

表 8 10.00 - 20 16PR 轮胎超负荷性能试验结果

项 目	优化后轮胎		对比轮胎	
	1	2	1	2
负荷率/ %	200	200	180	180
行驶时间/ h	0.5	0.7	4.0	4.2
轮胎状况	肩空	肩空	肩空	肩空
胎冠温度/ °C	90	92	100	105
胎肩温度/ °C	81	81	90	92
胎侧温度/ °C	79	80	82	85

注:试验标准负荷为 29.4 kN,充气压力为 810 kPa,在特定速度下增大负荷直到破坏。

表 9 11.00 - 20 16PR 轮胎耐久性试验结果

项 目	优化后轮胎		对比轮胎	
	1	2	1	2
行驶时间/ h	130	143	95	105
轮胎状况	肩空	肩空	肩空	肩空
胎冠温度/ °C	88	92	93	95
胎肩温度/ °C	80	82	82	88
胎侧温度/ °C	70	75	78	82

注:试验标准负荷为 33.12 kN,充气压力为 840 kPa,速度为 50 km·h⁻¹。负荷率为 65 %时行驶 7 h;负荷率为 85 %时行驶 16 h;负荷率为 100 %时行驶 24 h;负荷率为 110 %时行驶 10 h;负荷率为 120 %时行驶 10 h;负荷率为 130 %时行驶 10 h;负荷率为 140 %时行驶 10 h;负荷率为 150 %行驶到破坏。

可有效防止轮胎的早期损坏。

5 结语

通过调整 10.00 - 20 16PR 和 11.00 -

2016PR 两种规格载重斜交轮胎的配方、结构及生产工艺,使轮胎的耐久性能和强度得到大幅度提高,速度和载重性能达到国内先进水平,胎圈强度成倍提高,胎肩脱空和胎圈爆破现象明显减少,轮胎的返回率显著下降。

表 10 11.00 - 20 16PR 轮胎速度性能试验结果

项 目	优化后轮胎		对比轮胎	
	1	2	1	2
行驶速度/ (km·h ⁻¹)	110	110	90	90
行驶时间/ h	1.2	1.5	0.5	0.8
轮胎状况	肩空	肩空	肩空	肩空
胎冠温度/ °C	80	82	90	95
胎肩温度/ °C	75	76	80	82
胎侧温度/ °C	70	71	72	75

注:试验标准负荷为 33.12 kN,充气压力为 840 kPa,在特定负荷下增大速度直到破坏。

表 11 11.00 - 20 16PR 轮胎超负荷性能试验结果

项 目	优化后轮胎		对比轮胎	
	1	2	1	2
负荷率/ %	170	180	160	170
行驶时间/ h	4.0	5.0	3.5	4.5
轮胎状况	肩空	肩空	肩空	肩空
胎冠温度/ °C	90	100	95	105
胎肩温度/ °C	86	90	90	95
胎侧温度/ °C	80	85	85	90

注:试验标准负荷为 33.12 kN,充气压力为 840 kPa,在特定速度下增大负荷直到破坏。

收稿日期:2001-08-16

“十五”公路运输大变样

中图分类号:U412.1 文献标识码:D

最近公布的《公路、水运交通“十五”计划》对我国“十五”期间公路及港口建设提出量化要求:

公路全面建成“两纵两横三个重要路段”,“五纵七横”国道主干线系统建成 2.6 万 km。到 2005 年,全国公路总里程达到 160 万 km,高速公路超过 2.5 万 km;全国 99.5 %的乡镇和 93 %的行政村通公路。

2005 年,预计公路客运量 180 亿人,年均增长 6 %;旅客周转量 9 500 亿人公里,年均增长 7.5 %。

2005 年,预计公路货运量 126 亿 t,年均增

长 4 %;货物周转量 8 000 亿吨公里,年均增长 5.5 %。水路货运量 14 亿 t,年均增长 3 %;货物周转量 31 800 亿吨公里,年均增长 6 %。

(摘自《中国汽车报》,2001-08-22)

一体轮胎

中图分类号:TQ336.1 文献标识码:D

由张筹德申请的专利(专利号 99216486,公布日期 2000-06-21)“一体轮胎”,其特点是以外胎为主体,并在外胎内设置环状连接体,连接体上下面与外胎主体间分别设有支撑架,使轮胎主体的封闭腔内形成双层支撑承压结构,故其承载能力强,弹性高。同时该轮胎还有免充气、行驶阻力小、质量小及成本低等特点。