

DEKK

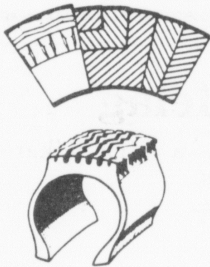
Uppgávan hjá dekkunum er at yvirfæra allar driv-, stýri- og bremsikreftir til vegin og harafturat virka fjarðandi. Tað er stórir munur á dekkum, og er tað tí av allarstørsta týðningi fyri koyrtýrð og koyrieginleikar, at ein bilferari veit, hvørji dekk eru best nýtiligt til vogn hansara, og hvussu tey skulu monterast, røkjust o.s.fr.

Dekk-typur

Í høvuðsheitum finnast tvey slag av dekkum, nevniliga: diagonaldekk og radialdekk. Bæði dekkini verða framleidd í ymiskum frábrigdum. Felags fyri dekkini er, at tey eru bygd upp av trimum høvuðspørtum: Kanttræðrum, karkassa og gummiklæðningi.

Diagonaldekk

Diagonaldekk hefur ein karkassa, sum er uppbyggdur av fleiri vevnaðarlögum, og træð-



irnir í hvørjum lagi krossa hvønn annan. Diagonaldekk er biligt at keypa og hefur hampuliga góðar koyrieginleikar, tá koyrt verður við litlari ferð. Uppbyggingin ar karkassanum ger tó tað, at dekkid er ikki nýtiligt til áhaldandi nógv ferð.

Radialdekk

Í radialdekkinum er karkassin uppbyggdur av træðrum. Hesir ganga tvørtur um dekkid frá kanti í kant, sostatt ganga tey radialt frá centrum. Fram eftir slitlagnum er lagt eitt belti av vevnaðarlögum ella stáltræðrum, harav koma nevnlígg vevnaðar radialdekk og stáldialdekk. Av hesum er stáldialdekkid tað betra.



Radialdekkid hefur linar síður og eitt hart slitlag. Hetta ger, at radialdekkid fær nógv betri samband við vegin enn diagonaldekkid, eisini tá hugsað verður um skjóta koyring í sneiðingum. Tá hefur diagonaldekkid lyndi til at koppa á, meðan radialdekkid gevur seg í síðunum. Radialdekkid hefur munandi betri vegtak enn diagonaldekkid og varar harafturat longri.

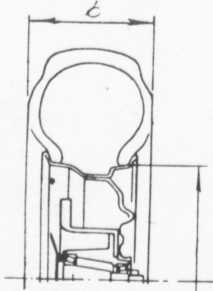
Nakrir vansar eru tó við radialdekkinum t.d. er rattið tyngri at snara, tá tú skalt namøva bilin. Dekkini larma nakað, tá koyrt verður eftir óslottum; hetta kemst av tí harða slitlagnum. Eisini kann nevast, at tá ið radialdekkid missir vegtakið í sneiðing, hendir hetta heilt knappliga.

Slanguleys dekk

Summi dekk eru gjørd soleiðis, at teimum nýtist ikki slangu, og kemst hetta av, at dekkid innan er klætt við einum serligum slagi av lufttøttum gummum, sum sostatt virkar sum slanga. Tíverri er tað komið fyri og møguliga ger tað framvegis, at dekk, sum eru ikki slanguleys, (hetta stendur á dekkinum t.d. tubeless) eru sett á felguna uttan slangu. Tað skuldi ikki verið neyðugt at nevnt, at slíkt er livshættisligt.

Dekkstøddir

Dekkstøddin verður ásett av tveimum tølum. Fyrra talið sigur frá breiddini og seinna frá tværmátninum innan í dekkinum. Tværmátið (t) verður sum oftast givið upp í tummum, t.d. 13", og breiddin (b) fyri diagonaldekk vanliga eisini í tummum, t.d. 6,40, meðan breiddin fyri radialdekk altið verður givin upp í mm, t.d. 155. Støddin á einum diagonaldekk kann soleiðis t.d. verða ásett sum 6,40-13 og á einum radialdekk t.d. sum 155-13. Vert kann vera at nevna, at tá ið ein bilur verður keyptur, er hann floksgóðkendur við ávisari dekkstødd og loyviligt er tí ikki uttan viðari at skoða bilin við dekkum,



ið hava aðrar støddir. Um tú ynskir at nýta aðra dekkstødd, enn ta upprunaligu við t.d. at keypa aðrar felgur, er rættast at ráðfæra seg við Bileftirlitið.

