



LỚP ĐẤP DÁN

NGUYỄN ĐÌNH

SINCE 1982





LỚP ĐẤP DÁN NGUYỄN ĐÌNH

Công Nghệ

Lớp dán:

Gia công trên dây chuyền tiên tiến nhất hiện nay, với toàn bộ trang thiết bị và công nghệ được chuyển giao bởi tập đoàn New-Era Singapore.

Lớp đắp nóng:

Với kinh nghiệm tích lũy hơn 30 năm trong ngành cao su nói chung, và sản phẩm đắp nóng nói riêng, Công ty đã phát triển được hợp chất cao su riêng biệt, trong đó hướng đến sự cân bằng giữa hai yếu tố giá và chất lượng, đảm bảo chi phí khấu hao lớp tối ưu trên mỗi kilomet sử dụng.

Dịch Vụ

Công ty chúng tôi cung cấp cho khách hàng, không chỉ đơn thuần sản phẩm, mà còn là một gói giải pháp kinh tế với dịch vụ tư vấn, hỗ trợ kỹ thuật, và bảo hành xuyên suốt quá trình hợp tác giữa quý khách và Công ty.

Tư vấn:

Nhân viên Công ty sẽ khảo sát thực tế tính khả thi trong việc sử dụng lớp đắp từ phía khách hàng và tư vấn loại hình sản phẩm phù hợp.

Quản Lý Chất Lượng

Chất lượng lớp đắp phụ thuộc vào 3 yếu tố chính: chất lượng cốt (xác bố) đắp, chất lượng nguyên vật liệu và quá trình gia công.

Chất lượng cốt đắp:

Cốt đắp được lựa chọn khắt khe, dựa trên tiêu chuẩn đề ra của Hiệp Hội Lớp Đắp Hoa Kỳ (TRIB). Tất cả cốt đắp đều phải qua hai lần kiểm tra trước khi được chấp nhận.

Chất lượng nguyên vật liệu:

Được nhập trực tiếp từ Malaysia, bảo đảm tính đồng bộ và ổn định cho sản phẩm đầu ra.

Quá trình gia công:

Mỗi sản phẩm đều có hồ sơ riêng, từ xuất xứ, đặc điểm xác bố, người chịu trách nhiệm ở từng khâu, ngày xuất xưởng. Tất cả đều được mã hóa và lưu lại cho công tác bảo hành và hậu mãi về sau.

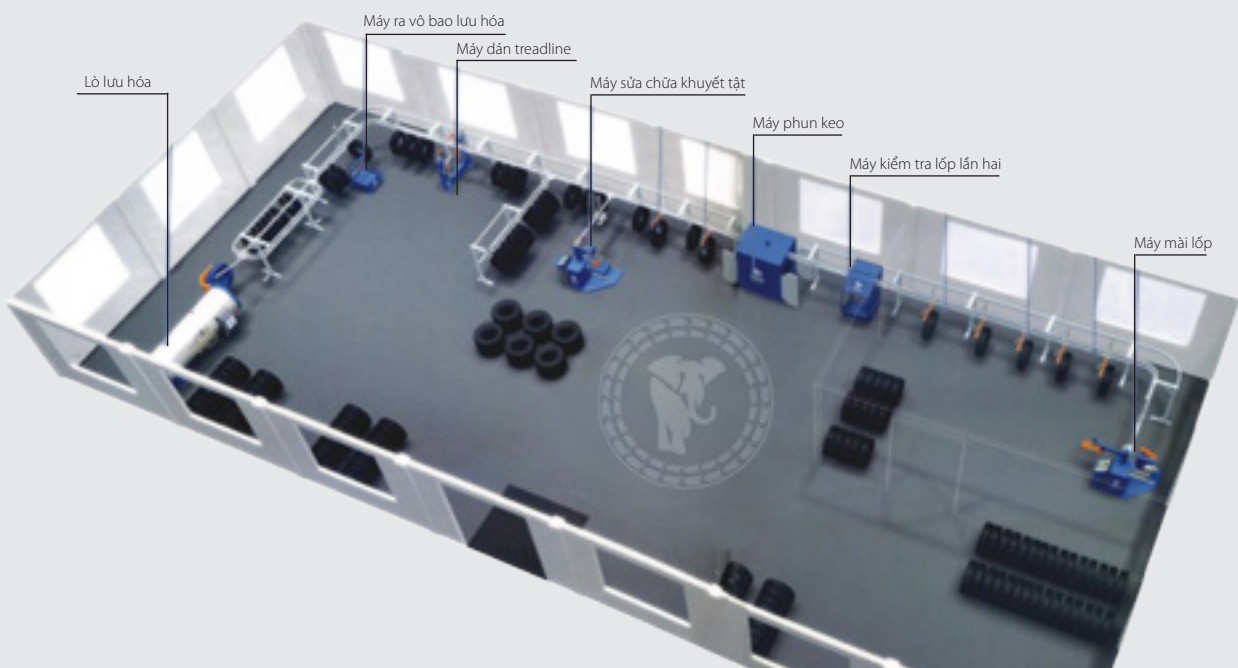
Hỗ trợ kỹ thuật:

Hướng dẫn cách sử dụng, cách xử lý sự cố và xác định nguyên nhân để phòng ngừa... cho nhân viên kỹ thuật và tài xế của quý khách hàng.

