



中华人民共和国国家标准

GB 3565.2—20××

替代 GB 3565—2005

自行车安全要求 第2部分：

城市和旅行用自行车、青少年自行车、

山地自行车和竞赛自行车的要求

Safety requirements for bicycles — Part 2: Requirements for city and trekking,
young adult, mountain and racing bicycles

(ISO 4210-2: 2015, Cycles — Safety requirements for bicycles — Part 2:
Requirements for city and trekking, young adult, mountain and racing bicycles,
MOD)

(征求意见稿)

20××-××-××发布

20××-××-××实施

中华人民共和国市场监督管理总局 发布
中国国家标准化管理委员会

目 录

前言	III
1 范围	1
2 规范性引用文件	2
3 术语和定义	2
4 要求	3
4.1 毒性	3
4.2 锐边	3
4.3 与安全相关的紧固件的可靠性和强度	3
4.4 裂缝检查方法	3
4.5 突出物	4
4.6 车闸	4
4.7 车把	9
4.8 车架	12
4.9 前叉	14
4.10 车轮与车轮/轮胎组合件	15
4.11 轮辋、外胎和内胎	17
4.12 前泥板	19
4.13 脚蹬和脚蹬/曲柄驱动系统	19
4.14 驱动链条与驱动皮带	22
4.15 链轮与皮带驱动保护装置	22
4.16 鞍座与鞍管	25
4.17 辐条保护盘	27
4.18 行李架	27
4.19 装配完整的自行车道路试验	27
4.20 照明系统和反射器	27
4.21 鸣号装置	28
5 制造商说明书	28
6 标记	30
6.1 要求	30
6.2 耐久性试验	31

附录 A (资料性附录) 车把几何位置	32
参考文献	33

前 言

GB 3565《自行车安全要求》由以下九个部分标准组成。

第1部分：术语和定义

第2部分：城市和旅行用自行车、青少年自行车、山地自行车和竞赛自行车的要求

第3部分：一般试验方法

第4部分：车闸试验方法

第5部分：车把试验方法

第6部分：车架与前叉试验方法

第7部分：车轮与轮辋试验方法

第8部分：脚蹬与驱动系统试验方法

第9部分：鞍座与鞍管试验方法

本部分标准为GB 3565的第2部分，为全文强制。

本部分标准按照GB/T 1.1—2009给出的规则起草。

本部分标准代替GB 3565—2005《自行车安全要求》，与GB 3565—2005相比，除编辑性修改外，主要技术变化如下：

——修改了标准名称，由《自行车安全要求》改为《自行车安全要求 第2部分：城市和旅行用自行车、青少年自行车、山地自行车和竞赛自行车的要求》，与ISO标准名称类同；

——修改了适用范围（见第1章，2005年版的第1章）；

——修改了术语和定义部分，直接引用GB/T 3565.1（见第3章，2005年版的第3章）；

——增加了毒性的要求（见4.1）；

——增加了与安全相关的紧固件可靠性和强度的要求（见4.3）；

——增加了裂纹检查方法（见4.4）；

——修改了突出物的要求（见4.5，2005年版的4.2）；

——修改了车闸的要求（见4.6，2005年版的第5章）；

——修改了车把的要求（见4.7，2005年版的第6章）；

——修改了车架的要求（见4.8，2005年版的第7章）；

——修改了前叉的要求（见4.9，2005年版的第8章）；

——修改了车轮与车轮/轮胎组合件的要求（见4.10，2005年版的第9章）；

——修改了轮辋、外胎和内胎的要求（见4.11，2005年版的第10章）；

——增加了前泥板的要求（见4.12）；

- 修改了脚蹬和脚蹬/曲柄驱动系统的要求（见 4.13，2005 年版的第 11 章）；
- 增加了驱动皮带的要求（见 4.14.2）；
- 修改了链轮与皮带驱动保护装置（见 4.15，2005 年版的第 14 章）；
- 修改了鞍座与鞍管的要求（见 4.16，2005 年版的第 12 章）；
- 修改了辐条保护盘的要求（见 4.17，2005 年版的第 15 章）；
- 增加了行李架的要求（见 4.18）；
- 修改了装配完整的自行车道路试验的要求（见 4.19，2005 年版的第 21 章）；
- 修改了照明系统和反射器的要求（见 4.20，2005 年版的第 17 章）；
- 修改了鸣号装置的要求（见 4.21，2005 年版的第 18 章）；
- 修改了制造商说明书的要求（见第 5 章，2005 年版的第 19 章）；
- 修改了标记的要求（见第 6 章，2005 年版的第 20 章）；
- 删除了试验方法（见 2005 年版的第 22、23、24、25、26、27、28、29、30、31 章）；
- 删除了脚闸线性试验中取得最佳直线和±20%极限线的最小平方的说明（见 2005 年版的附录 A）。

本部分标准使用重新起草法修改采用 ISO 4210-2:2015《自行车 两轮自行车安全要求 第 2 部分:城市和旅行用自行车、青少年自行车、山地自行车、竞赛自行车的要求》。

本部分标准与 ISO 4210-2:2015 相比在结构上基本一致。

本部分标准与 ISO 4210-2:2015 的技术差异及其原因如下：

- 关于范围，明确了本部分适用于作为城市自行车的一种型式租赁自行车，以适应对租赁自行车质量管理的要求（见第 1 章）；
- 关于术语和定义，用“GB 3565.1”替代了“ISO 4210-1”，以适应我国自行车标准的要求；
- 修改了毒性要求，明确了毒性物质涉及的部件和所应用的标准，便于企业理解和检验机构测试（见 4.1）；
- 修改了螺栓的可靠性要求，删除了鞍座安装螺丝的防松要求，避免过渡要求（见 4.3.1）；
- 修改了螺栓最小断裂力矩的要求，以避免螺栓强度过剩（见 4.3.2）；
- 增加了石棉测试方法所用标准的注，以统一石棉测试方法（见 4.6.1）；
- 修改了闸把位置，明确前后闸把在自行车上安装位置，以符合我国骑行者使用习惯（见 4.6.2.1）；
- 修改了把横管对把立管固定强度试验要求，因把横管和把立管固定强度低于疲劳试验固定要求，注明该要求不适用赛车和下扑式车把的自行车（见 4.7.6.4）；
- 增加了车架和前叉组合件振动的要求，对某些特殊车型，例如折叠自行车，有较好的车辆强度验证效果（见 4.8.7）；
- 删除了非焊接前叉的拉力试验，同减震前叉拉力试验要求合并，按前叉类型采用不同的试验

