

机用密封制品、球形接头盖护罩等，其主体材料也主要为 NBR，但近年来随着汽车对油封工作温度和使用寿命要求的提高，已开始使用 ACM，MVQ 和 FKM 等。防护罩的主体材料主要为 CR，今后随着对其耐热性、耐久性要求的提高，将主要采用 MVQ 或 ACM，制动器防护罩则采用 EPDM。制动器和离合器密封制品主要包括制动器盖、活塞密封垫等，主体材料一般为 NR 和 SBR，今后将部分使用 EPDM。

3 结语

我国汽车工业用橡胶材料与发达国家相比差距较大，尤其是品种较少，因此应不断开发和应用新的橡胶品种及共混材料，以满足我国汽车工业快速发展的需要。

参考文献

1 滨田 裕. 自动车用ゴム材料の現状と将来. 日本ゴム協会誌, 1998, 61(11): 741

2 陈根度. 对我国汽车橡胶配件发展的思考. 特种橡胶制品, 1990, 11(3): 34

3 吴貽珍. 汽车用传动带技术进展. 橡胶工业, 1992, 39(5): 299

4 Dunn J R Compounding elastomers for tomorrow's automotive markets. Elastomerics, 1989, 121(2): 28

5 李劲然. 汽车用胶管. 天津橡胶, 1998, 53(1): 13

6 Eller R Recycling pressure to spur auto TPEs Rubber World, 1993, 207(6): 12

7 Hamanaka T. 汽车用减震橡胶制品. 梁发思译. 橡胶译丛, 1990, 61(1): 55

8 务川达彦. 自动车におけるゴム エラストマー. ポリフアイル, 1989, 26(8): 12

收稿日期 1998-12-25

惠利实公司建造第 7 家
不溶性硫黄生产厂

英国《欧洲橡胶杂志》1999 年 181 卷 1 期 11 页报道:

惠利实公司计划在马来西亚建一座具有世界级规模的生产不溶性硫黄(商标为 Crystex)的工厂。厂房建设将于 1999 年 3 月开工。当该厂于 2001 年投产时, 产品将首先供应亚洲/太平洋地区用户。

惠利实拒绝提供有关工厂规模或雇员人数的细节。该公司称, 工厂投资大约为 7 530 万美元。惠利实常务经理 Enrique Bolaños 说:“这个投资表示我们对亚洲和太平洋地区未来和潜在的发展充满了信心。”工厂将位于彭亨省关丹市的 Gebeng 工业园, 占地面积 13 万 m²。这将是惠利实生产 Crystex 不溶性硫黄的第 7 个工厂。据 Crystex 产品经理 Randy Young 称, 新厂的生产能力将与其它工厂相匹敌。Young 谢绝披露惠利实的市场份额, 但该公司认为生产的绝大部分不溶性硫黄卖给了世界轮胎工业生产商。Young 拒绝评论各种揣测, 但是他说, 全球其它地区生产不溶性硫黄的厂商还有 10 家。Young 说, 用长远的观点来看, 我们和我们的用户都愿意用当地工厂生产的 Crystex 供应给该地区的轮胎厂。亚洲和太平洋地区, 尤其是除

去日本以外的地区, 对不溶性硫黄需求量的不断增长, 使得我们需要扩大在亚洲的生产能力。他还说, 我们必须审慎地为我们的长远目标定位, 以便能让惠利实在当地的工厂用合理的渠道供应任何轮胎厂。经过广泛和深入的研究, 公司最后将厂址选在关丹。Young 强调说:“我们向轮胎工业供应不溶性硫黄 Crystex 已接近半个世纪。在前段时间, 亚洲-太平洋地区的经济困难确实是令人不愉快的, 但这是短暂的。为满足我们用户未来的需要, 我们正在越过‘低谷’, 我们毅然决定把战略上重要的惠利实第 7 个工厂的厂址设在马来西亚的关丹。”

不溶性硫黄主要用于轮胎胶料中; 而用于非轮胎制品中, 全球的需求量不到 5%。从长远看, 不溶性硫黄的需求量与轮胎的需求量关系十分密切, 同时由于轮胎设计的变化, 每条轮胎的不溶性硫黄用量还在不断上升。

轮胎胶料中使用不溶性硫黄有两个基本原因: 一是防止胶料中硫黄在未硫化胶表面或胶料中喷霜(结晶); 二是防止两种不同的未硫化胶接触时, 溶解了的硫黄产生迁移。

本部设在比利时布鲁塞尔, 在全球设有包括阿克隆地区和新加坡分公司在内的 20 多家分公司的惠利实公司共有雇员 1 500 人。

(曾泽新摘译 涂学忠校)