

检 测 报 告

营运车辆爆胎应急安全装置

产品名称	爆胎应急安全装置/汽车列车
产品型号	R22.5W60/DFH4250DHEV(牵引车)+DYX9401CCY368(半挂车)
委托单位	东风商用车有限公司技术中心
检测类别	委托检测

国家汽车质量监督检验中心（襄阳）



注 意 事 项

- 1、本实验室对出具的检测（试验）结果负责。带认可标志的检测报告的全部（或部分）的检测（试验）项目在中国合格评定国家认可委员会（CNAS）认可范围内。
- 2、检测报告必须有检测单位报告专用章，否则该报告无效。
- 3、报告无主检、审核、批准人签字无效。
- 4、报告涂改无效；复制报告未重新加盖检测单位报告专用章无效。
- 5、对报告若有异议，应及时向检测单位（电话：0710-3311212）提出。
- 6、结果仅与被检测样品有关。

委托单位地址：湖北省武汉市经开区

联系电话：13986159010

实验室地址：湖北省襄阳市高新区汽车试验场

邮政编码：441004

项目经理电话：0710-（3393013）

项目经理传真：0710-（3310965）

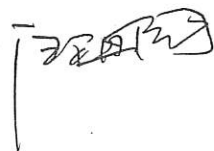
检 测 报 告

监督检验中心(襄阳)

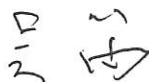
共 4 页 第 1 页

样品名称	爆胎应急安全装置/汽车列车	商 标	安轮保/东风
型号规格	R22.5W60/DFH4250DHEV(牵引车)+DYX9401CCY368(半挂车)	检测类别	委托检测
委托单位	东风商用车有限公司技术中心	生产单位	郑州精通汽车零部件有限公司/东风商用车有限公司
送 样 者	孙曙光	送样日期	2020 年 01 月 20 日
样品数量	一套/壹辆	生产日期	2019 年 12 月/2019 年 08 月
检测依据	JT/T 782-20xx《营运车辆爆胎应急安全装置技术要求和试验方法》(报批稿 2019.08)	检测项目	1. 爆胎后的转向性能 2. 爆胎后的制动性能 3. 爆胎后车辆可控行驶距离
检 测 结 论	经检测,样车所检项目符合 JT/T 782-20xx《营运车辆爆胎应急安全装置技术要求和试验方法》(报批稿 2019.08)的要求。 签发日期: 2020 年 04 月 01 日 报告专用章		
备 注	(1) 任务来源: 根据东风商用车有限公司技术中心与国家汽车质量监督检验中心(襄阳) 签订的检测任务委托书进行本次检测; (2) 检测方案见附录 A; (3) 检测对象见附录 B; (4) 检测结果见附录 C。		

批准:



审核:



主检:




检测 报 告

监督检验中心（襄阳）

共 4 页 第 2 页

附录 A 检测方案

国家汽车质量监督检验中心(襄阳)受东风商用车有限公司技术中心的委托, 对其提供的汽车列车 (DFH4250DHEV 型半挂牵引车+DYX9401CCY368 半挂车)进行委托检测, 样车由东风商用车有限公司提供, 加装郑州精通汽车零部件有限公司生产的轮胎爆胎应急安全装置, 根据其委托要求确定具体检测项目如下表:

序号	项目名称	检测依据	备注
1	爆胎后的转向性能	JT/T 782-20xx 《营运车辆爆胎应急安全装置技术要求和试验方法》（报批稿 2019.08）	
2	爆胎后的制动性能		
3	爆胎后车辆可控行驶距离		

附录 B 检测对象

B.1 样车说明

送检样车 DFH4250DHEV 型牵引车配备 12R22.5 型轮胎, 试验时轮胎均充至厂定气压值, 样车明细见下表。

车型	样车编号	试验质量 (kg)
DFH4250DHEV 半挂牵引车+ DYX9401CCY368 半挂车	LA6A1KAL0HB301914、 LA9B44328DDDYX78	49000[7000/18000(二轴组) /24000(三轴组)]

B.2 应急安全装置说明

本次试验用应急安全装置相关信息见下表

车型	应急安全装置规格型号	应急安全装置生产单位	备注
DFH4250DHEV 半挂牵引车	R22. 5W60	郑州精通汽车零部件有限公司	----

检 测 报 告

监督检验中心(襄阳)

