

Auftraggeber Kautschuk-Verwertungs GmbH
An der Walkmühle 2
46356 Essen
QM-Nr. 49 02 0280806

Prüfgegenstand PKW-Sonderrad

Modell TN19
Typ TN19-10521
Radgröße 10,5 J x 21 H2
Zentrierart Mittenzentrierung

Ausführung	Kennzeichnung Rad/ Zentrierring	Lochzahl/ Lochkreis- (mm)/ Mittenloch- \emptyset (mm)	Ein- press- tiefe (mm)	Rad- last (kg)	Abroll- umfang (mm)	Gültig ab Herstell- datum
5E	TN19-10521 / 5E / *mit 15 mm Distanzscheibe Kennz. 22218	5/112/66,6	20	800	2300	11/2016
5E	TN19-10521 / 5E / \emptyset 72,6,- \emptyset 66,6	5/112/66,6	35	800	2300	11/2016
5G	TN19-10521 / 5G / ohne Ring	5/120/72,6	35	800	2300	11/2016

Kennzeichnung

KBA-Nummer 51177
Herstellerzeichen TOMASON KLEIN WIELE
Radtyp und Ausführung TN19-10521 (s.o.)
Radgröße 10.5 J X 21H2
Einpreßtiefe ET...(s.o.)
Gießereikennzeichen TAM
Herstellungsdatum Monat und Jahr

Befestigungselemente

Die zu verwendenden Befestigungselemente sowie deren Anzugsmomente sind den Verwendungsbereichsgutachten zu entnehmen.

Prüfungen

Die o.g. Sonderräder wurden gemäß den Richtlinien für die Prüfung von Sonderrädern für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger vom 25.November 1998 geprüft.

Folgende Prüfungen wurden mit positivem Ergebnis abgeschlossen:

- Biegeumlaufprüfung
- Abrollprüfung
- Impactprüfung

Folgende Testdaten liegen der Biegeumlaufprüfung zugrunde:

Ausführung	Anschluß	Einpress-tiefe (mm)	Radlast (kg)	Abroll-umfang (mm)	Ver-fahren
5E	5/112	35	800	2300	FE
5G	5/120	35	800	2300	FE

FE=Farbeindringverfahren

ZnO=Zinkoxydpaste

Folgende Testdaten liegen der Impactprüfung zugrunde:

Ausführung	Anschluß	Einpress-tiefe (mm)	Radlast (kg)	Reifen-größe
5E	5/112	35	800	265/35R21
5G	5/120	35	800	265/35R21

Folgende Testdaten liegen der Abrollprüfung zugrunde:

Ausführung	Anschluß	Einpress-tiefe (mm)	Radlast (kg)	Reifen-größe	Ver-fahren
5E	5/112	35	800	305/35R21	FE
5G	5/120	35	800	285/45R21	FE

FE=Farbeindringverfahren

ZnO=Zinkoxydpaste

Aufgrund bereits positiv durchgeführter Prüfungen an vergleichbaren Rädern des genannten Radtyps sind die folgenden Prüfungen nicht mehr erforderlich:

- Salzsprühtest

Die Maße und Toleranzen entsprechen in wesentlichen Punkten der ETRTO.

Die Zusammensetzung, die Festigkeitswerte und das Korrosionsverhalten des verwendeten Werkstoffes sind in der Radbeschreibung des Herstellers aufgeführt.

Das Gewicht der nicht lackierten Sonderradausführung 120/5-ET35-5G betrug 15,12 kg.

Prüfort und Prüfdatum

Die Festigkeitsprüfung des Sonderradtyps wurde in TÜV Rheinland Malaysia, Shah Alam ab Dezember 2016 durchgeführt.

Prüfergebnis

Aufgrund der durchgeführten Prüfungen bestehen keine technischen Bedenken o.g. Sonderräder an den in den Verwendungsbereichsgutachten genannten Fahrzeugen und den dort aufgeführten Bedingungen zu verwenden.

Anlagen

Beschreibung	-	19.01.2017
Radzeichnung	TN19-10521	02.11.2016
Verwendungen	Anlagen 1-5	

Der Prüfbericht umfasst Blatt 1 bis 3.

Gegen die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis bestehen unsererseits keine technischen Bedenken.

