



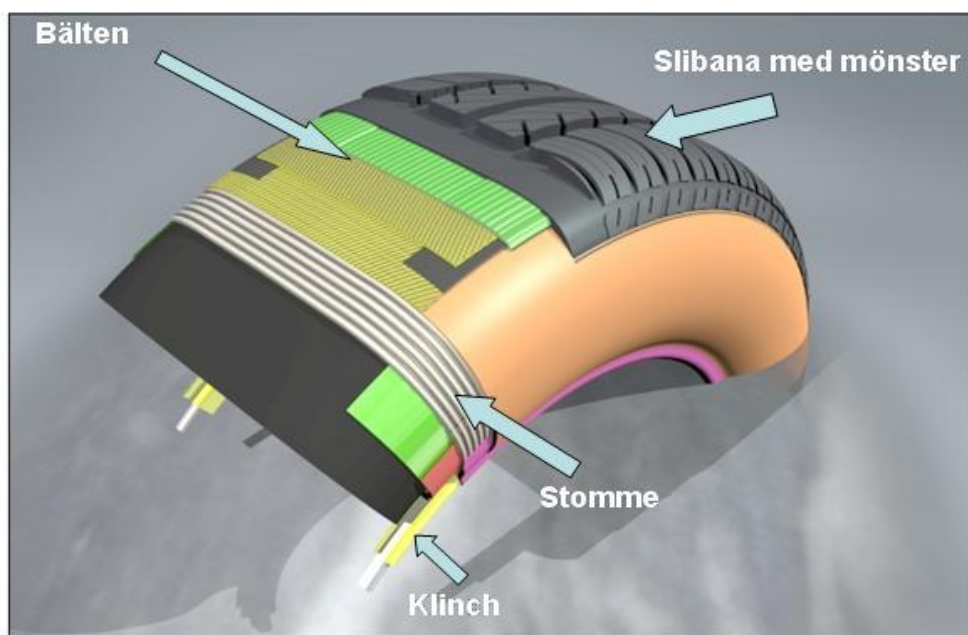
DÄCKSKOLA

Dagens däck ger en behaglig avfjädring jämfört med gårdagens järnhjul. Det som gör att färden blir behaglig är inte bara däckets gummi utan den luft det innesluter. Denna luftvolym under tryck är också orsak till att däcken kan bära sin last.

Uppbyggnad

Dagens (personbils)däck är uppbyggda av en textilcord som ligger radiellt mot rullriktningen, därav namnet Radialdäck. Dessa s.k. stomtrådar, som ligger i ett eller två lager, hålls samman av flera gummiskikt. Radialdäcket ger avsevärt mycket bättre komfort än gårdagens Diagonaldäck vilka helt försvunnit från marknaden på personbilssidan.

Den mjuka stommen styvas upp av ett flertal bälten som ligger diagonalt och tvärs stomtrådarna och skapar stabilitet i däckkonstruktionen. Dessa bälten kan vara av stål (stålradialdäck) och/eller textilmaterial t ex polyester, rayon, nylon, kevlar m m. Slitbanegummit består av en kombination av syntet- och naturgummi, beroende på vilka egenskaper man önskar. Gummit skall tillsammans med däckets mönster ge ett säkert grepp i alla situationer. Mönstret utformas för att ge god vattendränering och riktningstabilitet (längsgående spår) och samtidigt ha bra driv- och bromsförmåga (tvärgående spår). Många av dagens däck har även ett mycket lägre rullmotstånd än gårdagens genom speciella kiselbaserade (silica) gummiblandningar och andra bälteskonstruktioner.



Däcktryck

De däck vi använder idag är uteslutande slanglösa. Det inre gummiskiktet består av ett lufttätt material som tillsammans med fälgen håller luften innesluten. Däckets lufttryck är det som gör att däckets form håller rätt och hjälper till att bära upp lasten och det är mycket noga att det inte blir för lågt. Beträkta fordonsfabrikantens uppgift om rekommenderat tryck som ett absolut minimum (jfr lägsta strecket på





oljestickan). Kontrollerar du trycket sällan eller om du ibland kör med last kan du gärna fylla 0.2-0.3 bar extra, det har en positiv inverkan på livslängden.

Dimensioner

Storleken på däcken anges i mm, % och kod (tidigare tum)! Exempel: 195/65R15. Det kan tyckas ologiskt i dagens enhetsmedvetna samhälle men har historisk bakgrund. Däckets bredd på bredaste stället anges i millimeter, höjden anges som procent av bredden och fälgens diameter mäts i kod som tidigare överensstämde med tum. R:et står för Radialdäck.

När man byter däck- och fälgdimension skall man ta hänsyn till hjulets rullomkrets (RC) och inte minst viktigt den ursprungliga belastningskoden (LI).

Man får byta däck- och fälgdimension om hjulet inte sticker utanför den ursprungliga stänkskärmen efter bytet eller det inte tar i någon chassidel vid full fjädring eller fullt rattutslag. Man får dock inte göra sådana förändringar att bilens köregenskaper väsentligt förändras för då blir bytet olagligt. Håller man sig till däck- och fälgdimensioner som är originalmonterade på fordonet eller ligger mycket nära dessa bör bytet inte innebära några problem.

195/65R15	205/55R16	225/45R17	225/40R18
Std	+ 1"	+ 2"	+ 3"
			
65	55	45	40

Belastning och hastighet

Däckets belastningskapacitet anges med siffror i direkt anslutning till dimensionsbeteckningen.

