

## PNEUMATICI

## PNEUMATIQUES

## TYRES

Per un efficace molleggio della vettura e per evitare l'usura irregolare e prematura dei pneumatici, è necessario evitare di marciare con pressioni di gonfiaggio diverse da quelle segnate nel seguente disegno (fig. 57).

**Pressioni a gomma fredda.**  
(A gomma calda non correggere la pressione).

La gomma di scorta deve essere gonfiata a 3,1 kg/cm<sup>2</sup>; per l'impiego anteriore adeguare la pressione.

**Se la pressione è giusta** il battistrada lavora su tutta la sua larghezza con carico ben distribuito ed il consumo è uniforme e limitato. Il suo rendimento è massimo.

Pour obtenir une bonne suspension de la voiture et éviter une usure irrégulière et prémature des pneumatiques, il est nécessaire d'éviter de rouler avec des pressions de gonflage autres que celles qui sont indiquées dans le dessin suivant (fig. 57).

**Pression, pneu à froid**  
(Ne pas corriger la pression avec pneu à chaud).

Le pneu de la roue de secours doit être gonflé à 3,1 kg/cm<sup>2</sup>; pour son utilisation à l'avant, adapter la pression.

**Si la pression et juste** la bande de roulement travaille sur toute sa largeur, avec un chargement bien distribué, et la consommation est unifor-

In order to avoid irregular wear, irregular handling, or suspension ride the tyres must be inflated to the recommended pressures, as shown in the following design (fig. 57).

**Tyre pressures-cold**  
(When the tyres are hot do not alter the pressures).

The spare wheel should be blown up to 44 lb/sq in., and when fitted the pressure adjusted according to position and driving conditions.

If the tyre pressure is correct the tyre tread works over its entire width with the load well distributed and the wear is uniform and low,

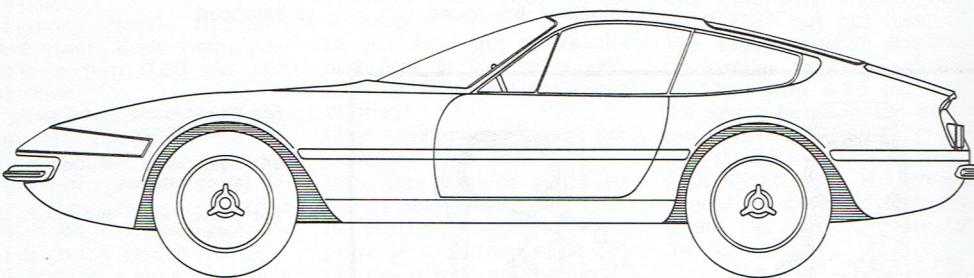
Se la pressione è insufficiente il pneumatico si surriscalda, il battistrada si consuma maggiormente sulle parti laterali e si produce il distacco degli elementi del pneumatico.

Se la pressione è eccessiva diminuisce il comfort della vettura, il battistrada si consuma maggiormente al centro ed il pneumatico resiste meno agli urti.

PERMUTAZIONE  
DEI PNEUMATICI

Ogni 3.500 km., onde ottenere uniforme usura e maggiore durata dei pneumatici, è necessario scambiare gli anteriori con quelli posteriori secondo lo schema della fig. 58 e senza impiegare nella permutazione la ruota di scorta.

Controllare equilibratura e pressione.



57) Pressioni di gonfiamento.

## ANTERIORE

- Kg/cm<sup>2</sup> 2,4 fino a 200 Km/h
- Kg/cm<sup>2</sup> 2,8 oltre 200 Km/h

## POSTERIORE

- Kg/cm<sup>2</sup> 2,7 fino a 200 Km/h
- Kg/cm<sup>2</sup> 3,1 oltre 200 Km/h

57) Pression.

## AVANT

- 2,4 Kg/cm<sup>2</sup> jusqu'à 200 Km/h
- 2,8 Kg/cm<sup>2</sup> au-dessus de 200 Km/h

## ARRIERE

- 2,7 Kg/cm<sup>2</sup> jusqu'à 200 Km/h
- 3,1 Kg/cm<sup>2</sup> au-dessus de 200 Km/h

57) Tyre pressure.

## FRONT

- Up to 130 mph 34 lb/sq in
- Over 130 mph 40 lb/sq in

## REAR

- Up to 130 mph 38 lb/sq in
- Over 130 mph 44 lb/sq in

58) Schema di permutazione.

58) Schéma de permutation.

58) Diagram of positional change.