

Équilibreurs de pneus internes dans les voitures

En tant que principal fabricant de composés d'équilibrage de pneus, on nous demande souvent pourquoi nous ne recommandons pas l'utilisation de billes d'équilibrage Counteract dans les applications automobiles. En règle générale, lorsque vous utilisez un composé d'équilibrage interne, ils fonctionnent mieux sur les véhicules qui présentent une suspension simple ou rigide. Par conséquent, nous recommandons l'utilisation de Counteract sur les motocyclettes, les VTT, les UTV et tous les véhicules qui présentent une suspension d'au moins ½ tonne.

Contrairement à certaines entreprises qui recommandent d'utiliser leurs composés dans les petits véhicules de tourisme, nous savons grâce à des tests approfondis, à la dynamique de la suspension et à une variété d'autres éléments de physique que vous ne pouvez pas garantir le succès ou l'amélioration des performances. Ayant produit Counteract pendant plus de 25 ans et travaillant avec de grands fabricants et des spécialistes de la suspension, nous n'avons pu atteindre qu'un taux de réussite de 74 % dans les véhicules de tourisme. D'après nos recherches et nos tests, le plus grand coupable dans le segment des véhicules de tourisme qui empêche le produit de fonctionner à son meilleur est la suspension souple de la plupart des voitures.

Counteract travaille avec deux forces pour équilibrer un assemblage de roue en rotation : la force centrifuge et l'inertie. La force centrifuge est la force naturelle qui répartit les billes uniformément autour de la doublure intérieure du pneu, tandis que l'inertie est ce qui les positionne là où ils doivent être. Cela se produit lorsque le mouvement ascendant et descendant de la suspension et les vibrations des déséquilibres des roues forcent le produit à le faire. Comme mentionné ci-dessus, dans la plupart des cas sur une voiture, la suspension est beaucoup trop molle ou est conçue différemment de celle d'un véhicule plus lourd. Bien que le produit puisse toujours se répandre autour du pneu avec la force centrifuge, il a des problèmes de positionnement rapide en raison des fausses vibrations ou du manque de vibrations que subit l'embout de roue. Ceci, associé aux différentes conceptions de chevrons surélevés à l'intérieur des pneus de tourisme, peut empêcher les produits d'équilibrage internes de se déplacer efficacement vers la position d'équilibre. Cela conduira à des vibrations intenses ou à un shimmy jusqu'à ce que le produit puisse se déplacer vers la bonne position, dans certains cas, il ne le sera jamais. Habituellement, cette vibration durera assez longtemps ou deviendra dangereuse au point que le conducteur retournera directement au magasin de pneus ou à l'installateur. À ce stade, vous avez un utilisateur final en colère et un magasin en colère qui doit maintenant allouer du temps et du travail gratuit pour que l'équilibre des roues soit corrigé avec des poids de roue traditionnels. Cela ne semble bon pour aucun fabricant, en particulier lorsqu'ils annoncent et commercialisent un produit dans un but précis et qu'il ne fonctionne pas.

Chez Counteract, nous savons que notre réputation dépend de la performance de notre produit. Nous ne voulons jamais fournir un produit dans lequel nous n'avons pas confiance à 100 %. En tant qu'inventeur du meilleur équilibreur de pneus au monde, nous savons où il fonctionne le mieux, et c'est pourquoi nous nous en tenons à ces marchés. Comme vous pouvez l'imaginer, un taux de réussite de 74 % sonne plutôt bien, cependant, dans un marché aussi vaste que le marché automobile, un taux d'échec de 26 % est un très grand nombre de plaintes de clients qu'aucune entreprise ne peut accepter.