

# 探析夏季应对货车翻新轮胎的使用安全措施

肖艳

轮胎翻新是最大限度发挥旧轮胎使用价值的一种方式。但是每到夏季高温时候，尤其货车的翻新轮胎在高温运行环境使用下，开始不安分了，经常有爆胎事故发生。在高速公路上爆胎是非常危险的。如何预防爆胎？如何在夏季对轮胎进行保养？这成了各位卡车司机朋友们行车安全关键的重要性。

## 1 翻新轮胎爆胎是高速公路交通事故的“头号杀手”

轮胎是车辆的重要部件，它不仅关系到车辆的操控性能，还事关车上人员的生命安全，一旦发生故障，后果可想而知。夏季尤其是货车翻新轮胎爆胎故障的高发时期。一旦发生爆胎，会导致车辆瞬间偏向或倾斜而引发事故，高速行驶时翻新轮胎爆胎更可能带来毁灭性后果。据统计，近30%的交通事故是由翻新轮胎爆胎引发的，其中死亡率达到5%。所以防止翻新轮胎爆胎对夏季安全行车起到举足轻重的作用。将已经磨损或其他原因损坏失去使用性能的轮胎，经翻新加工使之重新具有使用性能的加工过程统称轮胎翻新。传统上将只对胎面进行贴胎面重新硫化的过程（该轮胎允许有伤洞，但须进行专业处理）称之为轮胎翻新。

当前，轮胎爆胎、疲劳驾驶、超速行驶已成为高速公路交通事故的三大杀手。轮胎爆胎由于其不可预测和无法控制而成为高速公路交通事故的“头号杀手”。据国家交通部统计，在中国高速公路上发生的交通事故有70%是由爆胎引起的，而在美国——比例则高达80%，怎样防止爆胎已成为安全驾驶的一个重要课题。据分析，保持标准的轮胎气压行驶和及时发现车胎漏气是防止爆胎的关键。而防止爆胎的关键是驾驶员能随时了解车胎的气压状况。

在汽车部件的装配中，轮胎是最易损坏的部件之一，且价格昂贵，故障最多，损失最大，问题常出

在轮胎上。汽车驾驶员都有这样的体会，当汽车在行驶中，某一个轮胎被金属和尖锐的石块扎破或轮胎本身的问题造成气压慢慢地消失，驾驶员客观上没有感觉，当该轮胎的气压完全消失，另一只轮胎就要承受双倍的负荷，温度急剧上升到一定的时候就会突然爆炸，就有可能造成两只轮胎报废，内胎损坏成树叶状，轮胎的爆炸还导致车厢的一侧失去支承面横移，加大车厢倾覆趋势，使驾驶员惊慌失措，如操作不当，造成翻车、堵塞交通、连环追尾碰撞等交通事故。据报导，全国发生交通事故每年达近百万起，死亡人数数十万人，平均每天死亡约400人，经济损失200个亿以上。事故调查结果发现，造成交通事故的主要原因之一，是因车辆轮胎突发性爆炸引发的，可见轮胎保持标准胎压对于安全行驶的重要性。

## 2 高温容易发生翻新轮胎爆胎故障

突然爆胎是一种复杂的轮胎破坏现象，其原因是多方面的。行驶途中，尤其夏季酷暑常会发生爆胎事故。高温爆胎的主要原因主要有：一是轮胎缺气行驶；二是轮胎的温度升高；三是超载、超速；四是使用轮胎花纹磨损严重，未及时更换；五是出行前未对车辆进行安全检查，胎侧胎冠带伤，或气压不准，车辆在高速行驶中发生爆胎；六是在车辆行驶中轮胎受到外力刮蹭（在双胎中夹有石头或轮胎轧钉、尖硬锐利的障碍物刮擦，外胎破裂，修理时没在胎内垫胎垫、或垫皮串动，折损严重，没有及时修复等）引发爆胎。

由爆胎引发的事故在高速公路事故中居高不下，造成高速公路频频发生爆胎事件原因如下：一般说来，爆胎是由于轮胎磨损剧烈，造成胎体过薄，轮胎的内部不断地发热，此时就很容易被物体刺破，从而发生爆胎。不过，轮胎爆裂还与以下因素相关。

