



美轮胎业界反对 NHTSA 提出的试验标准

据美国橡胶工业协会(Rubber Manufacturers Association,以下简称 RMA)近日透露,将有超过 40%的乘用车轮胎和超过 50%的轻卡轮胎未能通过美国联邦公路交通安全管理局(National Highway Traffic Safety Administration,以下简称 NHTSA)提出的新的轮胎试验标准。

上述新标准是 NHTSA 于 2002 年 2 月份以推荐方案的形式公布的。NHTSA 当时估计目前美国市场上销售的轮胎大约有 1/3 需要改质才能通过新标准。NHTSA 在其极力推荐的新标准中,对轮胎高速试验、耐久性试验等提出了比现行规定更高的要求,试验参数的组合也更加苛刻。

RMA 和美国轮胎工业协会(Tire Industry Association,以下简称 TIA)都在不同场合站出来反对 NHTSA 的推荐标准。RMA 认为该标准所提出的要求太高,已经到了不切实际的程度。RMA 没有证据可以证明现在市场上出售的轮胎产品是不安全和不可靠的。TIA 则认为该标准与实际情况缺乏联系。

针对争议较多的 4 项轮胎试验,业界的批评意见可归纳如下:

1 高速试验

TIA 提出试验温度可以比现行标准高 21%,并以此代替 NHTSA 推荐标准提出的轮胎试验速度第一阶段为每小时 140km,第二阶段提高 150km,第三阶段达到 156km。

2 耐久性试验

若采取欠压轮胎在试验机转鼓上运转的试验方法,TIA 反对在逐渐增大负荷的同时延长试验时间。TIA 举例说,譬如负荷级别为 E 的轮胎,将其试验速度规定为每小时 121km 是可以接受

的,但如果规定该轮胎必须在充气内压等于 56psi 的条件下进行试验,并且第一阶段 10h,负荷为 100%,第二阶段 22h,负荷为 110%,这对设计是在充气内压为 80psi 的条件下工作的该轮胎而言是不客观的。

3 低充气内压试验

NHTSA 建议所有轮胎在比正常充气内压低 30%或等于 20psi 的条件下进行该项试验。TIA 拒绝接受 NHTSA 的上述建议,并指出上述推荐值与目前所有乘用车轮胎、轻卡轮胎的额定充气内压相去甚远。TIA 坚持轮胎产品就应当在胎侧上标注的额定充气内压下工作,以保障行车安全。

4 公路危险冲撞试验

将轮胎设计成能够经受公路上出现的所有危险冲撞,这是不可能的。此外,翻新轮胎应当不用做这项试验,因为翻新过程没有改变胎体结构。

邓海燕

斯马轮胎设备公司整合 研发/制造/销售链

加拿大斯马轮胎设备公司(SmarTire Systems Inc.)在上世纪 90 年代开始研发轮胎充气内压监测装置(TPMS),是世界上最早涉足该领域的公司之一。10 多年来,这家总部设在大不列颠哥伦比亚省里士满的公司为此投资巨大,虽然在技术和产品开发方面成绩不俗,但财务状况却颇为不佳,直到去年才开始扭亏为盈。

最近斯马公司和维斯通公司(Visteon Corp.)达成协议,准备用维斯通的“座舱模式(Cockpit Module)”共同完善斯马原创的 TPMS,合作还包括整合产品研发/制造/销售/售后服务链。在市场划分方面,维斯通主要负责汽车原装配件(OE)市场和高端产品,斯马主要负责汽车替换配件市场和低端产品。维斯通发言人在评价上述合作时说:“斯马轮胎的优势体现在传感器上,而我们的优势则体现在显示器和总装能力上。”

在与维斯通合作之前,斯马公司曾与 TRW 公司(TRW Inc.)有过一段时间的合作。在汽车配套电子设备领域,论技术力量 TRW 自然是数

一数二的。在此期间,TRW 与法国米其林集团签有合作开发 TPMS 协议。由于在市场利益分割上有争执,在争取修改合同权限的努力失败之后,斯马公司于 2001 年与 TRW 终止合作。