Bảo hành

Vui lòng liên hệ nhà sản xuất để biết thông tin mới nhất.

• Sơ đồ dây chuyền New-Era



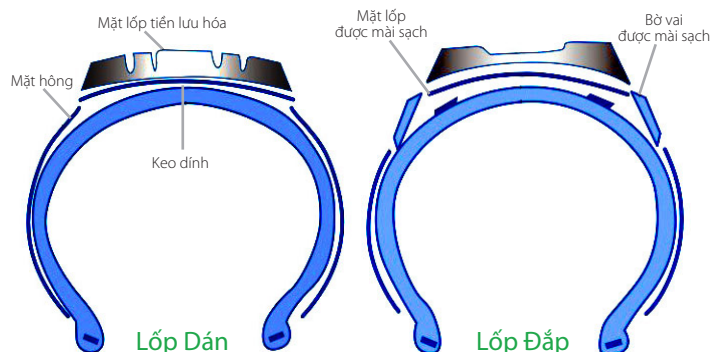


Lốp Đắp Dán



1. Quá trình công nghệ

- Xác định bố được kiểm tra bằng máy về khả năng chịu lực.
- Xác bố được mài sạch mặt lốp trên thiết bị tự động và có độ chính xác cao. Đối với lốp đắp nóng mặt lốp và vai lốp sẽ được mài sạch.
- Quá trình mài được dừng lại chính xác, không làm ảnh hưởng đến độ bền chịu lực của xác bố.
- Tất cả các hư hỏng trên xác bố được sửa chữa bằng vật liệu chuyên biệt.
- Mặt lốp được kéo căng trước khi dán vào xác bố. Nhiệt độ lưu hóa 95°C-110°C đối với lốp dán, và từ 110°C-150°C đối với lốp đắp.



2. Đặc tính sản phẩm

- Mặt lốp bám chặt vào xác bố như lốp mới.
- Không làm hỏng hay biến dạng cấu trúc của bố.
- Mặt lốp được lưu hóa dưới áp suất cao và hoa lốp có nhiều thiết kế cho các ứng dụng khác nhau.
- Độ cân bằng của lốp dán như lốp mới.



3. Lợi ích của sản phẩm

- Khả năng chịu tải và số kilomet sử dụng tương đương lốp mới.
- Tiết kiệm chi phí và bảo vệ môi trường.
- An toàn trong vận hành.
- Xác bố có thể dán từ 3 đến 4 lần hoặc đắp từ 1 đến 2 lần.





SẢN PHẨM

NDR 07

Đặc điểm

- Hoa lốp: các khối gai ngang bất đối xứng.
- Vị trí lắp: bánh dẫn động (không lắp cho bánh lái).
- Thích hợp: xe container, xe ben, xe tải, xe công trình, xe bồn.
- Tốc độ: chậm.
- Hành trình: chạy đường ngắn và đường trường.
- Vận hành: bám đường rất tốt, nhưng ồn khi chạy tốc độ cao.
- Điều kiện đường xá: đường nhựa.
- Nhả đất đá: rất tốt nhờ khoảng cách giữa các gai rộng.



NDR 08

Đặc điểm

- Hoa lốp: gai xuôi chạy dọc giữa mặt lốp với những gai cao su hai bên vai.
- Vị trí lắp: bánh dẫn động và bánh sau (không lắp cho bánh lái).
- Thích hợp: xe container, xe tải, xe công trình, xe ben.
- Tốc độ: chậm.
- Hành trình: chạy đường ngắn và đường trường.
- Vận hành: bám đường rất tốt, nhưng ồn khi chạy tốc độ cao.
- Điều kiện đường xá: đường nhựa và đất đá.
- Nhả đất đá: tốt vì khoảng cách giữa các gai lớn.



NDR 11

Đặc điểm

- Hoa lốp: gai xuôi đường zic zac, tròn hai vai.
- Vị trí lắp: phù hợp với tất cả các vị trí (không lắp cho bánh lái).
- Thích hợp: xe container, xe khách, xe bus, xe tải, xe bồn.
- Tốc độ: nhanh.
- Hành trình: chạy đường ngắn và đường trường.
- Vận hành: giữ hướng tốt, độ mài mòn cao nhờ phân gai giữa dày và sâu.
- Điều kiện đường xá: đường nhựa.
- Nhả đất đá: trung bình vì khe hở quá hẹp giữa các gai.



