



SIS - Standardiseringskommissionen i Sverige

Standarden utarbetad av

SMS, SVERIGES MEKANSTANDARDISERING

SVENSK STANDARD SS 3419

Första giltighetsdag

Utgåva

Sida

Registrering

1982-02-15

1

1 (3)

SMS reg 467.7933

SIS FASTSTÄLLER OCH UTGER SVENSK STANDARD SAMT SÄLJER NATIONELLA OCH INTERNATIONELLA STANDARDPUBLIKATIONER ©

Bilar – Slagprovning av lättmetallhjul för personbilar

Road vehicles – Wheels – Impact test on light alloy disc wheels for passenger cars

Orientering

Denna standard överensstämmer med den internationella standarden ISO 7141–1981.

Terminologi enligt SS 3379 tillämpas i standarden.

1 Omfattning och tillämpning

Standarden fastlägger en metod för laboratorieprovning som simulerar en sidokollision med trottoarkant med personbilshjul tillverkade helt eller delvis av lättmetall.

2 Referenser

I denna standard omnämns följande standarder men det är inte nödvändigt att ha tillgång till dem när standarden tillämpas

SS 3379 (SMS reg 467.707), Bilar – Hjul och fälgar – Terminologi

ISO 7141–1981, Road vehicles – Wheels – Impact test procedures

3 Provobjekt

Endast helt färdiga nya hjul skall användas vid varje provning. Dessa hjul skall vara representativa för hjul som avses monteras på personbilar.

4 Provutrustning

Provapparaturen skall vara utformad så att en slagbelastning kan anbringas mot fälgflänsen på ett komplett hjul, dvs hjul med påmonterat däck.

Hjulet skall vara monterat med sin axel i 13° vinkel mot vertikalplanet så att dess högsta del är belägen under den vertikalt verkande slagvikten.

Slagvikten anslagsyta skall vara minst 125 mm bred och minst 375 mm lång (se figur 1).

Hjulhållaren, placerad i centrum av fixturplattan, skall före provningen belastas med 1000 kg enligt figur 2. Den vertikala nedböjningen, mätt i fixturens centrum, skall därvid vara $7,5 \pm 0,75$ mm.

5 Provning

5.1 Förutsättningar

Hjulet skall monteras på en navtillsats på hjulhållaren med fästelement med samma dimensioner som används på bilen. Fästelementen skall dras åt för hand, såvida inte annan metod rekommenderas av bil- eller hjultillverkare.

Däcket skall vara ett slanglöst radialdäck med den minsta nominella sektionbredden avsett att användas på hjulet. Lufttrycket skall vara det som anges av biltillverkaren. Om sådan uppgift saknas skall lufttrycket vara 200 kPa.

Då utformningen av hjulets centrumdel ej är rotationssymmetrisk bör olika ställen på fälgomkretsen utsättas för slag. För varje slag skall ett nytt hjul användas.

