

表 2 硫化胶性能测试结果

性 能	小试胶料	大试胶料	原生产配方	GB 9878—88	GB 9879—88
邵尔 A 型硬度/ 度	72	73	66~68	66~75	66~75
拉伸强度/ MPa	15. 5	14. 9	10. 4~12. 0	≥10	≥11
扯断伸长率/ %	388	350	375~400	≥200	≥220
压缩永久变形(B 型)/ %					
室温× 70 h	8. 0	7. 0	12. 0	≤10	—
70 ℃× 22 h	12. 5	11. 0	23. 0	≤20	≤20
100 ℃× 22 h	18. 0	20. 0	48. 0~50. 0	—	≤37
100 ℃× 7 d 热空气老化后					
硬度变化/ 度	+4	+5	+6~+9	-6~+6	-3~+5
拉伸强度变化率/ %	+4. 6	+3. 4	-18. 0~-20. 0	≤-15	≤-15
扯断伸长率变化率/ %	+3. 1	+2. 0	-30. 0	-25~+10	-25~+10
100 ℃× 70 h 热空气老化后					
硬度变化/ 度	+5	+6	+10	—	≤+8
拉伸强度变化率/ %	-2. 0	-4. 0	-20. 0	—	≤-15
扯断伸长率变化率/ %	-5. 0	-8. 0	-34. 0	—	≤30
浸泡燃油 B 室温× 7 d					
硬度变化/ 度	-10	-9	-20	≤-15	≤-15
体积变化率/ %	+23. 0	+20. 0	+34. 0	≤+30	≤+30
浸泡 3 #标准油 70 ℃× 7 d					
硬度变化/ 度	-5	-7	-15	—	-10~-3
体积变化率/ %	+6. 0	+8. 0	+26. 0	—	+5~+20
浸泡 3 #标准油 100 ℃× 70 h					
硬度变化/ 度	-7	-5	-12	—	-12~-3
体积变化率/ %	+11. 0	+9. 0	+24. 0	—	+5~+22
压缩应力松弛率/ %					
室温× 7 d	8. 0	10. 0	17. 0	≤15	≤15
室温× 90 d	15. 0	17. 0	25. 0	≤22	≤22
低温脆性(-40 ℃)	合格	合格	合格	不裂	不裂

注: 硫化条件为 160 ℃× 8 min.

求; 与原生产配方硫化胶相比, 试验配方硫化胶的拉伸强度提高, 硬度增大, 压缩永久变形减小, 耐油性、耐老化性明显改善; 同时由于合理选用了补强填充剂, 进一步降低了胶料成本。

3 结语

我厂用国产 NBR 制造的耐油密封制品性能好、成本低, 现已投入正式生产。

收稿日期 1998-08-13

三菱公司采用 Santoprene 橡胶作汽车后挡板挡风密封材料

三菱汽车公司不久前在日本东京宣布, 经与日本 Hiroshima Kasei 公司和 AES (Advanced Elastomer Systems) 日本公司合作, 目前已开发出一种采用 Santoprene 橡胶制作的新的后挡板挡风密封条。

据称, 这是热塑性弹性体(TPE)在汽车后挡板挡风密封条上的首次成功应用, 其优点是可减小该汽车部件的质量, 提高材料的回收利用率及耐久性。

据三菱汽车公司称, 使用 Santoprene(热塑性)橡胶作后挡板挡风密封材料比采用热固性橡胶成本低 5%~10%。

三菱汽车公司计划要在 2000 年使材料回收利用率达到 90%以上, 目前材料的回收利用率为 85%。一旦采用 Santoprene 橡胶作后挡板挡风密封材料, 则回收利用率可提高 0. 5%。因此, 三菱不仅准备采用 Santoprene 橡胶替代其它热固性橡胶, 而且也打算用 Santoprene 橡胶替代 PVC。

(本刊讯)