



Wheel Product Catalog for Commercial Vehicles



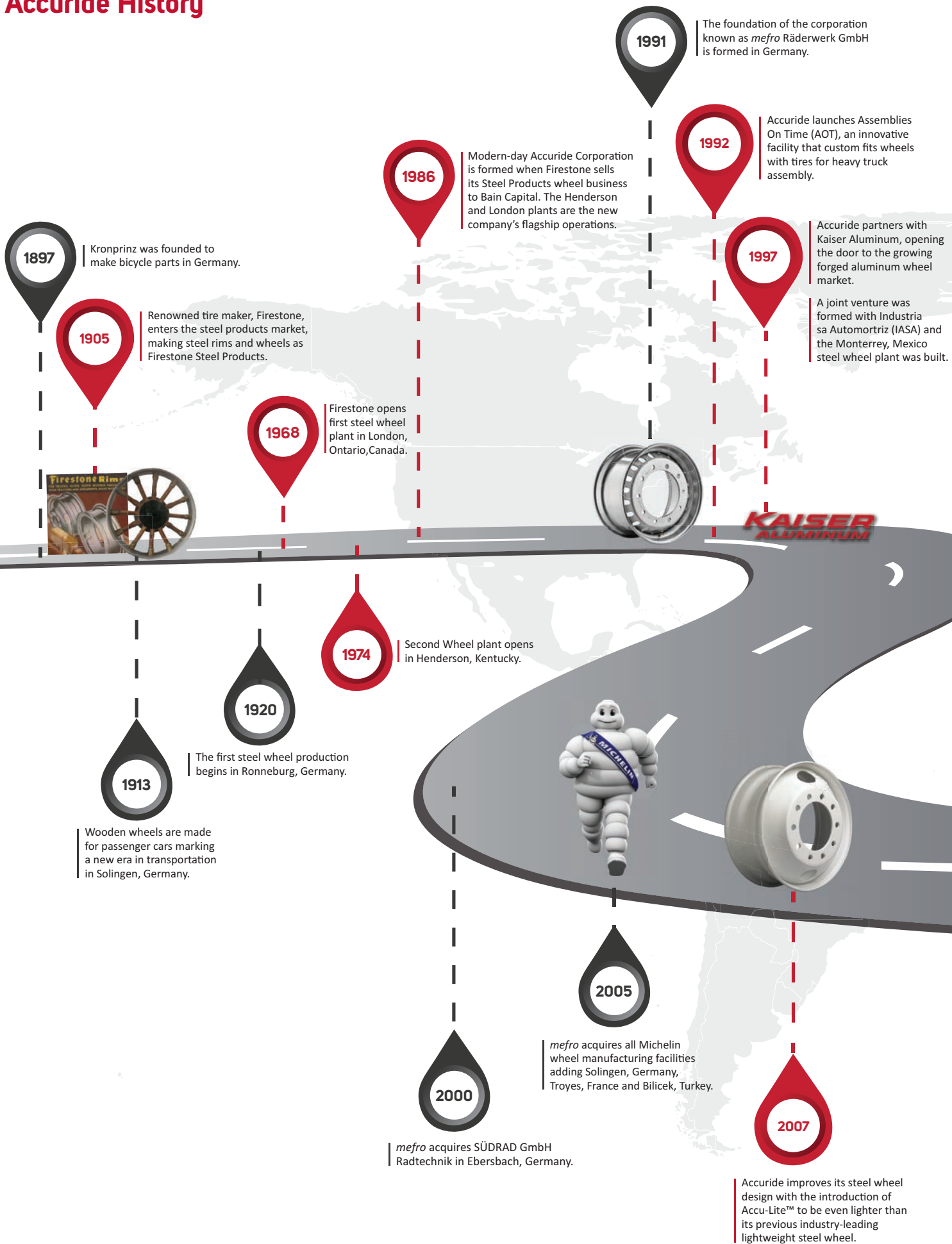
Steel Wheels



Aluminum Wheels

Accuride Wheels Europe and Asia

Accuride History





2012

mefro acquires Centurion wheels business in Jining, China.

2016

Accuride expands its aluminum wheel product line to Europe.

Accuride's new alloy, Quantum 99™, enables the development of a new 40 pound aluminum wheel.

2013

Accuride introduce Steel Armor™, a revolutionary new coating technology combating corrosion for extended wheel life.

2018

Accuride lightweights the industry standard 2, 5 and 10 hand hole steel wheels.

Accuride acquires *mefro* Wheels creating a truly global company offering both steel and aluminum wheels to the European market. Adds eight facilities in five countries.



2011

Accuride introduces Accu-Lite™ aluminum wheels, the lightest and brightest in the industry.

Not satisfied to stand still, Accuride spends \$120 million in 2011-2012 to acquire and install new aluminum wheel capacity, upgrade production processes, and implement common systems.

Zainsk and Togliatti, Russia join the *mefro* family.

2020

Accuride launches lightest weight trailer steel wheels in Europe

Sicherheit ist wichtig

Das Rad ist ein hochbeanspruchtes Fahrzeugteil, welches im Betrieb extremen Belastungen ausgesetzt sein kann. Daher ist es absolut notwendig, das Rad regelmäßig zu überprüfen und dessen Montage, Demontage und Wartung besondere Aufmerksamkeit zu schenken, um den sicheren Betrieb zu gewährleisten und jeder möglichen Gefahr vorzubeugen.

Besonderer Sorgfalt bedarf die Behandlung von Rädern mit mehrteiligen Felgen. Falsche oder unsichere Rad / Reifen Wartungspraktiken können zu schweren Unfällen führen.

Deshalb müssen alle Wartungsarbeiten durch fähiges, entsprechend geschultes Personal durchgeführt werden: Sie müssen die richtigen Verfahren, geeignete Geräte und Werkzeuge sowie Sicherheitsvorkehrungen anwenden.

Allgemeine Sicherheits und Wartungsempfehlungen

Verwenden sie niemals Räder oder Radeinzelteile, die nicht identifiziert werden können, auch wenn sie die richtigen Abmessungen und dieselben richtigen Funktionen zu haben scheinen.

Die in der Nähe der Bolzenlöcher der Radschüssel und / oder auf der Felge / auf den Ringen eingepprägten Kennzeichnungen sind hilfreich, um den richtigen Ersatz durch ein Teil mit gleichen Eigenschaften und Leistungen zu gewährleisten, d.h. diejenigen die vom Fahrzeughersteller vorgeschrieben sind.

Die geometrischen Merkmale der Radschüssel müssen genau mit den zugehörigen Fahrzeugteilen (Achse, Nabe und Bremse) übereinstimmen, um die richtige Befestigung und eine wirkungsvolle Lastübertragung zu garantieren. Die Verwendung richtiger Ersatzteile wird besonders wichtig für die abnehmbaren Ringe einer mehrteiligen Felge, da der Ring einer bestimmten Felgenreöße möglicherweise nicht mit dem austauschbar ist, der zu einer anderen Felgenreise gehört.

Für die richtige Wahl zur Montage von Ersatzteilen muss diesen Punkten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden: Ringgröße – Zusammenbausystem – Ausführungseinzelheiten (Form und Abmessungen).

Selbst geringfügige Unterschiede können in Wirklichkeit kritisch sein. Daher muss bei mehrteiligen Felgen aus Sicherheitsgründen die Herkunft des Teiles die gleiche sein. Nicht zusammenpassende oder falsch montierte Ringe auf einer mehrteiligen Felge können, ohne jegliche Vorwarnung, zu gravierenden Unfällen bei der Montage oder im Betrieb des Rades, mindestens aber zu einem Ausfall des Rades, führen.

Safety is important

The wheel is a highly stressed component of the vehicle that in service may be subjected to extreme forces. Therefore, it is absolutely necessary to check the wheels periodically and to pay particular attention to their mounting, removal and maintenance in order to ensure safe operations and to prevent any possible risk.

Particular care has to be used to handle the wheels having multi-piece rims. Improper or unsafe wheel/tyre servicing practices can lead to serious accidents.

Therefore, all service operations must be performed only by qualified personnel, appropriately trained: they have to use correct procedures, proper equipment and tools, and safety precautions.

General safety and maintenance recommendations

Never use wheels or wheel components which cannot be well identified, even if they appear to have the correct dimensions and the same correct function.

The identifications impressed on the stud hole area of the wheel disc and/or on the rim/rings will help to ensure the correct replacement with another component having identical characteristics and performance, as required by the vehicle manufacturer.

The geometric characteristics of the wheel disc must correspond exactly to the matching vehicle parts (axle hub and brake) in order to guarantee the proper fitting and an effective load transmission. The use of the correct replacement part becomes particularly important for the removable rings of a multi-piece rim, since the ring of a given rim size may not be interchangeable with the one belonging to another rim type.

For the proper choice of the component to be mounted as replacement, careful attention has to be paid to these items: size of ring - system of assembly – execution details (shape and dimensions).

Even small differences may in fact be critical. Consequently for safety reasons, in the case of multi-piece rims, the origin of the components must be the same. Mismatched or wrong rings mounted on a multi-piece rim can cause serious mounting or service accidents or, at the least, the wheel failure, without any prior warning.

Importance de la sécurité

La roue est un composant du véhicule qui peut être soumise à des contraintes extrêmement élevées pendant son utilisation. Il est donc indispensable de vérifier les roues régulièrement et d'accorder une attention particulière à leur montage, démontage et maintenance, afin d'assurer la sécurité des opérations et d'éliminer tout risque éventuel.

Une attention toute particulière doit être accordée à la manipulation des roues à jantes multi-pièces. Des utilisations incorrectes ou hasardeuses de l'ensemble roue / pneu peuvent entraîner des accidents graves.

C'est pourquoi toutes ces opérations ne doivent être réalisées que par un personnel qualifié, spécialement formé à utiliser les procédures correctes et à appliquer les mesures de sécurité, mettant en œuvre des équipements et des outillages appropriés.

Recommandations générales de sécurité et de maintenance

Ne jamais utiliser de roues ou d'éléments de roues qui ne sont pas clairement identifiables, même s'ils semblent avoir les dimensions correctes et une fonction identique.

Les marquages implantés dans la zone des trous de fixation du disque et / ou sur la jante / sur les anneaux démontables, permettront d'assurer un remplacement correct avec une pièce qui ait les mêmes caractéristiques et performances que celles prévues par le constructeur du véhicule.

Les caractéristiques géométriques du disque de la roue doivent correspondre exactement aux parties correspondantes du véhicule (moyeu de l'essieu et freins) afin de garantir une fixation correcte et une transmission effective de la charge. L'utilisation de la bonne pièce de remplacement devient particulièrement importante pour les anneaux démontables d'une jante multi-pièces, puisque le cercle d'une taille donnée de jante pourrait ne pas être interchangeable avec celui appartenant à un autre type de jante.

Le choix du composant à monter en remplacement doit être fait en veillant particulièrement aux caractéristiques suivantes : taille de l'anneau - système d'assemblage – détails d'exécution (forme et dimensions).

De petites différences peuvent, en fait, être critiques. En conséquence pour des raisons de sécurité, en cas de jantes multi-pièces, l'origine des éléments doit être identique. Des anneaux inadaptés ou non compatibles montés sur une jante multipièces peuvent causer de graves accidents de montage ou de service ou, au moins, endommager la roue, sans aucun signe avant-coureur.

Haftungsausschluss

Der Inhalt dieses Kataloges wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt, jedoch erfolgen alle Angaben ohne Gewähr unter Vorbehalt eventueller Änderungen nach Erscheinen.

Wir können keine Haftung für etwaige Schäden oder Verluste übernehmen, die aufgrund von Druckfehlern oder Fehlangaben entstanden sind.

Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen, die hier heruntergeladen werden können: <https://www.accuridecorp.com/SalesTerms>

Disclaimer

The contents of this catalogue were put together with the biggest care, however, all information occurs without guarantee under reservation of possible changes after publishing. We can take over no liability for any damages or losses which have originated on the basis of misprints or false data.

These goods and services are subject to Accuride's Terms and Condition found at <https://www.accuridecorp.com/SalesTerms>

Avertissement

Le contenu de ce catalogue a été préparé avec soin. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications après parution. Nous ne pouvons prendre en charge aucune responsabilité concernant des dommages ou des pertes liées à d'éventuelles erreurs d'impression ou de fautes dans le catalogue.

Ces produits et services sont soumis aux conditions générales d'Accuride, disponible sur <https://www.accuridecorp.com/SalesTerms>

Empfehlungen zur Nabengeometrie

Wir möchten Sie auf folgende Fakten aufmerksam machen:

- Fahrzeugnabenform, Steifigkeit und der Außenrandzustand haben einen wichtigen Einfluss auf die Leistung des Rades. Scharfe Kanten fördern die Rissentwicklung und deren Ausbreitung.
- Bei der Gewichtsoptimierung der Naben des Fahrzeugs sollte die Leistung des gesamten Systems von Nabe, Bremse und Rad berücksichtigt werden.
- Bei der Anforderung spezifischer Radkonstruktionen für neue Naben oder Achsen sollte die Kompatibilität und Austauschbarkeit zwischen bereits auf dem Markt erhältlichen Teilen berücksichtigt werden, um potenzielle Sicherheitsprobleme zu vermeiden.
- Die Tatsache, dass bereits unterschiedliche, nicht standardisierte Nabenformen auf dem Markt sind, kann zu mehreren Abdrücken auf Rädern führen, die zwischen Fahrzeugen ausgetauscht werden. In diesem Fall können hohe zusätzliche Spannungen in der Radmontagefläche induziert werden, was zu einem vorzeitigen Radausfall führen kann. Die Nutzung von standardisierten Radnaben mit einer vollrunden Außenkontur gemäß ISO4107 wird empfohlen.

Recommendations on hub geometry

We would like to draw your attention to the facts that:

- Vehicle hub shape, stiffness and outer edge condition have an important influence on wheel fatigue performance. Sharp edges encourage crack development and propagation.
- The weight optimization of vehicle's hubs should take into account the performance of the whole system of hub, brake and wheel.
- When requesting specific wheel designs for new hubs or axles the compatibility and interchangeability between parts already on the market should be considered, in order to avoid potential safety problems.
- The fact that different, not standardized hub shapes exist already on the market may lead to multiple footprints on wheels which are exchanged between vehicles. In this case, high additional stresses can be induced in the wheel mounting surface which may lead to premature wheel failure. The use of a standardized hub shape with a continued circular outline conforms to ISO4107 is recommended.

Recommandations sur la géométrie du moyeu

Nous aimerions attirer votre attention sur les faits que :

- La forme du moyeu du véhicule, la rigidité et l'état du bord extérieur ont une influence importante sur les performances en fatigue des roues. Les bords aigus augmentent le risque de développement et de propagation des fissures.
- L'optimisation du poids des moyeux du véhicule doit tenir compte des performances de l'ensemble du système moyeu, frein et roue.
- Lors de la demande de conceptions de roues spécifiques, pour de nouveaux moyeux ou essieux, la compatibilité et l'interchangeabilité entre les pièces déjà existantes sur le marché devrait être considérée, afin d'éviter des problèmes de sécurité potentiels.
- Le fait que des formes différentes et non normalisées de moyeu existent déjà sur le marché peut conduire à de multiples empreintes sur roues qui sont échangées entre les véhicules. Dans ce cas, des contraintes supplémentaires élevées peuvent être induites sur la surface de montage de la roue, ce qui peut entraîner une défaillance prématurée de la roue. L'utilisation de moyeux de formes extérieures circulaires conformes à l'ISO 4107 est recommandé.

Einfluss des Nabendesigns auf die Radlebensdauer

Influence of the hub design on the wheel life

Influence de la conception du moyeu sur la durée de vie de la roue

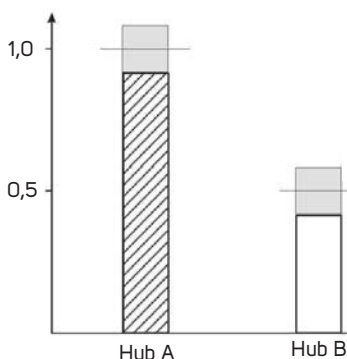


Hub A



Hub B

Fatigue Life Ratio



Fatigue crack



Fracture location in bolting area of an aluminum truck wheel (Hub B)

WARNUNG: Es ist absolut verboten und illegal Felgen, Schüsseln und andere Radteile durch Erhitzen, Schweißen, durch Zugabe oder Abnahme von Material, zu reparieren. Insbesondere darf die Reparatur von Bolzenlöchern oder der Austausch von Radschüsseln nicht durchgeführt werden.

WARNING: It is absolutely forbidden and illegal to repair rims, discs and other wheel parts by heating, by welding, by addition or removal of material. In particular the repair of stud holes or the replacement of wheel discs must not be undertaken.

AVERTISSEMENT: Il est absolument interdit et illégal de réparer une jante ou d'un disque endommagé(e) par chauffage, soudage, addition ou suppression de matière. En particulier la réparation des trous d'attache ou le remplacement du disque de la roue ne doivent pas être mis en œuvre.

Rad- und Reifendemontage

Das für die Radmontage / -demontage zuständige Personal muss befähigt und angemessen geschult sein.

Im Falle von Rädern, die aus zwei zusammen-geschraubten Radhälften bestehen, Rädern mit mehrteiligen Felgen für Einzel- und Zwillingsmontage oder ähnlichem, ist es aus Sicherheitsgründen eine verbindliche Vorschrift, dass der Reifen völlig luftleer sein muss, bevor man beginnt, die Schrauben des Rades mit montiertem Reifen von der Fahrzeugachse zu lösen, selbst wenn es sich um einen geringen Luftdruck handelt.

Nicht beachtete Schäden könnten eine Explosion der Reifen- / Radeinheit während der Demontage verursachen, wenn der Reifen noch Luft enthält.

Um ein gänzlich Ablassen der Luft zu gewährleisten, ist der Ventileinsatz zu entfernen. Die Reifen- / Radeinheit ist zu demontieren, in ihre Einzelteile zu zerlegen und zu überprüfen, wenn sie im Pannenzustand oder mit zu niedrigem Luftdruck gefahren wurde (d. h. 80% oder weniger des empfohlenen Luftdrucks). Zur Durchführung dieser Arbeiten müssen geeignete Werkzeuge benutzt und die vom Fahrzeug- oder Reifen- / Radhersteller vorgeschriebenen Demontageanweisungen befolgt werden.

Montage des Reifens auf der Felge

Es muss sichergestellt sein, dass Felgengröße und -durchmesser dem zu montierenden Reifen zugeordnet sind. Rad und Einzelteile sind auf einwandfreien Zustand zu überprüfen.

Beschädigte, verschlissene oder gerissene Teile dürfen nicht verwendet und nicht repariert werden. Die Verwendung eines Schlauches in einem schlauchlosen Reifen, um Luftdurchlässigkeit zu verhindern, ist nicht gestattet.

Alle Berührungsflächen, d. h., Nabe, Schrauben, Muttern, Schüsselanlagefläche und im Falle mehrteiliger Felgen alle Kontaktflächen für einen korrekten Sitz der Ringe sind zu überprüfen und Schmutz, Rost, Kratzer und andere ähnliche Oberflächenfehler sind zu entfernen ohne das Material zu beschädigen.

Insbesondere muss bei Tiefbettfelgen, vor der Montage schlauchloser Reifen, der Schulterbereich frei von Rost und Gummiablagerungen sein, um Luftdichtigkeit zu gewährleisten. Besonders für schlauchlose Reifen ist das Ventil zu überprüfen und der Ventilkörper, falls nötig, zu ersetzen.

Bei Rädern mit Tiefbettfelgen (einteilig) ist der Reifen über die schmale Schulter der Felge zu legen und dann der untere Reifenwulst über das Felgenhorn nach und nach in das Felgenbett zu drücken. Hierzu ist der erste Montagehebel zu benutzen, um den oberen Wulst festzuhalten und der zweite Hebel, um in kurzen Schritten die Montage des Reifens zu vollenden. Bei mehrteiligen Felgen muss vor dem Aufpumpen und später, nach Erreichung eines Luftdruckes von etwa 0,3 bis 0,5 bar, sorgfältig die richtige Lage des abnehmbaren Kombiringes oder des Seiten- / Verschlussringes geprüft werden.

Wheel and tyre demounting

The personnel responsible for the wheel mounting / demounting operations must be qualified and have proper training.

In the case of divided (bolted) wheels, wheels with multi-piece rims of both single and twin mounting, or similar, it is a mandatory rule for safety reasons that, before starting to unbolt the tyre wheel assembly from the vehicle axle, that the tyre must be fully deflated even when a low inflation pressure is involved.

Unseen damages could cause the explosion of the assembly during removal, if the tyre still contains air under pressure.

To ensure a complete tyre deflation, remove the valve core. Remove, disassemble and inspect a tyre-rim assembly that has been operated in a run-flat or in under-inflated condition (that is 80% or less of the recommended pressure). To carry out these operations, use suitable tools and follow the demounting procedure prescribed by the vehicle or tyre manufacturer.

Mounting of tyre onto wheel rim

Be sure that the rim size and diameter are the right ones for the tyre to be mounted. Inspect the wheels and its components to verify that all parts are in good conditions.

Do not use damaged, worn out or cracked parts and do not try to repair them. Do not fit an inner tube to a tubeless tyre to overcome a problem of air leakage.

Check all matching surfaces i.e. hub, studs, nuts, disc attachment face - and in case of multi-piece rims all contact surfaces for a correct ring seating - removing dirt, rust, scratches and other similar surface defects without affecting the wheel material.

In particular, drop centre rims fitted with tubeless tyre must have the bead seat areas free from rust and rubber deposit, in order to ensure air-sealing. Especially for tubeless tyres, inspect the valve and replace the stem.

On wheels with drop centre rims (single piece), place the tyre over the small bead seat side of the rim, push the lower bead over the rim flange and then, progressively, into the rim well. Using the first lever to keep in place the upper tyre bead, work by short steps with the second lever to complete the fitting of the tyre. On the multi-piece rims, the correct positioning of the removable 'kombi' ring or of the side/lock rings has to be carefully checked prior to inflation and later on after having applied about 0,3 - 0,5 bar of air pressure.



Démontage de la roue et du pneumatique

Le personnel responsable des opérations de montage / démontage doit être qualifié et recevoir une formation spécifique.

En cas de roues divisées (boulonnées), de roues avec jantes multi-pièces pour montage simple et jumelé, ou similaire, il est obligatoire pour des raisons de sécurité, avant de commencer le déboulonnage de l'ensemble pneu roue de l'axe du véhicule, que le pneu soit totalement dégonflé même en cas de pression de gonflage basse.

Des dommages non détectés peuvent provoquer l'explosion de l'ensemble monté pendant son démontage, si le pneu contient encore de l'air sous pression.

Pour assurer un dégonflage complet du pneu, retirer le mécanisme de valve. Enlever, désassembler et inspecter tout assemblage pneu-roue qui a été utilisé dégonflé ou sous gonflé (c-à-d 80% ou moins de la pression recommandée). Pour réaliser ces opérations, utiliser les outils adaptés et suivre la procédure de démontage prescrite par le fabricant de pneu.

Montage du pneu sur la roue

S'assurer que la taille et le diamètre de la jante correspondent au pneu à monter. Inspecter les roues et leurs éléments pour vérifier que toutes les pièces sont en bon état.

