

POM 美国杜邦 500AL

产品名称	POM 美国杜邦 500AL
公司名称	苏州鸿凯源塑胶原料有限公司
价格	.00/个
规格参数	品牌:美国杜邦 型号:500AL 产地:美国
公司地址	陆家镇陆丰东路3号
联系电话	15862630389

产品详情

POM 美国杜邦 500AL
美国杜邦 500AL

POM

聚甲醛POM料是化学名为聚氧甲烯的简称，通常也称为其聚甲醛又称赛钢、特灵。它是一种高结晶聚合物，主要结构单元为（-CH₂-O-）构成的结晶性热塑性树脂，POM包括由甲醛形成的聚氧甲烯的分子链构成的均聚高分子，甲醛的三聚体 三氧杂环己烷和环氧乙烷等形成的共聚高分子。它是一种高结晶聚合物，具有表面光滑、有光泽、吸水性小尺寸稳定、耐磨、强度高、自润滑性好、着色能力好，耐油、耐过氧化物。

优点

- 1、具高机械强度和刚性；
- 2、最高的疲劳强度；
- 3、环境抵抗性、耐有机溶剂性佳；
- 4、耐反覆冲击性强；
- 5、广泛的使用温度范围(-40 ~120)；
- 6、良好的电气性质；
- 7、复原性良好；
- 8、具自己润滑性、耐磨性良好；
- 9、尺寸安定性优。

缺点

受强酸腐蚀，耐侯差，粘合性差，热分解与软化温度接近，限氧指数小。

POM 美国杜邦 500AL

力学性能

POM的强度、刚度高，弹性好，减磨耐磨性好。其力学性能优越，比强度可达50.5MPa，比刚度可达2650 MPa，其物理性能与金属十分接近。POM的力学性能随温度而变化小，其中共聚POM比均聚POM的变化稍大一点。POM的冲击强度较高，但常规冲击不及ABS和PC；POM对缺口冲击非常敏感，有缺口的情况下可使冲击强度下降90%之多。POM的疲劳强度十分突出，10交变载荷作用后，疲劳强度可达35MPa，而PA和PC仅为28MPa。POM的蠕变性与PA相似，在20、21MPa、3000h时仅为2.3%，而且受温度的影响很小。POM的摩擦因数小，耐磨性好（POM>PA66>PA6>ABS>HPVC>PS>PC），极限PV值很大，自润滑性好。POM制品对磨时，高载荷作用时易产生类似尖叫的噪声。

电学性能

POM的电绝缘性能比较好，几乎可以不受温度和湿度的影响；介电常数和介电损耗在很宽的温度、湿度和频率范围内变化很小；耐电弧性极好，并可在高温下保持。POM的介电强度与厚度有关，厚度0.127mm时为82.7kV/mm，厚度为1.88mm时为23.6kV/mm。

适用于工种制品、高应力零件，加工素材、板、条、管、用于必须要有超强韧性的高负载零件、齿轮、拉炼、衬套、凸轮和其它耐磨擦的应用、需要抗磨耗的机械零件、有素材可供机械加工、需要较好韧性的一般机械零件、需要较高刚性的机械零件、需要较高刚性的一般机械零件、应用于办公室自动化设备的齿轮等、较多模穴与较不易填充的薄肉成型品、较多模穴与较不易填充的薄肉成型品。适合工程制品，由于结晶度的提高，又降低了薄壁制品产生孔隙的危险

此前我们曾报道了起亚将推出一款定位比凯尊更高的豪华车，这款车型被命名为起亚K9。尽管有厚厚的伪装，但从前脸的轮廓可以判断，起亚K9采用了起亚新的家族式外观设计，前格栅更加平直，凸显大气，有点类似宝马7系前脸的味道，而前大灯的设计与起亚凯尊有较大的区别，楔形的设计变得更加规则。据悉，起亚K9的内部代号CH，作为现代劳恩Genesis（内部代号BH）的兄弟车型推出，共享同一平台研发。从谍照上看，这款测试车型采用了现代雅科仕的轮毂，不过这显然是一种伪装，前脸设计不是现代的风格。据悉，起亚K9动力系统将会采用V6和V8两种动力，其中4.0升V8发动机最大功率输出为400马力，足以推动K9这样的大家伙。而现代新的8速变速器也将采用在K9身上。起亚K9也是前起亚定位最高的轿车产品，采用与现代同平台的方式会使得起亚的产品线与现代趋同，未来也许起亚还会推出与现代雅科仕同平台的产品。东风悦达起亚K5的车身尺寸分别是：长4845mm、宽1830mm、高1460mm，轴距为2795mm。在动力上配备起亚的Theta系列的2.0L和2.4L两款自然吸气汽油发动机，其中2.0L发动机最大功率165马力，最大扭矩为198Nm；2.4L发动机的最大功率为179马力，最大扭矩为231Nm，配备的是6挡手动和6速手自一体变速器。作为起亚冲击中高级车市的重磅巨作，起亚K5高性能的精英品质自然不止于此。2.795mm超长轴距赋予其领先同级的宽大室内空间；专业设计的高级7音响系统为驾乘者打造出亲临其境的震撼视听感受；时下流行的LED日间行车灯、全景天窗以及18英寸豪华铝合金轮毂等，均折射出其豪华尊贵的高端形象；含换挡拨片的多功能方向盘、倒车影像、通风座椅等诸多人性化科技配置，更让驾乘者在商务与休闲之间自由驰骋。K5的内饰采用的是上深下浅的双色内饰。不对称式的中控台小小振奋了我们惯常的赏车疲劳，并且整个中控台向驾驶者一侧倾斜了9.6°，这种设计突出了整车的运动取向，追求驾驶乐趣的宝马和奥迪曾经也很钟情这样的设计。我知道，当下的仪表台主流是水平对称展开的造型，那样可以让车厢看起来更宽敞、减少压迫感，但K5采用这样的设计，可能是为了和外形保持一致的运动感吧，也让人对K5印象深刻。车厢内的做工质量令人满意，没有明显可挑剔之处，甚至还有一些同级车中少见的惊喜，比如，中控台的外框用了一圈真皮以双缝线包裹，而且，把真皮从座椅、门壁板延伸到仪表台上的做法，一直以来都是高档豪华车的手法，如今起亚竟连十多二十万的车都不惜成本了；车厢内还使用了淡雅的“云母色”装饰条，以增加了内装的豪华感，从饰条的严密装嵌到仪表台各部件的狭细接缝，再到极富弹性的仪表台材料，都显示了K5在内饰方面的用心。尽管说，K5在门板、中控台和仪表台下部，都使用了不少的塑料件，但看上去工艺还是蛮精细，不会有低档感。而且，那大屏幕的DVD导航、靓丽的液晶仪表盘，以及发动机启停、ECO经济行车模式、座椅加热通风等众多功能按键，还增加了K5在科技方面的时尚气息。