方便,希望能用它取代分步表达方法。

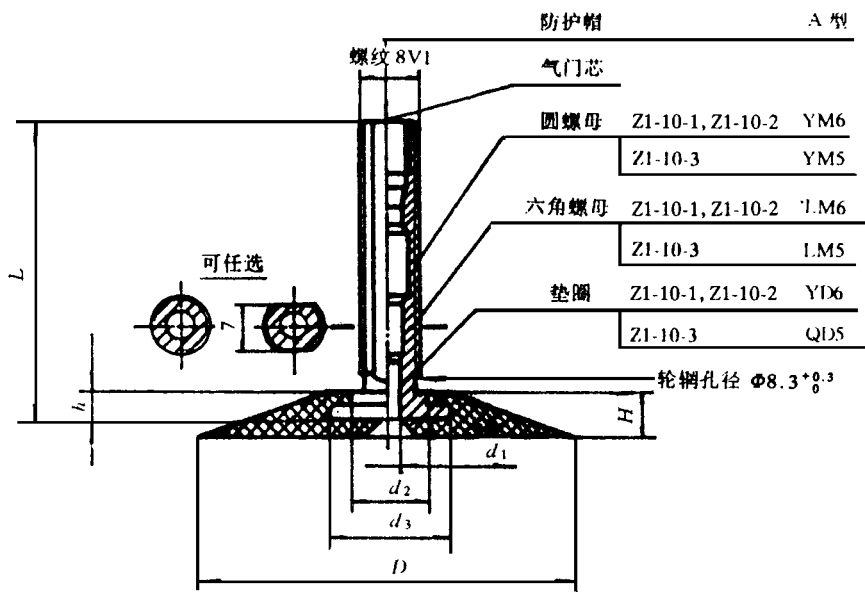


图 7 Z1-10 系列气门嘴一步图形表达图

3.3.2 图形中的尺寸标注

我国内胎气门嘴标准以底盘的底平面为基准面标注尺寸。而美国、欧洲和日本标准及 ISO 初稿都以胶座顶面为基准面标注尺寸,这样可以反映出使用的有效高度。我国气门嘴标准在这一方面是否向国外标准靠拢,有待研讨。

表 14 Z1-10 系列气门嘴一步图形尺寸 mm

型号	L	h	d ₁	d ₂	d ₃	D	H
Z1-10-1	30	3.3 ±0.15	4.3 ^{+0.18} ₀	10	15	40	4.0
Z1-10-2	33	3.3 ±0.15	3 ^{+0.14} ₀	11	15	45	4.5
Z1-10-3	40	4.0 ±0.15	3 ^{+0.14} ₀	11	16	50	5.5

注: Z1-10-1 型仅适用于短芯 TC1 气门芯。

3.4 气门嘴型号标志体制比较

由于表达的侧重点不同,各国气门嘴型号的标志体制不完全相同。从表示方法分,标志体制分为分段表示和直接表示两大类。我国、ETRTO 和 ISO 采用分段表示方法,美国 TRA 以及 JATMA 采用直接表示方法。

3.4.1 我国现行气门嘴型号标志体制

我国现行气门嘴型号的标志体制是参照 ETRTO 建立的。GB 3900—91 就是按新的标志体制编制的系列标准,标志体制分 3 段表示。首段中的 Z 表示气门嘴,其后数字表示 4 种气门嘴类型顺序号;第 2 和第 3 段数字分别表示既定类型气门嘴的系列顺序号和型号顺序号。以 Z1-02-1 为例说明如下:首段 Z 后面的数字 1 表示标准芯腔内胎气门嘴;第 2 和第 3 段数字 02 和 1 分别表示既定类型气门嘴第 2 系列和第 1 种型号。Z1-02-1 依此表明为标准芯腔内胎气门嘴第 2 系列第 1 种型号气门嘴。

3.4.2 ETRTO 气门嘴标志体制

ETRTO 气门嘴标志体制也分 3 段表示。首段中的 V 是英文 VALVE(气门嘴)一词的第 1 个字母,其后的数字表明所适用的车型或芯腔、配件等 10 种不同气门嘴类型的顺序号;第 2 和第 3 段数字分别表示既定类型气门嘴的系列顺序号和型号顺序号。以 V3·03·1 为例说明如下:首段 V 后面的数字 3 表示载重汽车用气门嘴;第 2 和第 3 段数字 03 和 1 分别表示既定类型气门嘴第 3 系列和第 1 种型号。因此,V3·03·1 表明为载重汽车用第 3 系列第 1 种型号气门嘴。