Der Technische Dienst Typprüfstelle Fahrzeuge/Fahrzeugteile der TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH, Am Grauen Stein, 51105 Köln ist mit seinem Ingenieurzentrum Technologiezentrum Typprüfstelle, Lamsheim für die angewendeten Prüfverfahren vom Kraftfahrt-Bundesamt entsprechend EG-FGV für das Typpgenehmigungsverfahren des KBA unter der Nummer KBA-P 00010-96 benannt.

Lamsheim, 13. Februar 2020



The image shows a handwritten signature in blue ink over a circular stamp. The stamp contains the text: 'Technischer Dienst', 'TÜVRheinland', and 'Typprüfstelle Fahrzeuge/Fahrzeugteile' around the perimeter, with a small 'M' in the center.

Tufan

00337567.DOC

Liste der Änderungen

Es wird geändert:

Es wird berichtigt:

Es wird hinzugefügt: Aktualisierung Verwendungsbereich

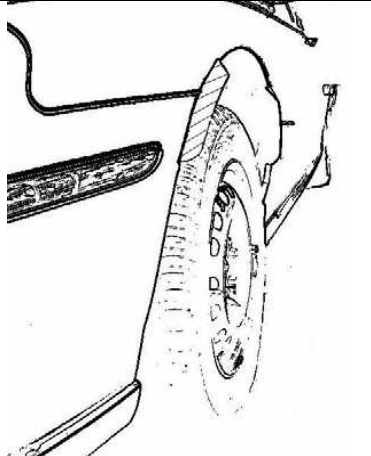
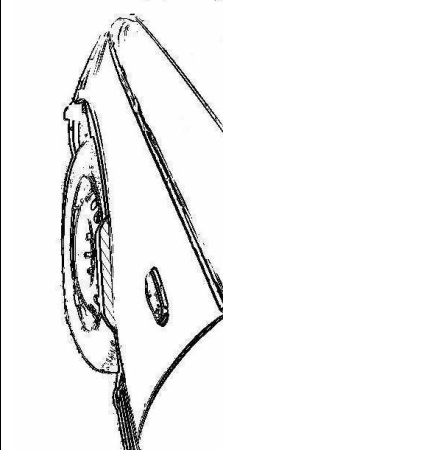
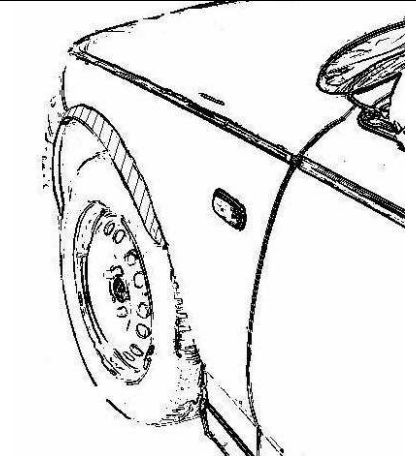
Es entfällt:

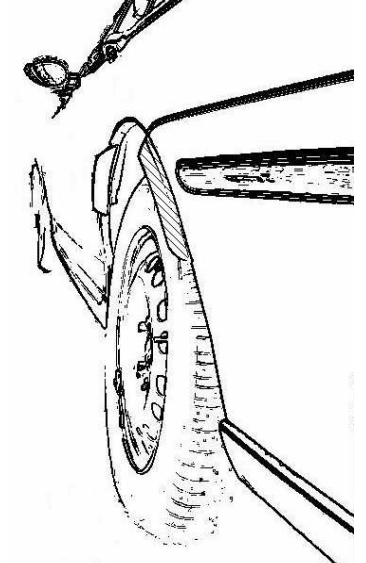
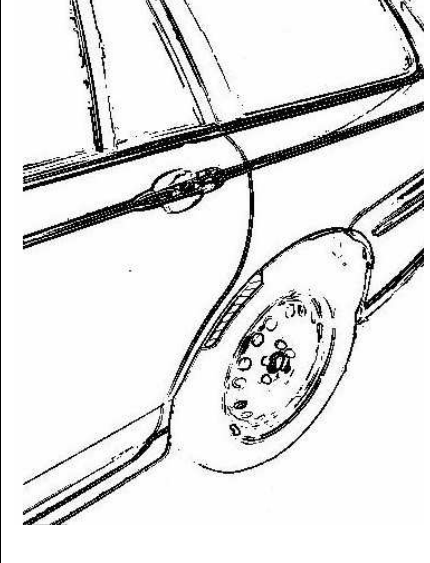
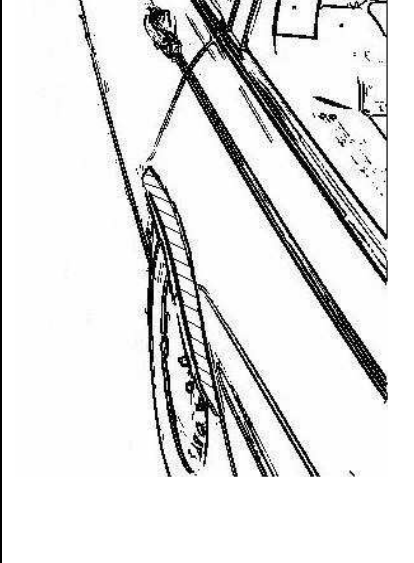
Hinweisblatt „Radabdeckung“