方法，并进行了章节的调整，以精简文字，要求归类（见 4.9.4.2）；

- 修改了车轮/轮胎组合件间隙要求，增加了后泥板间隙要求，以消除后泥板阻碍车轮转动的可能（见 4.10.2）；
- 修改了车轮快卸机构操作特性要求，增加了车轮快卸限位要求，以防止快卸扳手干涉盘闸的闸盘转动 [见 4.10.5 h)]；
- 增加了轮辋、外胎和内胎的概述，以明确充气轮胎与面充气轮胎适用的条款（见 4.11.1）；
- 修改了轮胎与轮辋组合过压试验的压力值，以期更加符合实际使用和安全，规范租赁自行车用免充气轮胎的质量（见 4.11.3）；
- 修改了标题名称，用“无内胎轮胎与轮辋”替代“管状轮胎与轮辋”，并增加了无内胎轮胎与轮辋的性能要求，以适应轮胎轮辋新产品的要求（见 4.11.4）；
- 增加了复合材料轮辋配用轮缘闸的耐热要求，以确保复合材料的轮辋在制动过程中因产生热量而影响轮辋强度或使轮胎失效（见 4.11.6.3）；
- 增加了免充气轮胎的要求，以适应社会共享单车实际使用的要求（见 4.11.7）；
- 修改了脚蹬冲击试验要求，增加了脚蹬冲击试验时对脚蹬保持系统的豁免条款，以更符合实际使用（见 4.13.4）；
- 修改了链条与驱动皮带保护装置要求，以满足与前拨链导板一体式这种特殊类型（见 4.15.3）；
- 修改了带前拨链导板的链罩示意图，以更好符合文字描述和防止误判（见图 9）；
- 修改了最小插入深度标记或有效挡块要求，增加了鞍管使用衬套的尺寸要求，以防止鞍管配合长度不足（见 4.16.2.1）；
- 增加了自行车鞍管最大插入深度要求，以避免特殊类型的自行车鞍管插入过深触碰地面，影响骑行安全（见 4.16.2.2）；
- 修改了鞍管疲劳试验要求，增加了升降鞍管检测要求，以确保升降鞍管使用安全（见 4.16.6）；
- 修改了照明系统和反射器要求，根据我国行业习惯，将照明系统作为可选件，并修改照明系统组成；增加了前、后和侧反射器安装位置要求和反射器类型的使用规定，以保证反射器的使用安全性（见 4.20）；
- 修改了鸣号装置要求，增加了鸣号装置使用车型的规定和鸣号装置应满足的标准，以保证骑行安全（见 4.21）；
- 修改了制造商说明书要求，在使用说明中增加了夜间骑行使用照明装置的要求[见 5 k)]。

本部分标准进行了下列编辑性修改：

- 用小数点符号“.”代替符号“，”；
- 为与现有标准一致，将本部分标准名称改为《自行车安全要求 第2部分：城市和旅行自行车、青少年自行车、山地自行车、竞赛自行车的要求》；
- 为与我国自行车标准化一致，删除了 ISO 4210-2:2015 中资料性概述要素（包括封面、目次、

前言和引言)；

——为说明本部分标准情况，与我国自行车标准化一致，增加了本部分标准的前言；

——为使语言简洁，用“本部分标准”代替“ISO 4210 的这部分”；

——修改了规范性引用文件和参考文献资料，使用了我国已经转化的 ISO 标准。

本部分标准由工业和信息化部提出并归口。

本部分标准所代替标准的历次版本发布情况为：

——GB 3565-1983、GB 3565-1993、GB 3565-2005。

自行车 两轮自行车安全要求
第2部分：城市和旅行用自行车、青少年自行车、
山地自行车和竞赛自行车的要求

1 范围

本部分标准规定了表1中给出的各种鞍座高度的自行车及其零部件在设计、装配和试验方面的安全和性能要求，同时为制造商编制自行车使用和保养方面的操作说明给出了技术指南。

本部分标准适用于鞍座最大高度大于等于635 mm且小于750 mm的青少年自行车，鞍座最大高度大于等于635 mm的城市和旅行用自行车、山地自行车和竞赛自行车，包括折叠自行车（见表1和图1）。租赁自行车为城市自行车的一种型式。

本部分标准不适用于特殊类型的自行车，例如：送货自行车、斜躺式自行车、串列自行车、BMX自行车以及设计和装配用于苛刻条件下骑行的自行车，如经批准的比赛、表演或特技类的自行车。

注：对于鞍座最大高度小于等于435 mm的自行车，查看GB 6675；对于鞍座最大高度大于435 mm且小于635 mm的自行车，查看GB 14746。

表1 鞍座最大 单位为毫米

自行车类型	城市和旅行自行车	青少年自行车	山地自行车	竞赛自行车
鞍座最大高度 H/mm	≥ 635	≥ 635 且 < 750	≥ 635	≥ 635

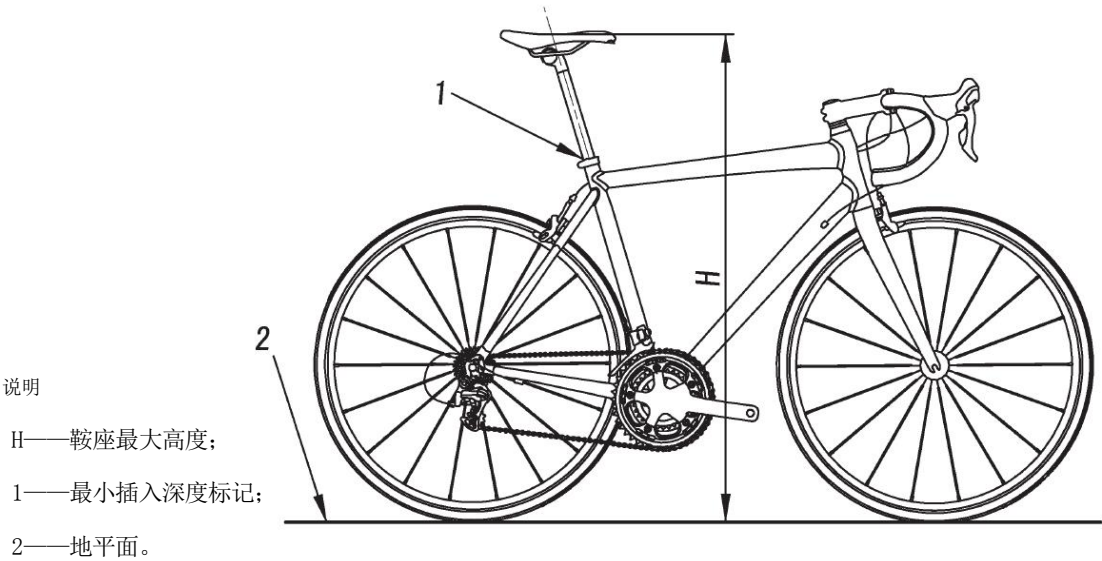


图1 鞍座最大高度

2 规范性引用文件

下列文件对于本文件的应用是必不可少的。凡是注日期的引用文件，仅注日期的版本适用于本文件。凡是不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB/T 3565.1 自行车 两轮自行车安全要求 第1部分：术语和定义（GB/T 3565.1-20××, ISO 4210-1:2014, MOD）