3.4.3 ISO 气门嘴标志体制

ISO 于 1992 年发布了“ISO 10475 气门嘴标志体制”,也采用分段表示方法,分 2 段表示。首段设 2 位代号:第 1 位代号表明气门嘴嘴杆螺纹规格(由此可判定芯腔类型)及气门嘴形状(是直型、单弯型还是其它);第 2 位代号表明气门嘴类型(是内胎气门嘴还是无内胎气门嘴)及轮辋的嘴孔直径。第 2 段

数字表示气门嘴型号顺序号。以 CQ-01 为例说明如下:第 1 位代号 C 表明为 8V1 螺杆螺纹(标准芯腔)直型气门嘴。第 2 位代号 Q 表明为无内胎气门嘴,轮辋嘴孔直径为 11.3 mm。归纳起来 CQ-01 表明的是标准芯腔、直型、轮辋嘴孔直径为 11.3 mm 的第 1 种型号轮辋气门嘴。

从以上 3 个实例可以看出,采用分段表示方法,气门嘴的形象感差。为弥补这一不足,要在首段中增多表达内容以增强形象感,故分段表示的首段是最重要的。与之相比,我国气门嘴首段的表达内容太少,形象感最差,以此来取代原来以标注长度为内容的标志体制,实无显著的优越性,再加上由此造成标准型号前后不能衔接而导致型号混乱,其得失值得思考。

3.4.4 TRA 气门嘴标志体制

TRA 气门嘴标志体制最简明,例如 TR87。TR 是美国轮胎轮辋协会的英语缩写,所有气门嘴和部件都标以 TR 字样,除此之外就只标明气门嘴型号,型号范围从一位数直到四位数。由于 TRA 历史悠久、影响大,且其标志体制又集中在型号这一点上,因此当看到上面 TR87 例子时,就觉得形象感强。

TRA 标志体制对大孔气门嘴在 TR 与型号之间加注 J 字样,例如 TRJ1014;对特大孔气门嘴加注 L 字样,例如 TRL850;对特大孔挠性气门嘴加注 LF 字样,例如 TRL F935-长度。

3.4.5 JATMA 标志体制

JATMA 标志体制的特点是多样化,凡国际上已有的气门嘴标准,只要适合日本的需要,就以原型号编入 JATMA 标准中,成为日本标准的组成部分,例如 TRA 的 TR13,ETRTO 的 V3·02·1 等都出现在日本标准中。日本标准的另一组成部分是日本自己编制的标准,标准标明 JS(日本工业标准)字样及型号,例如 JS2。

对大孔和特大孔气门嘴在 JS 和型号之间也分别加注 J 和 L 字样。

从表面上看,日本的标志体制虽是混乱的,但它们吸取国外先进标准最灵活、最简捷的办法,值得称赞。

3.5 我国各系列型号气门嘴与国外标准的比较

我国各种类型气门嘴共有 10 个系列 39 种型号。其中 Z1-01 系列是载重汽车用的内胎气门嘴。美国、欧洲和日本都有相应的系列。现以 Z1-01 系列为例从形状尺寸、组装使用和铜材耗量方面与国外标准做比较。