Ne pas utiliser de pièces endommagées, usées ou fissurées et ne pas essayer de les réparer. Ne pas introduire une chambre à air dans un pneu sans chambre pour résoudre un problème de fuite d'air. Vérifier toutes les surfaces de contact, c-à-d moyeu, axes, écrous, portée du moyeu du disque - et en cas de jantes multi-pièces, toutes les surfaces de contact pour un positionnement correct du cercle - en ôtant les salissures, la rouille, les rayures et autres défauts de surface sans endommager la matière de la roue.

En particulier, concernant les jantes à base creuse équipées de pneus sans chambre, les zones au niveau de la portée du talon doivent être libres de rouille et de gomme, afin de permettre une bonne étanchéité à l'air.

Spécialement pour les pneus sans chambre, inspecter la valve et remplacer le corps de valve si nécessaire.

Sur les roues avec jante à base creuse (en une pièce), placer le pneu au-dessus du petit seat de la jante, pousser le bourrelet par-dessus le rebord de jante et ensuite, progressivement, dans le creux de la jante. En utilisant le premier levier pour maintenir en place le talon supérieur du pneu, effectuer de petites poussées successives avec le second levier pour compléter la mise en place du pneu. Sur les jantes multi-pièces, le positionnement correct du « cercle latéral conique » amovible ou des cercles latéraux / anneaux de verrouillage doit être soigneusement vérifié avant le gonflage puis ensuite, après un premier gonflage à 0,3-0,5 bars.

Staub und Rost an der Reifenkontakfläche

Dust and rust on the tyre sealing contact area

Saleté et rouille sur la zone de contact et d'étanchéité avec le pneumatique

Montage des Reifens auf dem Rad

Halten sie sich niemals an der Stirnseite des Rades auf. An einem aufgepumpten Reifen darf nie, auch nicht bei geringem Luftdruck, mit einem Hammer gearbeitet werden, wie das oft beim Korrigieren einer unsachgemäßen Positionierung der Ringe versucht wird.

In einem solchen Fall muss die Luft aus dem Reifen gelassen werden, bevor die notwendige Korrektur vorgenommen werden kann.

Beim endgültigen Aufpumpen des Reifens ist ein „Sicherheitskäfig“ zu benutzen, der entsprechend ausgelegt ist oder es müssen zumindest Sicherheitsketten um das Rad gelegt werden, und stets der Aufenthalt im möglichen Gefahrenbereich vermieden werden. Die mit der Montage befassten Personen müssen sich, wann auch immer sie mit einem Rad mit befülltem Reifen umgehen oder wenn sie den Luftdruck eines am Fahrzeug montierten Reifens prüfen, außerhalb einer möglichen Gefahrenzone aufhalten. Dies gilt besonders bei großen Abmessungen mit hohem Luftdruck.

Bei plötzlichem Luftaustritt sollte mit großer Vorsicht vorgegangen werden, um gravierende Verletzungen zu vermeiden.

Zur Prüfung des Reifendrucks ist immer ein Luftdruckmesser zu benutzen.

Der für den Reifen vorgeschriebene, richtige Wert muss eingehalten werden, um einen Reifenschaden oder einen Rad / Felgenbruch zu vermeiden.

Vor dem Einbau des Reifens muss der Sicherungsring überprüft werden. Ein nichtmontierter Sicherungsring darf zwischen seinen Enden kein Spiel haben. In einem solchen Fall sollte der Sicherungsring gewechselt werden.

Wheel and tyre demounting

Never stand in front of the wheel. An inflated tyre, even with low air pressure, must never be worked on with a hammer while trying to correct an improper position of the rings.

In such a case, all air has to be let out of tyre before the necessary correction can be done. To complete the tyre inflation use a "safety cage", designed with suitable strength or at least put safety chains round the wheel, always avoiding to stay in the potentially dangerous areas. Particular precaution must be taken by the operator, and any other people present whenever handling an inflated tyre/wheel assembly or while checking the pressure of a tyre mounted on the vehicle, and never to remain in front of the wheel. This especially if it is a large dimension with high inflation pressure.

Extreme care should be taken: the sudden release of the air contained in the tyre can cause serious injuries.

Always use an air gauge to measure the tyre pressure.

The correct value, specified for the tyre, must be maintained to avoid damage to tyre or fracture of the wheel/rim.

Before tyre mounting, the locking ring should be verified. A non mounted locking ring should not have any gap between its ends. In such a case, locking rim should be changed.

Montage du pneu sur la roue

Ne jamais se tenir face à la roue. On ne doit jamais frapper avec un marteau sur un pneu gonflé, même gonflé à basse pression, pour essayer de corriger la position des cercles.

Dans ce cas, le pneu doit être totalement dégonflé avant de réaliser la modification nécessaire. Pour achever le gonflage du pneu, utiliser une "cage de sécurité" suffisamment robuste ou au minimum placer des chaînes de sécurité autour de la roue, en évitant toujours de rester dans des zones potentiellement dangereuses. L'opérateur et toute autre personne présente doivent être particulièrement attentifs, lors de la manutention d'un ensemble monté pneu / roue gonflé ou lors de la vérification de la pression d'un pneu monté sur véhicule, à ne jamais se tenir face à la roue, spécialement dans le cas d'un pneu de grande dimension gonflé à haute pression.

Ne négliger ces recommandations en aucun cas : l'éjection soudaine de l'air contenu dans le pneu peut provoquer de graves blessures.

Utiliser toujours un manomètre pour mesurer la pression du pneu.

Il est nécessaire de maintenir la pression spécifiée pour le pneu, afin d'éviter d'endommager le pneu ou de fracturer la roue / jante.

Avant le montage du pneumatique, l'anneau de verrouillage doit être vérifié. Un anneau de verrouillage à l'état libre ne doit pas avoir de jeu entre ces extrémités. Si l'anneau présente un jeu, il doit être changé.



Aufpumpen im Sicherheitskäfig
Inflation in safety cage
Cage de gonflage



Verdrehung des Rades auf der Montagemaschine
Rotation of the wheel on the mounting machine
Rotation de la roue sur la machine de montage



Spalt zwischen den Enden des Verschlussringes - Verschlussring ist zu verschrotten
Gap between locking ring ends - Locking ring to be scrapped
Jeu entre les extrémités de l'anneau de verrouillage - anneau de verrouillage à cafuter

Montage des Rades am Fahrzeug - Bolzen und Muttern -

Zur Montage am Fahrzeug muss die richtige Position des Rades zur Nabe gefunden werden.

Es ist sicherzustellen, dass Mittenlochdurchmesser, Bolzenlochdurchmesser, Anzahl und Form der Bolzenlöcher, Mittenabstand oder Einpresstiefe, Typ und Art der Bolzen bzw. Schrauben und Muttern mit den Merkmalen der Fahrzeugachsnahe übereinstimmen.

Alle Montageteile, wie Schrauben, kugel- oder kegelförmige Muttern, Radmuttern mit Drucktellern, spezielle Teile für Stahlräder müssen genau zu dem zu montierenden Rad passen.

Jede falsche Zuordnung von Teilen (verschiedene Typen, unterschiedliche Form des Radius / Winkels, verschiedene Längen) können ein Lösen der Muttern oder den Ausfall des Rades verursachen.

Die Gewinde von Radmuttern und Bolzen können zur Rostvorbeugung leicht eingeölt werden. Eine zu starke Schmierung muss vermieden werden.

Schrauben und Muttern aller Scheibenräder müssen in Übereinstimmung mit den Anweisungen der Fahrzeughersteller unter Verwendung eines Drehmomentschlüssels oder eines anderen geeigneten Werkzeuges befestigt werden, um das vom Fahrzeughersteller vorgeschriebene Anzugsdrehmoment zu erreichen.

Was den empfohlenen Wert für das Anzugsdrehmoment betrifft, müssen die Anweisungen des Fahrzeugherstellers befolgt werden. Die richtige Befestigungsfolge hat kreuzweise zu erfolgen, d.h., eine Mutter ist anzuziehen, dann die gegenüberliegende oder die am weitesten entfernte.

Empfehlungen zum Anzugsmoment

Übermäßiges Anziehen der Muttern kann Deformationen an der Radschüssel oder Schäden an den Bolzen / Schrauben verursachen. Ein unzureichendes Anziehen kann zum Lösen des Rades führen.

Falls der Fahrzeughersteller keine Empfehlungen nennt, empfiehlt Accuride je nach Schraubenstärkeklasse folgende Anzugsmomente für Räder mit Mittenzentrierung:

M18: von 350Nm bis 400Nm
M20: von 500Nm bis 550Nm
M22: von 600Nm bis 650Nm

An einem neuen Fahrzeug und bei jedem Rad / Reifenwechsel ist es unerlässlich, das Anzugsdrehmoment nach ca. 50 bis 100 km im Einsatz zu überprüfen und wenn notwendig, die Radmuttern erneut auf den richtigen Wert anzuziehen.

Es wird empfohlen das Mutterndrehmoment regelmäßig zu überprüfen.

Mounting of wheel to the vehicle - studs and nuts -

The tyre/wheel assembly must be correctly positioned relative to the hub when mounting on the vehicle.

Be sure that: the diameter of pilot hole - diameter of stud holes - number and shape of stud holes - wheel offset or inset - type and kind of studs and nuts correspond to the characteristics of the vehicle axle hub.

All mounting parts such as studs, spherical or conical nuts, nuts with captive washer, special parts, must fit exactly to the wheel being mounted.

Any incorrect combination of parts (different type, different shape of radius/angle, different length) may cause nut loosening or the wheel failure.

To prevent rusting, small amounts of oil may be applied to the wheel nut and stud threads. Care must be taken not to over lubricate.

Studs and nuts of all disc wheels have to be fastened in accordance with the vehicle manufacturer's instructions, either using a torque spanner or by means of a tool designed to reach the torque value specified by the vehicle manufacturer.

As far as the recommended amount of the torque is concerned, the instructions of the vehicle producer must be followed. The correct tightening sequence is crosswise for the wheel disc, that is to tighten one nut then the opposite one or the farthest away.

Recommendations on tightening torque

Excessive nut tightening may cause deformation of wheel disc or of stud/stud failure. An insufficient tightening may cause the wheel loosening.

In case the vehicle manufacturer does not mention any recommendations, Accuride recommends, depending on the screw strength class, the following tightening torques for load wheel with hub centered fixture:

M18: from 350Nm to 400Nm
M20: from 500Nm to 550Nm
M22: from 600Nm to 650Nm

On a new vehicle and always after a wheel/tyre replacement, it is imperative to verify the mounting torque after approximately 50-100 km of operation and, where necessary, to re-tight the wheel nuts to the correct value.

It is recommended to check the nut torque on a regular basis.

Montage de la roue sur le véhicule - goujons et écrous -

L'ensemble monté pneu / roue doit être correctement positionné par rapport au moyeu lors du montage sur le véhicule.

S'assurer que : le diamètre de l'alésage central, celui des trous de fixation, le nombre et la forme des trous de fixation, le déport ou le demi-entr'axe de la roue, le type et la catégorie des vis, des axes et écrous correspondent aux caractéristiques du moyeu de l'axe du véhicule.

Toutes les pièces à monter, telles que les axes, les écrous sphériques ou coniques, avec une rondelle solidaire, les pièces spéciales pour roues en acier et en alliage léger, doivent s'assembler exactement avec la roue à monter.

Toute combinaison incorrecte d'éléments (différents types, différentes formes de rayon / angle ou longueur) peut entraîner le dévissage de l'axe ou la défaillance de la roue.

Pour éviter la corrosion, de petites quantités de lubrifiant peuvent être appliquées sur le filetage de l'axe et de l'écrou. Ne pas trop lubrifier.