NDR 33

Đặc điểm

- Hoa lốp: các gai hình vuông chạy xuôi, tròn hai bên vai.
- Vị trí lắp: phù hợp với tất cả các vị trí (không lắp cho bánh lái).
- Thích hợp: xe container, xe khách, xe bus, xe tải nặng, xe bồn.
- Tốc độ: nhanh.
- Hành trình: chạy đường ngắn và đường trường.
- Vận hành: êm ái, ít ồn, tiết kiệm nhiên liệu và độ mài mòn cao.
- Điều kiện đường xá: đường nhựa.
- Nhả đất đá: trung bình vì khoảng cách giữa các gai tương đối hẹp.





SẢN PHẨM

LỚP GAI CUỐC

Đặc điểm

- Hoa lốp: hình mũi tên.
- Vị trí lắp: tất cả các vị trí trên xe cuốc.
- Thích hợp: cho xe cuốc chuyên dụng.
- Tốc độ: chậm.
- Vận hành: độ bám đường tốt.
- Điều kiện đường xá: phù hợp địa hình công trường.



LỚP ĐẮP NÓNG

Đặc điểm

- Hoa lốp: gai ngang với các hình thang ghép liền kề nhau.
- Vị trí lắp: tất cả các vị trí (không lắp cho bánh lái).
- Thích hợp: cho xe container, xe tải.
- Tốc độ: chậm.
- Vận hành: độ bám đường tốt.
- Điều kiện đường xá: đường nhựa.
- Nhả đất đá: khá tốt vì rãnh gai rộng.



LỚP ĐẮP DÁN NDR - SẢN PHẨM CỦA CTY TNHH CAO SU NGUYỄN ĐÌNH



Áp Suất Lốp

Nên:

- Duy trì áp suất bơm như chỉ định của nhà sản xuất.
- Ít nhất mỗi tuần một lần kiểm tra áp suất cho tất cả các lốp dùng trên xe. Chú ý: chỉ đo áp suất khi lốp nguội.
- Kiểm tra xem mâm có bị trầy xước hoặc ta lờng lốp mất cao su dẫn đến rò rỉ hơi (lốp bố thép).
- Luôn luôn dùng nắp valve vì sẽ ngăn cát, bụi, nước rơi vào trong và dẫn đến rò rỉ. Chỉ nên dùng nắp van kim loại hoặc nylon như là biện pháp phòng ngừa rò rỉ thứ hai.
- Luôn luôn ra vô lốp bằng máy, đặc biệt là với lốp bố thép (không ruột) để tránh làm trầy mâm và vành ta lờng, sẽ dẫn đến rò rỉ.
- Luôn luôn giữ cho lốp đôi có áp suất như nhau.

Không nên:

- Không xả bớt hơi khi lốp đang nóng để đạt được áp suất quy định.
- Không dùng nắp van nhựa vì thường không có giá trị ngừa rò rỉ.
- Không chạy khi một rong hai bánh đôi bị xẹp.

Các Khuyến Cáo

- Đào lốp xe ít nhất mỗi 10.000 km/lần, để đảm bảo độ mòn đồng đều.
- Không lắp bánh thấp bánh cao, đặc biệt là lốp đôi.
- Khi lốp cán đinh, nên đem lốp đến cơ sở uy tín để sửa chữa. Nếu phải vá tạm dọc đường, thì sau đó cũng nên gỡ ra làm lại (đặc biệt quan trọng với bố thép).
- Không vá lỗ đinh lớn hơn 6.3 mm và hoặc bất kì lỗ thủng ở bên hông lốp xe.
- Không nên cắt gai bằng phương pháp thủ công (ngay cả với lốp có kí hiệu regroovable) vì dễ làm lòi bố, ảnh hưởng đến chất lượng của cốt đắp sau này.
- Để bảo vệ xác bố, không chạy quá điểm báo mòn gai.
- Vệ sinh lốp xe: rửa sạch dầu dính trên lốp xe vì dầu sẽ làm biến tính, chảy nhão cao su. Đá dăm cũng phải được làm sạch vì quá trình chạy và nhện sẽ làm nứt chân gai.

Khuyến cáo: ngay khi phát hiện lốp có hiện tượng phù dộp hoặc lật mặt lưng phải lập tức dừng xe sớm nhất khi có thể, không cố gắng chạy tiếp vì việc này rất dễ dẫn đến tai nạn và Cty cũng không xem xét bảo hành cho những sản phẩm này.