(1) 形状尺寸

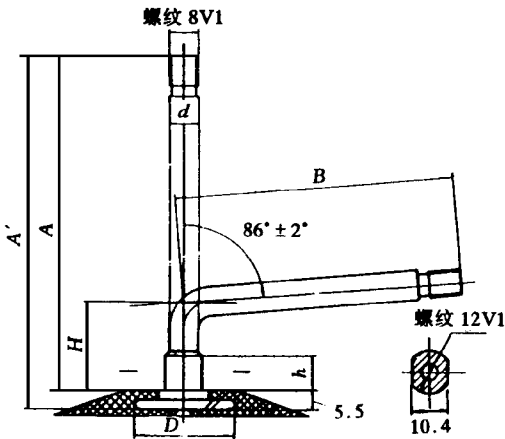
我国 Z1-01 系列气门嘴在型号设置及尺

寸标注位置方面与国外标准不同。Z1-01 系列气门嘴标准与国外标准比较如图 8 及表 15~19 所示。

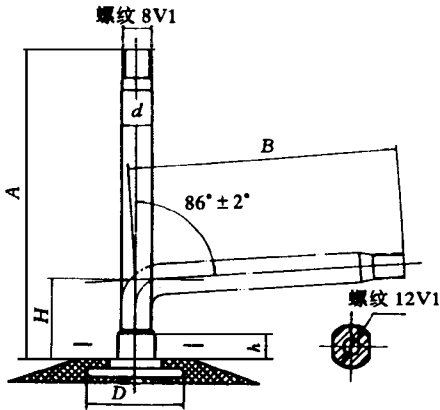
表 15 Z1-01 系列气门嘴尺寸 mm

型号	A'	A	B	H	h	D	d
Z1-01-1	71	65.5	45	24.5	9.5	28	8
Z1-01-2	76	70.5	50	24.5	9.5	28	8
Z1-01-3	104	98.5	78	24.5	9.5	28	8
Z1-01-4	111	105.5	85	24.5	9.5	28	8
Z1-01-5	127	121.5	101	24.5	9.5	28	8
Z1-01-6	140	134.5	114	24.5	9.5	28	8
Z1-01-7	154	148.5	128	24.5	9.5	28	8
Z1-01-8	169	163.5	143	24.5	9.5	28	8
Z1-01-9	184	178.5	158	24.5	9.5	28	8
Z1-01-10	204	198.5	178	24.5	9.5	28	8

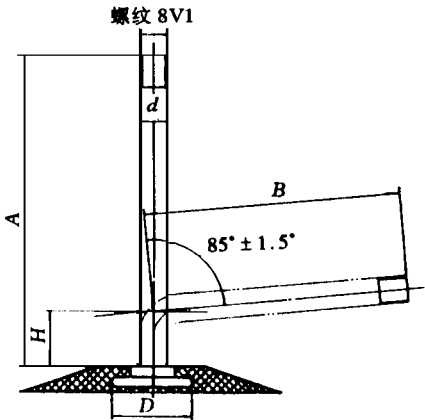
注: A, H 和 h 值是对比用的换算值。



(a) 我国 Z1-01 系列气门嘴形状 (GB 1796 —1996)



(b) 与 Z1-01 系列气门嘴形状相同的国外标准气门嘴



(c) 美国 TR440 系列气门嘴 (同类型形状不同)

图 8 我国 Z1-01 系列气门嘴与国外标准比较

表 16 与 Z1-01 系列气门嘴对应的美国 TRA 标准(1979 和 1981 年)气门嘴尺寸

mm

TR 气门嘴型号	A		B		H		h		D		d	
	1979 年	1981 年	1979 年	1981 年	1979 年	1981 年	1979 年	1981 年	1979 年	1981 年	1979 年	1981 年
75A	96	88	76	75	24	19	6.4	5.6	27	27	8.4	8.4
76A	106	—	86	—	24	19	6.4	5.6	27	27	8.4	8.4
177A	115	108	95	95	24	19	6.4	5.6	27	27	8.4	8.4
77A	125	118	105	105	24	19	6.4	5.6	27	27	8.4	8.4
175A	134	128	114	115	24	19	6.4	5.6	27	27	8.4	8.4
78A	147	143	127	130	24	19	6.4	5.6	27	27	8.4	8.4
179A	161	158	141	145	24	19	6.4	5.6	27	27	8.4	8.4

注:TR76A 系列于 1981 年,TR75A 系列于 1989 年淘汰,只作比较用。

表 17 与 Z1-01 系列气门嘴对应的 ETRIO

标准(1996 年)气门嘴尺寸

mm

气门嘴型号	A	B	H	h	d	D
V3 09 1	66	49	21	8	—	8
V3 09 2	83	66	21	8	—	8
V3 09 3	96	79	21	8	—	8
V3 09 4	106	89	21	8	—	8
V3 09 5	115	98	21	8	—	8
V3 09 6	125	108	21	8	—	8
V3 09 7	134	117	21	8	—	8
V3 09 8	147	130	21	8	—	8
V3 09 9	154	137	21	8	—	8
V3 09 10	164	144	21	8	—	8