共 4 页 第 3 页

附录 C、检测结果

序 号	检测 项目	标准要求		检测结果	符合性 判 定	
1	爆胎后的 转向性能	车辆直线行驶过程中转向轴一侧轮胎发生爆胎时,汽车应能通过转向盘操纵维持在爆胎前的预定轨迹上行驶,行驶过程中作用于转向盘外缘上的切向力增量不大于 50N。		试验车辆沿直线车道以80km/h车速匀速行驶,模拟转向轴右侧轮胎发生爆胎后,可通过转向盘控制试验车辆继续维持直线行驶。车辆爆胎前后维持直线行驶过程中施加于转向盘外缘最大切向力增量: 21.6N。	符合	
		车辆弯道行驶过程中转向轴一侧轮胎发生爆胎时,汽车应能通过转向盘操纵维持在爆胎前的预定轨迹上行驶,行驶过程中作用于转向盘外缘上的切向力增量不大于 50N。		试验车辆沿半径为150m的弯道以50km/h车速等速行驶,模拟转向轴外侧轮胎发生爆胎后,可通过转向盘控制试验车辆继续维持弯道行驶。车辆爆胎前后维持弯道行驶过程中施加于转向盘外缘最大切向力增量: 21.6N。	符合	
		爆胎后车辆以规定的速度行驶,能够有效规避前方障碍物,且爆胎前后转向盘转向力峰值平均值的增量不大于 50N (转向盘左转及右转时均应满足)。		爆胎前、后分别驾驶试验车辆以50km/h的车速绕桩行驶,试验过程中车辆均未碰倒标桩; 爆胎前施加于转向盘外缘的转向力峰值平均值: 左转: 19.5N/右转: 20.3N; 右前胎爆裂后,施加于转向盘外缘的转向力峰值平均值: 左转: 32.2N, 右转: 20.4 N	符合	
		试验过程中爆胎应急安全装置不允许发生明显变形、松脱、开裂或断裂等失效现象。		试验过程中爆胎应急安全装置未发生明显变形、松脱、开裂或断裂等失效现象。	符合	
2	爆胎后的 制动性能	直线行驶过程 模拟转向轴任意一侧轮胎发生爆胎后进行发动机接合的0型试验	制动初速度 (km/h)	80	80.3	符合
			制动距离 (m)	≤77.9	61.8	
			踏板力 (N)	≤700	290	
			稳定性	不超出 3.7m 车道	未超出 3.7m 车道	
			试验过程中爆胎应急安全装置不允许发生明显变形、松脱、开裂或断裂等失效现象。		试验过程中爆胎应急安全装置未发生明显变形、松脱、开裂或断裂等失效现象。	
		弯道行驶过程 模拟转向轴任意一侧轮胎发生爆胎后进行发动机接合的0型试验	制动初速度 (km/h)	50	50.1	符合
			制动距离 (m)	≤33.4	27.7	
			踏板力 (N)	≤700	310	
			稳定性	不超出 3.7m 车道	未超出 3.7m 车道	
			试验过程中爆胎应急安全装置不允许发生明显变形、松脱、开裂或断裂等失效现象。		试验过程中爆胎应急安全装置未发生明显变形、松脱、开裂或断裂等失效现象。	



检测报告

监督检验中心（襄阳）

共 4 页 第 4 页

3	爆胎后车辆可控行驶距离	车辆转向轴一侧轮胎发生爆胎后，按照标准5.4规定的试验方法，在驾驶员正常操作情况下,汽车爆胎应急安全装置应能维持车辆可控行驶不小于1.0km， 试验过程中爆胎应急安全装置不允许发生明显变形、松脱、开裂或断裂等失效现象。	车辆转向轴右侧轮胎发生爆胎后， 在驾驶员正常操作情况下,汽车爆胎应急安全装置维持车辆可控行驶1.4km后试验停止。试验过程中爆胎应急安全装置未发生明显变形、松脱、开裂或断裂等失效现象。	符合
---	-------------	---	--	----

附录 D、检测时间、地点

检测于 2020 年 01 月 21 日在襄阳汽车试验场进行。

—————以下内容空白—————