根据检测元件的安装位置不同,现行的 TPMS 一般可分为两大类:外挂式和植入式。斯马的 TPMS 为外挂式的,目前已开发出第三代产品一无电池式 TPMS,这是世界最先进的 TPMS 产品。据斯马轮胎介绍,该公司最近签下一单为期 8 年的价值为 370~620 万美元的供货合同。合同涉及的首批 TPMS 将装在欧洲某轿车制造商生产的 2004 年型轿车上。

邓海燕

增长了 3.8%;聚丁二烯橡胶增长了 3.7%,异戊二烯橡胶增长了 3.8%。

2003 年,北美轮胎用弹性体将会增长 1.7%,预计到 2007 年,年增长率每年将会提高 1.5%。丁苯橡胶的需求量将会以每年 1.3% 的速率增长,2007 年达到 81.9 万 t。如果进一步细分,溶聚丁苯橡胶将会以平均每年 2.0% 的速度增长,而乳聚丁苯橡胶增长速度较平缓,为 1%。

2002 年天然橡胶的消耗量 115.9 万 t,增长速率 4.9%,预计在未来的 5 年中将以每年 1.6% 的速率增长,2007 年需求量将达到 125.2 万 t。

李 晗

北美合成橡胶需求将稳步增长

2002 年,北美合成橡胶需求平缓,消耗量为 221.5 万 t。据国际合成橡胶生产者协会预测,随着北美地区经济的复苏,合成橡胶需求将稳步增长,预计 2003 年涨幅为 1.5%,到 2007 年,年均增长率可达到 1.6%。

1 汽车工业用弹性体

2002 年汽车工业用弹性体的消耗量减少了 0.5%。乙丙橡胶的消耗量从 2001 年的 30.6 万 t 减少到 2002 年的 30.1t,下降了 1.6%;丁腈橡胶的消耗量 2002 年稳定在 8.4 万 t;氯丁橡胶从 2001 年的 5.7 万 t 减少到了 2002 年的 5.4 万 t,下降了 6.5%。

预计在未来的 5 年内,与汽车工业有关的弹性体除用于原配胎外,消费量将会以每年 1.8% 的速率增长。乙丙橡胶将会以平均每年 2.9% 的速率增长,2007 年将会达到 34.8 万 t;预计丁腈橡胶 2007 年将会增长到 9.1 万 t,年平均增长速率为 1.7%;由于替代品的不断出现和客户群的变换,氯丁橡胶将会出现负增长,预计 2007 年将减至 5.2 万 t,平均负增长率为 0.5%。耐高温和耐化学药剂的要求迫使汽车生产商使用更高性能的材料,因此特种橡胶的需求量将会持续增长。

2 轮胎用弹性体

北美轮胎用弹性体的消耗总量增加了 2.2%。丁苯橡胶的需求降低了 1.8%,但减少量仅限于乳聚丁苯橡胶,减少了 4.3%,而溶聚丁苯橡胶则

德固萨公司组建 纳米材料部

德固萨公司成立了一个纳米材料部,以拓展该领域的业务。该部门有 20 名员工,有望在 2006 年实现自负盈亏。在这 4 年内,德固萨公司的合资企业 Creavis 技术创新公司及其下属一个工厂将会向纳米材料部投资 2500 万欧元,并且与德固萨新填料及添加剂业务部一起和纳米科学部合作,研究开发新产品及其生产工艺。生产将于 2003 年夏季开始,第一个商业化产品系列将会是纳米级氧化锌、氧化铈和氧化钕,主要用于化妆品、电子、光学、涂料和油漆。

朱 嘉

帝人公司完成芳纶扩产 欲做高性能纤维全球老大

据 2003 年 7 月 Twaron News 报道,在破土动工 21 个月之后,一个名为 Mirai 计划的项目全面交付运行。该项目旨在把芳纶纤维生产能力扩大约 50%。此后,按标准的产品结构配置,日本帝人公司芳纶部的对位芳纶纤维生产能力将达到年产 18500t,而按目前实际的产品结构配置情况,即近几年国际市场对制造人身防护用品的低线密度芳纶纤维需求量增加迅猛的现状,目前的产能只能被限制在年产 16000t 左右。新增的生