表 18 与 Z1-10 系列气门嘴对应的 JATMA

标准(1994 年)气门嘴尺寸

mm

气门嘴型号	A	B	H	h	D	d
JS75	89.5	70	24	6.4	—	8.3
TR77A	124	105	24	6.4	—	8.3
TR78A	146	127	24	6.4	—	8.3
TR175A	134	115	24	6.4	—	8.3
TR177A	114	95	24	6.4	—	8.3
JS179A	161	137	29	6.4	—	8.3
TR179A	160	141	24	6.4	—	8.3
JS1	79.5	60	24	6.4	—	8.3
JS179	164	133	36	6.4	—	8.3

注:JS75 和 JS1 型号的折弯角度为 82°。

表 19 美国 TRA 标准(1996 年)

气门嘴尺寸

mm

型号	A	B	H	D	d
440	85	75	15	22	7.7
441	105	95	15	22	7.7
442	115	105	15	22	7.7
443	125	115	15	22	7.7
444	140	130	15	22	7.7
445	155	145	15	22	7.7

首先将图 8 中的不变数值列于表 20 中进行比较。

从表 20 可以看出,在我国 Z1-01 系列气门嘴的固定数值中除嘴杆直径 d 尺寸居中外,其它尺寸如折弯高度 H ,12V1 螺纹高度 h 和底盘直径 D 与国外标准相比均是最大的。我国 Z1-01 系列尺寸与 TRA1979 年 TR75A 系列尺寸相近,此后尺寸差别变得愈来愈大。固定数值中的 D 和 d 与其它部位没有牵连,而 H 和 h 值会直接影响到嘴杆高度 A 值及气门嘴在轮胎上的安装。为了清晰表达 H 值、 B 值和 A 值三者的关系,选择 B 值相同的我国 Z1-01-6 型号和美国 TR175A 型号气门嘴进行比较,以观察 TRA 两次修订 H 值后对 A 值的影响(见表 21)。

从表 21 可以看出,1979 年美国 TR175A 型号气门嘴的 B 值是 114 mm,与我国相同。而 H 和 A 值都比我国小 0.5 mm。1981 年调整了 B 值,使其增大到 115 mm。 H 值经 1981 和 1996 年两次修订后相继降至 19 和 15 mm, A 值随之变为 128 和 125 mm。1981 和 1996 年美国气门嘴 B 值比我国气门嘴大 1 mm,而 A 值却比我国小 6.5 和 9.5 mm。制造高度大,经折弯后 B 值反而小的事实,说明我国气门嘴的制造有不合理之处。产品在出口时还需说明我国的气门嘴相当于美国的什么型号,以求需方认可,这种现象是很不正常的。

(2) 安装使用

不合理的原因关键在 H 和 h 值,这与气

表 20 Z1-01 系列固定数值与国外比较 mm

气门嘴系列	H	h	D	d
中国				
Z1-01 系列(1996 年)	24.5	9.5(最小)	28	8
美国				
TR75 系列*(1979 年)	24	6.4	27	8.4
TR75 系列*(1981 年始)	19	5.6	27	8.4
TR460 系列*(1981 年始)	15	取消	27	8.4
TR440 系列(1996 年)	15	取消	22	7.7
欧洲				
V3 09 系列(1996 年)	21	8	—	8
日本				
JS75 系列(1994 年)	24	6.4	—	8.3

注: *已废止的系列,只做比较用。

表 21 Z1-01-6 与 TR175A 型号
气门嘴变化比较 mm

气门嘴型号	H	B	A
中国			
Z1-01-6(1996 年)	24.5	114	134.5
美国			
TR175A*(1979 年)	24	114	134
TR175A*(1981 年)	19	115	128
TR443(1996 年)	15	115	125

