

附表 3.50 - 10 4PR 摩托车轮胎检测结果

项 目	技术要求	测定值
外缘尺寸/mm		
充气外直径	437 ±1 %	434.2
充气断面宽	92 ±4 %	95.2
强度试验		
破坏能 W / N ·m	≥34	40.6
W / W _{min} / %	—	120
耐久性能/h	≥34	44
高速性能/		
km ·h ⁻¹ ×min	140 ×30	150 ×30
气密性能/ %	参照 GB11194 72h 后气压下降率 -89	150 ×30 k = 0 30d 后气压下降率 k = 2.2

驶不出现抖动和偏向;耐磨性能好,行驶 6 000km胎面花纹仅磨损 1mm。

5 结语

我厂研制的 3.50 - 10 无内胎轮胎属于高速摩托车轮胎,经机床测试,高速性能达 150km/ h ×30min ,气密性等各项性能均能满足使用要求。产品自 1994 年年底研制出样品,试生产 6 000 条,用户反映良好,现已批量生产。

收稿日期 1996-12-09

“智能轮胎”不久将问世

美国《橡胶和塑料新闻》1996 年 12 月 18 日 23 页报道:

设想有一种轮胎可以探测到冰路面,然后自动变软,以提供更好的牵引力;或者有一种轮胎可以探测水深,然后改变它的花纹以防止水滑。

这种新发明的出现也许要到几十年以后,但是固特异轮胎公司的一位专家 Brian Logan 说,他相信“智能轮胎”将使汽车行业发生变革,“智能汽车技术已经处于萌芽状态”。

Logan 在最近于底特律召开的“'96 焦点”汽车电子技术交流会上公布了他的“智能轮胎”概要。

汽车供应商正试图开发更尖端的部件而不增加额外的成本、复杂性和重量。同时,供应商正在用电子传感器改造从座椅到轮胎的所有部件。

例如,轮胎制造商已在为运输业开发智能轮胎。第一代智能轮胎不会改变花纹形式,但它们有几个很有用的功能。这类轮胎可以监测自己的气压和温度,它们甚至可以为库存管理提供电子识别标记。

现在,载重汽车司机可以通过用螺栓固定在每一个轮毂上的监视器监测这些参数。

但是汽车零件市场出售的这些监视器要求使用电池,而且寿命仅有 3 年左右。

Logan 说他有一个更好的方案,埋在轮胎中的发射器可以将数据传给驾驶人员而不再需要在轮毂上用螺栓固定的传感装置。

最终,轮胎行业也将为轿车和轻型载重汽车开发出智能轮胎。Logan 说,智能轮胎将在 5 年内在轿车上得到普及。

他还预言,有一天智能轮胎将能够提醒驾驶人员和生产商轮胎气压的下降。

(宋凤珠译 涂学忠校)

无硅酮轮胎脱模剂

美国《橡胶世界产品新闻》1996 年 214 卷 7 期 14 页报道:

橡胶服务公司开发了一种无硅酮的轮胎脱模剂 Tire15062。这种多功能的脱模剂是专为轮胎工业设计的,其配方以树脂和表面活性剂的水溶液为基体,不含硅酮。据说, Tire15062 在用于 SBR, BR, SBR/ NR, BR/ NR 和 IIR 制造的轮胎时,脱模效果都特别好。它可在金属模具表面和轮胎之间形成一层薄膜,避免聚合物和化学药品降解后腐蚀模具或在模具表面结垢。

(萧 仪译)