

Jeżeli podchodzisz poważnie do tematu montażu felg, przeczytaj uważnie poniższe informacje.

Pierścienie centrujące / redukujące średnice są niezbędnym elementem, mającym na celu prawidłowe przymocowanie koła do piasty. Pierścienie centrujące umożliwiają osiowe przyłożenie felgi do piasty w trakcie jej montażu, przez co po dociągnięciu koła osprzętem mocującym do piasty, otrzymujemy efekt prawidłowo, osiowo przymocowanego koła.

Jeżeli pierścień centrujący z piasty ma inną średnicę niż otwór w feldze, występuje zjawisko braku osiowego przylegania koła do piasty. Łby osprzętu mocującego (śrub / nakrętek) mimo swoich kształtów, nie są w stanie ze względu na grawitację, i ciężar koła prawidłowo wycentrować wiszącej w trakcie montażu felgi.

Efektom braku osiowego przyłożenia felgi do piasty w trakcie montażu, jest wiszące na śrubach / nakrętkach / szpilkach koło, które centrowane jest na siłę poprzez łby osprzętu mocującego. Czyli łby osprzętu nierównomiernie po całej swojej powierzchni przylegają do gniazd, i dokręcane z siłą powodują odkształcenie gniazd w felgach aluminiowych. Brak prawidłowej powierzchni przylegania, w połączeniu z naprężeniami osłabia osprzęt mocujący, a w połączeniu z siłami ścinającymi może doprowadzić nawet do jego zerwania, czyli utraty koła.

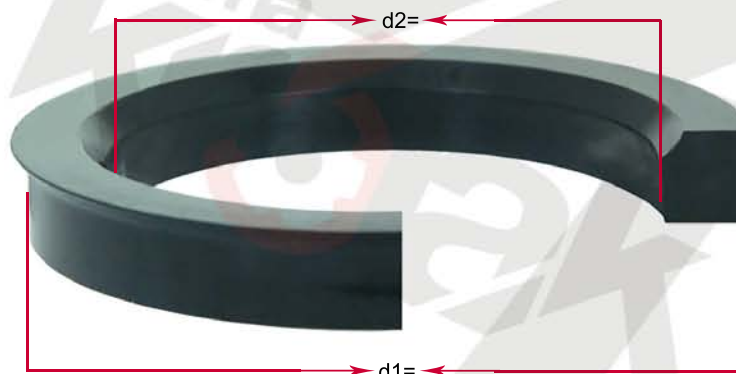
Zadaniem pierścieni centrujących / redukujących jest zredukowanie różnicy średnicy otworu w feldze, względem średnicy pierścienia centrującego z piasty. Czyli odpowiednie, prawidłowe spasowanie tych parametrów. Powinność ta jest bardzo ważna, gdyż wpływa na wyeliminowanie występujących luzów związanych z ewentualną, różnicą tych średnic, jeżeli takowa występuje.

Powody dla, których zastosowanie pierścieni centrujących jest bezwzględnie obowiązkowe:

1. Umożliwiają osiowe przyłożenie felgi do piasty w trakcie jej montażu.
2. Brak osiowego przyłożenia felgi do piasty w trakcie montażu powoduje nierównomiernie dociąganie poprzez łby osprzętu mocującego felgi do piasty, zazwyczaj deformując przy tym gniazda w felgach aluminiowych, finalnie utratę pełnej powierzchni przylegania.
3. Brak prawidłowej powierzchni przylegania, może mieć wpływ na osłabienie osprzętu mocującego, przez co, w połączeniu z siłami ścinającymi jego zerwanie, finalnie utratę koła.
4. Brak pierścieni centrujących wpływa na, niekorzystne, dyskomfortowe odczucia podczas prowadzenia pojazdu, drgania, bicia wyczuwalne na kierownicy.
5. Każdy luz, prowadzi do szybszego zużycia pozostałych podzespołów zależnych.

Przykładowe zdjęcie pierścienia centrującego z oznaczeniami pasowania:

d1=: średnica otworu centrującego w feldze
d2=: średnica pierścienia centrującego z piasty



Wszelkie prawa zastrzeżone !!!

Autorem tekstów, oraz zamieszczonych zdjęć jest:

Sebastian Królak: s.krolak@firma-krolak.com.pl

Kopiowanie, reprodukcja, rozpowszechnianie jakichkolwiek materiałów zamieszczonych w treści w całości, lub w części, w jakimkolwiek medium, lub w jakiegokolwiek formie bez oficjalnej zgody właściciela jest stanowczo ZABRONIONE.

W celu prawidłowego zwymiarowania przeczytaj instrukcję pomiaru opisaną poniżej:

Dobór pasujących pierścieni centrujących względem **średnicy otworu w feldze** do danej marki, i modelu felg aluminiowych wymaga zweryfikowania, dokonania pomiarów bezpośrednio w feldze. Mierzmy średnicę otworu w feldze, przykładowe zdjęcie pomiaru poniżej. Proszę zwrócić uwagę na parametrze oznaczonym literką "**d1= (+/- 0,1mm)**"



Dobór pasujących pierścieni centrujących względem **średnicy pierścienia centrującego z piasty** do danej marki, modelu i roku pojazdu określa producent pojazdu. Parametr ten jest dla większości pojazdów łatwy do zweryfikowania posługując się katalogami. I dla większości pojazdów nie stanowi problemu przy konfiguracji. Jednakże celem wykluczenia pomyłki, dobrze jest go zmierzyć we własnym zakresie przy swoim autku. Średnicę pierścienia centrującego z piasty, przykładowe zdjęcie pomiaru poniżej, proszę skupić uwagę na parametrze oznaczonym literką "**d2=(+/-0,1mm)**"



Podsumowanie:

Żeby mieć pewność co do prawidłowego doboru odpowiednich parametrów pierścieni centrujących względem średnicy otworu w feldze, i średnicy pierścienia centrującego z piasty sprawdzamy:

- 1: Średnicę otworu w feldze parametr "**d1**"
- 2: Średnicę pierścienia z piasty parametr "**d2**"

Wszelkie prawa zastrzeżone !!!

Autorem tekstów, oraz zamieszczonych zdjęć jest:

Sebastian Królak: s.krolak@firma-krolak.com.pl

Kopiowanie, reprodukcja, rozpowszechnianie jakichkolwiek materiałów zamieszczonych w treści w całości, lub w części, w jakimkolwiek medium, lub w jakiegokolwiek formie bez oficjalnej zgody właściciela jest stanowczo ZABRONIONE.