注: *已废止的型号,只做比较用。

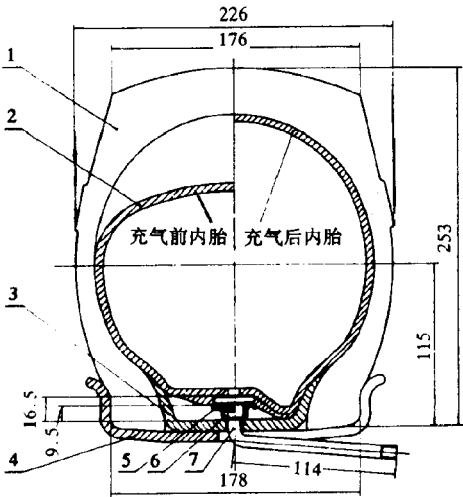
门嘴的安装使用有直接关系。

我国、欧洲和日本的气门嘴都保留了 12V1 螺纹,并配备了垫圈和螺母。美国取消了 12V1 螺纹和垫圈、螺母,从而形成气门嘴安装的两种不同形式(见图 9)。

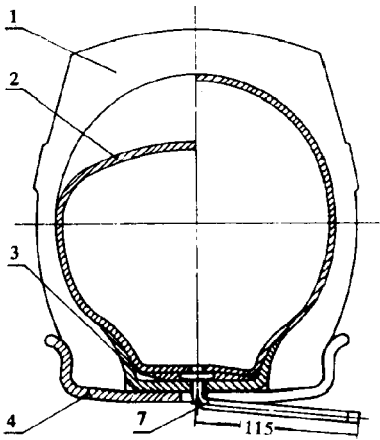
我国、日本和欧洲的气门嘴都配有垫圈和螺母,这两个部件的厚度与 12V1 螺纹高度 h 值的比较如表 22 所示。气门嘴组装后,我国 12V1 螺纹高出垫圈、螺母总厚度 1.5 mm 以上,高出的部分对垫带孔起破坏作用。日本气门嘴组装后是平的,欧洲 12V1 螺纹高出 0.3 mm,都比我国合理。

气门嘴配备垫圈、螺母的作用是值得商榷的,这两个部件对抑制紧固式内胎气门嘴根部慢漏气有显著作用。然而胶座气门嘴现已普遍采用,内胎慢漏气问题已根本得到解决,若在此条件下仍装入垫圈和螺母,如不花大力拧紧而只使它们保持轻微接触则形同虚设;反之,若大力拧紧 YD1 型垫圈,其弧型断面紧压在气门嘴胶座平面上,对密封胶台圆周的粘合面会起破坏作用。

轮胎装入内胎和垫带以及内胎胶座气门嘴组装垫圈、螺母时,在内胎与垫带之间的气



(a) 我国 Z1-01-06 型号气门嘴组装图



(b) 美国 TR443 型号气门嘴组装图

图 9 气门嘴组装示意

1—外胎;2—内胎;3—垫带;4—轮辋;5—垫圈;6—螺母;7—气门嘴

表 22 我国、日本和欧洲垫圈和螺母厚度及
12V1 螺纹高度 h 值的比较 mm

国家和地区	部件厚度			h
	垫圈	螺母	总计	
中国	3.5	4.5	8	9.5(最小)
日本	1.6	4.8	6.4	6.4
欧洲	3.2	4.5	7.7	8

气门嘴周围会出现空隙[见图 9(a)],我国的空隙尺寸为 9.5~16.5 mm。内胎充气后,内胎将填充空隙,此时气门嘴胶座和周围的内胎将发生伸长扭曲变形,而内胎气门嘴部位长期在此状态下工作,会对内胎与胶垫及胶垫与气门嘴底盘的粘合起剥离破坏作用。改善内胎工作条件的关键是减小内胎与垫带间的空隙,使内胎充气后减小变形,能在舒展条件下工作。从此观点来看,垫圈和螺母不起好作用,应予以取消。

经上述讨论得知, H 值对 12V1 螺纹高度有直接影响, H 值的近似值应为 12V1 螺纹高度、垫带厚度和轮辋厚度之和。也就是说,螺母和垫带不取消,12V1 螺纹 h 值将继续存在,而 H 值最多又只能作微量调整,这样前述的不合理现实将持续下去。

美国 TR440 系列气门嘴组装状态如图 9(b)所示。经过系统修订标准后,中国、日本和欧洲存在的弊端,在美国都已得到较好的解决。12V1 螺纹、垫带和螺母都已去掉, H 值得以最大限度降低,内胎也得到舒展的工作条件,从而使标准更趋合理化和轻量化。

