

大量使用苯乙烯含量大约在 30%~40%之间的不同牌号的乳聚丁苯橡胶用于生产高性能轮胎。美国固特异公司近几年在美国、欧洲、日本及我国公开的专利中提出,采用新的乳聚丁苯橡胶工艺制得的乳聚丁苯橡胶用于制备高性能轮胎优于溶聚丁苯橡胶,据报道目前已有工业化产品牌号面世。乳聚丁苯橡胶经过二十几年来与溶聚丁苯橡胶的抗衡,证明仍具有较强的生命力。如果说溶聚丁苯橡胶最终将取代乳聚丁苯橡胶是必然趋势的话,恐怕还要有一段漫长的路要走。

综上所述,笔者认为随着我国汽车及轮胎工业的发展,溶聚丁苯橡胶市场面临发展机遇,但发展速度由于受到多种因素的影响而不会在近期有较大幅度的增长。根据有关专家预测,2010 年我国轿车子午线轮胎需求量将达到 1.2 亿条左右,

预计需消耗溶聚丁苯橡胶 7.2 万 t,加上其他应用领域的需求,乐观估计,国内溶聚丁苯橡胶需求量将在 10 万 t 左右。从世界溶聚丁苯橡胶生产能力分布来看,日本生产能力为 14 万 t,其轿车轮胎产量为 1.27 亿条,估计国内年消耗量不超过 10 万 t;美国生产能力 18 万 t,年消耗量约 10 万 t 左右,产能过剩;欧洲地区轿车轮胎产量约 3 亿条,溶聚丁苯橡胶生产能力只有 15.6 万 t,预计仍有市场发展空间。就我国目前溶聚丁苯橡胶生产能力来讲,不存在市场缺口问题,需要进一步提升的主要是技术和产品质量。从长远看,2010 年我国维持 10 万 t 溶聚丁苯橡胶生产能力较为合理。目前我国丁苯橡胶生产能力为 48 万 t,2010 年有可能达到 68 万 t,溶聚丁苯橡胶生产能力约占国内丁苯橡胶总生产能力的 15%。

风神轮胎投产 23.5-25 工程机械轮胎

日前,风神轮胎股份有限公司投产了 23.5-18PR L-3(G-12)和 23.5-25-20PR L-5(G-24)超加深花纹无内胎工程机械轮胎。

23.5-25-18PR L-3(G-12)产品是非标产品(国家标准及国际标准中 23.5-25 轮胎为 12/16/20/24/28 等轮胎层级),是应山东工程机械股份有限公司的要求开发设计的,配套用于该公司生产的 ZL50 型岩石王装载机前轮,作业环境为采石场等较为苛刻的使用场地,花纹为 L-3(G-12)S 型块状花纹。该轮胎主要是为适应装载机在作业时前轮受到较大的冲击及负荷而设计,在施工设计上增加了胎体的强度以增加负荷能力,减少负荷下胎体变形,使轮胎能承受大的冲击负荷。该产品首批已生产了 120 条,创产值约 50 万元。

23.5-25-20PR L-5(G-24)超加深花纹宽基无内胎工程机械轮胎是 L-5(G-24)个性化工程轮胎系列中第一个正式投产的产品。该轮胎标准轮辋为 19.50/2.5,新胎充气后断面宽 595 mm ± 3.5%,外直径 1673 mm ± 1.5%,在速度为 8 km · h⁻¹,气压为 390kPa 时,负荷为 10630kg。

该产品主要配套用于 ZL-50 型装载机及其

它同类型机械,也适用于多种条件下作业的推土机和挖掘机。该轮胎胎体采用平顶山神马帘子布集团公司生产的高强力尼龙 66 1400dtex/3 浸胶帘子线,胎体坚固耐用,承载能力高,安全性能高,轮胎行驶面宽大,胎面厚实,花纹设计为直横向花纹,花纹块面积与轮胎行驶面的比例高达 80%,花纹为超加深花纹,花纹深度为普通花纹深度的 2.5 倍,胎面胶采用耐切割配方,轮胎耐磨、耐刺扎、耐切割性能优良,特别是在各种矿山、煤田、建筑工地等极恶劣的施工现场能发挥其经久耐用、高效率的使用性能。

该规格轮胎是应外贸出口的需要发设计的。2004 年底,公司成功试制出 23.5-25-16PR L-5(G-24)超加深花纹无内胎工程机械轮胎后,外商急需 20PR 产品,且已签订了订货合同。为满足客户急需,占领国外市场,增加经济效益,该公司技术人员以最快的速度完成了轮胎的技术及施工设计,并协同工程轮胎分厂组织调试生产,使产品顺利投产。目前该产品已生产 200 多条,为公司创产值近 200 万元。

何红卫