

# Stallonare? Solo un ricordo

È il frutto dell'ingegno italiano: un cerchio scomponibile che rende facile la sostituzione del pneumatico e soprattutto che impedisce allo stesso di stallonare. Un bel vantaggio quando per migliorare la trazione bisogna sgonfiare la ruota



Ecco il cerchio Piko Wheel in tutti i suoi componenti. Le due semi gabbie che impediscono lo stallonamento, gli anelli del canale e il disco centrale di questa ruota nata per impiego off-road.

IN POCHE MOSSE PRONTO PER L'ESTREMO

## IL MONTAGGIO DEL PNEUMATICO SUL CERCHIO

Montare un pneumatico da fuoristrada sul cerchio è un'operazione da lasciare ai gommisti o a pochi esperti. Ecco invece le facili operazioni per montare un pneumatico sul cerchio Piko Wheel. Poche le regole da seguire; attenzione soltanto a posizionare bene l'anello tipo o-ring, che assicura la tenuta all'aria del tubeless tra il disco centrale e gli anelli esterni.



**Pochi attrezzi.** Per l'assemblaggio del cerchio bastano un metro, o meglio un calibro, e tre chiavi da officina.



**Centatura.** Si appoggia il disco, facendo attenzione che la guarnizione di tenuta tra i due elementi sia ben posizionata.



**Sigillato.** Si appoggia il secondo anello sul disco con una seconda guarnizione, necessaria perché il tubeless tenga la pressione.



**Misura accurata.** Con un calibro, in caso di emergenza con un metro, si misura la larghezza interna del canale del cerchio.



## IL NOSTRO COMPLICE

**P**rimavera 2006, è una domenica pomeriggio su e giù per le colline in compagnia degli amici. La gita è ovviamente in fuoristrada e come al solito si presenta il problema di sgonfiare i pneumatici, con il rischio di perdere pressione con il tubeless oppure di strappare la camera d'aria o peggio di stallonare il pneumatico dal cerchio. E così, pensa che ti ripensa, quel vulcano di Franco Picchiottini trova l'uovo di Colombo: un cerchio scomponibile con una speciale gabbia interna, che imprigiona e trattiene il pneumatico contro il profilo interno del cerchio.

Il pericolo di perdere pressione o di stallonare è scongiurato e in più c'è un vantaggio non da poco. In caso di foratura si può cam-



● Oltre che nostro complice, Franco Picchiottini è appassionato di auto storiche, ha fondato il Land Rover Team, che restaura e allestisce i 4x4 Inglesi per collezionisti e viaggiatori. Tutti i pezzi rari collezionati dal team hanno una propria storia da raccontare

biare il pneumatico anche senza gommista. Basta svitare le brugole che uniscono i due mezzi anelli - altro non sono se non i due semi cerchi esterno e interno - al disco centrale e il gioco è fatto. Tanti i vantaggi di questo cerchio realizzato in acciaio, che pesa come un equivalente ruota in acciaio di primo equipaggiamento. Sostituendo uno o entrambi gli anelli si può variare l'off-set e cambiare quindi la larghezza della carreggiata del veicolo; oppure si possono montare

pneumatici di larghezza differente. Inoltre, al posto di un ingombrante secondo cerchio di scorta, come emergenza in un lungo viaggio basta tenere a bordo uno o due anelli, che sono impilabili e occupano poco spazio. E ancora, cambiando il solo disco centrale con uno dal differente disegno ecco che sembra di avere cambiato tutto il cerchione con un altro nuovo.

Il cerchio scomponibile Piko Wheel è coperto da brevetto ed è prodotto dalla OFS

(Officine Fonderie di Seregno), società con sede nei pressi di Monza, specializzata in fonderia e lavorazioni metalliche, certificata anche per la produzione di componenti automobilistici. Presentato al 4x4 Fest del 2006 dalla Land Rover Team, azienda consociata della OFS, il cerchio ha riscosso prima la curiosità e poi l'apprezzamento sia dei fuoristradisti estremi - che vedono nell'impossibilità di stallonare un grande vantaggio - sia dei viaggiatori che da soli possono sostituire il pneumatico. Il Piko Wheel è stato testato sui terreni più duri e sulle lunghe distanze dalla Herero 4x4, che è il distributore esclusivo sul mercato (tel. 0194002099 oppure info@herero4x4.it).

Eugenio Martignani



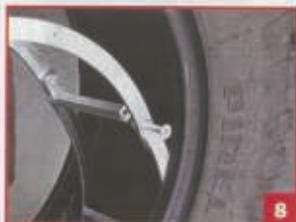
**Spessore.** Si misura adesso lo spessore dei due bordi interni del pneumatico che entreranno nel canale del cerchio.



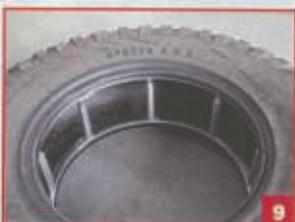
**A Misura.** Si calcola e regola la larghezza della gabbia in modo che tenga premuti i bordi interni del pneumatico contro il cerchio.



**Smontata.** Per poter essere montata dentro il pneumatico, la gabbia è divisa in due parti da inserire una per volta.



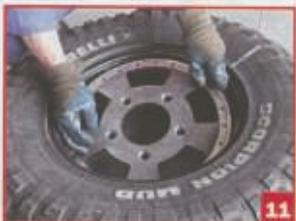
**Facile assemblaggio.** Si uniscono ora le due mezze gabbie, utilizzando le viti in dotazione al kit del cerchio.



**Centraggio.** La gabbia interna va allineata ai bordi del pneumatico. Impedirà che i bordi si stacchino dal cerchio.



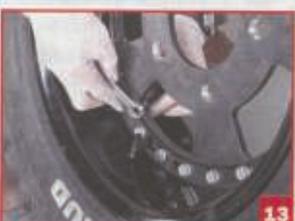
**Montaggio.** È giunto il momento di inserire il primo anello del cerchio, che è universale per pneumatici tubeless e tube type.



**Disco rigido.** Si gira il pneumatico sull'altro fianco e si appoggia sull'anello il disco forato che è molto solido.



**Assemblaggio.** Da ultimo, si appoggia l'altro anello sul disco centrale del cerchio e la ruota completa prende forma.



**Autobloccanti.** Con due chiavi fisse si serrano le viti e i dadi. Il numero dei bulloni è elevato per garantire la massima resistenza.

## PER TUTTE LE ESIGENZE



Qui sopra si vede chiaramente come scegliendo degli anelli dalla differente larghezza si possono ottenere cerchi più o meno larghi e più o meno sporgenti rispetto al mozzo della ruota. È così possibile variare, oltre alla larghezza del canale, anche l'off-set del cerchione modificando la larghezza della carreggiata. Sotto, la ruota Piko Wheel ha il disco centrale perfettamente intercambiabile con altri dischi dal differente disegno. È così facile cambiare volto alla ruota, adattandola al gusto.

