

PRODUKT	HOOFDGROUP	GROEP
P	7	77
BETR.	NO.	
Banden 185/60-14	22	
360	DATUM	
	Feb. 84	

Pagina 1 van 3

Trillingen veroorzaakt door banden of velgen, bandenmaat 185/60-14

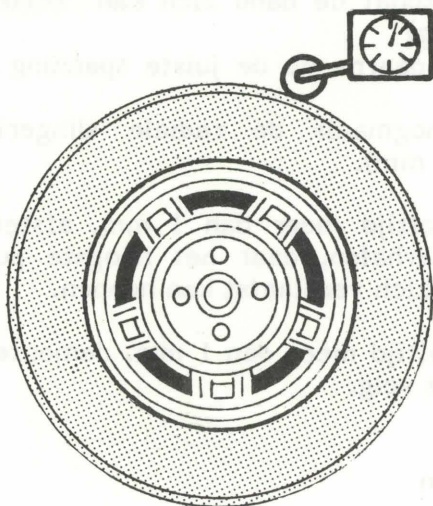
- Door toepassing van deze bandenmaat is de auto trillingsgevoeliger.
- Lichte trillingen moeten geaccepteerd worden (handen behoren **aan** het stuur tijdens een proefrit).

Controle, algemeen:

Bij klachten van niet acceptabele trillingen, controleer eerst:

1. Banden en velgen op het juiste type.
(Kijk of de groene stip bij de band en het merkteken op de velg bij elkaar staan.)
2. Bandenspanning .
Voor: 1,9 kp/cm²
Achter: 2,1 kp/cm².
3. Banden-loopvlakken op gelijkmatig slijtagebeeld.
Banden kunnen ook tijdelijk zogenaamde "vlakke plekken" vertonen:
 - als ze afgekoeld zijn na een lange rit
 - als ze op nieuwe auto's langdurig geparkeerd hebben gestaan.Deze "vlakke plekken" verdwijnen vanzelf zodra er met de auto gereden wordt.

Opmerking: corrigeer waar nodig.



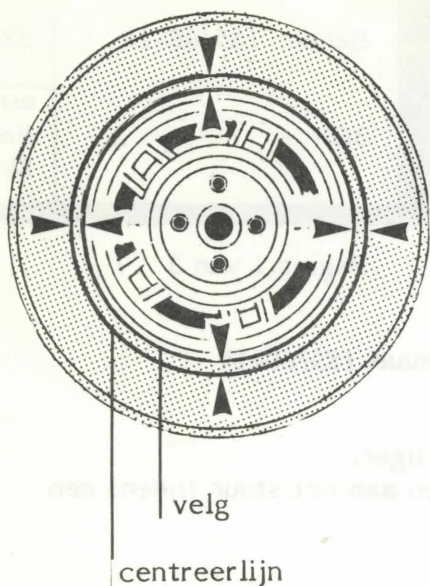
Controle, wielslingering:

Indien na de bovenstaande controle en eventuele correctie de klacht nog niet verholpen is,

meet dan met de wielen **op** de auto de radiale wielslingering (op het midden van het loopvlak).

Als de slingingering van het wiel meer is dan **1 mm**, voer dan de volgende handelingen uit:

- Controleer of de band goed gecentreerd is op de velg (handeling A)
- De band en de velg op elkaar afstemmen (handeling B).



**Handeling A:
Band-centrerings controleren**

Meet de afstand tussen de rand van de velg en de centreerlijn op de band op verschillende plaatsen. De afstand moet overal **gelijk** zijn. Als dit niet het geval is, dient men de band **opnieuw te monteren**.

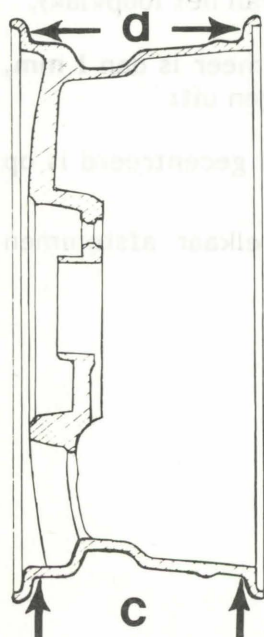
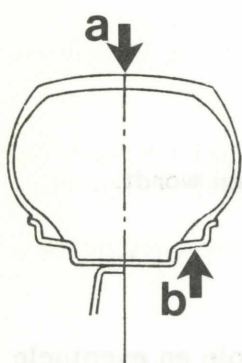
Als dit wel het geval is, dient men handeling B uit te voeren.

Bij montage dient men:

- voldoende vet te gebruiken
- de bandenspanning tot $4,0 \text{ kp/cm}^2$ op te voeren (zodat de band zich kan "zetten" op de velg)
- de band daarna op de juiste spanning te brengen.

**Handeling B:
Band en velg op elkaar afstemmen**

- Monteer het wiel goed gecentreerd op een stationaire balanceermachine,
- Zoek op en markeer het **hoogste** punt van de band (a).
- Zoek op en markeer het **laagste** punt van de velg (b).
- Breng deze punten bij elkaar door de band te verschuiven op de velg.
- Band opnieuw centreren, bij montage dient men:
 - voldoende vet te gebruiken
 - de bandenspanning tot $4,0 \text{ kp/cm}^2$ op te voeren (zodat de band zich kan "zetten" op de velg)
 - de band daarna op de juiste spanning te brengen.
- Meet nu nogmaals de radiale slingering (maximum 1 mm).
- Indien nog altijd meer dan 1 mm, afstemprocedure herhalen, daar het hoogste punt van de band zich verplaatst kan hebben.
- Indien nog altijd meer dan 1 mm, demonteer velg en meet velg.



De velgen meten

Monteer de velg goed gecentreerd op een stationaire balanceermachine en meet de slingeringen c en d.

Velgtoleranties

	<u>Radiale slingering</u>	<u>Axiale slingering</u>
	(maat c)	(maat d)
Stalen velg	max. 1,0 mm	max. 1,0 mm
Lichtmetalen velg	max. 0,5 mm	max. 1,0 mm

Velgen buiten toleranties moeten vervangen worden.

Daarna:

- Monteer de wielen; die met de kleinste slingering dienen vóór op de auto gemonteerd te worden.

Opmerking: wielen dienen altijd eerst op de stationaire balanceermachine gebalanceerd te worden (indien nodig nog op de auto nabalanceren met een elektronische finish-balanceermachine).

Aanhaalmoment wielmoeren: 11,5 Nm.

- Maak een proefrit (een lichte trilling is aanvaardbaar).

Als de trillingen onaanvaardbaar blijven, dan dient een complete wieluitlijning te worden uitgevoerd.

- Als, ondanks alle maatregelen, trillingen onaanvaardbaar blijven, dan is het mogelijk dat de banden te grote radiale krachtvariaties hebben, welke alleen door de **bandenleverancier** kunnen worden gemeten. Hiertoe dient contact te worden opgenomen met de Service afdeling van de bandenleverancier.