(3) 铜材耗量

选用我国 Z1-01-6 与美国 TR443 为代表型号进行嘴体质量比较:Z1-01-6 嘴体单件质量为 53.3 g,TR443 嘴体单件质量为 42.1 g,单件质量差为 11.2 g。LM1 六角螺母单件质量为 4.6 g(可取消)。

Z1-01 系列气门嘴用于载重汽车和部分轻型载重汽车轮胎上。据统计,1996 年我国载重汽车轮胎产量为 1 810 万条,轻型载重汽车轮胎产量为 1 510 万条,合计 3 320 万条。按保守的约 60 %产量计算,每年需配用

气门嘴 2 000 万套。每年铜材耗用量差为:

嘴体: $\frac{20\,000\,000 \times 11.2}{1\,000 \times 1\,000}$
= 224 t(H62 黄铜)

螺母: $\frac{20\,000\,000 \times 4.6}{1\,000 \times 1\,000}$
= 92 t(HP6 59-1 黄铜)

气门嘴属小产品,由于标准上的差异,仅在一个系列气门嘴上,每年铜材耗用就有 300 t 差异,希望这能引起有关部门重视。

对设置 Z1-01 系列气门嘴型号的意见:

(1) 将 Z1-03, Z1-04 和 Z1-05 系列并入 Z1-01 系列

基于上述讨论结果,降低 H 值,去掉 12V1 螺纹,减小 D 的设想是成立的。这样, Z1-01 系列气门嘴形状尺寸将改变。Z1-03 和 Z1-04 系列与 Z1-01 系列形状相同,因此也同样应按上述设想改变。Z1-05 系列则与改变后的 Z1-01 系列相同,具备合并简化的可能。

在国外同类型标准中只有日本 JS244A 的形状尺寸与 Z1-05-1 接近。ISO 初稿中未采用。Z1-03-1, Z1-04-1, Z1-05-1, Z1-05-2 和 Z1-05-3 五种型号气门嘴的嘴杆高度依次为 50, 70, 52, 57 和 70 mm。其中 Z1-04-1 和 Z1-05-3 型号气门嘴的嘴杆高度为 70 mm,与 Z1-01-1 型号嘴杆高度 71 mm 相近。这 3 种型号气门嘴尺寸比较如表 23 所示。

表 23 3 种型号气门嘴尺寸比较 mm

型号	A	B	H	h	D	α (°)
Z1-01-1	71	45	24.5	9.5(最小)	28	86
Z1-04-1	70	无要求	24.5	9.5(最小)	20~24	86
Z1-05-3	70	无要求	21	没有螺纹	18~22	—

注: H 和 h 值为按胶座上平面计的换算值。

从表 23 可见,3 种型号气门嘴的嘴杆高度 A 值只差 1 mm;有效工作长度 B 值只有 Z1-01-1 型号有尺寸要求,可看作相同。Z1-01-1 型号的其它数值如 H , h 和 α 值与 Z1-04-1 型号都相同,只有底盘直径 D 值相差 4

~8 mm。Z1-04-1 型号已有近 20 年的使用经验。换言之,Z1-01-1 型号气门嘴小底盘试验已进行了 20 年,而且证明使用没有问题。

同样情况,Z1-05-3 型号的使用经验可进一步证明,Z1-01-1 型号降低 H 值、取消 12V1 螺纹、缩小底盘直径 D 值至 18~22 mm 是可以的。遗憾的是,我国只局限在单一型号上,没有像美国那样给予总结推广。

(2)废止 Z1-01-9 和 Z1-01-10 两种型号
据了解,这 2 种型号气门嘴我国没有生

产过,也从未使用过。对比国外标准此系列的最大型号与我国 Z1-01-8 型号接近。有效工作长度 B 值比较如下:中国 Z1-01-8 143 mm;美国 TR445 145 mm;欧洲 V3 140 144 mm;日本 TR179A 141 mm;建议废止的 Z1-01-9 158 mm;建议废止的 Z1-01-10 178 mm。后 2 种型号属国外都没生产过的虚设型号,没有存在意义。

