

Wielen en banden van de chassis series 40, 50 en 60

Alle chassis zijn voorzien van afneembare schijfwielen, voor enkel, achter dubbel.

Afmetingen.

Serie 40.

Wielen 5.00 S × 20, bolling 117 mm.

Banden 7.50 × 20, 10 ply. (Spanning 4.5 at.)

Serie 50.

Wielen 5.00 S × 20, bolling 131 mm.

Banden 8.25 × 20, 12 ply. (Spanning 5.7 at.)

Serie 60.

Wielen B 6.5 × 20, bolling 142 mm.

Banden 9.00 × 20, 12 ply. (Spanning 5.7 at.)

De wielschijven zijn van staalplaat geperst en voorzien van 8 boutgaten. Bij het vastdraaien van de wielmoeren moet men steeds diagonaal te werk gaan. Alvorens de wielen te monteren laat men een druppel motorolie op de wielbouten vallen om te voorkomen, dat de moeren door roest vast gaan zitten.

Men lette er op, dat de verzonken gaten, waarin voor het binnenwiel de conische kant van de bout valt en voor het buitenwiel de conische veerring, vrij zijn van stof en verf en dat ook de vlakken van de wielschijf en de naafflens, die tegen elkaar vallen, goed schoon zijn. Dit geldt eveneens voor de tegen elkaar liggende vlakken van de dubbel gemonteerde achterwielen. Door aanwezigheid van vuil, verf e.d. liggen de wielen niet vlak aan en ontstaan verhogingen, die losse verbindingen, speling en slijtage tengevolge hebben.

Let op het bovenstaande, in het bijzonder wanneer men reservewielen monteert, daar deze nog al eens vaak door stof en modder verontreinigd zijn. Van pasgeverfde wielen moet men de verzonken gaten zorgvuldig schoonmaken.

Draai alle wielmoeren nog eens vast aan als de wagen ± 100 km met belasting gereden heeft. Ook de moeren van wielen, die verwisseld zijn, moeten na 100 km nog eens aangedraaid worden.

Slingeren van de wielen.

Slingeren van de wielen beïnvloedt de goede ligging van de wagen op de weg, doordat de wagen minder goed zijn spoor houdt en bijgevolg minder nauwkeurig bestuurbaar is. Het slingeren kan zowel optreden tengevolge van onzuiverheid

(excentriciteit) van het wiel met band als van ruimte in de wiellagers. Controleer daarom een wiel op slingeren zowel in het midden van het loopvlak als aan de zijkant. De contrôle geschiedt door het wiel op te cricken en rond te draaien, terwijl men er een richtstaafje bij houdt.

Een wiel kan gemakkelijk onzuiver worden door het rijden tegen verhoogde randen, b.v. trottoirbanden. Een dergelijk wiel moet worden gericht of vervangen. Ruimte in de wiellagers moet worden bijgesteld (zie groep VI).

Uitbalanceren voorwielen.

De bestuurbaarheid van de wagen wordt ook in sterke mate beïnvloed door niet goed uitgebalanceerde voorwielen. Dit veroorzaakt slingeren van de wielen, trillingen in de stuurorganen en shimmy. Teneinde deze fout te verhelpen moeten de wielen worden afgenomen en nauwkeurig worden uitgebalanceerd. Een eerste contrôle op uitbalanceren kan plaats hebben, door het wiel op te cricken en vast te stellen of dit, wanneer het vrij kan draaien, blijft staan in iedere stand, waarin het geplaatst wordt.

Voor het uitbalanceren moet het wiel met binnen- en buitenband, naaf en remtrommel als één geheel worden beschouwd.

Pleisters en lappen beïnvloeden het uitbalanceren, terwijl ook na vulcaniseren of coveren van banden een contrôle niet overbodig is. Het is zelfs mogelijk, dat na een dergelijke bandreparatie uitbalanceren op de normale wijze niet kan geschieden, in welk geval de band vervangen moet worden.

