

LE MISURE DEL CERCHIO

Le misure più utilizzate per identificare un cerchio, sono il diametro ed il canale, prendiamo come esempio una misura tipica: **16x7.0J**

"**16**" è il diametro del cerchio, espresso in pollici, per convertirlo in millimetri moltiplicare per 25,4. Es.: $16 \times 25,4 = 406,4$ mm

"**7.0**" definisce la larghezza o canale del cerchio (misurato all'interno dei bordi) ed è espresso in pollici, per convertirlo in millimetri moltiplicare per 25,4. Es.: $7 \times 25,4 = 177,8$ mm.

"**J**" definisce la forma del bordo esterno o flangia del cerchio, vista in sezione, appunto a forma di J.

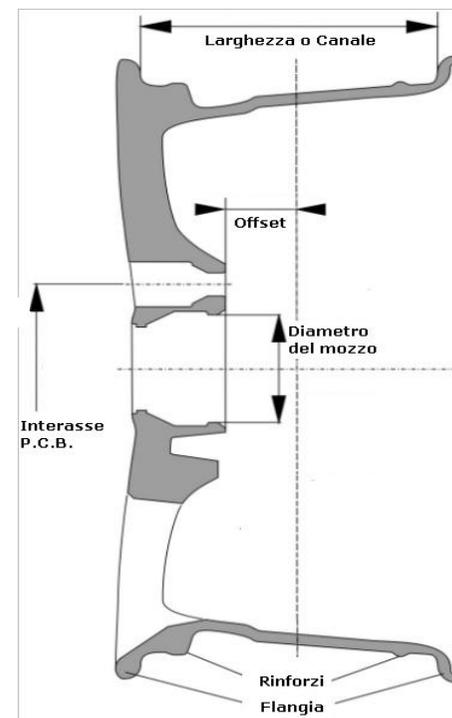
"**H2**" spesso è indicata anche questa sigla, significa che all'interno del canale sono presenti due bordi rialzati, con funzione di rinforzo del cerchio, il bordo ha anche la funzione anti-stallonamento in quanto trattiene il pneumatico nel suo bordo interno. Il bordo del pneumatico sarà bloccato fra la flangia ed il rinforzo ancorato.

ET o OFFSET

L'ET è la distanza in millimetri che intercorre tra la superficie di appoggio del cerchio sul mozzo e la mezzeria del cerchio; si dice che l'ET 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 ET 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 maggiormente verso l'esterno, dovete scegliere cerchi che abbiano un ET di valore inferiore rispetto al cerchio che equipaggia il veicolo in origine. Per contro con un ET maggiore si possono montare pneumatici molto più larghi limitando al minimo la fuoriuscita della ruota rispetto al bordo del parafrangente.

Qualche esempio pratico: se la vettura in origine monta cerchi con ET+30 e li sostituiamo con altri con ET+10, il nuovo cerchio sarà spostato verso l'esterno della vettura di 20 mm (su ogni lato); se invece scegliessimo dei cerchi con ET-20 lo spostamento verso l'esterno della vettura sarà di 50 mm. Quindi non è necessario che l'ET sia negativo per spostarsi verso l'esterno, è invece sufficiente sia di valore inferiore a quello di riferimento.



PCD o INTERASSE

L'interasse è la misura dell'attacco al mozzo del veicolo, si indica ad esempio con 5x139,7. Il primo numero è il numero dei fori per le colonnette (**5**), il secondo il diametro del cerchio immaginario che intercorre fra tutti i fori di fissaggio (**139,7 mm**).

CALCOLO DEGLI INGOMBRI IN DETTAGLIO

Quando sostituiamo i cerchi con altri di misure diverse dobbiamo calcolare sia il nuovo ET ma anche la larghezza per verificare bene gli ingombri. Facciamo un esempio: Il veicolo in origine monta 16x6.5J ET+33 il nuovo cerchio è 16x7.0J ET+8, il valore ET del nuovo cerchio è inferiore di 25 mm rispetto l'originale, quindi si sposterà verso l'esterno di 25 mm, ma non solo, c'è da considerare che anche il canale è maggiore di 0,5 pollici, il pollice si converte in mm con 25,4, quindi $0,5 \times 25,4 = 12,7$ mm di maggiore larghezza che interessa tutta la sezione, dividiamo per 2 per avere la sola parte di sporgenza aggiuntiva che sarà 6,35 mm che sommiamo a 25 mm del cambio di ET, avremo quindi una maggiore sporgenza di 31,35 mm.