GB/T 3565.3—20×× 自行车安全要求 第3部分：一般试验方法（ISO 4210-3:2014, IDT）

GB/T 3565.4—20×× 自行车安全要求 第4部分：车闸试验方法（ISO 4210-4:2014, MOD）

GB/T 3565.5—20×× 自行车安全要求 第5部分：车把试验方法（ISO 4210-5:2014, MOD）

GB/T 3565.6—20×× 自行车安全要求 第6部分：车架与前叉试验方法（ISO 4210-6:2015, MOD）

GB/T 3565.7—20×× 自行车安全要求 第7部分：车轮与轮辋试验方法（ISO 4210-7:2014, MOD）

GB/T 3565.8—20×× 自行车安全要求 第8部分：脚蹬与驱动系统试验方法（ISO 4210-8:2014, MOD）

GB/T 3565.9—20×× 自行车安全要求 第9部分：鞍座与鞍管试验方法（ISO 4210-9:2014, MOD）

GB/T 3579 自行车链条 技术条件与试验方法（GB/T 3579-2006, ISO 9633: 2001, IDT）

GB 6675.1 玩具安全 第1部分：基本规范

GB 6675.4 玩具安全 第4部分：特定元素对迁移（GB 6675.4-2014, ISO 8124-3:2010, MOD）

GB/T 7377 力车轮胎系列（GB/T 7377-2017, ISO 5775.1: 2014, MOD）

GB/T 9749 力车轮胎性能试验方法

GB/T 22048 玩具及儿童用品中特定邻苯二甲酸酯增塑剂的测定

GB/T 23657 力车轮辋系列（GB/T 23657-2018, ISO 5775.2: 2015, MOD）

GB/T 22790 自行车 衣架（GB/T 22790-2008, ISO 11243: 1994, IDT）

GB/T 23263 制品中石棉含量测试方法

GB/T 31887.1 自行车 照明与反射装置 第1部分：照明和光信号装置（GB/T 31887.1-2019, ISO 6742-1: 2015, MOD）

GB/T 31887.2 自行车 照明与反射装置 第2部分：反射装置（GB/T 31887.2-2019, ISO 6742-2: 2015, MOD）

GB/T 31887.3 自行车 照明与反射装置 第3部分：照明和反射装置的安装和使用（GB/T 31887.3-2019, ISO 6742-3: 2015, IDT）

ISO 6742-4 自行车 照明与反射装置 第4部分：自行车移动发电的照明系统

ISO 6742-5 自行车 照明与反射装置 第5部分：自行车移动不发电的照明系统

ISO 14878 自行车 声响警示装置 技术规范和试验方法

3 术语和定义

GB/T 3565.1 给出的术语和定义适用于本标准。

4 要求

4.1 毒性

任何与骑行者密切接触的部件，如：车架上的油漆及聚合物的涂层、鞍座表面、把套和闸把，应符合 GB 6675.1 规定的可迁移元素（其它玩具材料）、增塑剂（所有产品包括可放入口中的产品）的限量要求。

部件中可迁移元素的限量按 GB 6675.4 规定的方法进行测量，增塑剂的含量按 GB/T 22048 规定的方法进行测量。

4.2 锐边

在正常的骑行、搬运和保养时，骑行者的手、腿等可能触及之处，都不应有外露的锐边。例如：毛刺、尖角、卷边或类似的工艺处理。

注：参见 GB/T 19096-2003

4.3 与安全相关的紧固件可靠性和强度

4.3.1 螺栓的可靠性

任何用以在车架或前叉上安装减震机构、发电机托架、制动装置、泥板的螺栓，都应有合适的防松装置，例如防松垫圈、防松螺母、螺纹防松胶水或锁紧螺帽。用于安装轮毂与盘闸的紧固件应有耐热防松装置。

注1：用于连接轮毂发电机的螺栓不在此列。

注2：例如，螺栓的机械和物理性能由 GB/T 3098.1 规定。

4.3.2 最小断裂力矩

用于紧固把横管、把立管、把端把、鞍座和鞍管的螺栓连接，其最小断裂力矩应大于制造商推荐的旋紧力矩的 20 %。

注：如果制造商推荐的旋紧力矩有范围规定，则使用推荐的最大旋紧力矩。

4.3.3 自行车折叠装置

如果自行车带有折叠装置，折叠装置应设计成在自行车骑行时，能以简便、稳定而又安全的方式牢固地锁住，在折叠时不应损伤任何管线。在骑行时，锁紧机构不应碰到车轮和轮胎，且不会意外松脱或打开折叠锁紧机构。

4.4 裂纹检查方法

应采用标准的方法使存在的裂缝突显出来，那些可见裂纹即为 GB 3565 的本部分所规定的因试验而产生的失效特征。

注：例如，在 GB/T 18851.1、GB/T 18851.2、GB/T 18851.3 和 GB/T 18851.4 中规定的染色渗透方法。此外，白色油漆或表面处理可用来帮助检查复合材料。

4.5 突出物

本要求是为了解决有关自行车使用者在骑行中落在突出物或刚性部件（例如车把、闸把）的风险，可能导致使用者的内伤或皮肤刺伤。

以突出物形式存在，能够导致伤害使用者的管和刚性部件应当加以防护。突出物末端保护物的尺寸和形状没有明确规定，但应给出一个合适的形状避免发生身体伤害。螺栓会构成刺伤的风险，其超出内螺纹配合部分的突出物长度应不大于螺栓外径尺寸。