另外,其它系列气门嘴与国外气门嘴的比较如表 24 所示。

表 24 我国各系列、型号气门嘴与国外的比较

中国标准气门嘴系列和型号	国外标准相对应型号				与国外型号、尺寸对比情况		说明或建议
	美国 TRA	欧洲 ETRTO	日本 JATMA	ISO 初稿			
Z1-02 系列[图 5(a)]							
Z1-02-1	TR13	V2 01 1	TR13	纳入	与国外标准的尺寸基本相同	图 5(a)中注:“可制成环形沟槽”取消;可考虑加上胶座根部排气槽	
Z1-02-2	TR15	V2 01 2	TR15	纳入			
Z1-06 系列[图 5(b)]							
Z1-06-1	TR87	V1 08 3	TR87	纳入	与国外标准的尺寸基本相同	折弯后的有效长度没有要求;胶座尺寸缺口	
Z1-09 系列[图 5(c)]							
Z1-09-1	—	—	—	—	国外各标准均设单一型号,与我国 Z1-09-3 型号相对应	对比国外标准,型号应考虑减少。我国标准嘴杆高度只有 2 种尺寸。Z1-09-1 型号的胶套尺寸是按轮辋孔径 $\Phi 8.0$ mm 为根据确定的。此选用没能查出根据,这将关系到 Z1-09-2 型号的取舍	
Z1-09-2	—	—	—	—			
Z1-09-3	TR1	V1 07 1	VAR	纳入			
Z1-10 系列[图 5(d)]							
Z1-10-1	—	—	—	—	国外同类标准均为单一型号,与我国 Z1-10-2 型号相对应	Z1-10 系列是复杂化的典型代表,除型号多应简化外,形状尺寸也复杂,底盘直径、封胶台直径、底盘厚度、胶座厚度型号间相互差都不大,这样在制造上,量具、硫化模具要多样化,造成不必要的浪费和麻烦。部件配备上也是最多的。应全面简化	
Z1-10-2	TR4	V1 06 1	TR4	纳入			
Z1-10-3	—	—	—	—			
Z1-11 系列[图 5(e)]							
Z1-11-1	—	—	—	—	国外同类标准是单一标准,欧洲	Z1-11 系列是紧固式摩托车气门嘴,1979 年有 TZ5 一	
Z1-11-2	—	V5 05 1	VAM	未纳入			

续表 24

中国标准气门 嘴系列和型号	国外标准相对应型号				与国外型号、尺寸	说明或建议
	美国 TRA	欧洲 ETRTO	日本 JATMA	ISO 初稿	对比情况	
Z1-11-3	—	—	—	—	与我国 Z1-11-2 型号相对应,日本标准中的尺寸都是与用户协商确定的,没法比较	种型号,1988 年变为 TZ5-30B,TZ5-33B和 TZ5-46B (即原 TZ5) 三种型号,1996 年成为 Z1-11-1,Z1-11-2,Z1-11-3(新增)和 Z1-11-4 四种型号,总的来说呈发展趋势。这和内胎气门嘴胶座化大方向是矛盾的。美国 TRA 和 ISO 初稿不设此类标准是可说明发展动向的。据理应考虑淘汰此系列标准,最多只保留 Z1-11-2 型号
Z1-11-4	—	—	—	—		
Z1-13 系列[图 5(f)]						
Z1-13-1	—	V1 03 1	VEM	未纳入	芯腔锥角:中国 40°,欧洲 50°,日本 35°。 嘴体螺距:中国 0.846 6 mm,欧洲 0.793 8 mm,日本 0.846 6 mm	Z1-13 系列属橡胶管密封型的自行车气门嘴,中国、日本和欧洲芯腔锥度相差较大,螺纹螺距不一致,说明其部件尚不能统一互换。美国和 ISO 初稿不设此类标准。尚有待统一
Z1-13-2	—	—	VEM	未纳入		
Z2-01 系列[图 6(a)]						
Z2-01-2	TR413	V2 03 1	TR413	纳入,设 8 种型号	形状相同,尺寸基本一致。国外标准中型号齐全	美国设 7 种型号,欧洲设 7 种型号,日本设 5 种型号,ISO 初稿设 8 种型号,我国设 2 种型号,现实中我国现已生产的型号已超越国家标准范围,应修订完善
Z2-01-3	TR414	V2 03 2	TR414			
Z3-01 系列[图 6(b)]						
Z3-01-1	TRJ 1175	—	JSJ1175	美国的纳入,设 5 种型号,同美国	形状相同,尺寸基本一致	无问题
Z3-01-2	TRJ 1179	—	—			
Z4-01 系列[图 6(c)]						
Z4-01-1	TRJ670-03	V5 03 1	TRJ670	纳入	尺寸和形状相同	无问题
Z4-02 系列[图 6(d)]						
Z4-02-1	TRJ650-03	V5 04 1	TRJ650	纳入,设 12 种型号号,同美国	形状和尺寸相同	无问题
Z4-02-2	TRJ651-03	V5 04 2	—			
Z4-03 系列[图 6(e)]						
Z4-03-1	TRJ690	V5 05 1	TRJ690	美国和日本纳入	尺寸相同。美国设 5 种型号	无问题
Z4-04 系列						
Z4-04-1	—	—	—	—	国外标准对活塞式气门嘴均未	我国气门芯、芯腔都未建立活塞式标准,Z4-04-1 型号

