

表2 轮胎成品性能测试结果

性能	1110dtex/2	1110dtex/3
	双层聚酯胎体	单层聚酯胎体
外缘尺寸/mm		
外直径	625.5	626.4
断面宽度	184.9	185.2
高速性能		
最高行驶速度/ (km h ⁻¹)	190	190
时间/min	5	15
破坏形式	一处肩空	一处肩空
最小破坏能/(N·m)	450.2	556.5
行驶时间/h	34	34
破坏情况	无破坏	无破坏
水压爆破安全倍数	8.73	7.80
破坏部位	下模胎侧爆	下模胎侧爆

破安全倍数比双层聚酯胎体有所下降,但仍可满足国家标准;由于减层,取消胎肩垫胶,使胎肩与胎侧过渡均匀,提高了轮胎断面宽度合格率;其它各项性能并无降低。

4 经济效益分析

185/70SR14 单双层胎体轮胎原材料消耗量对比结果见表3。

通过对比核算,按施工表的原材料消耗结果分析,每条185/70SR14 单层胎体轮胎的原材料消耗量可减小0.85 kg,折合人民币

表3 185/70SR14 单双层胎体原材料消耗量

部件名称	原材料消耗量/kg		
	双层胎体	单层胎体	节约用量
聚酯帘线	1110dtex/2E1	1110dtex/3E1	0.027 98
帘布胶	1.017 04	0.636 945	0.380 1
内衬层	0.625 87	0.693 67	- 0.067 8
胎面胶	3.50	3.25	0.25
胎侧胶	1.20	1.20	0
胎圈耐磨胶	0.50	0.28	0.22
三角胶	0.40	0.36	0.04
垫胶	0.20	0.20	0
合计	7.710 715	6.860 435	0.850 28

9元,同时由于取消了胎肩垫胶,提高了劳动生产率,经济效益显著。

5 结论

(1) 185/70SR14 子午线轮胎胎体采用单层聚酯帘线,通过结构及工艺的调整,胎体变薄,轮胎质量减小,胎肩与胎侧过渡均匀,缓冲性能得以改善,轮胎高速与耐久性能明显提高。

(2) 每条单层胎体轮胎原材料消耗量可减小0.85 kg,折合人民币9元,同时提高了劳动生产率,经济效益显著。

收稿日期 1997-04-03

农用车市场出现新特点

我国农用运输车市场现有以下特点:

(1) 卖方市场转向买方市场。农用车由供不应求转变为供需平衡,大部分型号车出现了供过于求的状况。

(2) 市场格局由南向北逐渐转移。东南沿海地区需求下降,中、北、西部地区市场活跃。往年在南方热销的1.5 t农用车,现在中、西、北部地区销势强劲。

(3) 需求向多元化发展,地域性需求特征日益明显。经济收入较高地区的农民购买意向开始转为轻型或微型车,收入较低地区的农民仍青睐于1 t以下车型,而新疆地区农民则倾向于购买1.5 t车型。

(4) 农民对农用运输车的性能价格比要求越来越高,既要性能可靠,又要价格便宜。

(5) 市场出现两极分化的局面。一方面,名牌优势更加明显。另一方面,功能单一、缺乏特点的“大路货”销售出现困难。许多性能好、质量高的产品,虽然价格高,但销路很好。价格低廉的农用车也很畅销。

(6) 市场出现多种车型参与竞争的局面。目前,全国除了每年有240多万辆农用运输车投放农村市场外,还有180余万辆拖拉机也同时加入市场竞争,此外,摩托车产量的近50%投放农村,轻型车和微型载货汽车也开始“开往”农村。

(摘自《中国化工报》,1997-07-03)