

入轮胎型腔内部喷射角度的设想,并进行试验验证,最终解决了氮气硫化上下胎侧温差大的问题。

(贵州轮胎股份有限公司 罗玉海)

首届汽车-轮胎跨界发展高峰论坛在京召开

中图分类号:U469;U463.341 文献标志码:D

2015年1月23日,由中国汽车工程学会汽车经济发展研究分会主办,轮胎世界网承办的“汽车-轮胎跨界发展高峰论坛——2015年汽车市场对轮胎市场影响分析”在京召开。与会专家针对国家宏观政策对汽车和零部件市场的影响、2015—2016年国内汽车市场发展趋势、自主品牌汽车市场前景、商用车市场对全钢轮胎需求、乘用车市场对半钢轮胎需求、后市场对替换胎需求、工程机械市场对轮胎需求、轮胎电商的发展趋势等问题,进行了权威分析和展望。

中国汽车工程学会理事长付于武指出,中国汽车市场过去十几年呈爆发式增长,汽车与轮胎两个产业的发展均得益于这一阶段。汽车产业作为典型的拉动市场快速发展的产业,其年增长率达到20%。然而,2014年国内汽车产销量分别达到2 372.29万和2 349.19万辆,同比增长7.26%和6.86%,增速重回一位数。目前的中国汽车业已经进入低于GDP增速的“新常态”,且由速度增长型转到追求品质、增强核心竞争力的轨道上来。在“新常态”下,轮胎与汽车行业只有相互依赖,实现产业链互相合作,即跨行业、跨学科合作,才能享受协同创新的红利。

中国汽车工业经济技术研究所所长李京生表示,汽车业是传统产业,也是新兴产业,是新兴技术应用的基础,配件、新兴技术应用于汽车,就可以获得大发展,但是如何发展,需要大家共同努力。2014年汽车年产量已经达到2 370多万辆,仅新车对轮胎的需求量就将近1亿条,因此汽车配件和汽车上下游产业仍有巨大的发展空间。但是对于某个具体企业,其市场份额及技术发展方向需另作分析。

国家信息中心信息资源部主任徐长明分析了汽车市场大趋势与2015年市场。他指出,乘用车市场超高速增长的时代已经结束,中高速增长的新常态还将持续10年,增长率基本维持在10%。

同时,乘用车市场增速还受到限购政策的影响,恐慌性购买是个不确定因素,而该因素对汽车市场短期趋势起着决定性作用。

贝卡尔特管理(上海)有限公司战略合作与发展总经理张毓滨介绍了轮胎钢丝帘线的发展趋势。绿色轮胎成为未来发展趋势,根据轮胎产品性能的发展需求,贝卡尔特致力于开发高强度、超高强度钢丝帘线,以实现减小轮胎中钢丝帘线的用量,从而减小轮胎质量,降低生产成本和能耗,实现节能减排。与普通强度钢丝帘线相比,超高强钢丝帘线应用于载重轮胎能够实现减重3~4 kg;与高强度钢丝帘线相比,超高强钢丝帘线应用于轿车轮胎带束层能够实现减重0.3~0.4 kg,滚动阻力降低3%~7%。

三角轮胎股份有限公司商用车配套执行总裁丛勇表示,2014年以来国内轮胎行业严峻的市场形势以及美国等国家对轮胎实施“双反”(反补贴反倾销),警醒业界应重视品牌建设和质量建设,同时加强有效的行业管理和市场监管。他建议零部件厂商与整车厂建立战略合作关系,在轮胎等配套环节建立联动机制,实现稳定发展。

此次汽车业和轮胎业人士共同探讨行业的市场发展和未来趋势,携手应对市场危机,为两个行业之间的发展、融合奠定了良好的基础。

(本刊编辑部 冯涛)

车辆与轮胎开发的新挑战

中图分类号:TQ336.1 文献标志码:D

2015年1月27日,奥迪公司底盘表征、行驶动力学、舒适性部门经理 Victor Underberg 在清华大学汽车研究所汽车安全与节能国家重点实验室做了题为“车辆与轮胎开发的新挑战”报告,介绍了奥迪公司近年来为适应车辆发展在轮胎设计和测试方面所开展的研究工作。

2014年,奥迪公司车用轮胎规格已从1999年的78个发展至479个,其中夏季轮胎270个、冬季轮胎121个、全天候(欧洲)轮胎17个、全天候(北美)轮胎56个、备胎15个。

