ISTRUZIONI PER UN CORRETTO MONTAGGIO DEL KIT FLANGE ANTISTALLONAMENTO BEADLOCK

1.

2.

3.

4.

5.

6.

Dopo aver tolto la vernice sul bordo esterno del cerchio del cerchio (fig. 1.). Posizionare la flangia in modo che l'incavo corrisponda con il foro della valvola di gonfiaggio della gomma (fig. 2.) .

Dopo aver posizionato la flangia perfettamente in piano aiutandosi eventualmente con alcuni spessori (fig. 3.).Fissarla con un certo numero di punti di saldatura (fig.4.)

La saldatura della flangia può essere fatta in un unico cordone usando un posizionatore rotante (fig. 5.) oppure a tratti. E' importante che vi sia una buona penetrazione mentre è vivamente sconsigliato usare metodi diversi dalla saldatura a filo (tig o elettrodo) in quanto creano tensioni troppo alte che tendono a deformare il cerchio.

Se il cordone di saldatura non è uniforme (fig. 6.) può essere leggermente spianato facendo attenzione a non togliere troppo materiale in quanto verrebbe indebolito.

La tenuta dell'aria avviene nella parte compresa tra il cordone di saldatura e i fori della flangia per cui un cordone di saldatura che sporge anche di 1 mm / 2 mm e che eventualmente presenta qualche irregolarità non pregiudica la tenuta.

MONTAGGIO DELLA GOMMA.

Non è necessario l'uso di macchine smontagomme. Infilare la gomma nel cerchio ricordando che, mentre nella parte interna del cerchio la gomma andrà nella posizione tradizionale, nella parte esterna dovrà rimanere all'esterno del cerchio e sarà tenuta in posizione dalla flangia verniciata. Di conseguenza occorre usare una certa quantità di sigillante (pasta nera per motori, silicone o altri prodotti) per migliorare la tenuta d'aria tra la flangia saldata al cerchio e la parte interna del tallone della gomma.

Dopo aver messo in posizione tutti i bulloni in dotazione inserire il profilo in gomma nera in dotazione. Questo profilo è leggermente rettangolare in modo da adattarsi meglio ai differenti spessori del tallone.

Il serraggio dei bulloni è molto importante: deve avvenire in modo uniforme e graduale con la dovuta pazienza, evitando avvitatori e simili, non esistendo una coppia di serraggio (in quanto l'attrito tra vite e dado può costituire una parte percentualmente rilevante di essa).

Un buon indicatore può essere il leggero schiacciamento del profilo in gomma in prossimità dei bulloni.

AVVERTENZE

La modifica dei cerchi in Beadlock conferisce un consistente vantaggio in fuoristrada. Si raccomanda la massima cautela nei trasferimenti stradali.