Die nachfolgenden Bilder stellen schematisch dar, wie und an welchen Stellen die Radabdeckung mit Hilfe von Zusatzleisten (schraffiert), die im Fachhandel (auch als Meterware) in verschiedenen Breiten erhältlich sind, gem. den Auflagen

K1a, K1b, K1c und
K2a, K2b, K2c

hergestellt werden können. Die Zusatzleisten sind dauerhaft an die äußeren Kotflügelkanten zu kleben.

Vorderachse		
		
Auflage „K1a“	Auflage „K1b“	Auflage „K1c“
Beispiel für eine Leiste im Bereich 0° bis 30° vor der Radmitte	Beispiel für eine Leiste im Bereich 0° bis 50° hinter der Radmitte	Beispiel für eine Leiste im Bereich von 30° vor bis 50° hinter der Radmitte

Hinterachse		
		
Auflage „K2b“	Auflage „K2a“	Auflage „K2c“
Beispiel für eine Leiste im Bereich 0° bis 50° hinter der Radmitte	Beispiel für eine Leiste im Bereich 0° bis 30° vor der Radmitte	Beispiel für eine Leiste im Bereich von 30° vor bis 50° hinter der Radmitte



Automotive

Mehr Sicherheit.
Mehr Wert.

Laborbericht

Nr. 10-01159-CX-GBM-00

Fortführung von GA.Nr.: 366-0690-98-MURD/N1

Garching, 02.12.2010

Seite 1 von 15

Durchführung von Betriebsfestigkeitsuntersuchungen an Spurverbreiterungen (Distanzscheiben) für Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1, M2, N1, N2, L6e und L7e.

Ersteller: TÜV SÜD Automotive GmbH
Daimlerstrasse 11
85478 Garching

Auftraggeber: SCC Fahrzeugtechnik GmbH
Gewerbestr. 11
D - 91166 Georgensgmünd

Typ: System 5, System 2
System 3
System 4, System 4B, System 4H
System 4L, System 4LH
System 4M, System 4MH
System 3X, System 4X

1 Aufgabenstellung

Durchführung von Betriebsfestigkeitsuntersuchungen zur Verwendung von Distanz- bzw. Adaptionsscheiben an Fahrzeugen der Fahrzeugklassen M1, M2, N1, N2, L6e und L7e.

2 Bauteilbeschreibung

Hersteller:	SCC Fahrzeugtechnik GmbH
Bearbeitung:	Oberflächen allseitig bearbeitet
Korrosionsschutz:	ohne, ww. KTL-Beschichtung, ww. eloxiert
Masse einer Distanzscheibe:	ca. 850 g (20 mm Dicke)
Art:	Die Ausführung der Adaptionsscheiben bzw. Distanzscheiben ist den Anlagen zu entnehmen
Befestigung:	Die Befestigung der Adaptionsscheiben bzw. Distanzscheiben ist den Anlagen zu entnehmen.

2.1 Kennzeichnung

Am Umfang der Scheiben ist folgende Kennzeichnung eingeprägt:

Teilenummer	:	z.B. 11224
Drehereikennzeichen	:	z.B. SF
Herstelldatum	:	Fertigungswoche und Jahr, z.B. 52/04

2.2 Systemübersicht (Abmessungen in mm)

Typ	Dicke	Lochkreisdurchmesser	Lochanzahl		Mittenbohrung
			Fahrzeug	Rad	
System 5	3 - 40	98 - 112	3	3	52,1 - 117,1
		95,25 - 160	4	4	
		98 - 165,1	5	5	
		114,3 - 139,7	6	6	
		165,1	8	8	117,1 - 120
System 2	5 - 35	98 - 112	3	3	52,1 - 117,1
		95,25 - 160	4	4	
		98 - 165,1	5	5	
		114,3 - 139,7	6	6	