Les axes et écrous de toutes les roues doivent être serrés conformément aux instructions du constructeur du véhicule, soit en utilisant une clé dynamométrique soit avec un outil conçu pour atteindre la valeur de couple spécifiée par le constructeur du véhicule.

Les instructions du constructeur de véhicule concernant les couples de serrage doivent être respectées. Le couple spécifié par un constructeur de véhicules agricoles doit aussi être appliqué aux axes reliant le disque aux pattes (pontets) de la jante, au cas où les roues auraient une voie variable.

Recommandations de couple de serrage

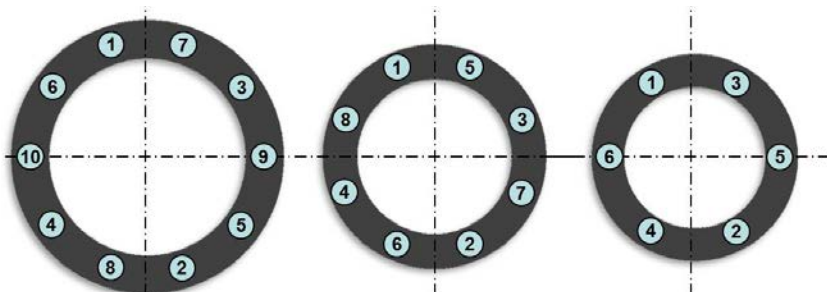
Un serrage excessif de l'écrou peut entraîner la déformation du disque de la roue ou un desserrage de l'axe / écrou. Un serrage insuffisant peut causer le desserrage de la roue.

Dans le cas où le fabricant du véhicule ne mentionne aucune recommandation, Accuride recommande, en fonction de la classe de force des goujons, les couples de serrage suivants pour des roues montées avec un centrage par l'alésage sur le moyeu :

M18 : de 350Nm à 400Nm
M20 : de 500Nm à 550Nm
M22 : de 600Nm à 650Nm

Sur un nouveau véhicule et systématiquement après le remplacement de l'ensemble roue / pneu, il est impératif de vérifier le couple de serrage après approximativement 50-100km d'utilisation et, si nécessaire, de resserrer les écrous de la roue à une tension correcte.

Il est recommandé de vérifier périodiquement le couple de serrage.



Identifizierung einer beschädigten Felge / eines Rades

Bei jeder Reifenprüfung überprüfen Sie den Zustand des Rades: eine generelle vollständige Säuberung aller Oberflächen wird eine einfachere und sichere Entdeckung möglicher Fehler erlauben. Alle Einzelteile sind nach der Demontage gründlich zu prüfen, um sicherzustellen, dass sie in gutem Zustand sind, und um jegliche Möglichkeit einer Ungleichförmigkeit festzustellen.

Um während der Montage oder des Einsatzes Reifenschäden zu vermeiden, sollten sich im Betrieb gebildete scharfe Kanten, Grate oder Unebenheiten entfernt und mit einem geeigneten Anstrich gegen Korrosion geschützt werden.

Die Verbindungsstellen zwischen Rad und Fahrzeug sowie der Einzelteile einer mehrteiligen Felge sind ebenfalls zu säubern und gegen Korrosion zu schützen. Achten Sie darauf die Lackschichtdicke von 60µm auf allen Kontaktflächen nicht zu überschreiten.

Das Rad als Sicherheitsteil darf keine Anrisse, Deformationen, Verbiegungen, starke Rostbildungen, übermäßige Abnutzungserscheinungen, verbogene oder verdrehte Ringe (falls vorhanden) oder andere ähnliche Fehler aufweisen. Entsprechende Teile dürfen nicht wiederverwendet werden und sind unbrauchbar zu machen und zu verschrotten.

Auch im Falle eines vermuteten Schadens oder bei Zweifel über die Verwendbarkeit eines Rades / Felgenteils ist das betreffende Teil zu ersetzen.

Der Ersatz muss mittels neuer Teile erfolgen, die völlig identische Merkmale aufweisen. Falls keine geeigneten abnehmbaren Ringe verfügbar sind, muss ein komplett neues Rad montiert werden.

Typische Fehler, die des Ersatzes eines Teiles bedürfen, sind:

- Risse in der Radschüssel. Hier können vor allem der Bolzenlochbereich und die Belüftungslöcher betroffen sein.
- Deformationen oder anormale Setzerscheinungen bei der Bolzen / Schraubenbefestigung.
- Undichtigkeiten bei schlauchlosen Reifen, hervorgerufen durch Mikrorisse in der Felge oder durch Verschleiß und Absätze in der Berührungsfläche von Reifen und Felge.
- Verbogene Felgenhörner (allgemein durch Schläge gegen Hindernisse).
- Umfangsrisse am Felgenhorn oder in der Felgen-Nut von mehrteiligen Felgen.
- Gebrochene und verbogene Seiten- / Kombi-Ringe oder übermäßige Rostbildung an Ringen von mehrteiligen Felgen.
- Verdrehte Ringe, besonders Verschluss- und Kombiringe.

Es ist nicht erlaubt, irgendeine technische Änderung am Rad vorzunehmen.

Verschleiß von Felgenhörnern (Oberseite der Hörner) kann bis zu einem Maximum von 10 % der ursprünglichen Felgenmaterialdicke toleriert werden.

Identify a damaged rim/wheel

At each tyre inspection, check the wheel condition: a complete cleaning of all surfaces before inspection will help in finding more easily and surely possible defects. Check closely all components after removal, to ensure that they are in good condition and look for any possible non conformity.

In order to avoid damage to tyres, during mounting or while in use, any sharp edges, burrs or uneven areas which might have occurred during service should be deburred and covered with a suitable paint to protect against corrosion.

The matching surfaces between the wheel and the vehicle as well as those of the components in a multi-piece rim must be cleaned and protected against corrosion, also. Be careful not to exceed 60µm of coating on the surfaces in contact.

The wheel, as a safety part, must not show fractures, deformations, distortions, severe corrosion, excessive wear, buckled or twisted rings (where existing) or other similar defects. Such pieces must not be reused, but destroyed and scrapped.

Also in the event of a suspected damage or if in doubt about the suitability of a wheel/rim component, the involved part must be replaced.

The replacement has to be carried out with new pieces having completely identical characteristics. In the event that the correct removable rings are not available, a new complete rim/wheel should be fitted.

Typical defects that require the parts replacement, are:

- Cracks in the wheel disc face, in particular the stud holes area and the ventilation holes can be concerned.
- Deformations or abnormal imprints in the seats of the studs/studs fixings.
- Leaks in tubeless tyres derived by micro-cracks in the rim or by wear and tear marks on the rim-tyre matching surface.
- Bent rim flanges (generally due to impacts against obstacles).
- Circumferential cracks on the rear flange or at the gutter in the base of multi-piece rims.
- Broken, buckled side/kombi ring or excessive corrosion on rings of multi-piece rims.
- Twisted rings, in particular lock and 'kombi' rings.

It is not allowed to perform any technical modification on the wheel.

Wear on rim flanges (top of the flanges) can be tolerated up to a maximum of 10% of the initial thickness of the rim material.

Identifier une jante/roue endommagée

À chaque inspection des pneumatiques, vérifier périodiquement l'état de la roue : un nettoyage complet de toutes les surfaces avant inspection permettra de détecter plus facilement et plus sûrement des défauts éventuels. Vérifier de près tous les composants après désassemblage afin de s'assurer qu'ils sont en bon état et pour détecter toute non conformité éventuelle.

Afin d'éviter d'endommager les pneus pendant le montage ou en utilisation, toutes les arêtes coupantes, ébarbures ou zones non lisses qui auraient pu se développer en cours d'utilisation devront être ébarbées et recouvertes par une laque spécifique anti-corrosion. Les surfaces de contact entre la roue et le véhicule ainsi que celles des éléments d'une jante multi-pièces doivent être aussi nettoyées et protégées contre la corrosion. Faites attention de ne pas excéder 60µm de revêtement sur les surfaces en contact.

La roue en tant que pièce de sécurité, ne doit pas comporter de signes de fracture, déformation, torsion, corrosion importante, usure excessive, cercles voilés ou tordus ou tous autres défauts. De telles pièces ne doivent pas être réutilisées mais détruites.

De même en cas d'avarie présumée ou en cas de doute sur la résistance d'un composant roue / jante, il devra être remplacé.

Le remplacement doit être effectué avec de nouvelles pièces ayant des caractéristiques totalement identiques. Si les anneaux démontables correspondants ne sont pas disponibles, un nouvel ensemble complet jante / roue devra être monté.

Les non conformités typiques qui imposent le remplacement des pièces sont :

- Toute fissure sur la face du disque de roue, particulièrement dans la zone des trous de fixation et des trous de ventilation.
- Toute déformation ou empreinte anormale dans les portées des écrous / axes de fixation.
- Toute fuite dans les pneus sans chambre due à des micro-fissures dans la jante ou à des usures ou déchirures à l'interface jante-pneu.
- Tout rebord de jante tordu (en général du fait d'impacts contre des obstacles).
- Toute fissure dans la direction circonférentielle sur le crochet arrière ou sur le logement de l'anneau des jantes multi-pièces.
- Tout cercle "side coin" cassé, voilé ou toute corrosion excessive sur les cercles des jantes multi-pièces.
- Tout cercle tordu, particulièrement pour les "side coins" et anneaux de verrouillage.

Il est interdit de réaliser quelque modification technique que ce soit sur la roue.

L'usure des crochets de jantes (partie supérieure) peut être tolérée jusqu'à un maximum de 10% de l'épaisseur initiale du matériau formant la jante.

Identifizierung einer beschädigten Felge / eines Rades

Identify a damaged rim/wheel

Identifier une jante/roue endommagée



Verschleiß am Reifensitz durch Korrosion und Überladung

Wear on the seat due to corrosion and overloading

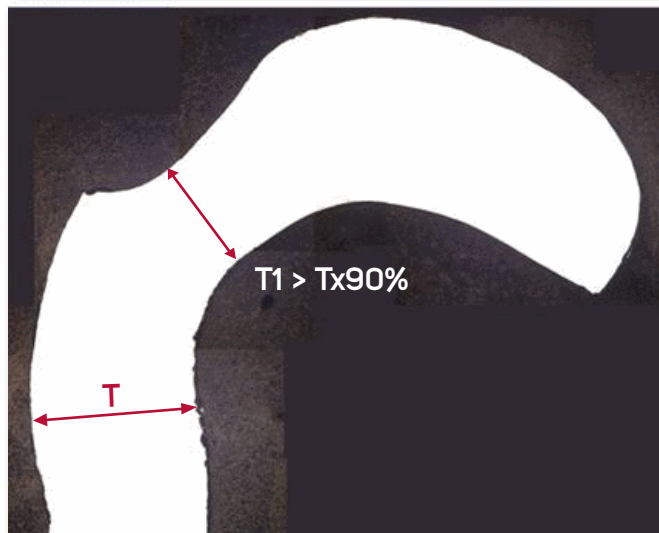
Usure sur le seat due à la corrosion et à la surcharge



Verschleiß von Felgenhörnern (Oberseite der Hörner) kann bis zu einem Maximum von 10% der ursprünglichen Felgenmaterialdicke toleriert werden.

Wear on rim flanges (top of the flanges) and seat can be tolerated up to a maximum of 10% of the initial thickness of the rim material.

L'usure sur le crochet de jante (dessus de crochet) et sur les seat ne doit pas excéder une diminution d'épaisseur maximum de 10% de l'épaisseur nominale.