Vulkaniserað dekk

Keypr tú vulkaniserað dekk, so fylg hesum hyggiráðum:

1. Kanna um framleiðslumerki

er á dekkinum. Er einki, so keyp tey ikki, tað sama hvussu bilig tey enn eru.

2. Kannað um sama framleiðslumerki er á øllum dekkunum, tú keypr. Eru merkini ymisk, kunnu tað vera ymiskir vulkaniserað, ið hava gjørt dekkini.

Sleppvinkul

Tá ein bilur verður ávírkaður av síðukreftum, t.d. centrifugal-kraft ella síðuvindi, vil ofta undir- ella yvirstýringslyndi gera seg galdandi. T.v.s. vognurin fær aðra kós enn ta, sum rattastøddin skuldi gívið. Hetta stýringslyndi stavar fyri ein stóran part frá dekkunum. Kontakthvættan ímillum tað einkulta dekkid og vegin verður bend til síðis í mun til miðplánið á felguni. Her fáa vit sostatt ein vinkul, sum verður kallaður sleppvinkul. Sleppvinkulin er vinkulin millum stýrða kós og veruliga kós. Støddin á vinklinum er treytað av dekkkonstruktion og dekkslagi, av lufttrýsti og átyngd.

Kavadekk við høgum ribbum gevur størri sleppvinkul enn vanlig dekk, og diagonaldekk geva størri vinkul enn radialdekk. Lágt lufttrýst og stór átyngd gevur eisini stóran sleppvinkul.

Yvir- og undirstýring

At ein bilur er yvirstýrdur vil siga, at hann sneiðir ov nógv í mun til tað, ið rattið er snarað. Hetta kann koma av, at dekkini aftan hava størri sleppvinkul enn fordekkini.

At ein bilur er undirstýrdur, vil siga, at hann sneiðir ov lítið í mun til rættstøðuna.

Av tveimum ringum er yvirstýringin tann vandamesta.

Dekkáseting

Um bilurin skal hava nýggj dekk, er tað sera umráðandi at seta góð dekk á hann. Um ein heldur seg til tey dekk, sum bilurin er føddur við, fer ein heilt skeivur. Teir allarflestu bilar verða nú seldir við radialdekkum, tó eru onkir, sum hava diagonaldekk. Um ein ætlar at seta radialdekk á ein bil, sum er føddur við diagonaldekkum, er tað best at ráðfæra seg við bil-seljaran um tað, tí tað kann vera, at hjólstillingin skal broyttast nakað.

At fara frá radialdekkum yvir til diagonaldekk er ikki at við-mæla. Best er um øll dekkini eru eins, tó eiga dekk á sama aksli at vera eins. Um so er, at tú hefur tvey diagonaldekk og tvey radialdekk, skulu radialdekkini vera aftan. Kavadekk eiga altið at vera á øllum hjólum. Eftir galdandi reglum er tað loyvt at nýta pikadekk frá 16. oktober til 30. apríl. Verða pikar nýttir á persónvogni ella øðrum lottum akfari, totalvekt upp til og við 3500 kg., skulu øll dekkini vera pikað, og má munurin millum talið á pikum í tí dekki, sum hefur flestu pikarnar og talið á pikum í tí, sum hefur fægstu, ikki fara upp um 20% av størsta talinum. Tað kann nevast her, at radialdekk eru betri í hálfu enn diagonaldekk, eisini kann nevast, at fleiri framleiðara eru í ferð við at framleiða dekk, sum

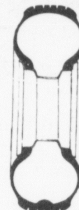
skulu kunna nýtast í staðin fyri pikadekk í teimum londum, har sum partvis ella heilt forboð er fyri at nýta pikadekk. Hesi dekk verða á donskum rópt kontaktdæk ella friktionsdæk.

Ójavn slit

Slitast dekkini ójavn, kann hetta koma av at: Hjólini eru ikki í javnvág, lufttrýsið er ov lágt ella ov høgt, sløðr í røður-greidum, hjólini skeivt stillað, stoytdoyvarar í ólagi ella skeivleikar í bilinum.