如果轮胎胎压不足，易使轮胎侧壁弯曲折断而发生爆裂；轮胎缺气行驶是爆胎的祸根。当轮胎胎压低

于标准胎压时,就意味着车胎缺气,在这种状况下行驶时,随着胎压的下降,轮胎与地面的摩擦成倍增加,胎温急剧升高,轮胎变软,强度急剧下降。这时,如果车辆高速行驶,就可能导致爆胎。如果车辆低速行驶,也会伤胎,而且潜伏期长,隐蔽性大,更有危害性,为以后高速行驶时埋下爆胎隐患。当轮胎缺气行驶时,除了轮胎与地面摩擦生热外,胎体内的钢丝与轮胎之间也会摩擦生热,过热状态会加速钢丝与橡胶的老化、变形,甚至内部断裂以至断层,致使轮胎强度遭到破坏,以致产生爆胎。

一般情况下,爆胎的后果轻者会使车辆失去正常的行驶状态,转向盘失去控制,车辆偏驶,严重的将会出现车辆完全失控、甩尾、掉头。如果爆胎发生在高速公路上,则很可能导致车毁人亡的惨剧。针对爆裂的轮胎所在位置不同,爆胎的后果也自不同。如果是后轮的轮胎爆裂,车辆的尾部就会摇摆不定、颠簸不已。车辆在高速行驶时,轮胎与路面上锐利的石头或其它尖锐物体摩擦而导致漏气进而发生爆胎也是比较常见的事故原因。

轮胎温度升高的主要原因是轮胎变形。这是由于高速公路上行驶汽车的轮胎快速反复变形,使材料内部因摩擦生热,同时,外胎与内胎之间、轮胎与轮毂之间以及轮胎与路面之间也因摩擦生热,使轮胎骤热升温。一般而言,轮胎内部的温度与轮胎的负荷和速度成正比,速度越高,负荷越大,温度升高越快。另外,轮胎温度与外胎的厚度有关,外胎越厚,轮胎的热量难以散发,温度上升越快;还与外界温度和轮胎气压有关,环境温度越高,温度上升越快,轮胎气压过低,轮胎径向变形大,滚动阻力增大,温度随之升高。轮胎温度的升高还容易造成轮胎气压随之升高,使帘线所受的应力加大,更容易使高速行驶的轮胎产生爆胎。

高温天气容易使胎变形,抗拉力下降。而作为轮胎本身,气压不标准、轮胎老化、性能减弱,或者在行驶过程中轮胎轧到了坚硬的金属或其他硬物等情况,都会导致汽车突然间爆胎。轮胎在长时间持续高速行驶后会发热,因此温度升高和内胎气压略有增加均是正常的。轮胎在滚动过程中消耗了能量,一部分被轮胎吸收转化为热量,如果热量散发不及时,使胎

温升高,过高的升温(超过95度)会导致轮胎脱层,直至轮胎爆破。

胎压过高可使轮胎的缺陷处(如以前损伤的部位)发生爆裂,在天气炎热的夏天或长时间行驶时的情形比较多见;车辆的超载对于轮胎的危害是不言而喻的,尤其是我们常常在高速公路上看到一些大货车超载,这时轮胎更容易发生爆胎事故:在高速公路上行驶时,不少驾驶员习惯于超速行驶,且常常在车上装有较重的物品,致使车辆严重超载。再加上有的车主平时用磨损过度的轮胎,这些外因一旦纠结在一起,遇到轮胎缺气,或夏季因气候炎热而导致轮胎气温升高,爆胎便成为高速公路上的“杀手”了。

### 3 常见翻新轮胎存在的主要问题

轮胎报废了,怎么办?多数人想到一扔了之。但出于环保和节能的要求,一个新兴行业正在崛起,这一行业就是建立在废旧轮胎基础上的轮胎翻修业。旧轮胎资源循环利用作为朝阳产业,已逐步成为人们的共识。世界各国,特别是发达国家和地区都十分重视旧轮胎的翻新再利用,而且发达国家已将其作为节约橡胶资源的重要产业。旧轮胎预硫化翻新加工过程无“三废”排放,是绿色环保行业,不仅可以节约大量橡胶、钢丝、石油能源等资源,而且又可以实现废旧轮胎的减量化、再利用和资源化。