注：把横管末端防护在 4.7.2 条款。

4.6 车闸

4.6.1 制动系统

每辆自行车应至少装有两个独立操控的制动系统。至少有一个制动前轮，一个制动后轮。制动系统应操纵灵活，并能满足 4.6.8 制动性能的要求。

按 GB/T 23263 规定的方法进行测定，闸皮不得含有石棉材料。

4.6.2 手闸

4.6.2.1 闸把位置

前后制动器的闸把位置应正确安装。右侧闸把操纵前制动器，左侧闸把操纵后制动器。制造商应在说明书中进行说明 [请参看第 5 章 b)]。

4.6.2.2 闸把尺寸

a) A 型或 B 型闸把

如图 2a) 和图 2b) 所示，在骑行者的手指与车把或其他覆盖物接触的长度不小于 40 mm 的区域内，测量车把与闸把外表面之间的距离 d 应符合以下规定：

——对于鞍座最小高度为 635 mm 或更高的自行车，d 应不大于 90 mm。

——对于鞍座最小高度为 635 mm 以下的自行车，d 应不大于 75 mm。

按照 GB/T 3565.4—20×× 中 4.1.1 规定的方法进行测量，闸把应能在其调节范围内达到上述的要求。

注：见第 5 章 c) 有关鞍座最小高度的内容。

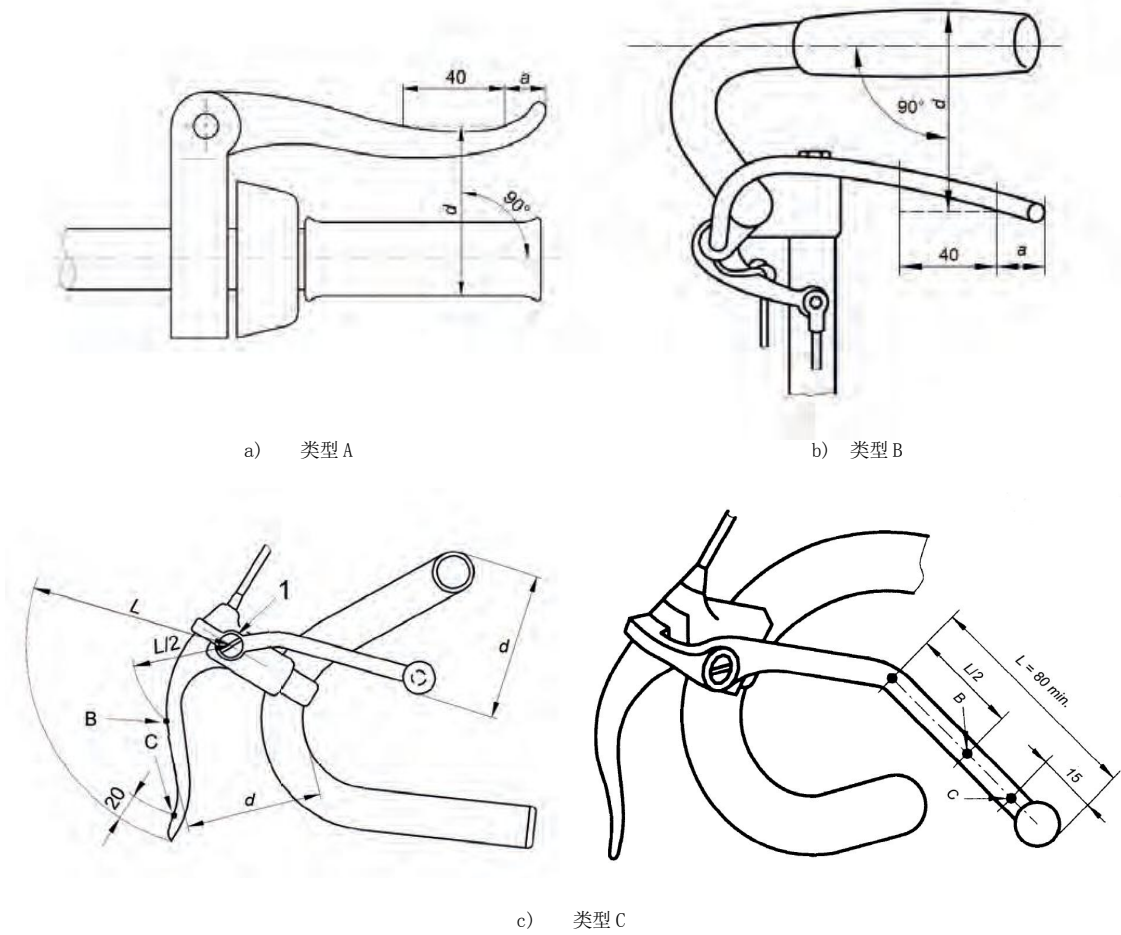
b) C 型闸把

将符合 GB/T 3565.4—20×× 中图 3 所示的尺寸量具放置在闸把（或副闸把）B 点和 C 点之间任一位置。

置与车把握把或其他任何覆盖物上，如图 2 C) 所示，闸把向车把无任何移动。尺寸 d 应不大于 100 mm。

按照 GB/T 3565.4—20×× 中 4.1.2 规定的方法进行测量，闸把应能在其调节范围内达到上述的要求。

单位为毫米



说明

1——支点

a——骑行者握闸把时的手指最外侧与闸把末端之间的距离

B—— $L/2$ 处的点

C——距离闸把末端 20 mm（对于延伸闸把为 15 mm）的点

d——握闸尺寸

L——闸把支点中心到闸把末端的距离

图 2 握闸尺寸

4.6.3 车闸部件安装和钢绳要求

按制造商说明书安装车闸时，紧绳螺钉不应割坏钢绳的丝股。即使发生车闸钢绳断裂，也不应导致车闸部件的任何零件妨碍车轮转动。

钢绳尾端应装有一个能承受 20 N 拉脱力的尾套，用以防护；或是防止钢绳松散的其他处置。

注：见 4.3 有关紧固件的要求。

4.6.4 闸皮和闸盒组合件 强度试验

摩擦材料应牢固地安装在闸盒、底板或闸瓦上,按 GB/T 3565.4—20××中 4.3 规定的方法进行试验,制动系统或其任意部件应无损坏,制动系统应满足 4.6.8 规定的制动性能要求。

4.6.5 车闸的调整

每个车闸应配备一个手动或自动的调节机构。

每个车闸应能使用或不用工具调整到有效的操纵位置,使用到制造厂商推荐的闸皮磨损需要更换的程度。车闸经正确调整后,闸皮不应触及除预期制动面以外的任何东西。

安装普通闸的自行车,当车把转角 60° 时,闸皮不能与车轮的轮辋相碰;在车把回复到正中位置时,前后拉管应既无弯曲,也无扭转。

4.6.6 手闸制动系统 强度试验

按照 GB/T 3565.4—20××中 4.4 规定的方法进行试验,制动系统及其任何零部件均不应断裂。

4.6.7 脚闸制动系统 强度试验

4.6.7.1 概述

如果安装后脚闸制动系统,制动应通过骑行者的脚对脚踏施以与驱动方向相反的力来实现。制动机构应独立有效,与驱动齿轮的位置或调整无关。曲柄的驱动位置和制动位置之间的差值应不大于 60°。

测试时应在曲柄的每个位置施加一个不小于 250 N 的脚踏力。每个位置的施力应保持 1 min。

4.6.7.2 要求

按照 GB/T 3565.4—20××中 4.5 规定的要求进行试验时,制动系统及其任何零部件应无失效。

4.6.8 制动性能

4.6.8.1 概述

有两种试验方法来确定制动性能,经验表明这两种方法是都适合的,并都可以应用。一种试验方法是道路试验,通过试验直接测得制动距离,使受试车闸的可靠性直接得到证明。另一种试验方法是试验机试验,通过试验测得制动力,再计算出制动性能的数值。车闸的可靠性能是由线性测量来确定的。最后还要通过简单的道路试验,以检验其平稳、安全、停住的特性。

不论采用哪种方法,都应符合 4.6.8.1.1 或 4.6.8.1.2 的要求。

注:见 GB/T 3565.4—20××中 4.6.5.7 h),试验方法 简单道路试验。

4.6.8.1.1 道路试验

按照 GB/T 3565.4—20××中 4.6.3 规定的方法进行试验,自行车应符合表 2 所示的要求。

4.6.8.1.2 试验机试验

按照 GB/T 3565.4—20××中 4.6.5 规定的方法进行试验，自行车应符合表 3 所示的要求。

4.6.8.2 平稳、安全停车的特性

根据自行车的用途和自行车用户的预期能力，自行车应表现出平稳、安全停车的特性。

- a) 在道路试验时，平稳、安全停车的特性，其含义为在规定的距离内停住而不发生下列的情况：
- 1) 强烈颤动；
 - 2) 前轮卡住；
 - 3) 自行车翻转（后轮不受控制的抬起）；
 - 4) 骑行者失控；
 - 5) 严重侧移，迫使骑行者的脚触地以保持平衡。