Typ	Dicke	Lochkreisdurchmesser	Lochanzahl		Mittenbohrung
			Fahrzeug	Rad	
System 3	15 - 60	98 - 112	3	3	52,1 - 117,1
		95,25 - 160	4	4	
		98 - 165,1	5	5	
		114,3 - 139,7	6	6	
		165,1	8	8	117,1 - 120
System 4	20 - 60	98 - 112	3	3	52,1 - 117,1
		95,25 - 160	4	4	
		98 - 165,1	5	5	
		114,3 - 139,7	6	6	
		165,1	8	8	117,1 - 120
System 4B	20 - 60	98 - 112	3	3	52,1 - 117,1
		95,25 - 160	4	4	
		98 - 165,1	5	5	
		114,3 - 139,7	6	6	
System 4H	20 - 60	98 - 112	3	3	52,1 - 117,1
		95,25 - 160	4	4	
		98 - 165,1	5	5	
		114,3 - 139,7	6	6	
	165,1	8	8	117,1 - 120	
System 4L	20 - 60	95 - 130	9	9	70 - 83
System 4LH	20 - 60	98 - 112	3	4	52,1 - 117,1
		95,25 - 160	3	5	
		98 - 165,1	4	5	
System 4M	20 - 60	siehe Anlage 5	3	5	52,1 - 117,1
			4	5	
System 4MH	20 - 60	siehe Anlage 5	3	5	52,1 - 117,1
			4	5	
	180	130 - 205	6	9	70 - 161
System 4X Scheibe A	13 - 40	95,25 - 160	3	-	56,6 - 99
			4		
			5		
System 3X Scheibe B	12 - 40	100 - 139,7	-	4 / 5	56 - 95,25
System 4X Scheibe B	20 - 40	100 - 139,7	-	4 / 5	

2.3 Werkstoff:

Die Werkstoffe der Adaptionen- bzw. Distanzscheiben ist den Anlagen zu entnehmen.

Folgende Legierungen werden verwendet:

- AlCuMgPb (EN AW-2007)
- AlZnMgCu1,5 (EN AW-7075)
- AlMg1SiCu (EN AW-6061)

2.4 Korrosionsschutz:

Die Adaptionen- bzw. Distanzscheiben sind wahlweise in natur, KTL-beschichtet oder eloxiert verfügbar.

3 Durchgeführte Prüfungen

3.1 Abmessungen

Die nachgeprüften Distanz- und Adaptionsscheiben stimmen mit den Herstellerangaben überein.

3.2 Festigkeitsprüfung

3.2.1 Abrollprüfung

Es wurde eine Abrollprüfung über 2000km unter 3° Schräglauf in Anlehnung an die Richtlinien für die Prüfung von Sonderrädern für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger (§30 StVZO) durchgeführt.

3.2.2 Biegeumlaufprüfung

Die Bauteilfestigkeit wurde auf einem unwuchtbelasteten Scheibenradprüfstand in Anlehnung an die Richtlinien für die Prüfung von Sonderrädern für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger (§30 StVZO), mit Simulation unterschiedlich großer Nabenflächen und Radanlageflächen bzw. -formen untersucht. Den Prüfungen wurden dabei unterschiedliche Prüflasten zugrunde gelegt. Die Untersuchungen wurden an den begutachteten Distanz- und Adaptionsscheiben mit positivem Ergebnis durchgeführt.

Ein unzulässiger Abfall des Anzugsmoments der Befestigungsteile war nicht gegeben.

3.2.3 Ausreiversuche

Auf einer Zwick-Zugprüfmaschine wurde für unterschiedliche Einschraubtiefen Ausziehversuche durchgeführt. Hierbei wurden die folgenden Ausreikrfte ermittelt.

Einschraublnge:	Max. Ausreikraft:
5,5 Umdrehungen	56.269 N
5,5 Umdrehungen	48.461 N
7 Umdrehungen	85.197 N
7 Umdrehungen	84.838 N

Die Systeme mit dem Zusatz H (Helicoil-Gewindeeinsätze) besitzen eine 1,5-fache höhere Ausreikraft. Damit haben diese Systeme eine Tragfähigkeit der Festigkeitsklasse 8.

