

ЦМК ШИНЫ ПРОТИВ ТЕКСТИЛЬНЫХ ШИН

ТЕКСТИЛЬНЫМИ или **КОМБИНИРОВАННЫМИ** называют шины с текстильным каркасом состоящего из пяти и более слоев обрезиненного нейлонового или капронового корда и брекера из металлических нитей.

Сочетание в радиальных шинах каркаса с меридиональным расположением нитей корда и брекера повышает эксплуатационные характеристики в сравнении с диагональными шинами.

Впервые металлокорд в каркасе радиальных текстильных шин применила компания Michelin еще в конце 40-х годов прошлого века, что позволило существенно улучшить эксплуатационные характеристики, вследствие его высокой жесткости при растяжении, выносливости и теплопроводности.

Тем не менее, грузовая комбинированная радиальная шина с текстильным каркасом уже в те годы перестала удовлетворять растущие требования автомобилистов, в надежности, безопасности и максимальной скорости, особенно в условиях длительного безостановочного движения.

ЦМК или **ALL STEEL** –цельнометаллокордными шинами, называют шины, в которых каркас, целиком и полностью состоит из стальных нитей, без применения текстильных материалов;

- Благодаря «цельнометаллокордной» конструкции, данные шины, получили более высокие эксплуатационные качества, а также возможность неоднократной реновации протектора, путем «нарезки» или «наварки».
- В резиновую смесь таких шин добавляют дополнительные компоненты, которые предоставляют возможность длительной безостановочной эксплуатации автомобиля, что тоже важно для грузовых перевозок. Эти компоненты снижают перегрев шины во время движения.
- Обратной стороной этой технологии является то, что стоимость ЦМК шин выше, чем у шин, изготовленных по классической технологии. Это потому, что шины с ЦМК сложнее в изготовлении. Зато эта разница компенсируется большим сроком службы, экономией топлива, грузоподъемностью и прочими плюсами.
- Если ходимость, обычной «комбинированной» шины редко когда превышает 100 000 км, то ЦМК шина в зависимости, от технологических особенностей, марки и стоимости шины может пройти и более 500 000 км.
- В развитых странах ЦМК шины производятся с начала 80-х годов прошлого века и завоевали популярность благодаря неоспоримым достоинствам в сравнении с комбинированными шинами;
- В России по сей день множество производителей, комплектуют выпускаемую технику комбинированными шинами, это связано с действием старых нормативов по комплектации, и тем что автопроизводители, прежде всего, производят автомобили, и им важно по возможности удешевить конечный продукт, а интересы потребителя уходят на второй план.
- Уходя от использования «комбинированных шин», потребитель получает все неоспоримые достоинства использования ЦМК Бескамерных шин:

НЕОСПОРИМЫЕ ДОСТОИНСТВА

- Современность;
- Металлический каркас;
- Повышенная ходимость;
- Повышенные пробеги от 180 000 км;
- Повышенная грузоподъемность;
- Экономия топлива на 15%;
- Стабильность давления;
- Пониженная деформация;
- Лучшая самоочищаемость протектора;
- Пониженное сопротивление качению;
- Пониженное теплообразование;
- Устойчивость к высоким скоростям;
- Возможность до нарезки протектора;
- Возможность восстановления протектора;



ТЕРМИНОЛОГИЯ

- Протектор обеспечивает сцепление и износостойкость, а также защищает компоненты шины, находящиеся под ним;
- Брекер состоит из нескольких слоев стального или иного корда. Он обеспечивает прочность шины, стабилизирует каркас и препятствует проникновению посторонних предметов в конструкцию шины;
- Боковина обеспечивает защиту боковой части каркаса, выдерживает деформации и воздействие атмосферных условий;
- Каркас шины воспринимает всю нагрузку, в том числе торможения и разгона, обеспечивает управляемость, и выдерживает различные силы, действующие на шину при её работе. Каркас грузовой шины, как правило, однослойный и армирован стальными тросиками; Внутренний герметизирующий слой в бескамерных шинах имеет специальный состав, который препятствует потере давления;
- Бортовое кольцо состоит из пучка проволоки специальной формы. Оно обеспечивает надежную посадку и уплотнение шины на ободе, фиксируя ее в этом положении;
- Наполнитель борта и нижней части боковины предназначен для равномерной передачи усилий от борта на боковину;
- Чипер: Слой резины, армированный стальными тросиками над загибом радиального слоя корда служит для усиления и стабилизации переходной области между бортом и боковиной;
- Чефер: Слой прочной прорезиненной ткани, который защищает зону бортового кольца и, который противодействует эрозии в зоне борта шины, вызываемой действием обода диска;
- Камера* предназначена для предотвращения потери воздуха. Камера используется в шинах камерного типа;
- Ободная лента (флап)*: Резиновая лента, помещаемая между камерой и ободом;
- Защищает камеру от изнашивания и препятствует повреждению камеры ободом;