轮胎翻新又区分为多种情况,既可指更换胎面胶,也可指更换胎侧胶等。视轮胎损坏程度的不同,分别采取顶翻、肩翻或全翻工艺进行翻新。但是人们常见翻新轮胎存在的主要问题就是质量问题和安全问题。质量过硬的话安全就没有隐患了。质量问题主要包括:胎体自身问题、修补工艺不精、原材料质量差、硫化温度压力不稳定,这些都是可以导致翻新轮胎不合格。胎体问题中胎体伤口多于5个,伤口大于5cm,轮胎子口受损,帘布层、子午层受损这些都是不能再翻新的。一般都是由操作工通过敲打、旁听来判断一条轮胎是否能翻新。也可以选购扩胎检测机和电火花检测仪来检测胎体。

修补工艺主要包括外修、内修、刷胶、填胶。外修使用钢丝轮或碗型金属磨头打磨磨损部位,尽量不伤及缓冲层或带来层,打磨时要顺着帘线的走向打磨,对胎

肩部超过10mm的花纹沟也要打磨,宽度为20mm,以增加胎面与胎体的粘合面积,小磨后的质量标准为,轮胎应锉磨部位,全部进行了锉磨,磨纹均匀,帘线头不超过1mm,任何部位不可留有亮渣,浮动胶丝和焦烧现象。内修根据透洞的大小及不透洞损伤帘线的层数配补片用以补强,使用钢丝轮按照补片的大小打磨,油皮胶较厚的可以保留但一定要打磨出新的锉磨面,实际打磨尺寸要比补片每边多出10mm,配补片时补片的中心位置一定要与透洞或不透洞的中心位置对正,不可偏移,配补片后应在旁边标明补片的型号,便于以后的操作,凡胎体损伤一半以上帘布层的均按透洞配,但尺寸可稍微扩大,最后将胎体内外胶来清理干净转入下一工序填胶。

胎面胶的质量好坏直接影响到轮胎的行驶里程,中垫胶的作用就是拉住胎面于胎体不分离,常说的脱胶,就是跟中垫胶有关系。硫化是一个化学反应,温度115℃,误差1℃。内胎压力8kg,包封套压力4kg,硫化罐压力6kg,误差0.1~0.5kg。中垫胶达到指定温度指定压力后就会产生硫化反映,利用压差有效的排出胎面胶于中垫胶里的空气。反之,达不到或是超过这个温度压力就不能进行准确的化学反应,轮胎里面照样还有空气,就会有起包的现象。硫化温度与压力不稳定这个问题可能很多翻胎厂都存在。

轮胎新修行业的属性是资源综合利用,国家通过制定法律法规和制定有关优惠政策支持并鼓励其发展。但是,它的专业对口服务对象是交通运输行业,该行业对轮胎的技术安全性能又有特殊的要求和标准。无论是新轮胎还是翻新轮胎,一经在车辆上装配运行,便需在同等条件下具备同等技术安全性能。也就是说,轮胎的翻新质量必须达到国家规定的技术标准。否则,将会危及车辆的运行安全。因此,需要进行全国统一行检加以认定和促进。

轮胎翻新简单的说,翻新就是将已经磨损的、不能使用的废旧轮胎的外层削去,粘贴上胶料,再进行硫化,即可得到能够重新使用的翻新胎。在使用、保养良好的条件下,一条轮胎可以翻新多次,具体地说,尼龙帘线轮胎可翻新2~3次,钢线子午线轮胎可翻新3~6次。每翻新一次,可重新获得相当于新轮胎寿命60%~90%的使用寿命,平均里程大约为5万~7万

km。通过多次翻新,至少可使轮胎的总寿命延长1~2倍,换句话说,一条轮胎经过多次翻新后起码相当于2~3条轮胎。而翻新一条废旧轮胎所消耗的原材料只相当于生产一条同规格新轮胎的15%~30%。总之,翻新是目前利用废旧轮胎的主要方式和最佳选择。