3.3 Korrosionsprüfung

An einer Scheibe wurde eine Salzsprühnebelprüfung (nach DIN 50021) ber 240 Stunden durchgeführt. Im Weiteren wurde an dieser Scheibe eine Biegeumlaufprüfung durchgeführt. Eine Kontaktkorrosion bei System X wurde nicht festgestellt.

Negative Auswirkungen bzw. unzulässige Korrosionserscheinungen wurden hierbei nicht festgestellt.

4 Auflagen und Hinweise

Der vorgesehene Bereich des Anzugsmomentes laut Herstellerangabe ist streng zu beachten. Die Betriebsfestigkeit der Distanzscheibe kann bei Nichteinhaltung beeinträchtigt sein.

5 Zusammenfassung:

Die Prüfungen an den Distanz- und Adaptionsscheiben wurden in Anlehnung an die „Richtlinie für die Prüfung von Sonderrädern an Kraftfahrzeugen, Krafträder und deren Anhänger“ (§30 StVZO), Fassung 25.11.1998, durchgeführt.

Gegen die Verwendung der in diesem Laborbericht beschriebenen Adaption- und Distanzscheiben bestehen aus Sicht der Bauteilfestigkeit bei verkehrsüblicher Nutzung zu erwartenden Beanspruchungen keine technischen Bedenken.



6 Schlussbemerkung

Bei Fragen zu dem Bericht stehen wir gerne telefonisch unter der Nummer 089-32950-689 zur Verfügung

Dieser Laborbericht umfasst inklusive Anlagen 15 Seiten

Garching, den 02.12.2010



Dipl.-Ing. (FH) Sven Thomas

Dipl. Ing. Jürgen Westphaling

7 Anlagen:

- Anlage 1: Datenblatt System 5
- Anlage 2: Datenblatt System 2
- Anlage 3: Datenblatt System 3
- Anlage 4: Datenblatt System 4, 4D und 4H
- Anlage 5: Datenblatt System 4B
- Anlage 6: Datenblatt System 4L
- Anlage 7: Datenblatt System 4M und 4MH
- Anlage 8: Datenblatt System 3X
- Anlage 9: Datenblatt System 4X

Datenblatt System 5 mit den maximal zulässigen Tragfähigkeiten und Abrollumfängen (Abmessungen in mm).

System	Dicke	Lochkreise Fahrzeug		Lochkreise Rad		Lochanzahl		Mittenlochbohrungen		max. Tragfähigkeit pro Rad in kg	max. Abrollumfang in mm
		von	bis	von	bis	Fahrzeug	Rad	Fahrzeug	Rad		
5	5 - 40	98	112	98	112	3	3	52,1	117,1	600	1.900
		95,25	160	95,25	160	4	4			900	2.050
		98	165,1	98	165,1	5	5			1.250	2.390
		114,3	139,7	114,3	139,7	6	6			1.250	2.455
		165,1	165,1	165,1	165,1	8	8	117,1	120	1.135	2.666

Werkstoff System 5: AlCuMgPb (EN AW-2007)
AlMg1SiCu (EN AW-6061)

Systembeschreibung:

Spurverbreiterung mit einfacher Zentrierung (fahrzeugseitig). Die Spurverbreiterung wird mittels längerer Radschrauben bzw. Rändelbolzen zusammen mit dem Rad befestigt (Beilagscheibe). Die Radschrauben bzw. Rändelbolzen müssen in Form und Ausführung dem Original entsprechen und um die Scheibenstärke länger sein.

Kennzeichnung:

10xxx; 15xxx (legt Typ und Ausführung fest)
Made in Germany
SF, GS (Drehereikennzeichen)
Spurverbreiterung in mm
KW/YY Produktionswoche/Produktionsjahr



Datenblatt System 2 mit den maximal zulässigen Tragfähigkeiten und Abrollumfängen (Abmessungen in mm).