Mòn Bất Thường Và Nguyên Nhân



Mòn không đều

Mòn do quá áp

Mòn do non áp



Thiếu áp



Đúng áp



Quá áp



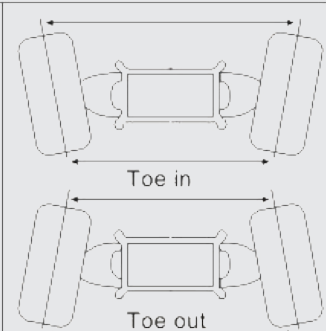
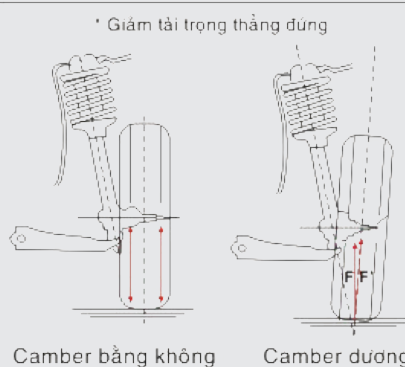
Mòn do Camber



Mòn do Toe in or Out



Mòn nhiều điểm





TÌNH HÌNH SỬ DỤNG LỚP ĐẮP DÁN TẠI MỸ

Tình hình sử dụng

1. Lớp đắp dán có an toàn?

Nếu lựa chọn đúng Công ty hoặc cơ sở gia công lớp đắp dán tuân thủ đầy đủ các quy trình kiểm tra, thì lớp đắp dán cũng an toàn như lớp mới. Số liệu từ Bộ Giao Thông Vận Tải Hoa Kỳ thống kê thì đa số sự cố liên quan đến lốp xe đều do bơm không đúng áp, mòn quá chỉ báo mòn, hoặc điều kiện đường xấu gây ra.

2. Lớp đắp dán được sử dụng như thế nào tại Hoa Kỳ?

Vào tháng 04 năm 2000, Tổng Thống Hoa Kỳ thông qua dự luật bắt buộc tất cả các cơ quan Liên Bang phải sử dụng lớp đắp dán bất cứ khi nào khả thi.

Tất cả các máy bay thương mại, máy bay quân sự đều sử dụng lớp đắp dán.

Khoảng 80% lốp xe máy bay tại Mỹ là lớp đắp dán.

Ngoài ra, lớp đắp dán được sử dụng rộng rãi bởi xe container, xe bus chở học sinh, bus đường dài, xe bưu phẩm, xe cứu thương, cứu hoả, taxi...

3. Sử dụng lớp đắp dán là tiết kiệm cho chúng ta và môi trường?

- Tiết kiệm chi phí: giá lớp đắp dán chỉ từ 30% đến 50% giá lốp mới, mà khả năng vận hành tương đương. Mỗi năm, ngành vận tải hàng hoá Hoa Kỳ tiết kiệm được 3 tỷ đô la chi phí lốp xe.

- Tiết kiệm cho môi trường: mỗi lốp xe tải mới cần khoảng 83 lít dầu thô để sản xuất, trong khi đắp dán lại chỉ cần khoảng 27 lít dầu thô.

Nguồn: toàn bộ thông tin trên được trích nguồn từ website của TRIB (Tire Retread & Repair Information Bureau)



HÀNH TRÌNH XANH

CÙNG LỚP ĐẮP NDR



CAO SU NGUYỄN ĐÌNH

Công ty TNHH Cao Su Nguyễn Đình được thành lập bởi ông Nguyễn Ngọc Đường vào những năm 80 ở huyện Bình Chánh (nay là quận Bình Tân, TP Hồ Chí Minh).

Khởi nghiệp là một cơ sở sản xuất nhỏ với diện tích nhà xưởng khoảng 2000 m², Công ty đã làm ra những lốp đầu tiên, phục vụ cho nhu cầu vận chuyển của xã hội trong thời kỳ kinh tế còn bao cấp với nhiều khó khăn. Hai năm sau, Công ty cho ra đời sản phẩm lốp xe phục vụ nông nghiệp đầu tiên để phục vụ bà con nhà nông với giá chỉ bằng 70% so với giá sản phẩm ngoại nhập cùng loại, góp một phần nhỏ vào chủ trương cơ giới hóa nông nghiệp của chính phủ.

Năm 1998, để mở rộng sản xuất và đáp ứng nhu cầu thị trường ngày càng cao, Công ty đã chuyển nhà máy về Bình Dương với diện tích nhà xưởng trải rộng trên 30,000 m², tổng vốn đầu tư gần 100 tỉ đồng.

Hiện tại, sản phẩm của Công ty đã có mặt khắp 63 tỉnh thành trong cả nước, với hơn 50 đại lý chính thức.

LIÊN HỆ

10/1B Đường ĐT 743, Phường An Phú, TX. Thuận An, Bình Dương

Tel: (0650) 3 74 05 81 Fax: (0650) 3 74 05 82

Email: caosunguyendinh@yahoo.com

Website: www.caosunguyendinh.com