轮胎翻新的优势:充分利用再生资源,减少环境污染,改善人类的生存环境;价格优势,这也是翻新轮胎相对于新轮胎最大的优势所在。一般而言,翻新轮胎的价格仅为新轮胎的20%~50%;实践证明,翻新轮胎与新轮胎同样安全、耐久、可靠。。

随着我国汽车工业的迅猛发展,汽车保有量逐年增加,废旧轮胎的数量也以异常迅猛的速度在增长。数据显示,我国载货汽车保有量已超过3000万辆,废旧轮胎的产生量达到2亿条。而我国年仅翻新800万条旧轮胎,剩余旧轮胎的资源浪费掉了,如果都进行翻新,一年可以创造100亿的产值,可见市场潜力巨大。

#### 4 夏季应对翻修轮胎爆胎全使用的安注意事项

盛夏,汽车尤其因翻新轮胎引发的事故时有发生。因烈日下的柏油和水泥路面,热浪腾腾,从而导致高速旋转的汽车轮胎的温度与气压增高,容易引起爆胎。

夏季轮胎受高温、受热胀冷缩影响,整体会膨胀,内部气压升高胎体也会变薄,增加了轮胎爆胎的几率;而且夏季地面温度大幅高于气温,轮胎直接与地面接触。散热效率低还会摩擦产生大量热量,导致轮胎温度过高,增加爆胎几率。

夏季应经常注意翻新轮胎气压,特别是在上高速公路行驶以前,更是要仔细检查。一般来讲,夏季翻新轮胎的气压要低于正常胎压值10%左右。用胎压表可以测量到准确的胎压,最好去维修站测量。检查胎压最简单的方法就是学会目测车胎,通过观察轮胎接触地面的变形程度来判断轮胎的胎压是否正常。车主自己可以备一个胎压表,测量胎压最好的时间点是早上起来,在启动车辆前测量胎压,因为轮胎在行驶静置4h以后会完全冷却下来,此时测得的数据最准确。轮胎的标准胎压一般就在车门边,比较标准值和测量值,过高就放掉一些气,反之即可。使用简单胎

压计,也可测出较为精确的轮胎胎压值。比如铁将军的胎压监测仪,可以把这一数值与汽车门框或门侧面的汽车参考胎压值作比较,便可知胎压是否正常。若其值偏大或偏小,则装配该轮胎的汽车不适宜长途驾驶,须将车开到维修店调整胎压。

夏季应对爆胎的注意事项主要有:一要经常检查胎压,保持胎压正常;二要检查胎侧胎冠是否有伤,如鼓包、划伤、扎伤等,如发现胎侧胎冠带伤应及时更换,以免在行驶途中发生爆胎;三要经常检查轮胎的花纹磨损情况,如发现花纹磨损已达到设计极限,就要及时更新;四要检查轮胎橡胶的老化情况,因为轮胎橡胶老化后,会在胎侧起“小口”,引起爆胎;五在长途、高速行驶中,应尽量避免急刹车,因急刹车会使胎内“容量”变小,胎内压力增大,引发爆胎;在长途、高速行驶中应养成中速行驶的习惯,并注意中途停车让轮胎休息一下降低温度,但切忌不可用水浇轮胎的方式为其降温;六在长途、高速行驶中还应养成双手握住方向盘的习惯,这样即使遇到类似爆胎等突发情况也可从容处置;七是高速行驶时,如果遇到爆胎,千万不可紧急制动,而应轻“点”制动的同时双手紧握方向盘,尽量使车保持平稳,并慢慢靠边停车。