Hjóljavnvág

Tað er av stórum týðningi, at hjólini eru í javnvág, bæði statiskari og dynamiskari. Bert nokur gram vilja av centrifugal-kraftini geva eina kraft uppá fleiri kp.



Eitt hjól er í statiskari ójavnvág, um tað diametralt er ikki eins tungt. Hetta kann kannast við at lata hjólið mala á akslinum, og vil tað tá, um javnvágin ikki er í lagi, altið steðga í sama stað.



Dynamisk ójavnvág merkist bert, tá hjólið melur, og kemst hetta av, at tyngsta punktið ikki liggur í miðplánum. Úrslitið er, at hjólið verður javnvegað við at seta smáar blýggjukubbar sum móttvekt.

Ristingar í hjólunum kunnu tó eisini koma av, at dekkini upprunliga ikki eru rund. Um so er mugu dekkini raspast til tey eru "bein".

Lufttrýst

Lufttrýstið skal mátast, meðan dekkini eru køld. Undir koyring kemur varmi í dekkini, og luftin vil tí viðkast, og førir hetta við sær, at lufttrýsið veksur.

Ov lágt lufttrýst vil økja nógv um slitið av dekkunum og samstundis broyta koyrieginleikarnar á bilinum, við tað at stýringin verður tung og ótrygg og fastlegan (leiðstabiliteturin) viknar.

Um koyrt verður leingi og skjótt við ov lágu lufttrýsti, er vandi fyri, at slitlagið rivir seg av, ella dekkid sprengist.

Ov høgt lufttrýst ger, at vegtakið minskar. Bilurin verður eisini sera ringur at koyra við á óslottum vegin.

Vanliga hava bilar altið hægri lufttrýst aftan enn framman, og er hetta eisini fyri at hindra, at bilurin verður yvirstýrdur.

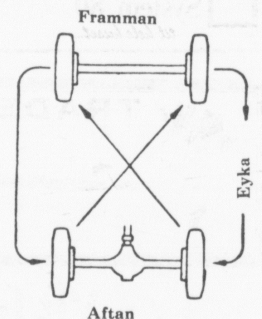
Um dekkini slitast meir í aðrari síðuni, er orsök mest sum altið, at røðurgreidurnar ikki eru, sum tær eiga. Bileigarin eigur tá at venda sær til onkran, sum hevur tær røttu tólini til at máta og stilla røðurgreidur við.

Vatngliðing (Aguaplaning)

Tá tað regnar illa, kann eitt vantlag uppá 2 mm ella meir vera á vegnum. Er mynstrið ikki nóg djúpt á dekkinum, so vatnið ikki sleppur at renna frá, missir tú sambandið við vegin, og hjólini sigla á vatninum. Hetta er tað, ið rópt verður aquaplaning. Undir slíkum umstøðum kann hvørki bremsast ella stýrast. Lógin ásetir, at mynstrið skal vera minst ein millimetr, men tá kann aquaplaning longu henda við 75-80 km/t og við blankslitnum dekkum longu við 25-30 km/t. Tí eigur ein ikki at biða við at skifta út, til dekkini eru nærum ólöglig, men skifta út í góðari tíð.

Umskiiftan av dekkum

Við at skifta dekkini millum for- og bakakslur og yvir kross (t.d. fyri hvørjar 5000 km) fæst eitt javnari slit á øll fyra dekkini (ella øll fimm, um eykadekkid verður tikið við).

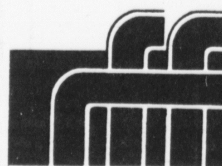


Myndin sýnir, hvussu hetta kann verða gjørt, tá ið eykahjól-ið er við í hesi umbyttan. Um fyra nýggj dekk verða keypt og eitt av teim gomlu nýtt sum eyka, kunnu dekkini istaðin aðruhvørja ferð ávíkavist verða umbytt yvir kross og beint aftur og fram.

Men legg til merkis, at hetta ikki eigur at verða gjørt, um ikki øll dekkini eru av sama slagi, antin øll diagonaldekk ella øll radialdekk.

Umskiiftan av pikadekkum eigur bert at verða yvir kross fyri ikki at loysa pikarnar óneyðugt.

Ofra er greitt frá hesum í leiðbeiningarboðklókinginum, ið fylgir við bilinum.



**RÁÐIÐ
FYRI
FERÐSLUTRYGD**