

世界各国都对汽车轮胎的磨损极限做了相应规定。美国规定汽车轮胎的磨损极限为花纹高度不小于 1.0 mm;日本汽车轮胎协会规定货车和客车轮胎的磨损极限为 3.2 mm,轿车轮胎的磨损极限为 1.6 mm。我国规定轿车子午线轮胎花纹磨损极限为 1.6 mm,货车和客车子午线轮胎花纹磨损极限为 2.0 mm,另外要求轮胎制造厂必须在轮胎上按标准设置磨损指示器。

多数国家在轮胎的胎冠面上沿轮胎圆周五等分处的花纹沟槽底部轴向设置一条高 1.6 mm 的凸台。当轮胎花纹磨损到距沟槽底部 1.6 mm 时,沟槽开始断裂,即出现一条清晰的裂纹,此时提醒驾驶员必须更换轮胎。为便于查核,在埋设磨损指示器位置的两边胎肩上,相应地用印模印出“ ”标志,以提示此处设置了轮胎磨损指示器。

#### 4 观察轮胎磨损 纠正行车错误

轮胎在与地面的长期磨损中,将汽车行驶中的不良现象“记录在案”,提醒驾驶员注意。若轮胎两肩磨损较严重,说明轮胎经常在低压或超载状态下行驶,应及时充气,避免超载。轮胎中部磨损主要是因为轮胎长期在气压过高的条件下使用,这样不仅降低轮胎的使用寿命,还易发生轮胎爆破现象。在大多数情况下,胎冠上波浪状磨痕与轮胎本身的质量以及轮胎的合理定位有关,如轮胎平衡不良、轮辋变形、轮毂轴承松旷等,一旦发现,应及时查找原因,排除故障。

汽车的前轮前束是保证汽车有良好转向特性的重要参数之一,前轮前束可以通过改变转向横拉杆的长度加以调整(调整时应注意正负前束)。不同车型的前束值各不相同,当前束值偏离了原设定值时,会造成转向轮胎的异常磨损,也使汽车前轮的转向特性变差,以致转向盘的自动回正功

能部分丧失。通过观察转向轮胎胎冠锯齿状磨痕的方向变化,可以判别转向轮前束值大小的变化。转向轮前束值变小时,胎冠由里侧向外侧呈锯齿状磨损;相反,当胎冠由外侧向里侧呈锯齿状磨损时,说明前束值过大。

#### 5 保养到位可延长轮胎使用寿命

平常用车前,先检查胎压是否正常。每行驶 1 000 km 或每月定期检查胎面花纹及胎侧,观察胎面花纹磨损是否异常,胎冠是否圆滑平整,胎侧是否起泡或隆起。若在胎压过小的情况下行驶,会造成胎面两侧过度磨损;若在高速行驶时车身发生抖动,这是因轮胎不平衡造成的,只要进行轮胎平衡校正即可;若出现行车方向不易控制或汽车斜着跑、直行时方向盘不正等现象,则是四轮定位出现了问题。及时发现和解决问题有助于避免轮胎的异常磨损。

#### 6 对调轮胎可节约开支

一般轿车皆为前轮驱动形式,前胎的磨损比后胎大,因此只需将前后两对车轮对调便可再行走了。通常最好每行驶 10 000 km 对换一次。如果备用胎是相同尺寸的,便可把左前胎调往后方,而右后胎调往右前,右前调往左后,左后则作备用胎,备用胎又作左前,为一循环。此外,若现用轮胎为方向性轮胎,对调时只可前后对调,不可左右调换,否则影响排水性能。

#### 7 结语

作为一名合格的驾驶员,一定要掌握轮胎磨损的规律,在驾驶过程中注意轮胎的使用与保养,以延长轮胎的使用寿命,确保行车安全。

收稿日期:2002-04-22

### 聚氨酯发泡轮旋转模具的构造

中图分类号:TQ330.4<sup>+</sup>1 文献标识码:D

由台湾省许清津申请的专利(专利号 00258305,公布日期 2001-09-12)“聚氨酯发泡轮旋转模具的构造”,是于轮圈外部采用液态发泡材料成型出聚氨酯发泡轮胎的施工模具。模具座以模轴枢设置定位模,定位模上枢设有启闭模,两

模具相对设有模穴,定位模与模具座相对设定模件与定模装置,使模具于固定轮圈后,以锁模装置锁住启闭模,整个模具即可以模轴为中心转动,使模穴内的轮胎原料得以充分流动,从而获得成品表面光滑的高品质物件。

(杭州市科技情报研究所 王元荪供稿)