Felgenhorn Verschleiß durch Überladung

Rim flange wear due to overloading

Usure sur le crochet de jante due à la surcharge

Identifizierung einer beschädigten Felge / eines Rades

Identify a damaged rim/wheel

Identifier une jante/roue endommagée



Bolzenloch Verformung
Stud hole deformation
Déformation du trou d'attache



Radschüssel Risse am Bolzenloch
Wheel disc cracks at stud hole
Casse du disque aux trous d'attache

Verschleiß an Rad / Nabe und / oder Rad- / Mutter-Kontaktfläche mit Dickenabnahme wird nicht toleriert. Wenn die Schüsseldicke unter dem Mindestwert festgestellt wird (siehe Radzeichnung), dann muss das Rad verschrottet werden.

Wear on wheel/hub and/or wheel/nut contact area with thickness decrease is not tolerated. If the disc thickness is under the minimum defined value (see wheel drawing) the wheel has to be scrapped.

L'usure de la roue dans les zones de contact du disque avec le moyeu et / ou les écrous avec une diminution de l'épaisseur n'est pas tolérée. Si l'épaisseur du disque est inférieure à l'épaisseur minimum définie (voir plan de la roue), la roue doit être dénaturée.



Dickenprüfung der Mutter-Kontaktfläche
Nut contact area thickness check
Vérification de l'épaisseur dans la zone de contact écrou

Weitere Informationen zu Rissen, Verschleiß, Verformungsidentifikation finden Sie in der ISO 14400 (Straßenfahrzeuge – Räder und Felgen – Einsatz, allgemeine Wartungs- und Sicherheitsanforderungen sowie außerbetrieblichen Bedingungen) und in den EUWA-Normen ES 1.09 (Sicherheits- und Serviceempfehlungen für Räder) und ES 1.07 (Sicherheits- und Serviceanleitung für den Einsatz von Rädern in Reifenwerkstätten).

Further information on cracks, wear, deformation identification can be found inside the ISO 14400 (road vehicles – wheels and rims – use, general maintenance and safety requirements and out-of-service conditions) and in the EUWA standards ES 1.09 (safety and service recommendations for wheels) and ES 1.07 (safety and service instruction for the use of wheels in tyre workshops).

De plus amples informations sur les fissures, l'usure, l'identification d'une déformation peuvent être trouvées dans l'ISO 14400 (véhicules routiers - roues et jantes – Exigences en matière d'utilisation, de maintenance générale et de sécurité, et conditions de mise hors service) et dans les recommandations EUWA ES 1.09 (Recommandations de service et de sécurité pour les roues) et ES 1.07 (Recommandations de sécurité et d'entretien pour les roues dans les ateliers de montage pneu).

Accuride führt die leichtesten Stahlräder für Trailer in Europa ein

Im Rahmen des weiteren Ausbaus der weltweiten führenden Position von Accuride bei der Gewichtsoptimierung von Stahlrädern wird nun eine neue Produktpalette leichtester Stahlräder für Trailer in Europa eingeführt. Die drei neuen wichtigsten Radtypen für Trailer bieten vier Kilogramm Gewichtsersparnis im Vergleich zu den Vorgängerradtypen. Dies entspricht einer Gesamtgewichtsersparnis von bis zu 32 Kilogramm auf einer Standard Sattelzugkombination. Mit dieser herausragenden Gewichtseinsparung kann zusätzliche Nutzlast und Rendite generiert werden. Accuride bietet Spitzentechnologie bei Stahlrädern, die bisher unerreichte bleibende Werte in der Transportindustrie liefert.

Accuride launches lightest weight trailer steel wheels in Europe

Continuing Accuride's worldwide leadership position in steel wheel weight reduction, we now introduce the lightest steel wheel portfolio in Europe for trailer applications. The three most popular wheels in the European market offer four kilograms in savings compared to their predecessors. This represents 32 kilograms of weight savings in a tractor-trailer combination. With the same great features of reduced weight, additional payload and increased ROI, these new offerings provide advanced steel wheel technology, unmatched in the industry.

Accuride lance en Europe la roue acier pour remorque la plus légère du marché

Dans la continuité de son positionnement de leader mondial dans la réduction de masse sur les roues en acier, Accuride dispose maintenant dans son portefeuille, des roues acier destinées aux remorques les plus légères du marché. Les 3 dimensions de roues les plus utilisées sur le marché Européen offrent 4kg de gain de masse par rapport à l'offre actuelle. Sur une remorque le gain de masse pourra donc représenter jusqu'à l'équivalent de 32 kilogrammes. Dans la même lignée que le gain de masse, le gain de charge utile est combiné à une optimisation du retour sur investissement, Accuride offre ainsi une technologie pour les roues en acier qui permet une durée de vie jamais égalée dans l'industrie.



Modernste technische Konzeption

Die Kombination aus neuer Felgenkontur, dem vollständigen Einsatz von hochfesten niedriglegierten Stählen und einem überarbeiteten Raddesign bildet die Grundlage für die leichteste Radproduktpalette im Markt. Die Räder erfüllen alle europäischen Prüfanforderungen, wie z.B. LBF-BIAX EUWA 3.23 und EUWA ES 3.11.

Advanced Engineering

The combination of Accuride's new rim contour, 100% HSLA material construction, and new wheel design delivers the lightest weight product portfolio in the industry. These wheels meet all the European test standards LBF-BIAX EUWA 3.23 and EUWA ES 3.11.

Ingénierie de pointe

La combinaison du nouveau profil de jante - breveté par Accuride - de l'utilisation d'acier à Haute Limite Élastique (HLE) et d'un nouveau design de roue offrent le portefeuille de roue acier le plus léger de l'industrie. Ces roues ont passés avec succès les tests Européens standards LBF-BIAX EUWA 3.23 and EUWA ES 3.11.



COMMERCIAL STEEL WHEELS (15° DROPCENTER RIMS)

Wheel dimension	Reference number	Number of stud holes	Pitch circle (mm)	Center hole (mm)	Shape of stud holes (EUWA)	Centering	Inset (mm)	Offset (mm)	Max. load (kg)	Weight (kg)	Valve	Vehicle	Remark	Wheels per palette
17.5 x 6.00 ALV	14005	6	205	161	M18	MZ	114	125	1.850	20.5	V3-22-1	Truck/Trailer		20
17.5 x 6.00	14020	6	205	161	M18DS32	BMZ	116	125	1.550	19.5	V3-20-5	Truck	Runout	20
17.5 x 6.00 ALV	36323	6	205	161	M18DS32	BMZ	114	125	1.550	20.5	V3-22-1	Truck	New	20
17.5 x 6.00 ALV	14000	6	205	161	M18	MZ	120	131	1.850	20.5	V3-22-1	Truck/Trailer		20
17.5 x 6.00 ALV	35038	6	245	202	M18	MZ	114.5	125	1.850	20.7	V3-22-1	Truck		20
17.5 x 6.00 ALV	14008	6	245	202	M18	MZ	120.5	131	1.850	20.5	V3-22-1	Truck/Trailer		20
17.5 x 6.00 ALV	14014	6	245	191	M20	MZ	120.5	131	1.850	20.8	V3-22-1	Truck		20
17.5 x 6.00	14015	10	225	176	M22IS36	BMZ	122.5	133	3.150	24.0	V3-20-4	Trailer		20
17.5 x 6.75 ALV	14019	6	205	161	M18ES32	BMZ	0	-	2.725	23.0	V3-21-1	Trailer		20
17.5 x 6.75 ALV	35037	6	245	202	M18	MZ	127.7	138.5	2.240	20.0	V3-22-1	Truck		20
17.5 x 6.75 ALV	35005	6	245	202	M18DS32	BMZ	129	139	2.000	21.9	V3-22-1	Truck	Runout	20
17.5 x 6.75 ALV	36322	6	245	202	M18DS32	BMZ	127.7	138.5	2.000	20.0	V3-22-1	Truck	New	20
17.5 x 6.75 ALV	14009	6	245	202	M18	MZ	133.5	145	2.430	22.5	V3-22-1	Truck		20
17.5 x 6.75 ALV	14011	8	275	221	M20	MZ	130.5	140	2.360	22.0	V3-22-1	Truck/Trailer		20
17.5 x 6.75 ALV	14007	8	275	221	M20	MZ	135.5	145	2.360	22.0	V3-22-1	Truck/Trailer		20
17.5 x 6.75	14017	10	225	176	M22IS36	BMZ	129.5	140	3.150	25.0	V3-20-4	Trailer		20
17.5 x 6.75	14018	10	225	176	M22	MZ	129.5	140	3.150	25.0	V3-20-4	Trailer		20
19.5 x 6.75 DCW-G3	35366	8	275	221	M20	MZ	133	145	2.500	23.8	V3-22-1	Truck/Trailer		16
19.5 x 6.75 DCW-G3	35367	8	275	221	M22DS36	BMZ	133	145	2.500	23.8	V3-22-1	Truck/Trailer		16
19.5 x 7.50 DCW-G3	35368	8	275	221	M22	MZ	138	150	2.800	25.8	V3-22-1	Trailer		16
19.5 x 7.50 DCW-G3	35369	8	275	221	M20	MZ	144	156	3.000	25.8	V3-22-1	Truck/Trailer		16
19.5 x 7.50 DCW-G3	35370	8	275	221	M22DS36	BMZ	144	156	3.000	25.8	V3-22-1	Truck/Trailer		16
19.5 x 7.50 DCW-G3	35552	10	225	176	M22IS36	BMZ	138	151	2.725	27.9	V3-22-1	Trailer		16
19.5 x 8.25 DCW-G3	35555	8	275	221	M22	MZ	65	-	3.350	25.4	V3-22-1	Trailer		12
19.5 x 8.25 DCW-G3	35371	8	275	221	M20	MZ	75	170	3.150	30.0	V3-22-1	Truck/Trailer		12
19.5 x 8.25 DCW-G3	35553	10	225	176	M22	MZ	66	-	3.750	26.0	V3-22-1	Trailer		12
19.5 x 8.25 DCW-G3	35503	10	225	176	M22IS36	BMZ	147	160	3.350	31.0	V3-22-1	Trailer		12
19.5 x 11.75 ALV	35422	10	335	281	M22	MZ	120	-	4.500	40.0	V3-12-1	Trailer		12
19.5 x 14.00 ALV	35426	8	275	221	M22	MZ	0	-	5.150	42.2	V3-21-1	Trailer		8
19.5 x 14.00 ALV	35424	10	335	281	M22	MZ	0	-	5.150	42.0	V3-21-1	Trailer		8
19.5 x 14.00 ALV	35425	10	335	281	M22	MZ	120	-	4.500	43.3	V3-14-1	Trailer		8
20.5 x 16.00 ALV	36252	10	335	281	M22	MZ	60	-	6.500	54.4	V3-15-1	Truck		8
20.5 x 18.00 ALV	36253	10	335	281	B22DS36	BZ	0	-	7.100	58.9	V3-15-1	Trailer		8
22.5 x 6.75	15130	8	275	221	M20	MZ	132.5	143	2.800	34.5	V3-20-7	Truck/Trailer		12
22.5 x 7.50 DCW-G3	15127	8	275	221	M20	MZ	139	153	3.150	38.0	V3-22-1	Truck/Trailer		12

COMMERCIAL STEEL WHEELS (15° DROPCENTER RIMS)

