

这种起鼓比较坚硬,多出现在雨水多的地方。

成型钢丝束层时,有时要在接头处剔出钢丝,此时一定要剔得干净,不能拖泥带水。剔出的钢丝要放在指定的槽中,不能乱扔,以免粘着在其它胶部件上。接头时要仔细,不能使级差过大,更不能贴合弯曲。采用一次成型机械切割接头时,在卷曲过程中,往往由于扭动、拉伸、移位等原因,偶尔会发生切散、切断、带走钢丝,或钢丝端点翘起等情况,对这些一定要多加注意。

11 钢丝束层偏歪

发生钢丝束层偏歪的情况极少。特征是,在轮胎充气后,整体胎冠一面偏高,一面偏低。放气卸下轮胎后,用手摅胎肩处,感到偏低一面硬实,偏高一面显得发软。这说明钢丝束层既不是局部偏歪,也不是蛇形,而是整体偏歪。

在成型中,若是用手贴钢丝束层,要经常进行检查,起码在操作前要检查用于定位的几条光线标准位置是否有移动。在贴合时,要精

心操作,不能贴歪。另外,在硫化定型时,不能定偏。贴歪、定偏都会造成不良的后果。

12 胎冠胶局部欠硫

从表面看,胎冠胶局部欠硫一般难以看出,但行驶后,马上就会暴露出来。胎冠胶局部欠硫部位的胶不仅不耐磨,而且发软易掉块。细看一下,就会发现其胶像海绵一样呈蜂窝状。

胶软不耐磨,磨耗得就格外快。此部位越来越薄,越薄越鼓,于是就造成起鼓。

问题一般出现在硫化工序。要检查管路是否有漏水现象,模具上是否有积水的地方,胶囊是否有破漏及打褶的毛病。

13 结语

由于轿车子午线轮胎帘布层层数较同规格斜交轮胎少,胎侧也薄,在实施制造工艺时稍有粗心,就会造成质量问题。只要认真分析起鼓原因,按照轮胎制造工艺要求精心操作,起鼓问题就会得到很好的解决。

收稿日期:1999-09-05

2000 年宏观经济及汽车市场形势 高级研讨会在京召开

中图分类号:F21 文献标识码:D

1999 年年底,国家信息中心经济咨询中心在北京组织召开了 2000 年宏观经济及汽车市场形势高级研讨会。来自全国各大汽车生产企业、汽车经销单位以及相关单位的代表,共计 150 人出席了会议。

会议期间,国家信息中心常务副主任刘鹤、国家计委经济预测司副司长陈斌、国家经贸委综合司副司长朱春明、国家信息中心副主任王长胜、国家计委副秘书长郑新立、国务院发展研究中心社会发展部部长丁宁宁、中国进口汽车贸易中心副总经理陈萍、国家信息中心经济咨询中心副主任徐长明及亚运村汽车交易市场总经理苏晖等同志就“十五”规划的有关问题、加入 WTO 对我国汽车工业的影响、“十五”期间我国汽车工业发展格局、当前经济形势及 2000

年政策、2000 年宏观经济形势预测、2000 年宏观经济政策取向、国企改革(主要是债转股)的进程与设想、国产中高档轿车对进口车的替代效果分析与 2000 年汽车进口形势预测、2000 年我国汽车市场预测、2000 年汽车市场竞争格局等人们所关注的问题进行了精彩的讲演。与会代表还按重、中、轻、微分车型进行了专题研讨。

主讲人向代表们介绍了“十五”期间的五大战略(扩大内需、推进城市化、开发大西部、科教兴国、可持续发展战略)和工作计划任务(努力增加固定资产投资;增强居民的购买力;不断地扩大对外开放水平;合理利用外资;调整农业;促进传统工业升级;理顺价格;科教兴国;坚持可持续发展战略;发展大西部),为企业的发展决策提供了依据。

(本刊编辑部 李静萍供稿)