System	Dicke	Lochkreise Fahrzeug		Lochkreise Rad		Lochanzahl		Mittenlochbohrungen		max. Tragfähigkeit pro Rad in kg	max. Abrollumfang in mm
		von	bis	von	bis	Fahrzeug	Rad	Fahrzeug	Rad		
2 2D	5 - 35	98	112	98	112	3	3	52,1	117,1	600	1.900
		95,25	160	95,25	160	4	4			900	2.050
		98	165,1	98	165,1	5	5			1.250	2.390
		114,3	139,7	114,3	139,7	6	6			1.250	2.455

Werkstoff System 2: AlCuMgPb (EN AW-2007)
AlMg1SiCu (EN AW-6061)

Systembeschreibung:

Spurverbreiterung mit doppelter Zentrierung (fahrzeug- und radseitig). Die Spurverbreiterung wird mittels längerer Radschrauben bzw. Rändelbolzen zusammen mit dem Rad befestigt (Beilagscheibe). Die Radschrauben bzw. Rändelbolzen müssen in Form und Ausführung dem Original entsprechen und um die Scheibenstärke länger sein.

System 2D unterscheidet sich von System 2 durch eine geschlossene Zentrierkappe.

Kennzeichnung:

11xxx; 12xxx; 22xxx; 32xxx (legt Typ und Ausführung fest)

Made in Germany

SF, GS (Drehereikennzeichen)

Spurverbreiterung in mm

KW/YY Produktionswoche/Produktionsjahr



Datenblatt System 3 mit den maximal zulässigen Tragfähigkeiten und Abrollumfängen (Abmessungen in mm).

System	Dicke	Lochkreise Fahrzeug		Lochkreise Rad		Lochanzahl		Mittenlochbohrungen		max. Tragfähigkeit pro Rad in kg	max. Abrollumfang in mm
		von	bis	von	bis	Fahrzeug	Rad	Fahrzeug	Rad		
3	15 - 60	98	112	98	112	3	3	52,1	117,1	600	1.900
		95,25	160	95,25	160	4	4			900	2.050
		98	165,1	98	165,1	5	5			1.250	2.390
		114,3	139,7	114,3	139,7	6	6			1.250	2.455
		165,1	165,1	165,1	165,1	8	8	117,1	120	1.135	2.666

Werkstoff System 3: AlZnMgCu1,5 (EN AW-7075)

Systembeschreibung:

Spurverbreiterung mit doppelter Zentrierung (fahrzeug- und radseitig). Die Spurverbreiterung wird mittels mitgelieferter Radschrauben bzw. Radmuttern am Fahrzeug befestigt. In der Spurverbreiterung sind mittig versetzt Rändelbolzen eingepresst (Lochkreisversatz). Das Rad wird an diesen Rändelbolzen mit dem originalen Montagmaterial des Rades an der Spurverbreiterung montiert.

Kennzeichnung:

11xxx; 15xxx; 14xxx; 23xxx; 25xxx; 33xxx (legt Typ und Ausführung fest)

Made in Germany

SF, GS (Drehereikennzeichen)

Spurverbreiterung in mm

KW/YY Produktionswoche/Produktionsjahr



Datenblatt System 4 mit den maximal zulässigen Tragfähigkeiten und Abrollumfängen (Abmessungen in mm).

System	Dicke	Lochkreise Fahrzeug		Lochkreise Rad		Lochanzahl		Mittenlochbohrungen		max. Tragfähigkeit pro Rad in kg	max. Abrollumfang in mm
		von	bis	von	bis	Fahrzeug	Rad	Fahrzeug	Rad		
4	20 - 60	98	112	98	112	3	3	52,1	117,1	600	1.900
4H		95,25	160	95,25	160	4	4			900	2.050
4D		98	165,1	98	165,1	5	5			1.250	2.390
4DH		114,3	139,7	114,3	139,7	6	6			1.250	2.390
		165,1	165,1	165,1	165,1	8	8	117,1	120	1.135	2.666
4H	48 - 50	95	111	130	130	9	9	83	70	1.310	2.270

Werkstoff System 4, 4D, 4DH und 4H: AlZnMgCu1,5 (EN AW-7075)

Systembeschreibung:

Spurverbreiterung mit doppelter Zentrierung (fahrzeug- und radseitig). Die Spurverbreiterung wird mittels mitgelieferter Radschrauben bzw. Radmuttern am Fahrzeug befestigt. In der Spurverbreiterung sind mittig versetzt Gewindebohrungen eingebracht (Lochkreisversatz). Das Rad wird an diesen Bohrungen mit dem originalen Montagmaterial des Rades an der Spurverbreiterung montiert.

System 4H unterscheidet sich von System 4 durch die Verwendung von Heli-coil-Einsätzen.

System 4D unterscheidet sich von System 4 durch eine geschlossene Zentrierkappe.