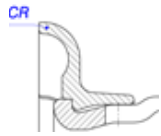
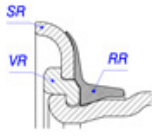
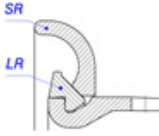
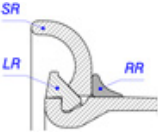
Wheel dimension	Reference number	Number of stud holes	Pitch circle (mm)	Center hole (mm)	Shape of stud holes (EUWA)	Centering	Inset (mm)	Offset (mm)	Max. load (kg)	Weight (kg)	Valve	Vehicle	Remark	Wheels per palette
22.5 x 7.50 DCW-G3	15124	8	275	221	M20	MZ	148	160	3.250	35.5	V3-22-1	Truck / Trailer		12
22.5 x 7.50 DCW-G3	15123	10	335	281	M22	MZ	88	-	3.550	34.0	V3-22-1	Trailer		12
22.5 x 7.50 DCW-G3	15139	10	335	281	M22	MZ	141	153	3.150	34.5	V3-22-1	Truck/ Trailer		12
22.5 x 7.50 DCW-G3	15121	10	335	281	M22	MZ	147.5	160	3.750	34.5	V3-22-1	Truck/ Trailer		12
22.5 x 7.50 DCW-G3	15107	10	335	281	M22	MZ	152.5	165	3.750	35.0	V3-22-1	Truck/ Trailer		12
22.5 x 8.25 DCW-G3	15143	10	335	281	M22	MZ	152.5	165	3.750	33.5	V3-22-1	Truck/ Trailer		12
22.5 x 8.25 DCW-G3	15144	10	335	281	M22	MZ	157.5	170	3.750	34.0	V3-22-1	Truck/ Trailer		12
22.5 x 9.00 DCW-G3	35470	10	335	281	M22	MZ	120	-	4.000	35.5	V3-22-1	Truck/ Trailer		12
22.5 x 9.00 DCW-G3	15145	10	335	281	M22	MZ	162.5	175	4.000	34.5	V3-22-1	Truck/ Trailer		12
22.5 x 9.00 ALV	15005	10	335	281	M22	MZ	161	175	4.500	43.0	V3-22-1	Truck / Trailer		12
22.5 x 9.00 ALV	15029	10	335	281	M22DS36	BMZ	161	175	4.500	43.0	V3-22-1	Truck/ Trailer		12
22.5 x 9.75 ALV	15081	10	335	281	M22	MZ	162.5	175	3.550	38.0	V3-22-1	Truck		12
22.5 x 11.75 ALV	11168	8	275	221	B22DS36	BZ	110	-	4.000	43.5	V3-22-1	Trailer		12
22.5 x 11.75 ALV	11036	8	275	221	M20	MZ	120	-	3.900	44.0	V3-22-1	Truck/ Trailer	Runout	12
22.5 x 11.75 ALV	15141	8	275	221	M20	MZ	120	-	4.000	41.5	V3-22-1	Truck/ Trailer	New	12
22.5 x 11.75 ALV	15152	10	335	281	M22	MZ	0	-	5.000	35.0	V3-22-1	Trailer	New	12
22.5 x 11.75 ALV	15155	10	335	281	M22DS36	BMZ	0	-	5.000	35.0	V3-22-1	Trailer	New	12
22.5 x 11.75 ALV	15153	10	335	281	M22	MZ	45	-	5.000	35.0	V3-22-1	Trailer	New	12
22.5 x 11.75 ALV	15083	10	335	281	M22	MZ	120	-	5.000	42.5	V3-22-1	Truck/ Trailer	Runout	12
22.5 x 11.75ALV	15146	10	335	281	M22	MZ	120	-	5.000	38.5	V3-22-1	Truck/ Trailer	New	12
22.5 x 11.75 ALV	15073	10	335	281	M22	MZ	135	-	5.000	43.0	V3-22-1	Truck/ Trailer	Runout	12
22.5 x 11.75 ALV	15154	10	335	281	M22	MZ	135	-	5.000	39.0	V3-22-1	Truck/ Trailer	New	12
22.5 x 13.00 ALV	35527	10	335	281	M22	MZ	0	-	5.150	42.0	V3-20-1	Trailer		8
22.5 x 13.00 ALV	35526	10	335	281	M22	MZ	120	-	5.150	46.0	V3-20-1	Truck/ Trailer		8
22.5 x 14.00 ALV	35549	10	335	281	M22	MZ	0	-	5.800	47.0	V3-21-1	Trailer		8
22.5 x 15.00 ALV	11108	10	335	281	M22	MZ	0	-	5.300	46.0	V3-20-1	Trailer		8
22.5 x 15.00 ALV	14003	10	335	281	M22	MZ	120	-	5.300	49.0	V3-20-1	Trailer		8

COMMERCIAL STEEL WHEELS (5° DROPCENTER RIMS)

Wheel dimension	Reference number	Number of stud holes	Pitch circle (mm)	Center hole (mm)	Shape of stud holes (EUWA)	Centering	Inset (mm)	Offset (mm)	Max. load (kg)	Weight (kg)	Valve	Vehicle	Remark	Wheels per palette
24 x 8.5 ALV	15068	10	335	281	M22	MZ	160.5	175	5.000	60.0	"V3-20-10 or V3-20-1"	Truck		6
24 x 8.5 ALV	15065	10	335	281	M22	MZ	163.5	178	5.000	60.0	"V3-20-10 or V3-20-1"	Truck/Trailer		6

COMMERCIAL STEEL WHEELS (MULTI-PIECE 0° & 5°-RIMS)

Wheel dimension	Reference number	Number of stud holes	Pitch circle (mm)	Center hole (mm)	Shape of stud holes (EUWA)	Centering	Inset (mm)	Offset (mm)	Max. load (kg)	Weight (kg)	Valve	Vehicle	Remark	Wheels per palette
20-8.5 TT	12049	10	335	281	M22	MZ	160.5	172	3.750	59.4	V3-06-09	Truck		12
20-8.5 TT	35279	10	335	281	B22DS36	BZ	160.5	172	3.750	59.4	V3-06-09	Truck		12
20-8.5 TT	12041	10	335	281	M22	MZ	160.5	172	3.750	60.2	V3-06-09	Truck		12
20-8.5 TL	12043	10	335	281	M22	MZ	160.5	172	3.750	60.5	V3-18-4 + VL30	Truck		12
20-8.5 TT	12038	10	335	281	MSSDS36	BMZ	162.5	172	3.750	60.0	V3-06-09	Truck		12
20-10.00W TT	35589	10	335	281	M22	MZ	0	-	5.000	75.8	V3-15-1	Truck		12
20-10.00W TL	35568	10	335	281	M22DS36	BZ	120.5	-	4.500	75.4	V3-18-04	Truck		12
20-10.00W TT	35271	10	335	281	B22DS36	BZ	120.5	-	5.000	75.4	V3-06-03	Truck		12
20-10.00W TL	35270	10	335	281	M22	MZ	145	-	5.000	75.5	V3-18-5 + VL30	Truck		12
24-8.5 TT	35048	10	335	281	M22	MZ	160.5	175	5.000	81.3	V3-06-09	Truck		6
24-8.5 TL	35049	10	335	281	M22	MZ	160.5	175	5.000	83.4	V3-18-4 + VL30	Truck		6
24-8.5 TT	35050	10	335	281	M22	MZ	165.5	180	5.000	82.3	V3-06-09 + VL30	Truck		6
24-8.5 TL	35051	10	335	281	M22	MZ	165.5	180	5.000	84.4	V3-18-4 + VL30	Truck		6

Wheel size	20 - 8.5 and 24 - 8.5		20 - 10.00V and 10.00W	
CR = Detachable spring flange SR = Side ring VR = VT-Ring RR = Sealing ring LR = Lock ring				
	Tube Type	Tubeless (with valve hole)	Tube Type (with valve slot)	Tubeless (with valve hole)
Number of components	1	3	2	3

Rim size	Detachable spring flange	Side ring	VT-ring	Sealing ring
20-8.5	TEC0000300	TES0000200	TEC0000300	TEW0000300
20-10.00W	-	TES3527000	TEL0000500	TEW0000300
24-8.5	TEC3504800	TES3504900	TEL3504900	TEW0000700

COMMERCIAL ALUMINUM WHEELS (15° DROPCENTER RIMS)

Wheel Size	Part Number	Bolt Holes	Bolt Circle (mm)	Center Bore (mm)	Bolt Hole ⁽¹⁾ (mm)	Inset (mm)	Offset (mm)	Weight (kg)	Max Load (kg)	Max Inflation (bar)	Finish Options
19.5 x 7.50	40160	8	275	221	24	137	159	17.5	3.045	9.0	XP / XPC
19.5 x 7.50	40162	8	275	221	32	137	159	17.3	3.045	9.0	XP / XPC
22.5 x 8.25	29560	10	335	281	26	148	170	23.6	3.650	9.5	XP / XPC
22.5 x 8.25	40014	10	335	281	32	148	170	23.4	3.650	9.5	XP / XPC
22.5 x 9.00	29562	10	335	281	26	153	175	24.6	4.125	9.7	XP / XPC
22.5 x 9.00	40180	10	335	281	32	153	175	24.4	4.125	9.7	XP / XPC
22.5 x 11.75	40164	10	335	281	26	120	-	24.8	5.000	9.5	XP / XPC
22.5 x 11.75	40176	10	335	281	32	120	-	24.6	5.000	9.5	XP / XPC
22.5 x 11.75	40166	10	335	281	26	0	-	23.1	5.000	9.5	XP / XPC
22.5 x 11.75	40178	10	335	281	32	0	-	22.9	5.000	9.5	XP / XPC
22.5 x 11.75	40394	10	335	281	26	135	-	25.9	5.000	9.5	XP / XPC
22.5 x 11.75	40386	10	335	281	32	135	-	25.7	5.000	9.5	XP / XPC

(1) MZ - Mittenzentrierung
 MZ - Hub Centering
 MZ - Centrage par le moyeu

Accuride bietet qualitativ hochwertige Oberflächen für alle Aluräder
 Accuride offers premium polish options for all aluminum wheels when only the best will do.
 Accuride propose des finitions haut-de-gamme pour toutes les dimensions

FINISH-OPTIONEN FINISH OPTIONS OPTIONS DE FINITION

XP

Extra Polish

Hochglanz poliert von beiden Seiten oder nur die Aussenseite
 Premium polish on both sides or on the outside
 Finition brillante premium pour les deux faces ou sur la seule face visible (fonction de la dimension)

XPC

Extra Polish with Accu-Shield®

Hochglanzpoliert plus AccuShield Oberfläche für leichte Reinigung und Wartung
 Protected finish for easy cleaning and maintenance
 Finition brillante avec protection additionnelle pour un nettoyage et une maintenance facilité

Example: 40164XP, 29562XPC



Ventilempfehlung

Die technischen Angaben auf den vorangegangenen Seiten enthalten eine Ventilempfehlung gemäß ETRTO.

Die abgebildeten Ventildarstellungen dienen zur Wiedererkennung des notwendigen genormten Ventiltyps.

Valve Recommendation

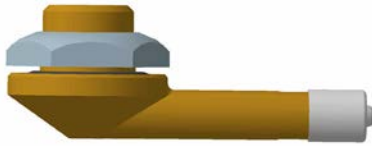
The technical information on the previous pages contains a valve recommendation according to ETRTO.

The images of the valve make it possible to identify the different recommended types of valves.

Recommandation pour les valves

Les informations techniques des pages précédentes contiennent des recommandations de valves selon l'ETRTO.

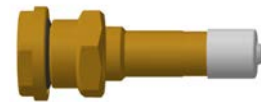
Les images de valves ci-dessous permettent d'identifier les types de valves recommandées.



V3-12-1



V3-15-1



V3-20-1



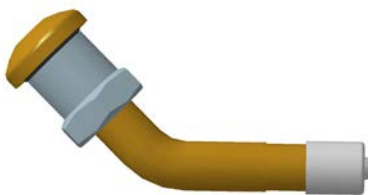
V3-20-5
V3-20-7



V3-20-10



V3-21-1



V3-22-1



V3-06-3
V3-06-9



V3-18-4
V3-18-5

Schüssel

Die Radschüssel ist das Verbindungselement zwischen Felge und Radschraube. Der an der Radnabe anliegende Bereich definiert sich als Anlagefläche.

