

2.6 其他稀线

2.6.1 主要原因

帘布损伤、胶囊漏、帘布粘连、成型接头与直裁接头过近等。

2.6.2 解决措施

加强现场监督,保证工艺执行情况。

3 结语

2010年至今,由于胎体帘布稀线产生的缺陷轮胎比例逐渐下降。与2010年相比,2012年上半年成品轮胎胎体帘布稀线降低了50%左右,预计每月可减少损失约8万元。

第17届中国轮胎技术研讨会论文

朗盛巩固其领先的全球高性能橡胶生产商地位

中图分类号:F276.7;TQ333 文献标志码:D

经过可行性研究,朗盛决定将其设在巴西南部特里温福(Triunfo)基地的乳聚丁苯橡胶(ESBR)生产线转为溶聚丁苯橡胶(SSBR)生产线。ESBR用于生产普通轮胎,而SSBR用于生产高性能绿色轮胎。朗盛是第一家实施这种调整的公司,此举将加强其世界领先的高性能橡胶生产商地位。

调整后,特里温福基地SSBR的年产能将达到11万t,与现有ESBR产能相近。此次生产线的调整投资达8000万欧元,资金来自公司现金流。调整阶段需要多达500名临时工人。工厂将于2014年年末开始生产最新等级的SSBR产品。朗盛位于巴西杜克卡西亚斯(Duque de Caxias)的工厂将会继续向客户供应ESBR产品。杜克卡西亚斯生产基地产能充足,可以满足全巴西对ESBR的需求。ESBR主要用于载重轮胎的制造和翻新,即轮胎胎体可多次重复使用,从而节省轮胎制造所需的原材料。

朗盛是世界最大的高性能橡胶生产商,产品包括SSBR和钕系顺丁橡胶(NdBR),以Buna品牌进行销售。由于消费者逐渐转向购买更加省油、环保的绿色轮胎,估计到2017年,这两种橡胶的需求量将以每年10%左右的速度增长。

朗盛董事会成员柏蔚宁(Werner Breuers)在巴西圣保罗举行的新闻发布会上表示:“这一重要的合成橡胶投资项目彰显了朗盛对巴西生产基地和员工的承诺。我们希望向客户提供最好的技术,以满足他们在这个重要市场中进一步扩张的需求。”

机动化大趋势推动了绿色轮胎的需求,尤其是在亚洲和拉美地区。轮胎标签法在全世界的进一步推广,也将加速对绿色轮胎的需求增长。研究显示,车辆20%~30%的燃油消耗以及24%的二氧化碳排放与轮胎有关。绿色轮胎可以降低5%~7%的燃油消耗,并且与汽车中的其他燃油节省技术(如汽车自动启停系统、混合动力等)相比,成本摊销期更短。“在汽油价格不断飙升的时代,这意味着消费者能够省下真金白银。”柏蔚宁说。

配方中同时含有SSBR和NdBR的绿色轮胎能够实现最佳性能。SSBR主要用在绿色轮胎胎面,NdBR用在胎面和胎侧。这两种橡胶都有助于降低滚动阻力,从而提高轮胎的燃油效率。SSBR有助于提高轮胎在湿滑路面的抓着力,而NdBR则高度耐磨损,使轮胎更加耐用。

2012年,朗盛展示了研发的AA级概念轮胎。这款概念轮胎采用最新一代NdBR和SSBR,并且应用了最新的橡胶助剂。世界领先的独立技术服务机构TÜV SÜD对其进行了测试。依据欧盟轮胎标签法的标准,这款轮胎在滚动阻力和湿抓着力两方面都获得了A级认证,是全世界最早获得AA评级的轮胎之一。

在过去两年中,朗盛通过在德国多尔马根、美国奥兰治、巴西圣阿戈斯蒂纽的生产基地进行去瓶颈化改造,将全球高性能橡胶SSBR和NdBR的年产能提高了7万t。公司在法国杰罗姆港基地亦生产SSBR。朗盛在新加坡新建的世界级NdBR生产工厂也已于2012年9月破土动工,将服务于快速增长的亚洲轮胎市场。该工厂总投资2亿欧元,年产能将达到14万t,计划于2015年上半年投产。

(本刊编辑部 黄丽萍)