

# 公共自行车为啥骑着有些颠 原来装的全是实心胎

使用实心胎的原因是安全耐用;南京的公共自行车轮胎做过改良,舒适度还行

仙林、江宁、河西投放公共自行车后,南京市鼓楼区也将在7月底投放5000辆公共自行车。看着公共自行车站点越来越多,家住河西奥体附近的刘女士也打算办一张租赁卡。然而,当她听说公共自行车使用的是实心车胎后,犹豫了。原来,刘女士听朋友说,实心轮胎的自行车骑起来非常费劲,“如果真的很累,我还是宁愿搬着我的折叠车上下地铁。”刘女士说。

实心轮胎骑起来真的很费劲吗?昨天,现代快报记者体验了仙林、江宁、河西三处的公共自行车,结果发现并不是想象中的那么费劲。

现代快报记者 廖健伟



快报记者测试实心轮胎公共自行车,发现并不算太费力,就是有点颠簸 现代快报记者 邱稚真 摄

## 全省都是“实心胎”

### 曾用过充气胎 因成本太高弃用

苏州公共自行车管理中心经理刘冬称,2011年昆山启动公共自行车时,使用的全部是充气轮胎式的公共自行车,而且使用的是好品牌“捷安特”。然而,充气胎的维修成本和人力成本相当大,内胎平均每个月就有50%的更换率,99%的自行车每天都要充气。“市民们还怨声载道,觉得借到的车总是有问题。”刘冬说,有种“吃力不讨好”的感觉,一年之后,就果断全部换成“实心胎”的了。

现代快报记者 何浩

### 实心胎经久耐用 不会换充气胎

现代快报记者昨天了解到,自2013年4月镇江市公共自行车正式运营以来,全市共投放11700辆公共自行车。昨天下午,记者走访发现,对于公共自行车的使用感受,市民褒贬不一。

镇江市公共停车管理处负责人蒋展伟认为,公共自行车主要是为了解决“最后一公里”问题,路程远时最好选择公交车等其他交通工具,“实心胎不但经久耐用,而且安全性能高,我们暂时没有更换成充气胎的打算。”

现代快报记者 林清智

### 将改进实心胎 窄一点更轻松

去年,淮安市首期3300辆公共自行车上路。目前二期工程180个站点具体位置初步确定,已进入公开征求意见的阶段。

据悉,淮安市二期的公共自行车将与首期车辆样式保持一致,将投放3700辆。淮安市经信委工作人员告诉记者,在首期公共自行车投入后,有部分市民反映长时间骑行费力,“第二期将考虑市民的意见,对实心胎进行技术上的改进,比第一批车轮要窄一些,这样骑起来更加轻便。”

通讯员 秦江

现代快报记者 季金晶

### 经过多地调研 决定使用实心胎

徐州公共自行车自2012年投放以来,城区已有17780辆车。据徐州城管局场站公司的统计,平均每天每辆车使用13次。所有公共自行车均为实心轮胎。

据介绍,在投放公共自行车之前,该公司曾到多地调研,“在调研中我们发现,很多地方曾投放充气车胎,但在后续使用上存在很多问题。”出于安全性、维修保养成本等方面考虑,徐州公共自行车全部采用实心车胎。

现代快报记者 刘清香

## 市民反映

### 公共自行车骑起来“还算轻松”

在百度上搜索“实心胎公共自行车”,现代快报记者发现,杭州、太原等地的市民都抱怨过实心胎,大家纷纷“吐槽”费劲、颠簸。

昨天,记者先后来到南京仙林、江宁以及河西的公共自行车租赁点附近,询问了大家骑公共自行车的感觉。市民们告诉记者,南京的公共自行车骑起来并不是十分费劲,但是比较颠簸。

家住河西乐山路附近的吕先生

说,他几乎每天上下班都要骑公共自行车,“骑起来还蛮轻松的,就是有些颠,总体来说舒适度可以接受。”

而家住江宁区武夷花园的孙女士则表示,公共自行车骑起来并不费劲,要看有没有挑到好车,“感觉有些旧的车子车轮有些变形了,骑起来不仅费力,而且颠得厉害。一些新车子就不错,比普通的车子稍微颠一点,骑起来还算轻松。”

## 记者测试

### 爬坡时有点费劲,平地也会颠簸

为了体验一下使用实心胎的公共自行车是否费劲,记者使用了一款名为“心电图仪”的手机软件,做了一个简单的实验。在实验开始前,记者在平静状态下测试了一下自己的心率,结果为81次/分钟。

