

## Optimized design of 12.00 - 20 18PR bias truck tire

QIAN Xin-mei

(Guangzhou Pearl River Tire Co., Ltd., Guangzhou 510828, China)

**Abstract:** The design of 12.00 - 20 18PR bias truck tire structure was optimized. The major measures were as follows: the outer profile of tire, the tread patterns and the bead structure were modified; twelve plies of 1400dtex/2 densified nylon cord were used instead of ten plies of 1870dtex/2 nylon cord in the carcass; the single wide cushion ply was replaced for the two narrow cushion plies; the bead filler was enlarged; and the thickness of insulating compound was increased. The performance criteria of optimized tire met with the requirements specified in the national standards and the overload capacity was significantly improved.

**Key words:** bias truck tire; structure design

### 斜交轮胎被喝令莫再增容

中图分类号: TQ336.1 文献标识码: D

国家经贸委近日要求, 进一步贯彻国家产业政策, 有效制止轮胎行业重复建设。

近一时期, 国内一些地方重复建设和盲目建设轮胎项目的现象相当严重。为了保持我国轮胎工业健康稳定、快速发展, 促进产品结构调整, 国家经贸委提出了这一要求。

目前, 我国轮胎行业存在着一系列突出问题: 斜交轮胎生产能力过剩、产品供过于求; 产品结构矛盾突出, 子午线轮胎的比例较低; 生产厂点多, 生产规模小。我国轮胎企业的生产规模与发达国家的差距较大, 生产集中度低, 规模效益差。

为加强轮胎行业的宏观管理, 国家有关部门出台了一系列政策, 而一些地方未能很好地贯彻国家产业政策和有关规定, 有的盲目批准扩大斜交轮胎生产能力的建设项目, 有的将轮胎合资项目以大化小, 分解成若干个小项目由地方自行审批, 形成了新的重复建设和生产能力的盲目扩大。

为此, 国家经贸委要求有关部门和企业加大对现行国家产业政策的执行力度, 制止斜交轮胎的重复建设, 一律停止审批任何形式的扩大斜交轮胎生产能力的新建、改建、扩建工程。

(摘自《中国汽车报》, 2001-04-11)

### 公路运输方式变革在即

中图分类号: U492.3+34 文献标识码: D

据了解, 目前我国公路交通运输行业中, 使用集装箱方式运输的只占 20%。从港口进出的货物多用集装箱, 而在其它运输业务中多为散装运输形式, 使用集装箱运输的甚少。国外公路运输则主要以集装箱为主, 大约占了运输量的 89% 以上。在城际之间, 几乎看不到散装货物的运输车, 车上没有裸露物品, 也没有用蒙布覆盖货物的现象。有些国家不仅用集装箱单箱运输, 而且还发展了集装箱列车运输, 因节省油料而降低了运输成本。

据业内人士预测, 中国公路运输方式的变革将会在 2003 年展开, “十五”期间在建的公路项目达 277 个, 在建的高等级公路 2.7 万 km, 五纵七横的公路网建设已全面铺开, 建成后的准高速公路里程将达到 3.5 万 km, 总通车里程将达到世界第 2 位, 且 50 万人口以上的城市都将被高速公路网所连接。到 2005 年, 我国沿海港口深水泊位将达到 800 个, 这不仅说明高速公路的发展将为集装箱运输车的发展提供条件, 而且也说明了港口集装箱对集装箱运输车的需求将促进我国公路运输方式发生变革。

(摘自《中国汽车报》, 2001-04-23)