对于不同类型的制动系统，在制动过程中要完全避免后轮的侧滑是不可能的；只要不发生以上 4) 或 5) 所述的情况，制动结果是可以接受的。

另外，脚闸制动还应满足 GB/T 3565.4—20××中 4.6.4 脚闸线性试验。

- b) 对于试验机试验，平稳、安全停车的特性，是通过符合 GB/T 3565.4—20××中 4.6.5.3 规定的线性要求，以及 GB/T 3565.4—20××中 4.6.5.7 h) 所述的简易道路试验来确定。

4.6.8.3 湿态和干态制动性能比率

对城市和旅行自行车，青少年自行车及山地自行车，为了确保湿态和干态制动安全，湿态与干态的制动性能比率应大于 4：10。

计算这一比率的方法，道路试验由 GB/T 3565.4—20××中 4.6.3.11 c) 给出，试验机试验由 GB/T 3565.4—20××中 4.6.5.7 g) 给出。

注：4.6.8.3 不适用于竞赛自行车。

表 2 制动试验速度与制动距离

自行车类型	试验条件	速度 km/h	使用的车闸	最大校正的制动距离 m
城市和旅行用 自行车	干态	25	双闸	7
			单后闸	15
	湿态	16	双闸	5
			单后闸	10
青少年自行车	干态	25	双闸	7
			单后闸	15

	湿态	16	双闸	5
			单后闸	10
山地自行车	干态	25	双闸	6
			单后闸	10
	湿态	16	双闸	5
			单后闸	10
竞赛自行车	干态	25	双闸	6
			单后闸	12
	湿态	16	双闸	5
			单后闸	10

表 3 计算制动性能值

自行车类型	试验条件	使用的车闸	最小制动力值， B_p N
城市和旅行用自行车	干态	单前闸	340
		单后闸	220
	湿态	单前闸	220
		单后闸	140
青少年自行车	干态	单前闸	204
		单后闸	132
	湿态	单前闸	132
		单后闸	84
山地自行车	干态	单前闸	425
		单后闸	280
	湿态	单前闸	220
		单后闸	140
竞赛自行车	干态	单前闸	425
		单后闸	260
	湿态	单前闸	220
		单后闸	140

4.6.9 车闸 耐热试验

4.6.9.1 概述

本试验适用于所有的盘闸和轮毂闸，但对于轮缘闸仅适用于已知或怀疑其闸皮是由热塑材料或含有热塑材料制成的轮缘闸。

自行车上的每个车闸应单独试验，如果前后闸是完全相同的，只须对一个车闸进行试验。

4.6.9.2 要求

在 GB/T 3565.4—20×× 中 4.7 所规定的整个试验过程中，闸把与车把握把应无相碰，握闸力应不大于 180 N，制动力应在 60 N 至 115 N 的范围内。

在经受了 GB/T 3565.4—20×× 中 4.7 所规定的试验之后冷却至室温，车闸至少应达到在 GB/T 3565.4—20×× 中 4.6.5.7 c) 的 1) 和 2) 性能试验中使用的最大握闸力所记录制动性能的 60 %。

4.7 车把

4.7.1 把横管 尺寸

把横管的总宽度应在 350 mm~1 000 mm 之间。按制造商的说明书将车把调整到最高正常骑行位置，鞍座调整到最低正常骑行位置[见第 5 章 c)]。测量把套中点上端面的最高点与鞍座表面同鞍管轴线交点的垂直距离（见图 3）。这距离尺寸应不大于 400 mm。

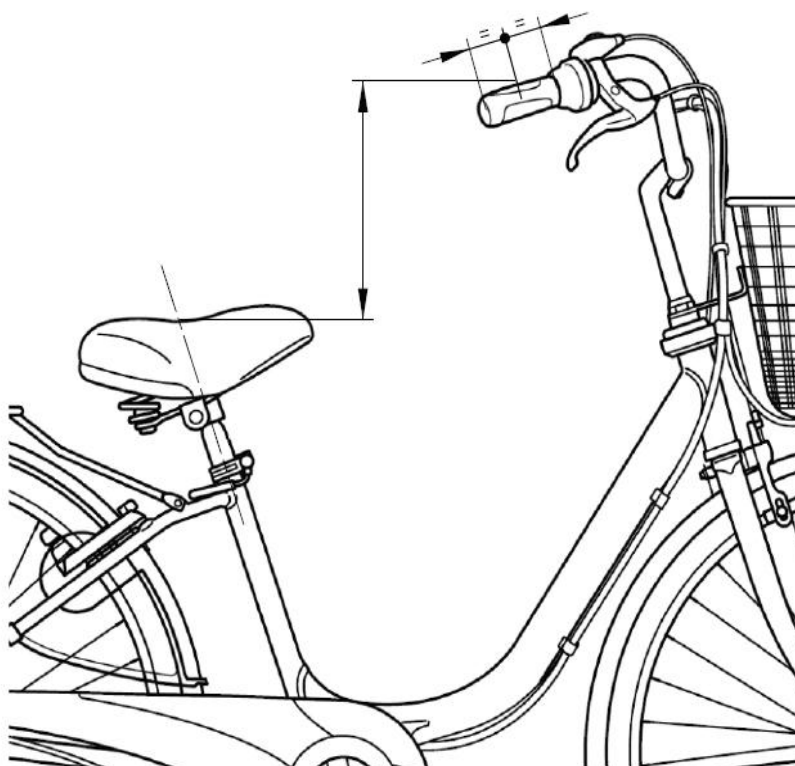


图3 把横管把套与鞍座表面之间的垂直距离

4.7.2 把横管把套和把盖拉脱力要求

把横管末端应装有把套或把盖。按照 GB/T 3565.5—20×× 中 4.1.1 和 4.1.2 规定的方法进行试验，把套或把盖应能承受所规定的拉脱力。

4.7.3 把立管 插入深度标记或有效挡块

把立管应提供下述的方法用以保证把立管插入前叉立管的安全深度。

- a) 把立管上应有一个永久性标记，标记的长度应不小于把立管的外径，清楚地表示把立管插入前叉立管的最小深度。插入深度标记从把立管末端量起，应不小于把立管外径的 2.5 倍，且在标记下面至少应保证有一个管径长度的完整立管材料。
- b) 把立管应有一个永久性的挡块，以防止其从前叉立管中拔出，以至于插入深度小于 a) 的规定。