EINPRESSTIEFE (positiv / negativ)

Die Einpresstiefe (ET) ist das Maß von der Felgenmitte bis zur Anlagefläche der Radschüssel an der Nabe. Die ET, welche die Spurweite des Fahrzeuges beeinflusst, kann sowohl positiv als auch negativ sein. Eine Vergrößerung bewirkt eine Verkleinerung der Spurweite, eine Verkleinerung führt zu einer Vergrößerung der Spurweite.

Disc

The disc is the part connecting the rim and the hub. The part of the disc in contact with the hub is known as the „attachment face“.

INSET (positive/ negative)

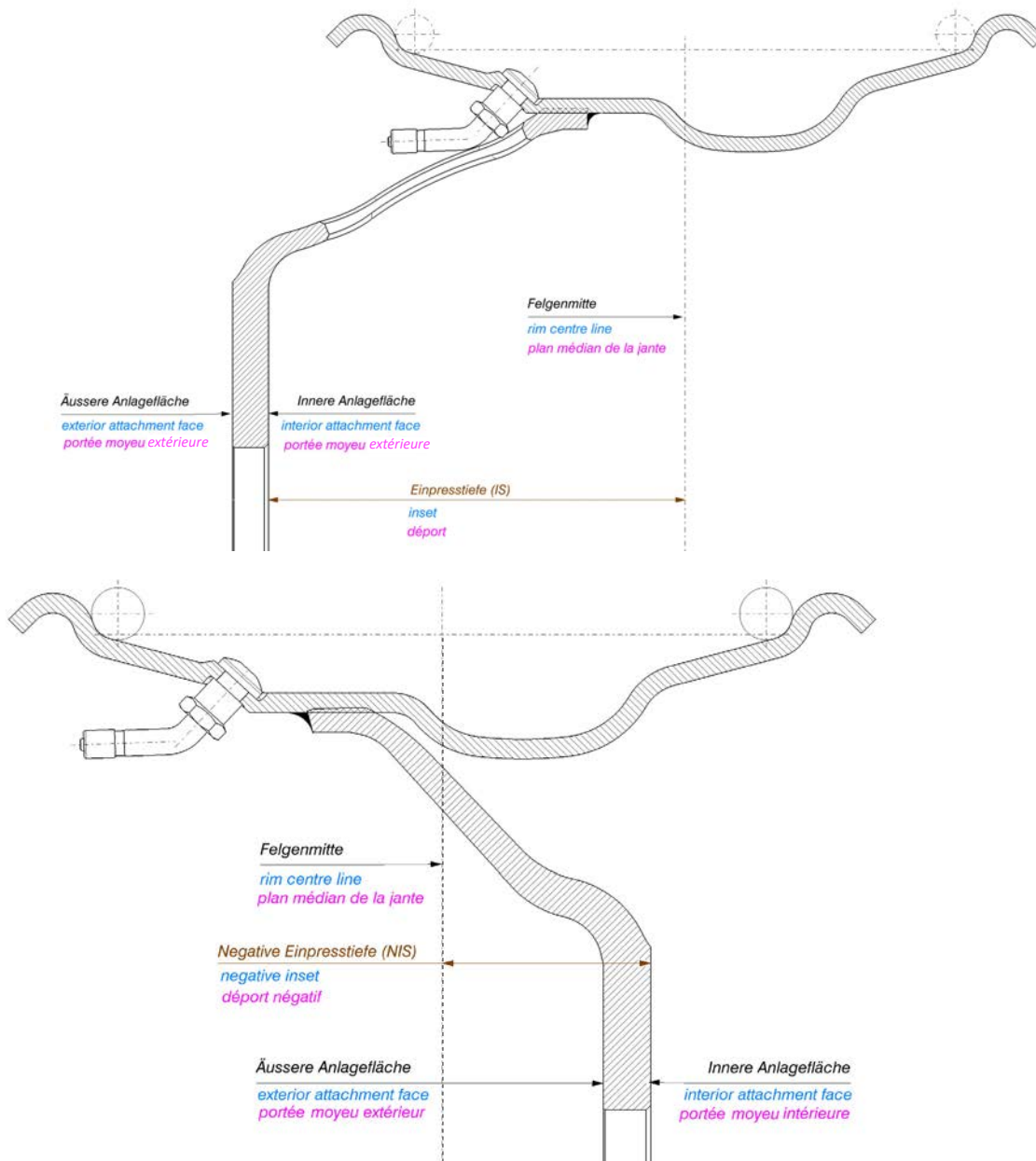
The inset (IS) is the measurement from the rim centre line to the attachment face of the disc on the hub of the vehicle. The inset can either be positive or negative. It influences the width of the vehicle track. Increasing the inset reduces the track width and a reduction of the inset causes an enlargement of the vehicle track width.

Disque

Le disque fait la liaison entre la jante et le moyeu du véhicule. La partie du disque qui se fixe sur le véhicule se nomme „portée moyeu“.

DÉPORT (positif ou négatif)

Le déport (IS) est la distance entre le plan médian de la jante et la portée moyeu intérieure du disque. Le déport peut être positif ou négatif. Il a une influence sur la voie du véhicule. Une augmentation du déport entraîne une réduction de la voie du véhicule. A l'inverse, une réduction du déport entraîne une augmentation de la voie du véhicule.



Halber Mittenabstand (HMA)

Bei Rädern, welche im Zwillingbetrieb gefahren werden, wird statt der Einpresstiefe der „Halbe Mittenabstand“ HMA als Parameter für die Position der Schüssel in der Felge definiert. Im Allgemeinen wird der HMA auch als $a/2$, HDS oder Offset beschrieben.

Der HMA Wert des Rades muss höher sein als der halbe minimale Mittenabstandswert des benutzten Reifens, um einen Kontakt der Reifen zu verhindern.

Räder, welche im Zwillingbetrieb montiert werden können, werden entweder mit HMA oder Offset (OS) und dem entsprechenden Wert auf der Außenseite der Schüssel gestempelt (z.B.: HMA175 oder OS175).

Half dual spacing (HDS)

For wheels which are mountable as twins instead of the inset the „half dual spacing“ is used to define the position of the disc in the rim. For half dual spacing the terms $a/2$, HDS, HMA and offset are commonly used.

The used „half dual spacing“ HDS value must be higher than half the minimum dual spacing value of the tire used in order to avoid the contact (kissing) between the twinned tyres.

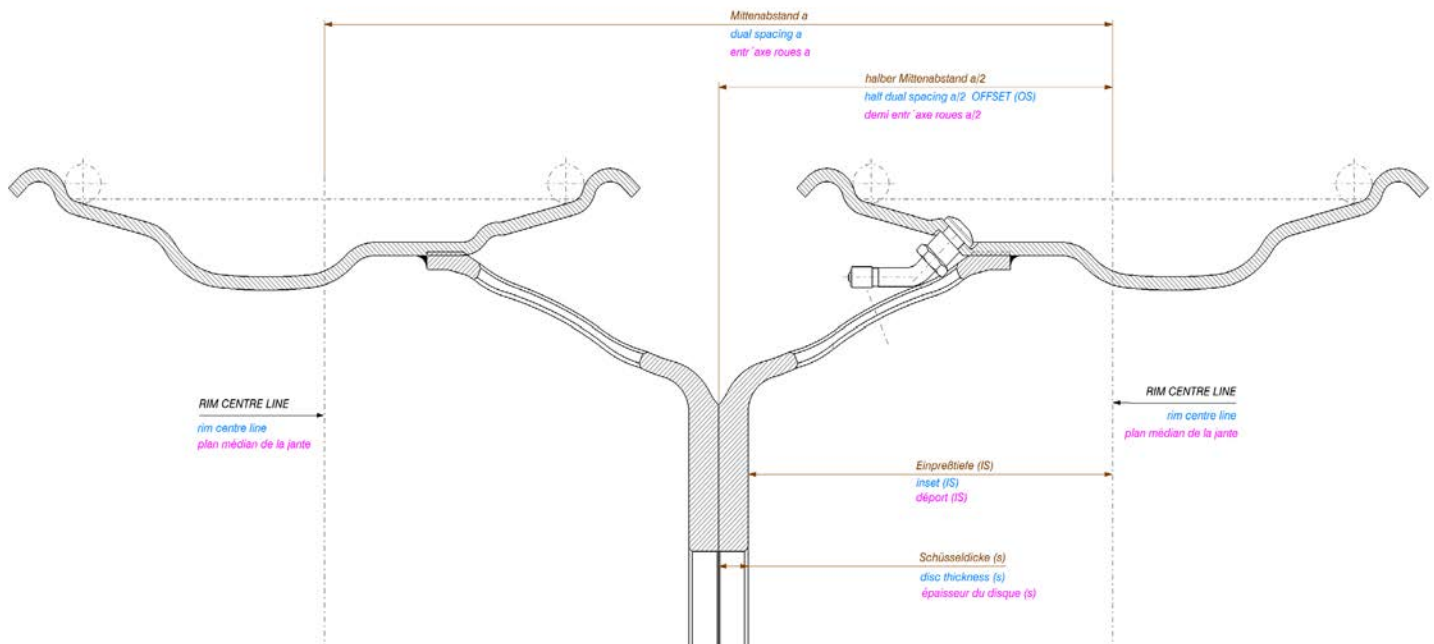
Wheels mountable as twins are stamped with either „half dual spacing“ (HDS) or „offset“ (OS) and the corresponding value on the outer side of the wheel attachment face (e.g. HMA175 or OS175).

Demi entr'axe (offset)

Pour les roues jumelables, on utilise la notion de demi entr'axe à la place de déport. Il définit la position du disque dans la jante. Les termes $a/2$, HDS, HMA et offset sont aussi communément utilisés.

La valeur du demi entr'axe roue utilisée doit être plus importante que la valeur minimum de l'entr'axe du pneu utilisé divisée par deux. Ceci pour empêcher un contact (kissing) entre les pneus jumelés.

Les roues jumelables sont marquées soit avec „half dual spacing“ (HDS), soit avec „offset“ (OS), avec la valeur correspondante marquée sur la face externe de la portée moyeu de la roue (par ex, HMA175 ou OS175).



Empfehlungen zur Radlackierung

Schäden oder Rost an der lackierten Oberfläche dürfen nach Entfernung von Rost neu lackiert werden. Das Nichtentfernen von Rost kann Risse initiieren und zu einem Verlust des Luftdrucks führen. Beim Neulackieren eines Rades ist zu beachten, dass in Radmontagebereichen, an Versenken und an der Felge, Seitenring und Verschlussring kontaktofläche die Gesamtdicke der Beschichtung einschließlich der Grundbeschichtung 60 μm nicht überschreiten sollte. Die Nichtbeachtung dieser Empfehlungen kann zu einem Verlust des Anzugsmoments während des Gebrauchs und damit zu einem Verlust des Rades führen.

Recommendations on wheel painting

Damage or rust on the painted surface could be repainted after removal of rust. Not removing rust can initiate cracks and can lead to loss of air pressure. When repainting a wheel, it must be borne in mind that in wheel mounting areas, at countersinks and on the rim, side ring and lock ring contact area the total thickness of coating including base coating should not exceed 60 μm . The non respect of these recommendations could lead to a loss of tightening torque during usage, and thus a loss of the wheel.

Recommandations sur la peinture de roue

Les dommages ou la rouille sur la surface peinte peuvent être réparés après élimination de la rouille. Ne pas supprimer la rouille peut initier des fissures et peut entraîner une perte de pression. Lors de la remise en peinture d'une roue, il faut bien garder à l'esprit que dans les zones de montage des roues, aux fraisures et sur la jante, l'anneau latéral et la zone de contact de l'anneau de verrouillage, l'épaisseur totale du revêtement, y compris le revêtement de base ne doit pas excéder 60 μm . Le non-respect de ces recommandations pourrait entraîner une perte de couple de serrage pendant l'utilisation, et donc une perte de la roue.

