



美轮胎业界反对 NHTSA 提出的试验标准

据美国橡胶工业协会(Rubber Manufacturers Association,以下简称 RMA)近日透露,将有超过 40%的乘用车轮胎和超过 50%的轻卡轮胎未能通过美国联邦公路交通安全管理局(National Highway Traffic Safety Administration,以下简称 NHTSA)提出的新的轮胎试验标准。

上述新标准是 NHTSA 于 2002 年 2 月份以推荐方案的形式公布的。NHTSA 当时估计目前美国市场上销售的轮胎大约有 1/3 需要改质才能通过新标准。NHTSA 在其极力推荐的新标准中,对轮胎高速试验、耐久性试验等提出了比现行规定更高的要求,试验参数的组合也更加苛刻。

RMA 和美国轮胎工业协会(Tire Industry Association,以下简称 TIA)都在不同场合站出来反对 NHTSA 的推荐标准。RMA 认为该标准所提出的要求太高,已经到了不切实际的程度。RMA 没有证据可以证明现在市场上出售的轮胎产品是不安全和不可靠的。TIA 则认为该标准与实际情况缺乏联系。

针对争议较多的 4 项轮胎试验,业界的批评意见可归纳如下:

1 高速试验

TIA 提出试验温度可以比现行标准高 21%,并以此代替 NHTSA 推荐标准提出的轮胎试验速度第一阶段为每小时 140km,第二阶段提高 150km,第三阶段达到 156km。

2 耐久性试验

若采取欠压轮胎在试验机转鼓上运转的试验方法,TIA 反对在逐渐增大负荷的同时延长试验时间。TIA 举例说,譬如负荷级别为 E 的轮胎,将其试验速度规定为每小时 121km 是可以接受

的,但如果规定该轮胎必须在充气内压等于 56psi 的条件下进行试验,并且第一阶段 10h,负荷为 100%,第二阶段 22h,负荷为 110%,这对设计是在充气内压为 80psi 的条件下工作的该轮胎而言是不客观的。

3 低充气内压试验

NHTSA 建议所有轮胎在比正常充气内压低 30%或等于 20psi 的条件下进行该项试验。TIA 拒绝接受 NHTSA 的上述建议,并指出上述推荐值与目前所有乘用车轮胎、轻卡轮胎的额定充气内压相去甚远。TIA 坚持轮胎产品就应当在胎侧上标注的额定充气内压下工作,以保障行车安全。

4 公路危险冲撞试验

将轮胎设计成能够经受公路上出现的所有危险冲撞,这是不可能的。此外,翻新轮胎应当不用做这项试验,因为翻新过程没有改变胎体结构。

邓海燕

斯马轮胎设备公司整合 研发/制造/销售链

加拿大斯马轮胎设备公司(SmarTire Systems Inc.)在上世纪 90 年代开始研发轮胎充气内压监测装置(TPMS),是世界上最早涉足该领域的公司之一。10 多年来,这家总部设在大不列颠哥伦比亚省里士满的公司为此投资巨大,虽然在技术和产品开发方面成绩不俗,但财务状况却颇为不佳,直到去年才开始扭亏为盈。

最近斯马公司和维斯通公司(Visteon Corp.)达成协议,准备用维斯通的“座舱模式(Cockpit Module)”共同完善斯马原创的 TPMS,合作还包括整合产品研发/制造/销售/售后服务链。在市场划分方面,维斯通主要负责汽车原装配件(OE)市场和高端产品,斯马主要负责汽车替换配件市场和低端产品。维斯通发言人在评价上述合作时说:“斯马轮胎的优势体现在传感器上,而我们的优势则体现在显示器和总装能力上。”

在与维斯通合作之前,斯马公司曾与 TRW 公司(TRW Inc.)有过一段时间的合作。在汽车配套电子设备领域,论技术力量 TRW 自然是数