Exempel: 195/65R15 91H

91 står för den vikt däckets maximalt kan belastas med vid referenstrycket 250 kPa (290 kPa för Extra Load) och kan användas direkt för släpfordon, medan det för bilar gäller att den belastning som bilens originaldäck har gäller som ett minimum.

Bokstaven H i detta fall anger den maximala hastighet däckets klarar under lång tid (H = 210km/h). Det ger även en uppfattning om däckets övriga egenskaper som t ex grepp, riktningstabilitet, rullmotstånd, våtgrepp, vattenplaningsegenskaper m m. Se nedanstående tabell.

Hastighetsindex	km/t	Belastningsindex	Kg	Belastningsindex	Kg
Q	160	79	437	91	615
R	170	80	450	92	630
S	180	81	462	93	650
T	190	82	475	94	670
H	210	83	487	95	690
V	240	84	500	96	710
W	270	85	515	97	730
Y	300	86	530	98	750
ZR	>240	87	545	99	775
ZR + Y	>300	88	560	100	800
		89	580	101	825
		90	600	102	850

Fälgar



Fälgarna, eller hjulen som det egentligen heter, finns i många olika modeller. Storleken på fälgen anges i index (förut i tum). Exempel: 6Jx15 (bredd, typ av fälghorn och diameter).

Det finns två huvudtyper av fälgar: stålfälg och lättmetallfälg. Stålfälgen är den vanligaste och monteras som standard på de flesta fordon. Lättmetallfälgen har blivit mycket vanlig och monteras numera även den som original på många fordon. Den används ofta för att nå speciella egenskaper eftersom den är något lättare, hållbarare och rund. Den vanligaste orsaken är dock rent estetiskt.

Man kan utan problem byta sin stålfälg mot en i lättmetall om man tar hänsyn till fälgens inpressningsdjup (offset). Offset är avståndet mellan anläggningsytan mot navet och fälgens mittpunkt och finns oftast angiven på fälgen.

Exempel: 6Jx15 ET45 6Jx15 ET45

Det betyder att anläggningsytan ligger 45 mm utanför fälgens mittpunkt och om man byter till en fälg med lägre offset kommer fälgen att bredda motsvarande utåt. En förändring av offset kan medföra att bilens vägegenskaper förändras drastiskt, oftast till det sämre. Förändrar man bredden måste man än en gång se upp med att hjulet får plats.

När man monterar fälgen på fordonet är det mycket viktigt att anliggningsytorna på hjulnav och fälg är absolut rena. Smörj endast anliggningen vid navet och använd någon typ av värmebeständigt fett (inte kopparpasta). Skruvar eller muttrar skall inte smörjas men skall vara väl rengjorda. Skruvarna skall alltid dras åt med moment. Man får absolut inte använda mutterdragare utan momentstav. Fler fälgar lossnar p.g.a. för hård åtdragning än för lös.

Ventiler



Std



Metall

Vanliga gummiventiler avsedda för personbilar klarar ett maxtryck på 450 kPa vid varmt däck. Lätta lastbilar, husbilar och husvagnar som har C-däck måste ha en skruvventil eller en speciell högtrycksventil om däcktrycket överstiger 450 kPa när däcken är varma.

Använder man vanliga personbilsventiler är risken stor att dessa börjar läcka vid höga tryck. En bra regel är att aldrig använda personbilsventiler till C-däck.

Lagring



Däck åldras normalt endast obetydligt innan de tagits i bruk. Det är viktigt att lagra däcken rätt för undvika att lagringen påverkar däcken negativt. Ett däck som lagrats rätt under 3-5 år har fullgoda egenskaper och bör betraktas som nytt. Den riktiga åldringsprocessen startar först när däckets tagits i bruk.

Däck är känsliga för hög värme och solljus (ozon). De skall lagras svalt, mörkt och torrt. Det är alltså direkt olämpligt att lagra hjulen i pannrummet, i stålcontainer eller utomhus. Lösa däck skall lagras stående medan däck monterade på fälg kan lagras liggande. Undvik att använda starka lösningsmedel eller s.k. däckfärg vid rengöring och underhåll av däcken, det är direkt skadligt för gummit. Vill du ha en svart och ren yta kan du med fördel använda någon typ av vaxschampo. Man ser ibland de som skyddar däcken på husvagnar genom att ställa en skiva för hjulet. Det skyddar givetvis mot solsken och regn men man har istället skapat en ugn där däckets förvaras vilket kan vara nästan lika skadligt. Se till att däcken får ventilation genom att göra hål i skivan. När däckets blivit 5-6 år bör man göra en noggrann kontroll av det och byta ut det om det finns sprickor eller skador även om mönsterdjupet är bra. Däckets ålder står angivet på den ena däcksidan längst ner vid fälgen. Där finner du ofta betäckningen DOT följt av en massa tecken. De sista siffrorna anger tillverkningsvecka och år.

Exempel: **DOT XN MO XKNL 1711**

Däcket är tillverkat vecka 17 år 2011.

Har däckets bara tre siffror är det tillverkat före år 2000. De två första siffrorna anger vecka medan den tredje siffran anger år. Ofta (inte alltid) följs siffrorna av ett ◁-tecken för däck tillverkade på 90-talet.

Mer information om däck och fälgar finns på www.stro.se