Mittenzentrierung: MZ

Dies ist die aktuelle Standardbefestigung. Die Zentrierung wird über das Mittenloch gewährleistet. Die Befestigungslöcher sind zylindrisch und haben keine Zentrierfunktion.

Bolzenzentrierung: BZ

Diese Räder werden zentriert und fixiert über Kugelbundmütern. Die BZ wird auch als „Schraubenzentrierung“ bezeichnet.

Bolzen- und Mittenzentrierung: BMZ

Diese Räder können entweder mittenzentriert oder bolzenzentriert befestigt werden. Für BZ werden die Standard Befestigungsmittel benutzt. Für MZ werden zwei zusätzliche Spezialbuchsen (montiert auf gegenüberliegenden Radbolzen) benötigt, um eine gute Befestigung zu garantieren.

Hub centering: MZ

This attachment type is the current market standard. Centering is achieved via the centre hole. The stud holes are cylindrical and have no centring function.

Stud centering: BZ

These wheels are centered and attached with spherical nuts. The term „bolt centering“ is also commonly used for stud centering.

Bolt and hub centering: BMZ

These wheels can be centered either by hub or by stud centering. For stud centering, standard fixation parts are used. For hub centring, in addition to the standard fixation parts, two spherical sleeves are needed (mounted on the opposite studs), in order to guarantee a proper attachment.

Centrage par l'alésage central: MZ

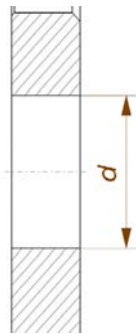
Cette fixation est le standard sur le marché. Le centrage est assuré par l'alésage central. Les trous d'attache sont cylindriques, et n'assurent pas de fonction de centrage.

Centrage par les axes: BZ

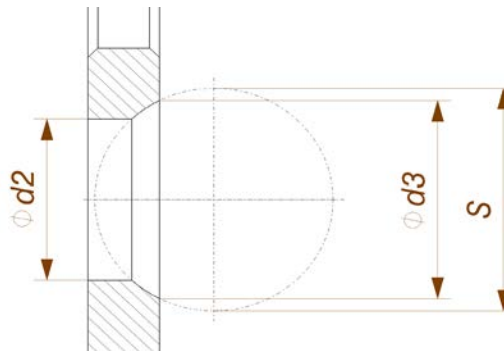
Ces roues sont centrées au moyen d'écrous sphériques ou coniques. Les termes „bolt centring“ et „stud centring“ sont aussi communément utilisés sur le marché.

Centrage mixte: BMZ

Ces roues peuvent être centrées soit par l'alésage central, soit par les axes. Pour le centrage par les axes, les éléments standards de fixation sont utilisés. Pour le centrage par l'alésage central, en plus des éléments standards de fixation, il est nécessaire d'utiliser deux manchons spéciaux (montés sur des axes opposées), afin de garantir une bonne fixation.



Zylindrische Bohrung
Cylindrical hole
Trou cylindrique



Kugelansenkung
Spherical countersink
Fraisure sphérique

DCW-G3* Die neue Generation von LKW-Rädern

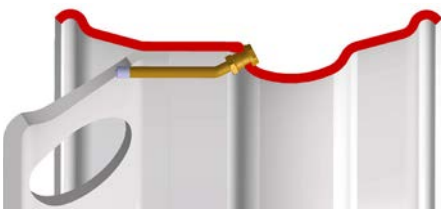
- Reduziertes Gewicht – Mehr Zuladung
- Kein Hump – verbesserte Reifenmontage/ Demontage
- Kompatibel mit Standard Ventil (V3.22.1) – externes Ventil
- Kompatibilität mit TPMS geprüft
- Europäische Erstausrüsterqualität

DCW-G3* The new generation of truck wheels

- Reduced weight – Higher payload
- No hump – improved tyre mounting/demounting
- Compatible with standard valve type (V3.22.1) – external valve
- Compatibility with TPMS approved
- European original equipment quality

DCW-G3* La nouvelle generation des roues poids lourd

- Masse réduite – Plus de capacité charge
- Pas de hump – montage/démontage pneumatique amélioré
- Compatible avec la valve standard (V3.22.1) – valve externe
- Homologuée pour le système TPMS
- Equipement d'origine de qualité Européenne



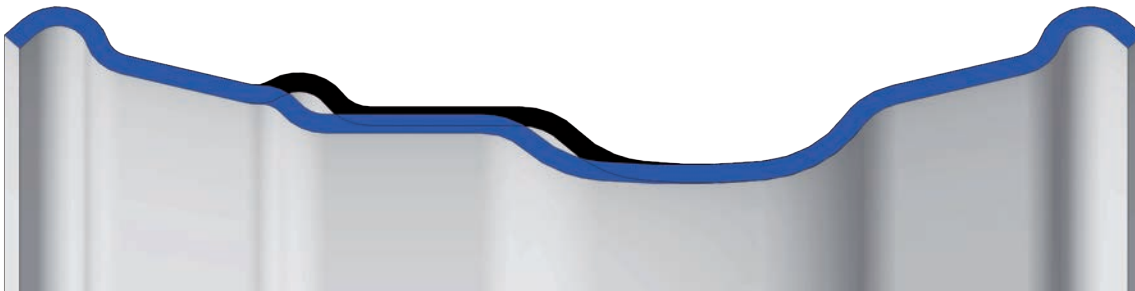
G1
VORHER
BEFORE
AVANT



G2
VORHER
BEFORE
AVANT



G3
NEU
NEW
NOUVEAU



Direkter Vergleich Direct comparison Comparaison directe

*DCW-G3 = Drop Center Wheel Generation 3

OBSOLETE PART NUMBERS

Reference number	Wheel dimension	Number of stud holes	Pitch circle (mm)	Center hole (mm)	Shape of stud holes (EUWA)	Centering	Inset (mm)	Offset (mm)	Max. load (kg)	Weight (kg)	Valve	Vehicle	Successor	Wheels per palette
KPB15014	22.5 x 7.50 ALV	8	275	221	M20	MZ	141	153	3.150	40.3	V3-22-1	Truck/Trailer	15127	12
KPB15096	22.5 x 7.50 ALV	8	275	221	M20	MZ	140.5	153	3.150	38.0	V3-22-1	Truck/Trailer	15127	12
KPB15098	22.5 x 8.25 DCW-G3	10	335	281	M22	MZ	153	165	3.750	36.0	V3-22-1	Truck/Trailer	15143	12
KPB15099	22.5 x 9.00 DCW-G3	10	335	281	M22	MZ	162.5	175	4.000	36.5	V3-22-1	Truck/Trailer	15145	12
KPB15119	22.5 x 8.25 DCW-G3	10	335	281	M22	MZ	158	170	3.750	36.0	V3-22-1	Truck/Trailer	15144	12
KPB15125	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22	MZ	140	-	3.550	43.0	V3-22-1	Bus	no	12
KPB15126	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22	MZ	160	-	4.750	44.0	V3-22-1	Truck	no	12
KPB15133	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22	MZ	120	-	5.000	42.0	V3-22-1 or	Truck/Trailer	15146	12
KPB15135	22.5 x 8.25 DCW-G3	10	335	281	B22DS36	BZ	152	165	3.550	35.0	V3-22-1	Truck/Trailer	no	12
MRB11039	22.5 x 6.75	10	335	281	M22	MZ	130	140	2.800	34.5	V3-20-7	Truck/Trailer	no	12
SRB11002	17.5 x 6.00	10	225	176	M22DS36	BMZ	113	123	3.150	25.0	V3-20-5	Trailer	no	20
SRB11161	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22DS36	BMZ	120	-	4.500	42.4	V3-20-1	Trailer	no	12
SRB14001	22.5 x 15.00 ALV	10	335	281	M22	MZ	0	-	5.300	49.0	V3-20-1	Trailer	no	8
SRB14004	17.5 x 6.75 ALV	6	205	161	M18	MZ	0	-	2.725	23.0	V3-21-1	Truck/Trailer	no	20
SRB15084	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22	MZ	0	-	5.000	39.0	V3-22-1	Trailer	15152	12
SRB15097	17.5 x 6.00	8	315	260	M18	MZ	114	125	2.375	25.8	R1750	Trailer	no	20
SRB15122	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22	MZ	45	-	5.000	39.0	V3-22-1	Trailer	15153	12
SRB15134	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22	MZ	0	-	5.000	38.5	V3-22-1	Trailer	15152	12
SRB15137	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22	MZ	45	-	5.000	38.5	V3-22-1	Trailer	15153	12
SRB15147	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22DS36	BMZ	0	-	5.000	38.5	V3-22-1	Trailer	15155	12
SRB15148	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22	MZ	REV	-	5.000	38.5	R2225	Trailer	no	12
SRB35000	17.5 x 6.00 ALV	6	245	202	M18DS32	BMZ	115	125	1.700	20.5	V3-22-1	Truck	no	20
SRB35002	17.5 x 6.00	10	225	176	M22	MZ	123	133	3.150	25.2	V3-20-4	Trailer	no	20
SRB35054	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22DS36	BMZ	0	-	5.000	39.0	V3-22-1	Trailer	15155	12
SRB35055	22.5 x 15.00 ALV	10	335	281	M22	MZ	25	-	5.300	46.5	V3-20-1	Bus	no	8
SRB35057	22.5 x 15.00 ALV	10	335	281	M22	MZ	-63	-	5.300	48.0	V3-22-1	Bus	no	8
SRB35421	19.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22	MZ	0	-	4.500	39.0	V3-12-1	Trailer	no	12
SRB35423	19.5 x 11.75 ALV	8	275	221	M22	MZ	0	-	4.500	38.6	V3-12-1	Trailer	no	12
SRB35511	22.5 x 11.75 ALV	10	335	281	M22	MZ	REV	-	5.000	39.0	R2225	Trailer	no	12
SRB35550	22.5 x 14.00 ALV	10	335	281	M22	MZ	154	-	5.800	50.0	V3-21-1	Truck/Trailer	no	8
SRB35554	19.5 x 8.25 DCW-G3	8	275	221	B18ES32	BZ	0	-	3.800	25.1	V3-12-1	Trailer	no	12

The Company

Accuride Corporation is a worldwide industry leader, strongly positioned to supply wheel end system solutions to the global automotive and commercial vehicle industries.

Accuride Wheels Europe and Asia is a Solingen, Germany-based manufacturer and supplier of steel wheels for the global commercial vehicle, off-road and automotive industries. The company's on-highway business supplies steel wheels for commercial vehicles – including trucks, buses, truck trailers and light commercial vehicles – as well as for passenger cars and utility trailers. Its off-road business primarily supplies wheels for agricultural and construction equipment. Accuride Wheels Europe and Asia employs about 3,000 people and operates two manufacturing plants in Germany, two in Russia and one each in France, Turkey and China.

With world headquarters in Evansville, Ind., USA, Accuride Corporation is a supplier of wheel end systems to the global commercial vehicle industry. The company's products include commercial vehicle wheels and wheel-end components and assemblies; and steel wheels for the European automotive and global agricultural and construction equipment markets. The company's products are marketed under its brand names, which include Accuride®, Accuride Wheel End Solutions™, Gunite® and KIC®. Accuride is a portfolio company of Crestview Partners.



Accuride Wheels
Solingen, Germany



Accuride Wheels
Ronneburg, Germany



Accuride Wheels
Togliatti, Russia



Accuride Wheels
Zainsk, Russia



Accuride Wheels
Jining, China



Accuride Wheels
Bilecik, Turkey



Accuride Wheels
Troyes, France



Your single source for industry-leading wheel end solutions.

STEEL & ALUMINUM WHEELS | DRUMS | HUBS | ROTORS | SLACK ADJUSTERS

For more information: **+49 (0) 212 701 2212 | accuridecorp.com**

Accuride Wheels Europe and Asia | Weyerstrasse 112-114 | 42697 Solingen | Germany

