

的改造有困难;三是我国 SR 产量低,品种不配套。由于 SR 总体用量少,加之制品结构不同,使 SBR 在轮胎中的消耗量也较发达国家小。SBR 的发展比例应为 30%,但目前只为 20%。SBR 的生产能力不能与 BR 按比例发展,也将是 NR 用量多的又一原因。由于 SBR 的耐磨性、耐热老化性均优于 NR,与 NR 并用,可优势互补,但 SBR 的产量不能满足需求,往往用 BR 替代 SBR 与 NR 并用,而轮胎产品的结构又使这一并用体系效果好,从而显不出对 SBR 的迫切需求,这样也就延缓了 SBR 的发展与应用。因此,要促进 SBR 的发展,就需在产品结构和发展比例的调配及技术装备的改进方面做出更大的努力。

8 建议

(1) 随着公路事业的发展及 SR 生产能

力的扩大,应逐步调整 SR 在轮胎中的应用比例,同时增加 SBR 在轮胎中的用量,并将 SBR 与 BR 的消耗比例调整到合理水平。

(2) 逐步改变轮胎产品结构,提高轿车轮胎所占比例,以增大 SBR 的用量,提高和改善轮胎性能,降低生产成本。

(3) 在我国 SR 品种少的情况下,应使 SBR 与 BR 按比例协调发展,这样不但保证了市场的稳定性,也保证了 SBR 在轮胎中的应用比例得到稳定发展。

(4) 应大力开发新品种 SBR(如 S-SBR),使 SBR 的发展更能适应我国子午线轮胎强劲的发展势头。

参考文献

- 1 于清溪,陈士朝,吕百龄,等. 橡胶原材料手册. 北京:化学工业出版社,1996. 47~48,67~71

收稿日期 1997-05-20

普利司通-费尔斯通的 ER20 轮胎

英国《轮胎和配件》1997 年 5 期 32 页报道:

为了满足欧洲轮胎市场不同层次的需求,普利司通-费尔斯通推出了中高档轿车用 ER20 轮胎。

ER20 是普利司通采用 1996 年上半年上市的 S-02 轮胎所用最新技术生产的第 2 代轿车轮胎。自从 S-02 面市以来,该公司在高性能轮胎市场上的销售量增长了 20%以上,而且 S-02 已成为梅赛德斯-奔驰等六大汽车公司的原配轿车轮胎。

ER20 具有各方面都平衡的性能,但特别突出的是湿路面上的安全性、乘坐舒适性以及噪声和耐磨性能。

该轮胎继承了称作 UNFT[智能轮胎技术终端网络(Ultimate Network of Intelligent Tyre Technology)]的三大核心技术,还采用了 CTDM[轮胎综合技术设计法(Compre-

hensive Tyre Design Method)],以便使所设计的胎体形状能提供最好的乘坐舒适性,而不会影响操纵性和稳定性。胎面花纹可将噪声水平降至最低,同时还保证了优异的排水性能。

ER20 的胎面胶料采用白炭黑补强,以获得在干、湿路面上特别高的湿抓着力,同时还可改善耐磨性能。通过最大限度地减小像大多数普通轮胎胎圈和轮辋之间存在的小缝隙,ER20 的 O 形胎圈设计保证了行驶的平顺性,减少了曲折行驶,提高了直线行驶稳定性。该胎的胎面采用了称作“缓冲胶”的胎面基部胶,有助于将在不平整或不规整路面上行驶时产生的干扰减至最小。

普利司通-费尔斯通在旅游车和高性能轮胎方面的最终目标是不断提高每种新轮胎的全面性能,ER20 是这一策略的体现。ER20 是 1997 年 3 月上市的,开始有 16 种规格,可满足 80%大型车旅游的需求。

(涂学忠摘译)