随后,记者在河西恒山路附近的公共自行车租车点借了一辆车况正常的自行车。在骑行了1.5公里后,记者的心率增加到123次/分钟。休息10多分钟后心率恢复正常后,记者借来一辆普通自行车,按照同样的线路骑行一圈后,心率再次增加到123次/分钟,和骑行公共自行车之后的结果一致。

在平路上,两者骑行的感觉差不多,但公共自行车在爬坡时相对更累。另外,在整个过程中,公共自行车的避震效果明显要比普通自

行车差,即便是在平坦的路上,也有明显的颠簸感。

随后,记者又前往仙林和江宁进行了试驾,其中,仙林的公共自行车感觉和河西差不多。而在江宁区,记者发现这里的公共自行车成色差很大。记者分别找了一辆新车和一辆旧车试驾,发现新车骑起来和仙林、河西的自行车感觉差不多,而旧车骑起来却很费劲,颠簸得也更加厉害。这种感觉也和前面市民描述的一致。

对此,江宁区公共自行车服务中心的负责人冯岩解释称,确实有部分公共自行车损坏得比较严重,目前,他们已经购进了1000辆新车,最近就将陆续“上岗”,而服役了4年的第一批800辆旧车,也将在最近“退役”。

## 三个问题

### 1 实心胎骑起来为何比充气胎费劲? 两个原因:摩擦力大、容易变形

虽然测试结果表明,实心胎和充气胎差距不是很大,可为何很多人还是觉得实心胎骑起来比较累呢?

已经有30年修车经验的方红明告诉现代快报记者,一般来说,实心胎骑起来确实比充气胎要费劲。原因主要有两点,一是因为实心胎比充气胎要重,车重了,摩擦力自然就大,大家骑起来就会比较费劲。另

外,实心胎比较容易变形,车轮不圆了,也会使人骑起来感觉很累。

实心胎为何容易变形,方师傅说,主要原因也有两点:“一来车轮全是橡胶填充物,比较软、易被压扁,尤其在高温的夏季。二来,由于实心胎重量比较大,骑起来也没有空气做缓冲,对于车轮钢丝的强度也有不小要求,如果钢丝强度不够,容易使整个车轮变形。”

### 2 公共自行车为啥非要使用实心胎? 曾用过充气胎,容易爆胎非常麻烦

江宁区公共自行车服务中心的负责人冯岩解释说,不用充气、防刺防爆是他们选择实心胎的最主要原因。据了解,仙林曾经试用过充气胎的公共自行车,当时,工作人员几乎每个星期都要给车胎充一次气,“当时只有五个站点,车子还不算多,所以还打得过来气,现在,站点有一二十个,打气肯定打不过来。”仙林公共自行车站附近一位工作人员说,再加上不少车辆在行驶过程中也会出现爆胎的

情况,给市民带来了不少麻烦。大约在2011年的时候,仙林的公共自行车就全换成了实心胎。

河西公共自行车事业部的负责人也表示,河西在投放自行车之前,其实也考虑过充气车胎,“在行驶过程中车胎万一出现被刺或者爆胎的情况,实在是没有办法处理,最后这个方案就被否定了。现在河西,包括鼓楼将要投放的5000辆自行车都是实心胎。”这位负责人说。

### 3 如何让公共自行车骑起来更舒适? 已改成发泡胎,江宁还在试点“耐动胎”

南京市河西公共自行车事业部的负责人说,其实刚刚投放实心胎公共自行车时,确实骑起来比较费劲。现在之所以有所好转,是因为他们已经要求厂家对轮胎做了改进,“之前用的轮胎是纯实心的,骑起来确实费劲。后来,我们要求厂家把车轮改成了发泡胎,骑起来就轻松多了。”

常州富利华车业有限公司是南京江宁区公共自行车的供货商。该公司一位负责人陈先生告诉现代快报记者,所谓的发泡胎,是指采用微闭孔橡胶整体发泡技术,使胎腔内形成无数个独立的气室,增

强了轮胎的支撑力度,使轮胎不容易变形,骑起来就不会太费劲。

此外,为了让公共自行车骑起来更舒适,江宁区新购的1000辆自行车里,将有部分轮胎使用“耐动轮胎”。

“这种轮胎的表面布满了椭圆形的孔,看上去像是空心的,其实里面有‘斜杠加强筋’,为轮胎提供一定的支撑力,骑起来更舒适。”江宁区公共自行车服务中心的负责人冯岩说,由于这种轮胎第一次出现在南京,所以他们只购入了部分,“我们会根据市民的反馈,决定今后采用哪种轮胎。”

南京江宁区正在试点“耐动车胎”公共自行车,据说骑起来会更舒适  
资料图片