翻新轮胎的使用首先学会辨别劣质翻新质量:观察轮胎的花纹色彩和光泽。从纹路上来看,一般情况下,劣质翻新胎加工很不规范,所以纹沟相对较浅;观察胎面和胎侧的搭接部位看胎侧,各种标示是否齐全,正规轮胎厂家都有轮胎花纹代码标识,花纹代码应与轮胎花纹对应;看胎肩处胎面与胎体结合部是否结合平顺,有的翻新胎自制胎面贴合在老的胎体上,胎面和胎侧之间搭接处不平整圆顺,轮胎侧面有结合痕迹。正规厂家生产的轮胎,在车胎上都有突起的标志,标明轮胎的型号和性能,内侧印有保质日期,胎面防滑槽内磨损标记清晰可见。有的翻新轮胎的标志多是重新贴上去的,用指甲抓挠这些标志,能抠掉。

合格的轮胎出厂后都会有专门的磨耗标识,轮胎外侧印有小三角的标识,一般达到这个标识就表明轮胎损耗比较严重,不能使用,必须报废了。小作坊翻新的劣质胎标志是贴上的,用手抓抠标志也可以辨别;还可以握轮胎两边,劣质翻新胎比较柔软。消费

者碰到特别便宜号称翻新的翻新轮胎要谨慎购买,这也是必须注意。

## 5 夏季提高翻新轮胎的安全性能及其预防措施

盛夏炎热季节对汽车可又是一轮严酷考验,尤其是轮胎在夏季最容易发生胎压的波动,从而导致爆胎甚至车辆失控等事故的发生。夏季汽车爆胎的几率比平常明显上升许多,许多车主都遭遇了轮胎突然瘪气导致车辆失控的事故,在市区内爆胎还可换上备胎,但在高速公路上爆胎就非同小可,车辆受损不说,还可能危害到车内人员的安全。所以,预防汽车爆胎在夏天显得尤为重要。走进汽车用品店,有些新东西能为轮胎安全对症下药。

(1)轮胎防爆剂。首先,它属于非易燃物品,对环境完全无害;其次,它的有效期长达两年,大大超过普通同类产品的使用寿命;第三,它消除了通常此类产品带给消费者的顾虑,由于并非化学活性产品,因此不会对轮胎橡胶或金属轮毂造成锈蚀和老化。据介绍,这是一种由纤维、聚合物和黏合剂组成的混合物。将它注入轮胎内部,当汽车行驶轮胎转动时,离心力会将其均匀分布在轮胎内侧。如果轮胎突然发生穿刺现象,被空气激活的凝结剂和黏合剂受压后,能够瞬间进入穿刺孔洞,形成持久且具有弹性的栓塞,防止轮胎突然失压造成危险。

(2)轮胎即时检测仪。新品的一些高档轿车,配备了轮胎胎压的即时检测设备,轮胎的胎压数据在车内的显示屏上即时显示,一旦胎压不正常就会立刻对驾驶者提出警告。这种用品不同于其他轮胎保护设备的地方在于,这套系统属于主动式安全配置,驾驶者能够在事故发生之前对轮胎进行修理,从而避免事故的发生。

(3)弹簧减震缓冲器。有助雨天行车的弹簧减震缓冲器现在相当时髦,与新车相比,旧车悬挂系统的支撑力显得软弱,尤其是在过弯路时,和刚买回来的新车相比,那种倾侧感大不一样。原因当然就是因为悬挂系统的老化,导致弹簧和减震器的老化。夏天本来多雨路滑,加上车辆过弯时的严重倾侧,导致重心过度转移,很容易在拐弯中出现事故。汽车弹簧减震缓冲器说白了就

是一块镶嵌在弹簧当中的橡胶块，由于减小了弹簧的行程并实际加硬了弹簧刚性，因此可一定程度减少车辆的倾侧和晃动。而对于一些因悬挂老化车体下降的车辆，弹簧减震缓冲器也能起一定的作用。对于不想花大价钱去维修车辆的人们来说，是一个省钱的好办法。

