

Chiarimenti tecnici per i cerchi delle ruote

Questo documento chiarisce le terminologie utilizzate nella descrizione dei cerchi per pneumatici, proposti dalla nostra azienda.

Misura del cerchio

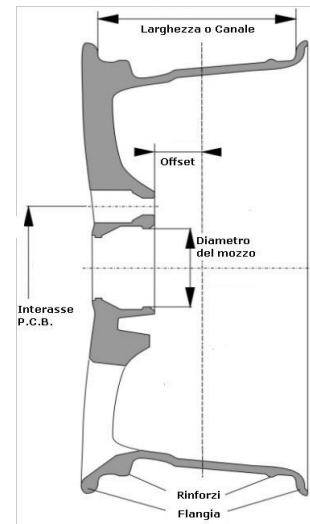
Le misure più utilizzate per identificare un cerchio, sono il canale ed il diametro. Prendiamo come esempio una misura tipica: **7Jx16**.

La prima cifra "7" definisce la larghezza o canale del cerchio espresso in pollici (1 pollice = 2,54 cm).

La sigla "J" definisce la forma del bordo o flangia del cerchio.

Il valore "16" è il diametro del cerchio, anche questo valore è espresso in pollici.

In alcuni casi, la sigla identificativa, può essere **7Jx16H2**, in questo caso, la sezione del cerchio è dotata di due "H2" gobbe di rinforzo.



Offset (anche detto E.T.)

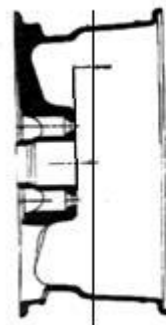
L'Offset è la distanza che intercorre tra la superficie di appoggio del mozzo e la mezzeria del cerchio; si dice che l'offset è positivo quando la superficie del mozzo su cui appoggia il cerchio è spostata verso la parte esterna della ruota, al di là della mezzeria della ruota stessa. Viceversa nel caso di offset negativo. Questo parametro, quindi è da tenere in considerazione, quando è il momento di decidere la sostituzione con cerchi diversi.

Se volete che le ruote sporgano verso l'esterno dovete scegliere cerchi con offset negativo. Per contro con offset positivo potete montare gomme molto larghe limitando al minimo la fuoriuscita della ruota rispetto al bordo del parafrangente.

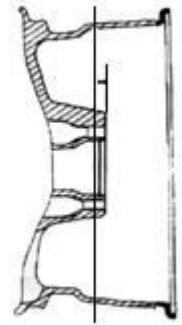
Il valore offset è espresso in mm., la variazione è da calcolare rispetto al valore dell'offset del cerchio che attualmente è montato sulla vettura.

Se la vettura di serie monta cerchi con offset +10 e li sostituiamo con nuovi con offset 0, avremo uno spostamento verso l'esterno della vettura di 10 mm per lato, maggiormente con un offset -10 che rispetto agli originali sposterà il cerchio di 20 mm. verso l'esterno.

Offset Positivo



Offset Negativo



Interasse o P.C.D.

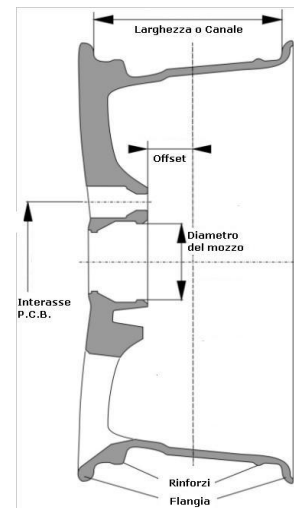
L'interasse è la misura delle dimensioni dell'attacco al mozzo dell'auto, per esempio se indicata in "139,7" indica il diametro che intercorre passando fra i fori di fissaggio.

In alcuni casi è indicato anche con "5x139,7" in questo caso indica anche il numero di fori (per le colonnette di fissaggio).

Infine si presti massima attenzione ai dadi di fissaggio, che siano del passo idoneo ai prigionieri del mozzo.

I dadi per cerchi in ferro ed i dadi per cerchi in lega, nella maggioranza dei casi sono diversi.

Controllare con attenzione i profili e le conicità dei dadi. In caso di compatibilità dubbia, utilizzare solo i modelli proposti a corredo, con i cerchioni.



Acciaio o Lega

L'uso di cerchi in lega al posto di quelli in acciaio non è solo una scelta estetica.

Il cerchio in lega ha un vantaggio tecnico importante: il minor peso di questo cerchio, fa diminuire il peso totale del veicolo, ma la cosa più importante, sta nel far diminuire drasticamente il peso delle masse non sospese, ossia di tutti quegli elementi che si trovano al di sotto del sistema di sospensione, più precisamente al di sotto delle molle.

La diminuzione di queste masse consente al gruppo molla ammortizzatore di offrire un comportamento più reattivo e di conseguenza di ottenere una dinamica di guida migliore.

Le oscillazioni del gruppo ruota, infatti, vengono controllate con più facilità proprio in virtù del fatto che il peso dell'intero gruppo risulta sensibilmente ridotto. Su un fuoristrada che percorre prevalentemente fondi sconnessi il vantaggio è quindi assoluto.

Le ruote più leggere, inoltre, consentono di ottenere una sensibile riduzione dell'inerzia nella rotazione.

In fatto di robustezza, i moderni cerchi in lega, offrono maggiore elasticità alle deformazioni del cerchio in acciaio.

Unico punto a favore del cerchio in acciaio, rimane l'innegabile e vantaggioso prezzo, rispetto al cerchio in lega.

