

SBR 炭黑硫化胶基本相同。因此我们决定将 SBR 炭黑硫化胶的滚动阻力和耐湿滑性指标作为 SBR 白炭黑硫化胶这些性能的指标。但是在较高温度范围内, SBR 白炭黑硫化胶的 G 值比 SBR 炭黑硫化胶高。因此我们断定白炭黑填充的轮胎胎面滚动阻力是由 $\text{tg } \delta$ 值(50)和 G 值决定的。

随后我们用这些指标和蓝朋磨耗评价了 SBR 的各种改性方法及微观结构对 SBR 白炭黑硫化胶这些性能及磨耗性能的影响。苯乙烯含量和玻璃化温度对滚动阻力和磨耗性能影响很大。在苯乙烯含量相同的条件下比较这些 SBR 的 $\text{tg } \delta$ 值(50 , 15Hz), 发现 E-

SBR (1500[#]) 和连续聚合 S-SBR (SBR-14) 的滚动阻力比分批聚合 S-SBR 高。 T_g 对耐湿滑性具有显著的影响。改性方法对白炭黑填充的胎面胶这些性能并未产生明显的影响。这是 SBR 白炭黑硫化胶与 SBR 炭黑硫化胶的主要差异。然而, 锡改性 SBR 胶料与生胶之间门尼粘度的差异比其它任何 SBR 都小。由此我们得出结论, 在试验所用的各种 SBR 中, 锡改性 SBR 的加工性能最好。 -

参考文献(略)

译自“Tyre Tech·Asia 96”, No. 14

贵州轮胎厂轮研所改进子午线 轮胎胎面工艺性能

1995 年贵州轮胎厂轮研所在分析一份国外信息资料刊载的名牌轮胎解剖分析报告中获悉一条颇有启发性的信息: 合理调整配方, 既保证了轮胎质量, 又降低了生产成本。据此, 轮研所将此技术引进到前进牌子午线轮胎的研制上。经多次试验, 产品各项技术指标均达到了要求。据 1996 年批量投产后的试验和使用情况记载, 改进工艺性能后的前进牌轿车子午线轮胎胎面挤出尺寸稳定、胎面光滑、断面无气孔、胎面半成品粘性好, 不需加热处理便可直接用于成型。胎面磨耗性能与原胶料胎面磨耗性能相差无几。与此同时, 轿车子午线轮胎每条可降低成本 6.321 元, 按 1996 年生产 5 万条子午线轮胎计算, 全年可节省资金 31.605 万元。

(本刊讯)

轮胎气压监控器

美国《橡胶和塑料新闻》1996 年 11 月 18 日 32 页报道:

车辆轮胎气压监控装置可能终于要走了, 经过数年的试验后, 汽车行业看来已准备

采用这种利用现有防抱死制动装置(ABS)或防打滑装置(ASR)获得的数据来测定轮胎欠压的装置。

将车轮转速测量值与轮胎弹性和气压相关起来, 便可在轮胎跑气时报警。通过对 ABS/ASR 软件稍加修改, 便可在跑气轮胎成为真正问题之前将其识别出来。

丰田汽车公司最近宣布, 它将在不久就要在日本推出的 Mark II 型汽车上使用这种装置。丰田与几家公司合作开发了这一装置, 其中包括提供传感器的 Nippon Denso 公司。丰田宣称该装置不同于其它类似产品, 因为它可单独监控每个车轮轮胎的气压。

5 年前住友橡胶公司的英国 SP 轮胎分公司曾透露过类似的原理, 自那时以来它在进行不断的研究开发活动。住友的跑气报警装置(DWS)在轮胎气压下降 60Pa 时便向司机报警, 该公司的工程师认为 60Pa 是一个临界值。该公司宣布不久将在一些最近推出的赛车和/或豪华轿车上安装这一装置。

大陆公司的气压监控装置正在研制中, 它根据 ABS/ASR 监控装置反馈数据来测定轮胎气压。

(涂学忠译)