夏季保证翻新轮胎的安全性能及其预防措施：需要特别注意的是，爆胎不仅仅是在夏天才发生。如果胎压过低或过高，胎面过度磨损接近报废，即使在隆冬的冬日，车辆的轮胎也可能爆裂；经常检查轮胎能起到消除爆胎隐患的作用；要经常剔除胎面花纹沟槽中的石子或异物，以免轮胎胎冠的变形；经常在高速公路上行驶的车辆，一定要定期对轮胎进行换位；车辆在高速公路上行驶时，驾驶员应双手握稳转向盘，尽量避免驶过异物(如石头、砖头及木块等)，避免高速驶过突然出现的深坑；翻新轮胎应在其使用寿命范围之内使用，超过使用寿命或已经严重磨损的翻新轮胎应及时更换新胎；在烈日炎炎的夏日里，如果需要长时间停放车辆，最好是将车辆停放在阴凉的地方，以免轮胎在烈日下暴晒。现在很多专业轮胎店或者专业汽车维修服务店都有为轮胎充氮气的服务项目。如果轮胎充入的是氮气，不仅可以延长轮胎使用寿命，更可以长时间保持胎压稳定，减少爆胎几率，增加车辆行驶的安全性。

## 6 翻新轮胎的维护保养措施

翻新轮胎的维护很重要，要经常检查轮胎是否有扎伤、划伤等等损坏。如果有，要立马行驶修复；严重的话，也该果断换新胎，事关生命，马虎不得。

夏天防止翻修轮胎爆胎要掌握这些维护保养措施：翻修过的轮胎一般都装在后轴上使用，以确保行车安全。这是因为翻新胎经过重新翻修一个周期的使用，其胎体疲劳程度大，强度下降；修补胎和加补内垫的翻新胎，由于加补了补强垫，轮胎周向平衡被破坏，行驶时在惯性的作用下，易产生冲击滚动，使车头摇晃和颤抖，影响车辆的操纵，危及安全行驶。所以翻修过的轮胎不宜装在前胎使用。一些胎体好，质量可靠的翻修胎一定要做前胎使用时，也应配重平衡后才能使用。客车前轴应该禁止使用翻新胎。

在后轴装用翻新胎时，并装的双胎应该使翻新胎与翻新胎配对，新成份胎与新成份胎配对。维护调位时，左右互换并且主胎调为帮胎，帮胎调为主胎，不必翻面，这样可以清除单边磨耗。汽车装用翻修过的轮胎时，一定要注意它的质量，也就是质量等级。经过翻新后的轮胎一般装在后轮使用为好。前轮应装成色较好(质量可靠)的轮胎或甲级翻新胎，以确保行车安全。质量较好的翻新胎也可以实行整车装用。

一般长头货车，前轴较轻，可以考虑装一次甲级翻新胎。货车在平原地区行驶，前轴可以装用第一次甲级翻新的轮胎。而长途客车即使在平原地区行驶，或货车在山区、矿区行驶，前轴也不能装用翻新胎。前轴装翻修胎时，如果胎内面有烘补上的帘布衬垫，轮胎滚动时周向轻重不平衡，易产生摇晃，出现这种情形时，这种轮胎应立即换装到后轮使用，并用大小一致的内胎垫在补疤周向对称处配重，以求平衡。经过第二次、第三次翻新的轮胎或质量差的翻新胎，切不可装在前轴使用。因轮胎经过多次高温硫化，胎体帘线强度下降，应易产生爆破损坏，对安全无保障。

使用中，要经常检查翻新轮胎的胎压。在烈日炎炎的夏季，翻新轮胎与滚烫的地面接触，若胎压较高，很可能导致爆胎。因此在高温下行车不要让翻新轮胎的胎压过高。随时观察翻新轮胎的外观变化，发现异常及时处理。由于无内胎轮胎的弹性好，柔性强，对气压适应范围大，即使已有很高的胎压也没有普通车胎那种发硬的感觉。

