

压可以达到 18 个巴以上。如此高的压力,一旦爆胎,冲出的气流或崩出的碎块很可能使旁边的人受伤。要实现这么高的压力,主要依靠的是有内胎轮胎。如果是无内胎轮胎,则很难使压力超过额定值很多。轮胎气压如果不高,车辆就难以超载(正常充气压力的轮胎会因超载而过度扁平,无法正常行驶)。这也是为什么同样是全钢载重子午线轮胎,中国主要使用有内胎型的,而西方国家都使用无内胎型的。

使用无内胎全钢载重子午线轮胎有很多好处,概括起来有以下几点:

1. 减轻重量,节约橡胶等原材料;
2. 降低滚动阻力,节油;
3. 减少升热,延长寿命;
4. 气密性好、维修方便;
5. 安全性好。

这些优点其实早就为轮胎行业所共知,但由于目前汽车出厂时普遍装配有内胎的浅槽轮辋,要想使用无内胎轮胎,必须先更换深槽轮辋,因此即使有用户同意使用无内胎子午线轮胎,也因不愿出钱更换轮辋而作罢。所以无内胎全钢载重子午线轮胎始终无法在国内获得推广,倒是在海外市场销路不错(实际上出口的全钢子午线轮胎绝大多数是无内胎型),出口节节上升,2005 年达到 1000 万条左右。

对于轮胎生产企业来说,生产无内胎和有内

胎的全钢载重子午线轮胎从技术角度讲没有太大差别。那么国内生产的轮辋有问题吗?也没有,根据中国汽车工业协会车轮委员会的说法,中国的无内胎轮辋生产线大多是从国外引进的,技术先进质量一流,但在中国却无用武之地,主要向发达国家出口,预计到 2010 年每年可以达到 1000 万个。

因此,强制推行无内胎轮辋,以根除超载这个毒瘤已是万事俱备,只欠东风了。

这个东风由谁来借呢?恐怕要由一个比较高级别的半官方机构出面才行,比如由石油工业协会出面,再联合上汽车工业协会、交通部、环保总局和交管部门里面的相关机构,只要上面有人牵头,下面的同志做好文字工作,比如全国每年因货车超载造成损失的统计数字(公路、桥梁、货物、环境污染、人身伤害等),使用无内胎载重轮胎后的节油效果、节约原材料效果和防止超载效果,以及国外货运车辆轮辋及轮胎的使用情况,专家学者的意见等。这样一件利国利民的好事一定有望成功。为了环保,汽车可以强制安装三元催化装置,为了交通事故的保障,可以强制执行交强险,那么为了安全、节能、环保等诸多好处,强制推行无内胎轮辋也是完全有可能做到的。

如果中国能早一天强制推行无内胎轮辋,轮胎以及交通运输行业都能早一天走上健康发展道路。

## 新一代环保节能 远红外电加热硫化罐

上海华原橡胶有限公司新研制成功的远红外电加热硫化罐已获国家专利(专利号 ZL02215649.6)。经用户实际使用证明,该产品完全达到设计要求,环保、节能效果明显,操作简便,适宜各种橡胶制品的硫化,与其它设备相比具有以下特点:

1. 硫化罐的温度和压力可以根据用户的工艺要求进行设定,其温差最小可控制在  $\pm 3 \sim 5^{\circ}\text{C}$  的范围内,且升温快,热分布均匀,可满足不同制品的硫化要求。

2. 采用该设备硫化不用配备锅炉,因而不存

在冒烟和除尘的问题,不但改善和美化环境,还减少了企业的环保投资。

3. 省时省力、节省时间、降低能耗。远红外是一种波长在  $30 \sim 1000\mu$  的电磁辐射,易被物体吸收转化为它的内能,有显著的热效应。远红外硫化罐具有热辐射和节能的功能,罐内集成了远红外辐射加热和能量储放技术及元件,罐外采用了先进的测控元件和高稳定性能的可控硅控制系统,因而当电能停止供给加热时,远红外线热能依然有序储放,且恒温自控,从而达到节能的效果。该硫化罐比传统硫化方式可节能约 35% 以上,从而降低了生产成本。

4. 该设备占地面积小,压力、温度均采用自动、手动二重控制,可随时开机停机,因而安全可靠,操作简便。

徐培福