



## BRANCHEVEJLEDNING

for arbejde med dæk og fælg



Teknisk vejledning – Person- og varebil

### Af- og påmontering af Run-Flat og UHP dæk

Run-Flat og UHP dæk adskiller sig på en række områder i forhold til standarddæk, og kræver derfor specielle tekniske forudsætninger og færdigheder ved af- og påmontering.

For at undgå fejlmontering og dermed udgøre en sikkerhedsrisiko, er det særdeles vigtigt, at montøren er bekendt med og har modtaget instruktion i anvendelsen af dækmaskinen og dennes udstyr, så af- og påmontering af Run-Flat og UHP dæk kan udføres korrekt.

**Run-Flat** dæk er mærket RSC, "Run Flat Service Component". Run-Flat dæk adskiller sig fra standard dæk, ved at have en kraftigere kantrådskonstruktion samt indbygget støtteprofil i sidevæggene mellem karkasse og innerliner. Run-Flat dæk giver derfor mulighed for fortsat mobilitet ved punktering, med en maksimal hastighed på 80 km/t, over en distance på maksimalt 80 km.

Bilen skal være udstyret med TPMS dæktrykovervågningsystem ved anvendelse af Run-Flat dæk.

**UHP** står for Ultra High Performance dæk og defineres overordnet som dæk med et hastighedsindeks på W (270 km/t) og derover. UHP dæk adskiller sig fra standarddæk på en række områder. Eksempelvis kantrådskonstruktion karkasse, slidbane compound og i de fleste tilfælde lavere profil.

#### 1. Det rigtige dæk og fælg

Sørg for at dæk og fælg passer sammen. Tjek evt. hjuldata med STRO Databogen. Vær opmærksom på at visse Run-Flat og UHP dæk kræver specialfælg med specielle humptyper. Eksempelvis EH og EH2+.

#### 2. Den rigtige ventil

Sørg for at montere den korrekte fælgventil eller TPMS-ventil. Vær opmærksom på korrekt tilspændingsmoment for TPMS-, sensor- og metalventiler. På biler med konstruktiv tophastighed på 240 km/t og derover anbefales det, at der anvendes metalventil i fælgen.



## BRANCHEVEJLEDNING for arbejde med dæk og fælge



### 3. Temperatur

På grund af kraftigere og stivere konstruktionsmæssige egenskaber i Run-Flat og UHP dæk, er det vigtigt, at dækket har en temperatur på minimum 15° C for at have tilstrækkelige elastiske egenskaber for af- og påmontering.

### 4. Godkendt udstyr

Anvend kun montageudstyr, der er beregnet for Run Flat og UHP dæk. Eksempelvis WDK godkendt udstyr, som eksempelvis indebærer hjælpearmsfunktioner og afstandsbegrænsere ved fritrykning. Sidste er specielt vigtig ved fritrykning af Run-Flat dæk, for at undgå brud på støtteprofilen indvendigt i siden af dækket.

### 5. Det rigtige montagemiddel

For ikke at fremprovokere utilsigtede skader under montering, brug da kun et montagemiddel der er beregnet for Run-Flat og UHP dæk.

### 6. Lufttryk UHP og Run-Flat

Spring-trykket over fælghumpen bør ikke overstige 3,3 bar.  
Sæt-trykket bør ikke overstige 4 bar.  
Drift-trykket må ikke være lavere end bilproducentens anvisninger.

**UHP** dæk anvendes som regel på biler med høj konstruktiv tophastighed. Her kan man med fordel anvende nitrogen (N-kvælstof) som alternativ til almindelig luft. Nitrogen forårsager lavere temperaturudvikling og dermed trykforandring i dækket ved kørsel med høj hastighed. Trykket i dækket vil således være mere konstant og hermed bidrage til større sikkerhed. Anvendelsen af nitrogen er ikke en garanti for tæthed og trykket bør ligeledes kontrolleres jævnlige. Justering kan ske med almindelig luft.

**Run-Flat** dæk pumpes normalt med almindelig luft.

Kontrol af lufttryk skal ske på kolde dæk og mindst en gang i måneden.

#### Vigtigt

Et dæk bør i længere tid ikke udsættes for et tryk højere end det af producenten anbefalede maks. tryk, da det høje tryk kan forvolde skader i dækkets konstruktion.