

表 2 调整后几种规格轮胎的 δ 值及机头宽度

规 格	δ	机头宽度(原尺寸),mm
185/70SR13	1.035	340(328)
165/80SR13	1.028	330(315)
6.50R16	1.03	380(357)
215/75R15	1.035	405(395)
185/80SR14	1.04	350(340)
205/70R14	1.037	370(360)

通过分析试制轮胎断面可看出,调整后的帘线都得到很好伸张。

(2)硅油浓度调匀,均匀涂刷,严禁漏刷或不刷。

(3)严格控制二段充气压力并通过调整机头宽度来保证胎圈处密封良好,同时也控制了胎坯周长。

(4)加宽、加深胶囊排气线(原宽 1.0mm,深 0.8mm;现改为宽 2.0mm,深 1.0mm),使得排气系统畅通无阻,不窝气。

(5)压延时,严格控制烘干工艺,去除水分,避免气泡产生。

(6)调整夹持环位置,使带束层上正。

(7)合理选取密封胶厚度,上紧胶囊夹盘,及时更换夹盘密封圈。在能保证胶囊伸张均匀的情况下定型时间不宜过长。掌握好定型充气的时机,不要待上环降到底时再充气,否则胶囊易产生转动。

(8)合理设计胎肩弧半径 R ,使该区域圆滑过渡,材料分布合理。

3 结 语

通过采取以上措施,轿车子午线轮胎缺胶的外观质量缺陷明显减少,从而使外观合格率由 95.15%提高到 99.85%,同时也挽回了每年因外观缺陷而造成的几十万元的经济损失。

收稿日期 1994-07-22



国内消息

浙江轮胎翻修厂子午线轮胎
翻新的新突破

浙江轮胎翻修厂为提高翻胎的行驶里程,在胎面胶中掺用了一定比例的活化胶粉,这不仅较大幅度地提高了胎面的耐磨性能,而且可降低生产成本 5%,全年可降低成本 5 万多元。该厂还选用了新工艺,用钢丝粘合胶浆及钢丝粘合胶加强钢丝与新旧胎体之间的粘合力。对损伤较重的带束层予以更换,在工艺操作上,用高速风轮打钢丝头至保留 0.5 mm,再用钉轮恢复轮胎的粗糙面,贴胎面胶时,用专用的钢丝胶和钢丝胶浆。

该厂根据新配方、新工艺为金华市汽车客运中心翻新的一批 9.00R20“双钱”牌试验胎装在 ZJ662 型大客车上,经 10 个月的运行试验,单胎平均里程 62703km,平均单耗行驶里程 6971km。轮胎进入二翻时,平均剩余花纹 2.5mm,如果行驶至花纹磨平,预计平均里程可达 80130km。

从这批翻新试验胎看,完全可与新胎媲美。根据金华市汽车客运中心 3 年的统计数据,一翻至二翻平均里程为 44281km,而这批翻新试验胎比 3 年平均里程高出 18422km,据驾驶员反映,在行驶过程中,安全平稳,质量性能好。8 条胎中除 2 条因钢丝带束层磨蚀不能翻新外,其余都可进入二翻。

(本刊讯)