在概念设计阶段,公司根据汽车档次定位、目标群体和销售地区制定轮辋/轮胎程序。先进的测试和仿真方法(包括标准化的轮胎各部位性

能、动态性能、乘坐舒适性及至整车仿真和测试)提供了更精确的要求说明,使轮胎程序开发更有效。

其中室外主观测试项目包括干湿雪地操纵性和乘坐舒适性(转向、稳定、抓着、制动、牵引、平衡、舒适),客观测试项目包括干湿雪地制动、雪地牵引、纵横向水滑、通过噪声和翻转;室内主观测试项目包括内部噪声,客观测试项目包括滚动阻力、高速性能、均匀性、耐久性和噪声。每个项目测试1~4周,需要170多条轮胎、20多部车辆、15名以上的测试者。

公司目前轮胎研究开发方面所关注的重点是制动、地区市场及法规要求、燃油效率和噪声。

制动方面。开发的驾驶辅助系统(包括前后端摄像及顶视图、前侧后端超声传感器、红外摄像机、前后端雷达传感器、碰撞传感器)可有效避免和缓解事故。

法规方面。根据各个国家或地区的法规要求,如美国的DOT,中国的CCC,欧洲的ECE R117和R30,韩国的MKE,印度的AIS,哥伦比亚的NTC,巴西的INMETRO,阿根廷的CHAS,海湾国家的GSO等,达到相应的技术要求。

燃油效率。通过轮胎材料、硫化工艺、使能技术和轮胎结构等方面的改进最大限度地降低滚动阻力,目标是到2020年在不影响其他性能的前提下使滚动阻力下降15%~20%。

噪声方面。在ISO 10844:2012规定的路面上,到试验第3阶段,将目前的74 dB(A)噪声降至68 dB(A)。

今后汽车发展类型包括内燃机、混合动力和电动汽车。混合动力和电动汽车自身质量的增大要求轮胎具有更高的负荷指数。如果使用规格更大的轮胎会使汽车长度、宽度和高度增大,因此如何在汽车质量增大的情况下使轮胎尺寸不变也是将来要面临的一个新挑战。

过去15年轮胎的发展变化是多样化的,今后的发展会更加复杂。为了使高性能轮胎以最快的速度发展,需要更高的工作效率、更新的技术和更先进有效的检测手段,奥迪公司将为高性能轮胎的发展不懈努力。

(本刊编辑部 吴淑华)

美国“双反”冲击我国轮胎行业

中图分类号:U463.341 文献标识码:D

美国时间2015年1月21日,美国商务部发布了对华乘用车及轻型载重轮胎反倾销初裁结果,认定中国输美轮胎产品存在倾销行为。同时,美国商务部公布了倾销及补贴合并有效初裁税率,税率从30.46%至169.28%。美国商务部在此次裁决中继续了这两年来不给予国有企业以分别税率的政策,使得中策橡胶集团有限公司等大批企业税率高达100.2%。该税率明显高于以前预期,高于我国轮胎企业的承受能力。

“我们对美国对我国轮胎行业初裁表示强烈愤慨!”中国橡胶工业协会轮胎分会史一锋秘书长说,“这是对我国轮胎行业的歧视行为,是一种纯粹的贸易保护。尤其是美国无视世贸组织的相关裁决,仍坚持不合理做法,拒绝给予我国涉案的国有企业分别税率待遇,这对我国国有企业是非常不公平的。实际上,我国国有轮胎企业在出口中相对规范,出口产品价格也相对较高。美国对我国轮胎企业征收如此高的关税,使我国半钢轮胎出口美国几无可能,这直接影响我国数万产业工人就业。”

青岛泰凯英轮胎有限公司王传铸总经理称:“如此高的税率,对美国经销商来说是‘要钱’,对国内大部分轮胎企业而言,简直就是‘要命’。我国半钢轮胎出口美国之路基本堵死。”

近年来,中国轮胎产品质量已有很大提高,但同国外轮胎巨头相比,品牌知名度仍然不够,竞争力仍显不足。有业内人士分析,在国外市场,中国轮胎目前仍然主要依靠价格优势来竞争。因此,提高关税对削弱中国轮胎的竞争力最为有效。按美国商务部公布的税率,就算最低的税率30.46%,我国半钢轮胎出口美国也基本无路。资料显示,2009年“特保案”期间,美国对中国轮胎实施限制关税,为期3年,其中,第一年对从中国进口的轮胎加征35%关税,第二年加征30%,第三年加征25%。受此影响,涉案轮胎对美出口量一度下降超过60%,中国对美轮胎总体出口量下降多半。“相比‘特保案’,此次‘双反’征收的税率如此之高,且时间相对较长,中国轮胎更难有招架之力。”这位业内人士感叹道,“如果是这样,我国