4.7.4 把立管对前叉立管 夹紧要求

把立管被夹紧后，把立管的上端面与前叉立管的上端面之间的距离 g （见图 4）应不大于 5 mm。

用于夹紧把立管的前叉立管部分应无螺纹。

尺寸 g 应确保转向系统能实现正常调整。

注：对于铝合金或复合材料制成的前叉立管，建议避免使用会导致前叉立管内壁表面损伤的任何内部装置。

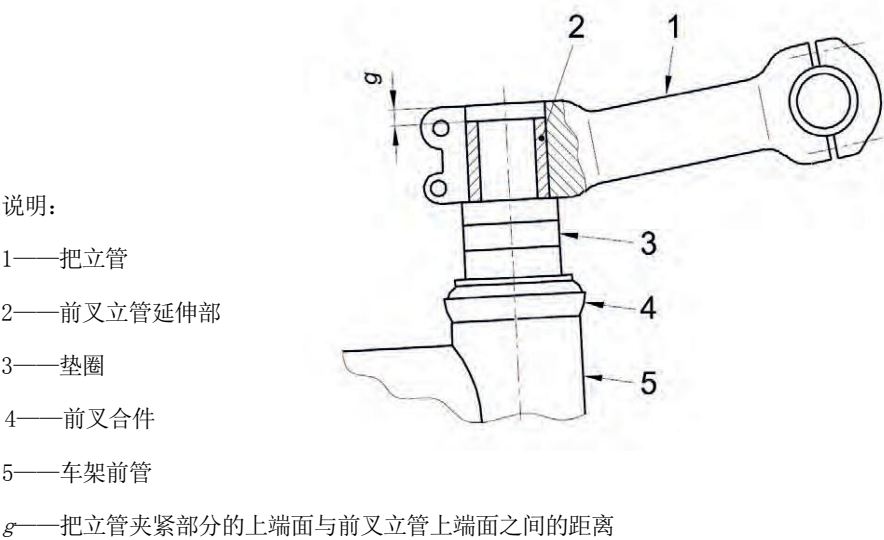


图 4 把立管与前叉立管的夹紧

4.7.5 车把稳定性

车把经正确调整后，在正前方位置的左右两侧各不小于角度 θ_1 的范围内应灵活转向，轴承处应无过紧、僵滞或松弛现象。角度值在表 4 中给出。

当骑行者坐在鞍座上，双手握住车把握把，鞍座和骑行者最靠后时，至少有 25% 的自行车和骑行者的总质量应施加在前轮上。

注：车把的几何位置图见附录 A。

表 4 车把转动角度值 单位为度

自行车类型	城市和旅行用自行车	青少年自行车	山地自行车	竞赛自行车
车把转向角度 θ_1	60	60	30	30

4.7.6 车把部件 静负荷强度与可靠性试验

4.7.6.1 把立管 侧向弯曲试验

4.7.6.1.1 概述

本试验专为不生产把横管的把立管生产厂商而设置。

4.7.6.1.2 要求

按 GB/T 3565.5-20××中 4.2 所述的方法进行试验，把立管应无裂纹或断裂，在施力方向上施力点的永久变形量应不大于 10 mm。

把立管有可能导致把横管试验失败，但把横管通常不会影响到把立管试验失败。由此，把横管需要装在把立管上进行试验，但把立管试验时把横管可以用一根实心杆替代。

4.7.6.2 把横管与把立管组合件 侧向弯曲试验

4.7.6.2.1 概述

该试验是为生产车把部件或自行车制造商而制定的。

4.7.6.2.2 要求

按 GB/T 3565.5-20××中 4.3 所述的方法进行试验，把横管、把立管和夹紧螺栓应无裂纹或断裂，施力点的永久变形量应不大于 15 mm。

4.7.6.3 把立管 向前弯曲试验

4.7.6.3.1 概述

对同一组件进行以下两个阶段的试验。

4.7.6.3.2 第 1 阶段的要求

按 GB/T 3565.5-20××中 4.4.1 所述的方法进行试验，应无可见裂纹或断裂，在施力方向上施力点的永久变形量应不大于 10 mm。

4.7.6.3.3 第 2 阶段的要求

按 GB/T 3565.5—20×× 中 4.4.2 所述的方法进行试验，应无可见裂纹或断裂。

4.7.6.4 把横管对把立管 固定强度试验

按 GB/T 3565.5—20×× 中 4.5 所述的方法进行试验，把横管相对于把立管应无移动。

注：本要求不适用于赛车或装了下扑式车把的自行车。

4.7.6.5 把立管对前叉立管 力矩可靠性试验

按 GB/T 3565.5—20×× 中 4.6 所述的方法进行试验，把立管相对于前叉立管应无移动。

4.7.6.6 把端把对把横管 力矩可靠性试验

按 GB/T 3565.5—20×× 中 4.7 所述的方法进行试验，把端把相对于把横管应无移动。

4.7.6.7 延伸把对把横管 力矩可靠性试验

当车把适合安装延伸把的时候，延伸把/把横管/把立管组件应能承受以下的安全测试。

按 GB/T 3565.5—20×× 中 4.8 所述的方法进行试验，延伸把与把横管连接处、把横管与把立管连接处均不应有相对移动。

4.7.7 把横管与把立管组合件 疲劳试验

4.7.7.1 概述

把立管有可能导致把横管试验失败，为此，把横管需要装在把立管上进行试验。但对把立管进行试验时，允许用一根实心钢棒代替把横管和把端把，只要其尺寸与把立管适配。

如仅对把立管进行疲劳试验，把立管制造商应给出适配把横管的类型和尺寸，试验应取最严格的组合。

对同一组件分两个阶段进行试验。

4.7.7.2 第 1 和第 2 阶段试验的要求

按 GB/T 3565.5—20×× 中 4.9.1 或 4.9.2 所述的方法进行试验，把横管与把立管组合件的任何部分应无可见裂纹或断裂，任何螺栓应无损坏。

对于复合材料制成的把横管或把立管，在试验中，施力点的运行位移（峰—峰值）应不大于其初始值的 20 %。

4.8 车架

4.8.1 减震车架 特殊要求

该设计应满足一旦弹簧或减震器损坏，轮胎应不会碰触到车架的任何部分，也不会导致后轮组件与车架发生分离。

注：见 GB/T 3565.6—20××附录 C

4.8.2 车架 冲击试验（落重）

按 GB/T 3565.6—20××中 4.1 所述的方法进行试验，车架应无可见裂纹或断裂。

测得的两轮轴线之间（轴距，见 GB/T 3565.6—20××中 4.1 和 GB/T 3565.6—20××中图 1）的永久变形量应不大于下面的数值：

- a) 装有前叉的 30 mm；
- b) 装有模拟前叉的，值在表 5 中给出。

注：见 GB/T 3565.6—20××附录 A

表 5 永久变形量值（落重） 单位为毫米

自行车类型	城市和旅行自行车	青少年自行车	山地自行车	竞赛自行车
永久变形量	10	10	10	15

4.8.3 车架与前叉组合件 冲击试验（车架落下）

按 GB/T 3565.6—20××中 4.2 所述的方法进行试验，车架的任何部分应无可见裂纹或断裂，在第二次冲击后，减震系统的任何部件应无脱离。测得两轮轴线之间永久变形量应不大于表 6 规定的数值。

