

выступает над его кромками. Площадь контакта шины с поверхностью дороги уменьшается с ростом внутреннего давления в ней; эти факторы способствуют большему изнашиванию центральной части протектора. При нормальном же давлении в шине протектор соприкасается с дорожным покрытием по всей своей ширине, на дорогу при этом передается наибольшее тяговое усилие и протектор изнашивается равномерно. По типу износа протектора можно судить о соблюдении правил эксплуатации шин.

Важное значение имеет и регулировка схождения передних, а в ряде конструкций — и задних колес автомобиля. Правильное схождение ограничивает осевые зазоры в подшипниках колес при прямолинейном движении автомобиля и боковой увод колес при его движении на повороте. Если схождение колес большое, то возникают большие осевые усилия, действующие в противоположных направлениях и взаимно уравнивающие друг друга. Осевые усилия вызывают боковое проскальзывание колес, что приводит к повышенному расходу топлива и большому износу протектора.

При независимой подвеске не всегда удастся обеспечить такой угол развала колес, который был бы оптимален для любых нагрузок автомобиля. Поэтому регулировку угла развала необходимо проводить при нагруженном автомобиле. При некоторых типах независимой подвески задних колес их положение также изменяется в зависимости от нагрузки автомобиля и влияет на ездовые качества автомобиля и износ шин.

Контроль за трением качения проводится методом выбега (наката) при испытаниях автомобиля на горизонтальной дороге с хорошим покрытием. Автомобиль движется с определенной скоростью до контрольной отметки, где коробка передач переводится в нейтральное положение и автомобиль далее движется накатом до момента полной остановки. Пройденный путь затем тщательно измеряют и по его величине судят о трении качения.

Рисунок протектора также влияет на сопротивление каче-

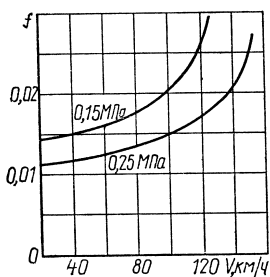


Рис. 147. Влияние давления воздуха в шине и скорости движения автомобиля на коэффициент сопротивления качению f