Kennzeichnung:

11xxx; 13xxx; 15xxx; 24xxx; 25xxx; 34xxx (legt Typ und Ausführung fest)

Made in Germany

SF, GS (Drehereikennzeichen)

Spurverbreiterung in mm

KW/YY Produktionswoche/Produktionsjahr



Datenblatt System 4B mit den maximal zulässigen Tragfähigkeiten und Abrollumfängen (Abmessungen in mm).

System	Dicke	Lochkreise Fahrzeug		Lochkreise Rad		Lochanzahl		Mittenlochbohrungen		max. Tragfähigkeit pro Rad in kg	max. Abrollumfang in mm
		von	bis	von	bis	Fahrzeug	Rad	Fahrzeug	Rad		
4B	20 - 60	98	112	98	112	3	3	52,1	117,1	600	1.900
		95,25	160	95,25	160	4	4			900	2.050
		98	165,1	98	165,1	5	5			1.250	2.390
		114,3	139,7	114,3	139,7	6	6			1.250	2.455

Werkstoff System 4B: AlCuMgPb (EN AW-2007)
AlMg1SiCu (EN AW-6061)

Systembeschreibung:

Spurverbreiterung mit doppelter Zentrierung (fahrzeug- und radseitig). Die Spurverbreiterung wird mittels mitgelieferter Radschrauben bzw. Radmuttern am Fahrzeug befestigt. In der Spurverbreiterung sind mittig versetzt Gewindebohrungen eingebracht (Lochkreisversatz). Das Rad wird an diesen Bohrungen mit dem originale Montagematerial des Rades an der Spurverbreiterung montiert.

System 4B unterscheidet sich nur von System 4 durch die Verwendung von Stahlgewindebuchsen und Material AlCuMgPb.

Kennzeichnung:

11xxx; 13xxx; 15xxx; 24xxx; 25xxx; 34xxx (legt Typ und Ausführung fest)

Made in Germany

SF, GS (Drehereikennzeichen)

Spurverbreiterung in mm

KW/YY Produktionswoche/Produktionsjahr



Datenblatt System 4L mit den maximal zulässigen Tragfähigkeiten und Abrollumfängen (Abmessungen in mm).

System	Dicke	Lochkreise Fahrzeug		Lochkreise Rad		Lochanzahl		Mittenlochbohrungen		max. Tragfähigkeit pro Rad in kg	max. Abrollumfang in mm
		von	bis	von	bis	Fahrzeug	Rad	Fahrzeug	Rad		
4L	20 - 60	98	112	98	112	3	4	52,1	117,1	600	1.900
4LH		95,25	160	95,25	160	3	5			600	2.000
		98	165,1	98	165,1	4	5			900	2.100

Werkstoff System 4: AlZnMgCu1,5 (EN AW-7075)

Systembeschreibung:

Spurverbreiterung mit doppelter Zentrierung (fahrzeug- und radseitig). Die Spurverbreiterung wird mittels mitgelieferter Radschrauben am Fahrzeug befestigt. In der Spurverbreiterung sind versetzt Gewindebohrungen eingebracht (Lochkreisversatz). Dabei wird die Lochanzahl von Fahrzeug zu Rad verändert. Das Rad und das Fahrzeug müssen den gleichen Lochkreis aufweisen. Das Rad wird an einer Bohrung mit einer, um die Scheibenstärke längeren Radschraube und den mit dem originalen Montagematerial des Rades an der Spurverbreiterung montiert.

System 4H unterscheidet sich von System 4 durch die Verwendung von Heli-coil-Einsätzen.

Kennzeichnung:

11xxx; 15xxx; 24xxx; 34xxx (legt Typ und Ausführung fest)

Made in Germany

SF, GS (Drehereikennzeichen)

Spurverbreiterung in mm

KW/YY Produktionswoche/Produktionsjahr



Datenblatt System 4M und 4MH mit den maximal zulässigen Tragfähigkeiten und Abrollumfängen (Abmessungen in mm).