表 6 永久变形量（车架落下） 单位为毫米

自行车类型	城市和旅行用自行车	青少年自行车	山地自行车	竞赛自行车
永久变形量	60	60	60	15

4.8.4 车架 脚蹬力疲劳试验

按 GB/T 3565.6—20××中 4.3 所述的方法进行试验，车架的任何部分应无可见裂纹或断裂，减震系统的任何部件应无分离。

对于复合材料制成的车架，在试验中，施力点的运行位移（峰—峰值）应不大于其初始值的 20 %。（见 GB/T 3565.3—20××中 4.6）。

4.8.5 车架 水平力疲劳试验

按 GB/T 3565.6—20××中 4.4 所述的方法进行试验，车架的任何部分应无可见裂纹或断裂，减震系统的任何零件应无分离。

对于复合材料制成的车架，在试验中，其施力点的运行位移（峰—峰值）应不大于其初始值的 20 %。（见 GB/T 3565.3—20××中 4.6）。

4.8.6 车架 垂直力疲劳试验

按 GB/T 3565.6—20××中 4.5 所述的方法进行试验，车架应无可见裂纹或断裂，减震系统的任何零件应无分离。

对于复合材料制成的车架，在试验中，施力点的运行位移（峰—峰值）应不大于其初始值的 20 %。（见 GB/T 3565.3—20××中 4.6）。

4.8.7 车架与前叉组合件振动试验

按 GB/T 3565.6—20××中 4.6 所述的方法进行试验，车架应无可见裂纹或断裂，无明显变形和松动，减震系统的任何零件应无分离。

4.9 前叉

4.9.1 概述

4.9.2、4.9.4、4.9.5 和 4.9.6 适用于所有型式的前叉。

在 4.9.4、4.9.5、4.9.6 和 4.9.7 的强度试验中，减震前叉应在自然状态、未受压缩的条件下进行试验。

4.9.2 轮轴和车轮定位的方式

用前叉接片槽口或其他方式对位于前叉内的轮轴进行定位时，应满足：当轮轴或轴挡紧贴在前叉接片槽口的顶部时，前轮应位于前叉的中心。

前叉和前轮还应满足 4.10.4 和 4.10.5 的要求。

4.9.3 减震前叉 轮胎间隙试验

按 GB/T 3565.6—20××中 5.1 所述的方法进行试验，轮胎与前叉肩应无相碰，前叉部件也无分离。

4.9.4 前叉 拉力试验

4.9.4.1 减震前叉

按 GB/T 3565.6—20××中 5.2.1 所述的方法进行试验时，前叉的任何部件应无脱离或松开。

4.9.4.2 刚性非焊接前叉

按 GB/T 3565.6—20××中 5.2.2 所述的方法进行试验时，前叉的任何部件应无脱离或松开。

4.9.5 前叉 静弯曲试验

按 GB/T 3565.6—20××中 5.3 所述的方法进行试验，前叉的任何部件应无断裂或可见裂纹；测量轮轴的轴线或模拟轴相对于前叉立管轴线的永久变形量应不大于 10 mm。

4.9.6 前叉 向后冲击试验

4.9.6.1 金属前叉

按 GB/T 3565.6—20×× 中 5.4.1 所述的方法进行试验，如果前叉的任意部位出现断裂或可见裂纹，且测得轮轴的轴线或模拟轴相对于前叉立管轴线的永久变形量大于 45 mm，则该前叉将被判定为不合格。

如果前叉满足第一个试验要求，还应按 GB/T 3565.6—20×× 中 5.4.2 所述的方法进行第二个试验，试验后前叉应无断裂发生。如果前叉满足第一和第二个试验，应按 GB/T 3565.6—20×× 中 5.4.3 所述的方法进行第三个试验，在不考虑永久变形量的情况下，试验后前叉立管和前叉肩应无相对移动。

4.9.6.2 含有复合材料零件的前叉

按 GB/T 3565.6—20×× 中 5.4.1 所述的方法进行试验，前叉的任意部位应无断裂，且测得轮轴的轴线或模拟轴相对于前叉立管轴线的永久变形量应不大于 45 mm。如果前叉满足第一个试验要求，还应按 GB/T 3565.6—20×× 中 5.4.3 所述的方法进行第二个试验。在前叉上施加力矩，在不考虑永久变形量的情况下，前叉立管和前叉肩应无相对移动。

4.9.7 前叉 弯曲疲劳试验加向后冲击试验

按 GB/T 3565.6—20×× 中 5.5 所述的方法进行试验，前叉的任何部位应无断裂，且测得轮轴的轴线或模拟轴相对于前叉立管轴线的永久变形量应不大于 45 mm。

对于复合材料制成的前叉，试验时，施力点的运行位移（峰—峰值）刚性前叉应不大于初始值的 20 %，减震前叉应不大于初始值的 40 %（见 GB/T 3565.3—20×× 中 4.6）。

4.9.8 用于轮毂闸或盘闸的前叉

4.9.8.1 静态制动力矩试验

按 GB/T 3565.6—20×× 中 5.6.2 所述的方法进行试验，前叉的任何部位应无断裂或可见裂纹。

4.9.8.2 制动疲劳试验

按 GB/T 3565.6—20×× 中 5.6.3 所述的方法进行试验，前叉的任何部位应无断裂或可见裂纹，对于减震前叉，任何部位应无分离。

4.10 车轮与车轮/轮胎组合件

4.10.1 车轮/轮胎组合件 旋转精度 径向跳动公差与轴向跳动公差

按 GB/T 3565.7—20×× 中 4.1 所述的方法进行测量，跳动量应不大于表 7 给出的数值。

表 7 车轮/轮胎组合件 径向与轴向跳动公差 单位为毫米

自行车类型		城市和旅行自行车	青少年自行车	山地自行车	竞赛自行车
径向与轴向跳动公差	轮缘闸	1	1	1	0.7
	非轮缘闸	2	2	2	

4.10.2 车轮/轮胎组合件 间隙

安装在自行车上的车轮经调整后，轮胎与车架、或前叉、或泥板及其固定螺栓之间的间隙应不小于表 8 给出的值。

表 8 车轮/轮胎组合件 间隙 单位为毫米

自行车类型	城市和旅行自行车	青少年自行车	山地自行车	竞赛自行车
间隙	6	6	6	4

注：如自行车装有减震车架或前叉，表 8 中所列的数值适用于减震系统处于未压缩状态。负载下的车架或前叉间隙要求在 GB/T 3565.6—20××附录 C 和 4.9.3.1 中作了规定。

4.10.3 车轮/轮胎组合件 静负荷试验

按 GB/T 3565.7—20××中 4.2 所述的方法进行试验，车轮的任何零部件应无断裂，轮辋上施力点的永久变形量应不大于表 9 规定的值。

表 9 永久变形量 单位为毫米

自行车类型	城市和旅行用自行车	青少年自行车	山地自行车	竞赛自行车
永久变形量	1.5	1.5	1.0	1.0

4.10.4 车轮 车轮夹持力

4.10.4.1 概述

车轮夹持的安全性与车轮、夹持装置以及平叉（以及前叉腿）接片槽口设计的配合有关。

车轮应紧固在自行车车架和前叉上，按制造商说明书进行调整，满足 4.10.4.2、4.10.4.3 和 4.10.5 的相关要求。

车轮螺母的最小脱卸力矩应为制造商建议的旋紧力矩的 70%。

使用快卸轴装置的车轮应符合 4.10.5 的要求。

4.10.4.2 车轮夹持 夹持装置已夹紧

按 GB/T 3565.7—20×× 中 4.3 所述的方法进行试验，轮轴与前叉/车架应无相对位移。

4.10.4.3 前轮夹持 夹持装置未夹紧

自行车应装有副夹持装置，当主夹持装置处于松开（解锁）状态时，副夹持装置能使前轮保持在前叉腿接片的槽口中。

如前轮用螺纹轴和螺母安装的，先将螺母用手指旋紧，然后松开至少 360°，此时制动系统未安装或处于松开状态，然后沿前叉腿接片的槽口方向对前轮施加一个 100 N 的径向拉脱力，保持 1 min。前轮与前叉应无脱离。

