

健康的加工,如钕化丁基橡胶的聚合或新的气相工艺;第2个目标是提高橡胶制品或部件如轮胎溴化丁基橡胶气密层的使用寿命;第3个目标是通过使用新的乙烯基溶聚丁苯橡胶和白炭黑补强剂,降低轮胎滚动阻力,节省能源,同时减少二氧化碳的排放量。这些开发常常是由轮胎工业带头,而后迅速地转移到更多的橡胶工业制品领域。

(曾泽新摘译 涂学忠校)

贝卡尔特开发未来钢丝帘线

英国《国际轮胎技术》1998年2期77页报道:

贝卡尔特公司是世界上主要钢丝帘线生产商之一,它目前正作更大努力开发新产品以满足用户需求。

近来,一些廉价产品供应商掀起钢丝帘线行业价格大战,促使投资更加困难,但是仍需要投资开发和生产新结构帘线以满足用户开发新轮胎的需求。贝卡尔特公司通过调整产能布局,稍稍降低欧洲产能,增加北美产能,使产能布局合理化以适应市场需求。通过开辟新用途,如在工程机械轮胎中的应用,把握新的投资机会,贝卡尔特公司不断获得壮大,在市场上处于强有力的地位。作为公司在靠近用户的地方生产战略的一部分,该公司在巴西的第2家工厂最近已投产。贝卡尔特公司还在执行在亚洲扩大投资的战略。

除了作为轮胎骨架材料钢丝帘线的质量以外,近年来价格的演变也使钢丝帘线的竞争日趋激烈。贝卡尔特公司称,轮胎公司将其产品看作是未来的轮胎骨架材料。

(涂学忠摘译)

我国成为1998年世界第10大汽车生产国

据国际汽车制造商组织通报,我国1998年被列入世界十大汽车生产国行列。

1998年,世界汽车(轿车和载重车)产量为5190万辆,比上年的5310万辆低2.3%。其中美国的总产量为1200.61万辆,居世界第1位,其中轿车555.44万辆,占世界第2位,轻型载重车610.93万辆,占世界第1位。日本总产

量为1004.98万辆,居第2位,其中轿车805.58万辆,占世界第1位,轻型载重车114.77万辆,占世界第2位。排列第3至第5位的国家依次为德国、法国和西班牙。中国是世界第10大汽车生产国,产量为162.78万辆,其中轻型载重车107.99万辆,占世界第3位。韩国在1996和1997年汽车产量曾居世界第5位,由于受金融危机影响,1998年产量降到第8位,总产量为195.45万辆。巴西轿车产量为124.45万辆,占世界第9位,轻型载重车24.39万辆,占世界第10位。

(摘自《中国汽车报》,1999-03-24)

今明两年专用汽车市场需求预测

根据90年代以来我国专用汽车市场起伏不定的特点和近两年国家的宏观经济政策以及经济发展态势,预计今明两年的专用汽车市场可得到平稳发展,1999年的需求量为18万辆左右,2000年将达20万辆左右,平均年递增率可达8%以上。

根据国家投资方向和实际需求,在车型分类上,厢式车、罐式车、半挂汽车列车和起重举升式车的需求量仍将有较大幅度的增长,今明两年的需求量厢式车分别为6.5万和7.2万辆,罐式车分别为1.5万和1.85万辆,半挂汽车列车分别为2.5万和2.9万辆,自卸汽车分别为6.4万和6.5万辆,起重举升式车分别为0.45万和0.6万辆,特种结构车分别为0.64万和0.67万辆。

(摘自《中国汽车报》,1999-03-15)

一汽将开发低价位经济型轿车

一汽集团公司常务副总经理竺延风日前透露,一汽将开发排量在1.0~1.3L之间,8万元以下的经济型轿车。

竺延风表示,一汽正在组织研究“十五”规划和以后的发展计划,该公司总的指导思想基本包括两个重点:一是产品结构以经济型轿车为主,尽快形成规模经济的增长点;二是在体制和产品开发方向上寻求国内外新的合作方式。

他特别强调,鉴于经济型轿车将成为我国发展轿车工业主流车型,一汽多年前就进行了经济型轿车的研制工作,目前已具备发展经济