DADI DI FISSAGGIO

Si presti la massima attenzione ai dadi di fissaggio, devono essere dello stesso passo dei colonnette del mozzo.

I dadi di fissaggio del cerchio, di regola devono essere della stessa marca del cerchio, affinché rispettino la forma della sede di innesto sul cerchio, per i cerchi in acciaio solitamente la sede è conica con angolo di 60 gradi.

I cerchi in lega ed i cerchi in acciaio hanno quasi sempre la sede del dado differente, fare attenzione e utilizzare esclusivamente i dadi appositi e raccomandati dai rispettivi produttori dei cerchi.

CERTIFICAZIONE EUROPEA TUV

Da non confondere con la certificazione CE, **inutile** per consentirne il montaggio sul veicolo! Quando presente la certificazione TUV, si intende che è stato eseguito un vero collaudo sul cerchio e sulle sue caratteristiche meccaniche e sono state eseguite le prove proprio su quel veicolo. Questo documento deve essere allegato alla richiesta di collaudo alla Motorizzazione italiana in caso di nuovo collaudo per le ruote, od in caso di montaggio su veicoli N1 (veicoli immatricolati come autocarro).

OMOLOGAZIONE ITALIANA NAD

Con il D.M. 20 del 10 gennaio 2013, ufficialmente entrato in vigore il 1 ottobre 2015, i produttori di cerchi possono omologare per determinati veicoli i loro cerchi, eventualmente anche modificando le dimensioni e le misure di pneumatici installabili su ogni specifico veicolo. Si possono quindi installare cerchi di dimensioni diverse con pneumatici di diverse dimensioni purché contenuti nel documento di omologazione.

Per ottenere la trascrizione sul libretto non è più necessario il collaudo del veicolo, è sufficiente chiedere l'aggiornamento del Certificato di Circolazione; per questo i cerchi devono riportare il numero di omologazione in modo visibile, deve essere consegnato alla Motorizzazione Civile il certificato di Omologazione assieme alla Dichiarazione di corretta installazione dell'officina che li ha installati (l'officina deve essere nella stessa provincia della Motorizzazione a cui ci si rivolge).

Questa procedura si può applicare solo agli autoveicoli per trasporto persone omologati M1 (auto, Suv, 4x4, camper). **NON** possono invece avvalersi della procedura prevista da Decreto gli autocarri omologati N1.

OMOLOGAZIONE ITALIANA ECE

Il Decreto Ruote n°20 introduce anche l'omologazione ECE R-124 che però, a differenza dell'omologazione NAD, non consente l'installazione di ruote di misure diverse. I cerchi ECE hanno parametri uguali ai cerchi originali, si montano con la bulloneria originale e si possono equipaggiare solo per le misure già previste dal libretto di circolazione dell'auto. Si tratta quindi di cerchi alternativi agli originali, sia con estetica diversa, sia repliche di design.

ACCIAIO o LEGA?

Il cerchio in lega ha un vantaggio tecnico importante: il minor peso di questo cerchio, fa diminuire il peso totale del veicolo, ma più importante, diminuisce 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.

Il minor peso del cerchio in lega, diminuendo le masse, consente al gruppo molla ammortizzatore di offrire un comportamento più reattivo, quindi una dinamica di guida migliore su strada, ma ancor di più in fuoristrada. Inoltre consente una sensibile riduzione dell'inerzia nella rotazione.

DUBBI E ASSISTENZA

Ci occupiamo da molti anni di cerchi, per questo siamo in grado di offrire una consulenza competente ai nostri clienti, per la scelta del modello adatto.

In caso di problemi tecnici, collaboriamo direttamente con la fabbrica per la soluzione da applicare.

Il nostro Call Center è a sua disposizione al n° 06.8881.2111

Il continuo miglioramento dei prodotti e le normative vigenti, possono essere soggetti a variazioni anche senza preavviso, verificare eventuali aggiornamenti.

Questi prodotti sono disponibili presso:

TopGear.it
Accessori 4x4 Off Road

e le officine ed i rivenditori autorizzati