UDK 629.113:629.11.012.3

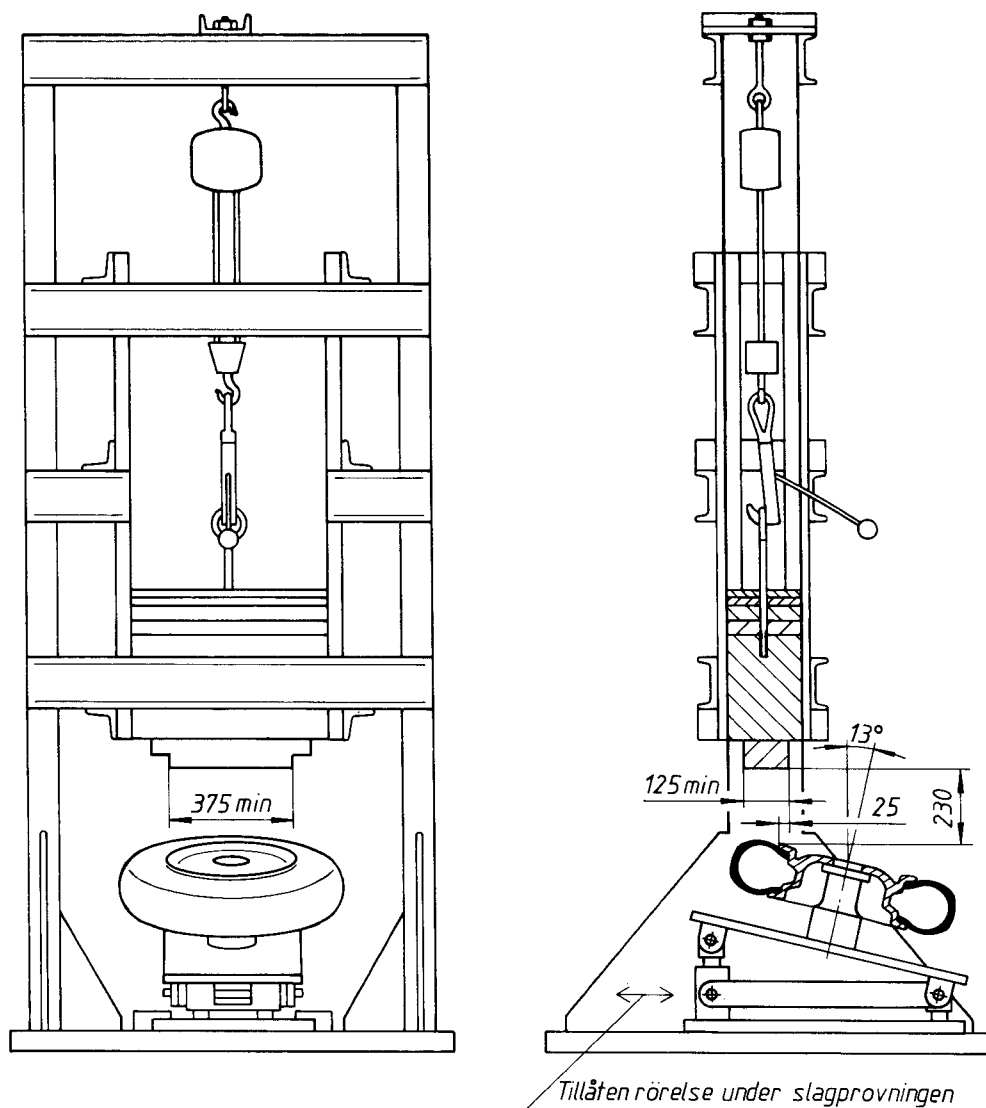
- 5.2 **Fallhöjd** Fallhöjden för fallvikten skall alltid vara 230 ± 2 mm över fälglänsens högsta del.
- 5.3 **Fallviktens placering** Fallvikten skall träffa flänskanten med 25 ± 1 mm överlappning enligt figur 1.
- 5.4 **Fallviktens massa** Fallvikten skall väga
- $$(0,6W + 180) \pm 2 \% \text{ (kg)}$$
- W = max statisk hjulbelastning i kg enligt bil- eller hjultillverkaren.

6 Underkännande

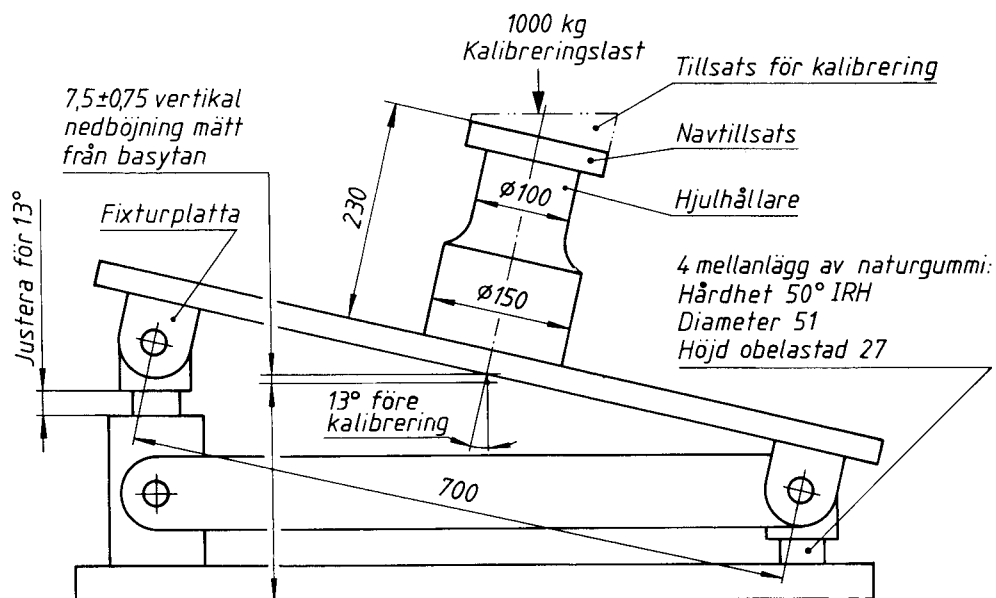
Hjulet skall underkännas om vid provningen

- synbara brott som sträcker sig genom en del av hjulets centrumdel uppstår.
- centrumdelen helt eller delvis lossnar från hjulet.
- lufttrycket i däcket reduceras till atmosfärtryck inom en minut.

Deformation av hjulet eller brott i den del av fälgen som träffats av fallvikten skall ej föranleda underkännande.



Figur 1. Slagprovningsanordning



Alla detaljer som är infästa ovanför gummimellanlägggen skall vara av stål.

Figur 2. Navfixtur