做到平稳驾驶，起步、转弯和制动要稳，保持汽车直线行驶，尽量减少制动，在确保安全的情况下以滑代刹，减少车胎与地面因起步停车过快所造成的非正常磨损。

防止车速过快，车胎受冲击加重，致使胎温上升、气压增高。切不可放气或向轮胎泼水，否则会造成胎面、胎侧胶层各部分收缩不均，产生脱层、裂纹，缩短轮胎使用寿命。

遇有路道不平或有硬物冲击时，易产生胎损或爆胎事故。尽量选择较为平坦的道路行驶，遇有凹凸路面时应提前减速慢行，避免高速冲击轮胎。勤查胎压，勤挖嵌入胎面花纹的石子。

紫外线会导致轮胎的老化，所以停车应尽量停放

在荫凉处，避免阳光下曝晒。

行车之前必先检查轮胎。雨季用胎花纹深度绝不能少于1.6 mm,最好在3 mm以上，因为轮胎的花纹深度过浅则轮胎的排水能力下降,导致湿地抓地力下降,影响驾驶的安全性,尤其是后轮轮胎在转弯时可能出现侧滑或甩尾现象。

夏季天气炎热高温，空气具有热膨胀的特点，较高的温度会使自行车轮胎中的空气膨胀，当轮胎内的压力达到外轮胎所能承受的极限时，翻新轮胎就会爆裂；夏季高温环境可以使外轮胎的橡胶变软，降低翻新轮胎的耐压性，也是夏季容易爆胎的主要原因。有些车主不把轮胎当回事，出现外伤还在长时间行驶，这样时间长了，伤口会逐渐扩大而导致爆胎。因此，夏秋换季的时候，车主一定要仔细检查轮胎。最容易忽视或不被发现的就是翻新轮胎内侧有伤、鼓包或撕裂等。很多情况下，如果不卸下轮胎，这些隐患很难发现，特别是市场上一些轮胎服务单位检测仅仅是在不卸轮胎的情况下粗浅地检查一下，这种方法是不科学、不全面的。建议车主应在专业店进行检测。另外，为了减少翻新轮胎磨损，在胎面上可经常喷一些轮胎保护剂，多少可以起到保护轮胎胎面的作用。翻新轮胎多检查是否有破损、鼓包或者嵌入物。轮胎材质老化容易造成鼓包和破裂，平时行驶的路面复杂则会增加扎钉和嵌入石子的风险。所以，平时要养成抽出几分钟检查轮胎的习惯。一般而言，坏胎的补胎方法依据轮胎受损程度，大致可分为三种：冷补(内补或粘贴补)、热补(俗称火补)和胶条法。

所谓冷补是将受伤轮胎从轮辋上卸下，找到创口之后，将创口处的异物清理后，从轮胎内层贴上专用

的补胎胶皮，从而完成补漏。其实，这种方法类似自行车的补胎方法，只不过需要专用的扒胎机及补胎胶皮才能完成。其优点是可以对较大的创口进行修补，缺点是不够耐用，在经过一段时间的水浸或车辆高速行驶之后，修补处很可能再次出现漏气现象。

热补(俗称火补)是最彻底的补胎措施。热补同样要将轮胎从轮辋上卸下，然后将专用的生胶片贴附于创口。再用烘烤机对创口进行烘烤，直至生胶片与轮胎完全贴合。热补的好处是非常耐用，基本不用担心创口处会重复漏气。不过它也有缺点，那就是施工时的技术要求较高，因为一旦烘烤时的火候控制不好，很可能会将轮胎烤焦，严重的还会产生变形，那样一来，对轮胎的损伤就更大了。对于广大的车主朋友来说，当爱车行驶在路上出现轮胎被扎、漏气现象时，最简单实用的方法还是用胶条法。胶条法补胎对设备要求低(一套补胎工具加上一台小型轮胎充气泵即可)，对车主的专业技术要求不高，因此很适合普通车主使用。

## 7 结束语

总之，造成翻新轮胎爆胎的原因很多，其性能恶化就是罪魁祸首。轮胎就算再耐用，也不可能用一辈子。当轮胎逐渐磨损、钢丝层渐渐疲劳、胎面老化之时，它的性能也必然减弱。这时可以洗洗车，既可以给翻新轮胎降降温，又检查翻新轮胎气压，以确保其使用性能。翻新轮胎的日常保养简单易学，只要每位车主都养成了关注翻新轮胎的使用状况、及时排查隐患的好习惯，就可以更好地发挥翻新轮胎的使用性能，并且确保出行安全。

