

## 使用与保养

## 轮胎加层车辆超载有碍行车安全

林 仁

(江西省上饶地区汽车运输总公司 334000)

## 1 载重汽车轮胎使用步入误区

随着公路运输市场的放开,专业运输企业的车辆已由承包过渡到单车租赁经营,私营车辆迅速发展。由于机制转换、经营分散,给车辆技术和安全管理带来了不少问题。

超载是当前运输市场上普遍突出的问题。仅以东风、解放 5t 货车为例,超载 100% 已很平常,超载 200% 也不奇怪。车辆超载本属违章,但事实上只要交了罚款便又可通行。

随着车辆的超载,轮胎层级不断增加。5t 货车应设计为标准配装 9.00—20 10PR 轮胎,但为了超载,几年来已在无形当中完成了 10 PR → 12 PR → 14 PR → 16 PR 的自然过渡。目前一些厂家已开始生产 9.00—20 18PR 和 9.00R20 16PR 轮胎,而按国外轮胎生产技术和国家标准规定,9.00—20 轮胎最高层级为 14 PR。使用高层级轮胎造成车辆超载这种现象极不正常,是轮胎使用的误区,不但有碍安全行车,而且还影响我国汽车工业和翻胎工业的正常发展。

我国从“八五”开始,汽车工业的发展方针是两头大(微型汽车和重型汽车)、中间小(中型载重汽车);若都像中型载重汽车这样翻倍超载,重型载重汽车岂能发展,汽车工业又如何与国际接轨。

高层级轮胎的生产并不能为生产厂家带来多大的经济效益,同时还直接影响我国翻胎工业的生存与发展。翻胎是利用再生资源,它对节约能源和胶料及降低运输成本都有重大意义,故国外对翻胎业相当重视。国内由于超载严重、行驶速度不断提高、连续运行距离逐渐延长以及为追求短期运输经济效益而使大量轮胎一经使用直至报废,从而不仅使翻

新轮胎的使用难以受到重视,而且也使可翻新轮胎的胎源受到严重限制。从翻胎企业来说,许多厂家亏损严重,又缺少技改资金。在此情况下,翻胎行业处境相当艰难。

## 2 行车安全与轮胎使用密切相关

众所周知,轮胎层级越高,超载越严重,越容易产生肩空、冠空和爆破,轮胎的使用寿命也会大大缩短。据交警部门资料统计,在交通事故中,由轮胎引发的达 15% 左右。轮胎的超载、气压、花纹高度及装配是否得当都会影响到行车安全。

车辆超载使轮胎超负荷行驶。由于地面摩擦力与轮胎负荷成正比,故超载是导致轮胎早期损坏的主要原因。超载会使胎体帘线承受的应力增大,轮胎变形加大,温度上升,从而导致轮胎脱层和肩空,胎体强度下降,遇障碍物或急剧转弯时易发生爆破。

轮胎气压不正常的车辆,在紧急制动后,因轮胎气压不足会使车辆制动拖印出现差异,产生跑偏。若前轮气压过高,遇障碍物爆破或突然泄气时,一边阻力会突然增大,使车辆急剧调头,无法控制方向。

轮胎在使用中花纹将逐渐磨浅,但还应保持一定的有效花纹。轮胎花纹磨浅后,车辆行驶容易打滑和增大制动距离。从安全角度出发,使用中的花纹应保持一定的磨损极限,这样不但能保障行车安全,而且还能有效地保护胎体和增加翻新胎源。

轮胎在同一辆汽车上装配应尽量做到“五同”(即同厂牌、同结构、同尺寸、同层级和同花纹)。不同轮胎的混装有碍行车安全,特别是子午线轮胎不宜与斜交轮胎混装在同一

车轴上,因为这两种轮胎的径向弹性、同向滑移及滚动半径都不同。也不能在前轮装配子午线轮胎,后轮装配斜交轮胎,否则在急剧转弯时极易甩尾,特别是雨天易侧翻。

### 3 轮胎的质量损坏与人为损坏

轮胎产品经用户使用即会产生质量保证问题,轮胎厂用户服务处就是负责处理本厂轮胎质量问题的技术服务部门。目前他们的工作也越发难做,这是因为用户要求厂家质赔的轮胎越来越多,而其中真正属于产品质量问题的并不多,绝大部分仍是因使用不当所致。损坏不外乎鼓泡和爆破,这是超气压超负荷的结果。如 9.00R 20 轮胎的标准气压为 0.81MPa,但为了超载而普遍将气压增大至 0.9—1MPa。由于超载,轮胎极易爆破,甚至有些新胎中心线还未磨去就冲击爆破了。

在市场经济的大潮中,质量服务尤为重要,有关部门应强调轮胎的最大负荷和相应气压。各生产厂最好也能统一制定一套具体的赔偿标准和严格的技术标准,并公布于众,使用户看得见、摸得着,自定责任,同时也有利于二、三级轮胎经销商继续搞好质量三包服务。

### 4 轮胎使用亟需加强行业管理

交通部颁布的《汽车运输行业轮胎技术管理制度》是轮胎使用与管理的规范文件。由于有这样的文件,长期以来,运输企业在提高轮胎行驶里程、延长轮胎使用寿命及降低运输成本方面都发挥了积极作用。随着体制的转换,专业轮胎管理队伍改行,轮胎保养车间

私人承包,公路边个体补胎店到处都有,对轮胎难以实施“合理搭配、定期保养、翻面换位、及时翻修”规则。因此,轮胎管理混乱、车辆超载严重已成为我国交通安全的一大隐患。

其实车辆超载并非无人过问。交警、稽征、运营部门都有检查违章超载,其结果都是以罚代教、以罚代管,一罚了之,并不能真正从制度上杜绝超载,致使驾驶员安全意识淡化。

国外对车辆超载是明文禁止的。如日本在法律上明确规定,车辆不能超载行驶,并派巡道车在公路上进行监视检查,如有超载按情节轻重和犯规次数,分别采取 3 万日元罚款和没收驾驶执照的处理,从而确保了轮胎的正常使用,延长了轮胎的使用寿命,大大减少了由轮胎引发的事故。

综上所述,新胎、翻胎和用胎与行车安全密切相关。轮胎生产厂应在不断提高产品质量的前提下限制生产高层级轮胎,不给车辆超载创造条件。各级交通管理部门应将轮胎使用保养与行车安全列入行业管理范围,指定专人负责。规定保养胎工必须经培训取证后方可上岗;对路边凡不符合开业条件的补胎店责令停业;对超载车辆除给予罚款外还应责令及时改正;对汽车轮胎必须进行安全检测。笔者建议有关部门尽快修订部颁《汽车运输行业轮胎技术管理制度》和研究制定适合我国国情的《车辆轮胎花纹磨耗极限》,使之更适应道路运输市场的行车安全和车辆技术管理。

收稿日期 1995-08-07