System	Dicke	Lochkreise Fahrzeug		Lochkreise Rad		Lochanzahl		Mittenlochbohrungen		max. Tragfähigkeit pro Rad in kg	max. Abrollumfang in mm
		von	bis	von	bis	Fahrzeug	Rad	Fahrzeug	Rad		
4M	20 - 60	98	100	130	165,1	3	5	52,1	117,1	600	1.900
4MH		95,25	100	130	165,1	4	5			900	2.000
4MH	180	130	130	205	205	6	9	161	70	1.310	2.270

Werkstoff System 4M und 4MH: AlZnMgCu1,5 (EN AW-7075)

Systembeschreibung:

Spurverbreiterung mit doppelter Zentrierung (fahrzeug- und radseitig). Die Spurverbreiterung wird mittels mitgelieferter Radschrauben am Fahrzeug befestigt. In der Spurverbreiterung sind versetzt Gewindebohrungen eingebracht (Lochkreisversatz). Dabei wird die Lochanzahl von Fahrzeug zu Rad verändert. Das Rad wird mit dem originalen Montagmaterial des Rades an der Spurverbreiterung montiert.

System 4MH unterscheidet sich nur von System 4M durch die Verwendung von Helicoil-Gewindeeinsätzen.

Kennzeichnung:

11xxx; 15xxx; 24xxx; 34xxx (legt Typ und Ausführung fest)

Made in Germany

SF, GS (Drehereikennzeichen)

Spurverbreiterung in mm

KW/YY Produktionswoche/Produktionsjahr



Datenblatt System 3X mit den maximal zulässigen Tragfähigkeiten und Abrollumfängen (Abmessungen in mm).
Scheibe A (fahrzeugseitig)

System	Dicke	Lochkreise Fahrzeug	Lochanzahl Fahrzeug	Mittenlochbohrungen Fahrzeug	max. Tragfähigkeit pro Rad in kg	max. Abrollumfang in mm
4X	13 - 40	95,25 - 160	3/4/5	52,1 - 78,6	510	1.980

Scheibe B (radseitig)

System	Dicke	Lochkreise Fahrzeug	Lochanzahl Rad	Zentrierbunddurchmesser Scheibe B	max. Tragfähigkeit in kg	max. Abrollumfang in mm
3X	12 - 40	98 – 139,7	4/5	54 – 82	510	1.980

Werkstoff System 3X: AlZnMgCu1,5 (EN AW-7075)

Systembeschreibung:

Spurverbreiterung mit zweifacher Zentrierung (fahrzeug- und radseitig). Die Spurverbreiterung besteht aus einem fahrzeugseitigem und einem radseitigem Adapter, die auf einander verschraubt werden. Durch die Montage kann sowohl Lochkreis, als auch Lochanzahl verändert werden. Die Adapter werden mit dem mitgelieferten Montagmaterial befestigt. Adaption von 5-Loch (Fahrzeug) auf 4-Loch (Rad) ist nicht zulässig.

Kennzeichnung:

60xxx (Adapter A) 63xxx; (Adapter B) (legt Typ und Ausführung fest)

Made in Germany

SF, GS (Drehereikennzeichen)

Spurverbreiterung in mm

KW/YY Produktionswoche/Produktionsjahr



Datenblatt System 4X mit den maximal zulässigen Tragfähigkeiten und Abrollumfängen (Abmessungen in mm).
Scheibe A (fahrzeugseitig)

System	Dicke	Lochkreise Fahrzeug	Lochanzahl Fahrzeug	Mittenlochbohrungen Fahrzeug	max. Tragfähigkeit pro Rad in kg	max. Abrollumfang in mm
4X	20 - 40	95,25 - 160	3/4/5	52,1 - 78,6	510	1.980

Scheibe B (radseitig)

System	Dicke	Lochkreise Rad	Lochanzahl Rad	Zentrierbunddurchmesser Scheibe B	max. Tragfähigkeit in kg	max. Abrollumfang in mm
4X	20 - 40	98 – 139,7	4/5	54– 82	510	1.980

Werkstoff System 4X: AlZnMgCu1,5 (EN AW-7075)

Systembeschreibung:

Spurverbreiterung mit zweifacher Zentrierung (fahrzeug- und radseitig). Die Spurverbreiterung besteht aus einem fahrzeugseitigem und einem radseitigem Adapter, die auf einander verschraubt werden. Durch die Montage kann sowohl Lochkreis, als auch Lochanzahl verändert werden. Die Adapter werden mit dem mitgelieferten Montagematerial befestigt. Adaption von 5-Loch (Fahrzeug) auf 4-Loch (Rad) ist nicht zulässig.

Kennzeichnung:

60xxx (Adapter A) 64xxx (Adapter B) (legt Typ und Ausführung fest)

Made in Germany

SF, GS (Drehereikennzeichen)

Spurverbreiterung in mm

KW/YY Produktionswoche/Produktionsjahr