续表 24

中国标准气门 嘴系列和型号	国外标准相对应型号				与国外型号、尺寸 对比情况	说明或建议
	美国 TRA	欧洲 ETRTO	日本 JATMA	ISO 初稿		
					推荐	单独出现于气门嘴标准中是不健全的,只能看作是异形气门嘴,并不一定要纳入标准中,如更改芯套、气门芯,变更为 TRL850 形式,可适应发展趋势

收稿日期 1998-07-22

公务用车逐步取消

据《中华工商时报》报道,有关中央党政机关公务用车制度的改革方案,已由国务院体改办会同有关部门制订完毕,待征求意见后将报国务院正式批准。据权威人士透露,此项改革很可能在 1999 年的元月 1 日后正式实施。

此次车改的动因据说是基于以下原因:一是现行的公务用车制度是在计划经济体制下形成的,随着社会主义市场经济体制的逐步建立,其弊端日益暴露并愈演愈烈;二是公务用车运转费用高,利用效率低;三是目前的公务用车普遍超标和超编,追求豪华的攀比现象日趋严重;四是购车和养车的资金来源失控,财政不堪重负;五是公务活动用车难与公车私用并存,群众反映强烈。现行公务用车制度已到了非改不可的时候。

据悉,此次公务用车制度的改革目标是:逐步实现公务交通费用分配的工资化和公务用车的社会化,以期最大限度地节约国家用于公务交通的总开支。改革的步骤将先发放公务交通费补贴,待条件成熟时,将补贴纳入工资。除中央党政机关外,此次车改还将涉及全国人大机关、全国政协机关、工青妇群众团体、民主党派机关、全国工商联机关以及国务院的直属事业单位。

公务用车取消后,各级公务员的公务交通费补贴标准将按行政级别来确定,按照拟定的标准,普通公务员到部级公务员的补贴

幅度每月将在 100~3 000 元之间。据悉,在这次车改中正部级以上的官员原则上不参加,将继续沿用老办法。实行车改领取交通费补贴后,公务员执行普通公务的交通工具将由个人选择并实行费用自理。

实行车改后,各单位现行的上下班交通用车制度也将改革,各单位原则上不再保留上下班交通车,上下班的交通方式将由个人自主选择。

(摘自《北京青年报》,1998-10-17)

上轮与天懋联产胎圈钢丝

由上海轮胎橡胶集团股份有限公司与黑龙江天懋集团有限公司共同组建的上海森懋实业有限公司,已于近日签约。

上海轮胎集团是我国最大的轮胎生产企业,属国有控制企业。而天懋集团则是黑龙江首家省级民营企业集团,在全国 500 家最大民营企业中排名第 40 位,是国内生产胎圈钢丝的大型企业之一。

上海森懋实业有限公司在上海市松江区注册落户。天懋集团以货币和实物出资,在注册资本中占 83 %。上海轮胎集团则是以原昆阳钢丝厂经评估确认后的净资产出资,占注册资本的 17 %。这家混合经济成分型的新公司,计划今年下半年生产回火胎圈钢丝 2 500 t,明年生产 6 000 t,主要为上海轮胎集团产品配套。

(本刊讯)