如前轮用快卸装置安装的，将快卸板杆完全打开，制动系统未安装或处于松开状态，然后沿前叉腿接片的槽口方向对前轮施加一个 100 N 的径向拉脱力，保持 1 min。前轮与前叉应无脱离。

4.10.5 车轮 快卸机构 操作特性

所有快卸装置都应具备以下操作功能：

- a) 应允许调整压紧的程度；
 - b) 其形状和标记应清楚地表明该快卸装置是处于松开还是锁紧位置；
 - c) 如果是用操纵杆调节的，调节后锁紧快卸装置的操纵杆所需的力应不大于 200 N，在该力的作用下，快卸装置应无永久变形；
 - d) 锁紧后的快卸装置，其松脱力应不小于 50 N；
 - e) 如果用操纵杆操作，快卸装置的操纵杆应承受不小于 250 N 的锁紧力而无断裂或永久变形，同时调整装置，避免在此力作用下被完全锁死；
 - f) 当快卸装置处于锁紧位置时，车轮的夹持力应符合 4.10.4.2 的要求；
 - g) 当快卸装置处于松开状态时，前轮保持力应符合 4.10.4.3 的要求；
 - h) 快卸装置在锁紧和完全打开的状态下，操纵杆与装有盘闸的闸盘或与辐条的间隙应不小于 6 mm。
- 如果使用操纵杆，上述 c)、d) 和 e) 中所规定的力应施加在离操纵杆末端的 5 mm 处。

4.11 轮辋、外胎和内胎

4.11.1 概述

充气轮胎应满足 4.11.2、4.11.3、4.11.4、4.11.5 和 4.11.6 的要求。免充气轮胎应满足 4.11.7 的要求。

注 1：对于城市和旅行自行车的车轮/充气轮胎组合件疲劳试验，见 GB/T 3565.7：20×× 附录 A。

4.11.2 轮胎充气压力

制造商推荐的最大充气压力应标注在外胎的侧面，使外胎装上车轮后容易被看到。如果轮辋制造商推

荐了轮胎最大充气压力，该数值应清楚地、永久地标注在轮辋上，并在说明书中予以说明。

注：建议轮胎制造商规定的最小充气压力也永久性地标注在外胎的侧面。

4.11.3 轮胎与轮辋组合过压试验

外胎、内胎和衬带应与轮辋的设计相匹配。确定轮辋或轮胎上标注的最大充气压力的较低压力值，在轮胎充气到该压力值的 150 % 时，保持 8 h，外胎仍应完整地包含在轮辋上。

注：GB/T 7377 提供了轮胎的尺寸，GB/T 23657 提供了轮辋的尺寸。在尚无相应的国际标准之前，可参照其他的相关出版物。见参考文献[9]和[10]。

4.11.4 无内胎轮胎与轮辋

4.11.4.1 管状轮胎与轮辋的设计要求

管状轮胎应满足轮辋的设计要求。相关正确粘合技术的说明应在制造商提供的说明书中有关自行车或轮胎组装说明中给出[见第 5 章 V)]。

4.11.4.2 无内胎轮胎与轮辋的性能要求

配有新的闸皮（制造商推荐）的轮缘闸与装有无内胎车轮（管状胎或外胎加内胎或包含了适配垫带和制造商指定使用密封剂的无内胎轮胎）进行以下组合测试。

- a) 按 GB/T 3565.7 中 4.4.1 规定的方法进行高温测试，在恢复到室温后轮胎压力应不小于初始充气压力值的 50 %；
- b) 按 GB/T 3565.7 中附录 A 规定的方法进行测试，轮辋应无断裂、裂纹；
- c) 按照 GB/T 3565.7 中 4.4.1 规定的方法进行测量，轮辋宽度的永久变形量应不大于初始最大宽度值的 5 %，径向和轴向圆跳动量应不大于 1 mm。

4.11.5 轮辋磨损

如果轮辋作为制动系统的组成部分，轮辋的磨损会导致失效的危险，制造商应在轮辋不被轮胎遮蔽之处清晰而永久地标上警示，以提醒骑行者的注意。[见第 5 章 u) 和 6.2]。

注：在安装手册中提到的符号可以作为一个轮辋磨损标识。

对复合材料制成的轮辋，制造商应在说明书中警告用户注意由于制动面磨损而导致轮辋失效的危险。

4.11.6 复合材料的车轮耐热试验

4.11.6.1 概述

本要求是确保由复合材料制成的车轮，在高温环境条件下（例如在阳光直射下的汽车后备箱、与轮缘闸在制动时接触的轮辋侧壁）不遭受可能会影响车轮正常使用的安全性能的隐性损伤。

4.11.6.2 高温环境中轮辋的要求

一个由复合材料制成的完全组装的车轮，装上适配尺寸的轮胎，并将其充气到轮胎或轮辋上标注的最大充气压力中的较小值，按 GB/T 3565.7—20×× 中 4.4.1 所述的方法进行试验，应该是：

- 车轮的任意部件无失效发生；
- 试验过程中轮辋与轮胎无分离出现；
- 轮辋宽度增加不大于初始最大宽度值的 5%；
- 径向与轴向的精度符合 4.10.1 的要求；
- 轮胎与轮辋的配合性符合 4.11.3 的要求；
- 静负荷强度符合 4.10.3 的要求。

4.11.6.3 轮缘闸的轮辋耐热要求

配有新的闸皮（制造商推荐）的轮缘闸与复合材料的轮辋，按 GB/T 3565.7 中 4.4.2 规定的方法进行测试，轮辋应无断裂和裂纹；轮辋宽度的永久变形量应不大于初始最大宽度值的 5%。

4.11.7 免充气轮胎的要求

4.11.7.1 免充气轮胎与轮辋的配合性

免充气轮胎/车轮按 GB/T 3565.7 中 4.5 所述的方法进行试验后，轮胎不得从轮辋中脱开。

4.11.7.2 免充气轮胎/车轮的耐久性

免充气轮胎/车轮按照 GB/T 9749 耐久试验后，车轮的任何零部件均不应有断裂、脱开或可见裂纹；轮胎应完好地包合在轮辋上。

4.12 前泥板

如果配有前泥板，按 GB/T 3565.3—20×× 中 4.2.1（带有支棍的泥板）或 4.2.2（不带支棍的泥板）所述的两个阶段进行试验，前泥板应无妨碍车轮的旋转或转向。

4.13 脚蹬和脚蹬/曲柄驱动系统

4.13.1 脚蹬踏面

4.13.1.1 脚踩面

在脚蹬部件中，脚蹬的脚踩面应确保不移动。

4.13.1.2 足尖套

对不用足尖套的脚蹬，或选用足尖套的脚蹬，都应该：

- a) 在脚蹬的上表面和下表面都有脚踩面；或者

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/595130123221011241>