Voor het uitbalanceren moet het wiel vrij kunnen draaien. Het zal dan tot rust komen met het zwaarste gedeelte van het compleet gemonteerde wiel naar beneden. Men moet dan twee balancerplaatjes aanbrengen recht tegenover het zwaarste punt en deze geleidelijk over gelijke afstanden uit elkaar brengen, tot het wiel uitgebalanceerd is. Dit is het geval, wanneer het wiel in iedere stand kan blijven staan, zonder uit zich zelf te gaan draaien.

De banden.

Het is van groot belang, dat de banden altijd tot de hierboven aangegeven juiste spanning zijn op-



gepompt. Te lage spanning verkort de levensduur van de banden door te snelle slijtage van de koordlagen, niet alleen tengevolge van de voortdurende beweging van deze, maar ook door de hierbij optredende hogere bandentemperatuur. Bij te hoge spanning wordt het contactoppervlak van de band met de weg kleiner. Bovendien worden zowel de rubber- als de koordlagen te hoog belast. De band kan zich niet meer vervormen naar de oneffenheden op de weg. De resultaten hiervan zijn een abnormale slijtage in het midden van het loopvlak en koordbreuken. Wanneer de bandenspanning 20 % te laag is, wordt de levensduur van de band met 17 % verminderd, terwijl bij een 35 % te lage spanning de levensduur met niet minder dan 40 % vermindert.

Ongelijke bandenspanning bemoeilijkt de bestuurbaarheid van de wagen. Hetzelfde geldt voor ongelijke slijtage van de voorbanden.

Bij de geregelde bandencontrole moet tevens blijken, of de banden abnormale slijtage vertonen tengevolge van hard rijden, vooral bij hoge temperatuur, van te sterk remmen of van slecht uitgebalanceerde wielen (zie boven) of slechte voorwieluitlijning (groep VI).

Men drage zorg, dat de banden niet in aanraking kunnen komen met olie of vet.

Draag bij dubbele banden zorg, dat de ventiels van de naast elkaar gemonteerde banden steeds diametraal tegenover elkaar staan.

Inspectie en verwisselen van de banden.

Het is van belang, dat de toestand van de buitenbanden regelmatig wordt geïnspecteerd. Steentjes, spijkers e.d., die zich in het loopvlak hebben vastgezet, moeten verwijderd worden; beschadigingen moeten liefst zo spoedig mogelijk worden hersteld. Zorg ook, dat alle ventiels voorzien zijn van ventieldoppen en dat deze steeds voorzien zijn van rubbertjes, die een extra zekering zijn

tegen lekken. Draai de doppen stevig met de hand aan, dus niet met een sleutel.

Voor het verkrijgen van een regelmatige bandenslijtage verdient het aanbeveling de wielen met banden regelmatig, b.v. iedere 6000 km volgens een bepaalde volgorde van plaats te verwisselen. In de verwisseling moet men ook de reservebanden betrekken. De banden worden voor dit doel niet van de wielen gemonteerd. *In de eenmaal aan te nemen volgorde van verwisseling mag geen wijziging worden gebracht.*

Men vergeet bij het verwisselen niet het belang van het uitbalanceren van de voorwielen!

Oorzaken van abnormale bandenslijtage.

Belangrijke oorzaken van abnormale bandenslijtage zijn:

1. Foutieve bandenspanning.
2. Te bruusk afrijden, stoppen (remmen) of accelereren
3. Rijden met te hoge snelheid; snel rijden in bochten.
4. Onvoldoende aanpassen van de snelheid aan de toestand van het wegdek.
5. Te sterke verhitting van de banden bij een te hoge buitentemperatuur.
6. Niet tijdig verwijderen van scherpe voorwerpen uit het loopvlak.
7. Niet tijdig repareren van kleine beschadigingen.
8. Onjuiste wielstand.
9. Slingeren van de wielen of shimmy, al of niet tengevolge van onvoldoende uitbalanceren.
10. Olie of vet op de banden.