

Karting och däck

Däck Generellt: Däck inom sport och rekreation behöver inte vara DOT-märkta som t ex våra personbils däck. DOT står för departement of transportation och är en juridisk märkning som krävs för att få sälja däck till framfart på allmänna vägar. Med det sagt så är det inget krav på att kartingdäcken behöver vara datummärkta, dessutom så styrs vilka däck vi får köra på av bl a SBF och handlarna/tillverkarna.

De sista åren har det varierat mycket när det gäller vilka däcksmärken vi får köra på. Längre ner här i dokumentet hittar ni de däckregelverket som gäller för nationella tävlingsklasser. Det förekommer andra däckskrav på internationella tävlingar och i promotionklasserna i Sverige.

Våra däck tillverkas hos tillverkarna i omgångar som vi kallar batch, vilken gör att de kan identifieras med den streckkod och nummer ni hittar på sidan av däcken.

När ni köper däck: Det finns mycket begagnade däck där ute på marknaden, både bra och mindre bra. Många förare har valt en linje att köra så mycket som möjligt på nya däck, för att förbereda sig på bästa sätt i sitt presterande på banan. Vilket resulterar i att många däck som säljs kanske bara har gått ett fåtal varv, medan andra man hittar sägs bara ha gått en tävling.

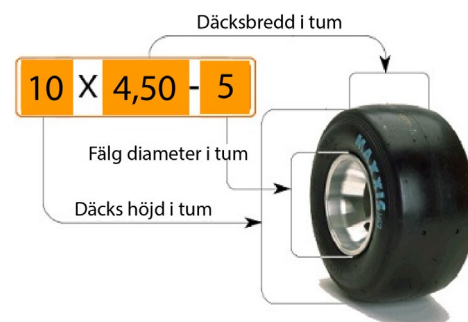
Men hur länge kan man räkna med att ett däck håller?

Ja här nämner man två saker. Hur länge kan de prestera på topp, och hur länge håller de i en tävling/träning.

På topp kan man säga att de flesta slicksdäcken håller enbart ett 10-tal varv max, sedan dalar dess egenskaper långsamt nedåt. De peakar kanske redan på varv 2-5. Vega cadetti-däcken har lite långsammare och fördröjda egenskaper än t ex Lecont-däcken har.

När det gäller regndäck så är deras mjukhetegenskaper viktiga. Däck som legat några år tappar den egenskapen. Så räkna med att de fungerar att tränga undan vatten, men kanske inte få grepp i asfalten likt nyare producerade regndäck. Men att träna på begagnade regndäck fungerar hur bra som.

Regndäck med mycket mönster är bra till att köra då det står mycket vatten på banan, och det tillsammans med relativt högt däckstryck. Medan mindre o mindre vatten på banan, så fungerar mindre o mindre mönster och även däckstryck.



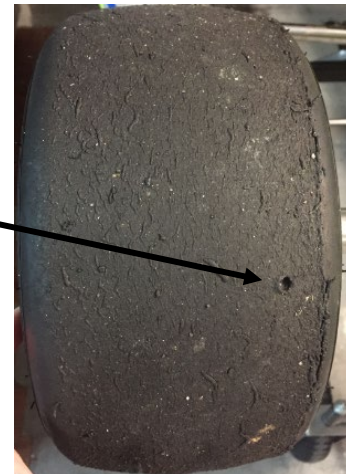
Våra däck inom kartingen

2022

Så, vid **köp av sedan tidigare körda däck** bör man kolla indikatorpunkterna i däcken, som är de där runda hålen ni hittar i körytans ytterkanter. Syns inga hål, ja då är de rejält slitna. Nya brukar dessa hål vara va 5-6 mm djupa. En del kan medvetet ha kört med högt däckstryck, ja då slits de enbart mitt i körbanan. Corden brukar synas rätt fort där då.

Har däcken även en typ oljeflammig yta runt om sig, ja då har de nog legat relativt länge. Men har de bra med gummi kvar på sig så kan de med säkerhet fungera som bra träningsdäck.

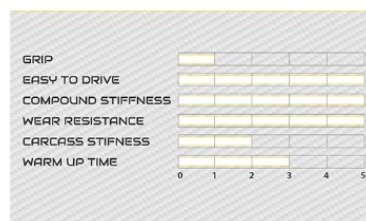
Om ni trycker ner en nagel i körytan på däckets och känner efter hur det känns??? Hårt och stumt, ja då är däcken hårda och stumma. Sjunker nageln ner lite och avtrycket liksom sluter sig relativt snabbt direkt efter ni slutat trycka i nageln, ja då har ni nog ett däck med ok mjukhetsegenskaper. ok däck att träna på.



Nya däck. Många med oss har en begränsad budget och ser körglädjen på banan med många varv som en vinst var gång, medan andra kanske har högre ställda krav på sig själv. Då däcken oftast produceras i omgångar så är det med stor sannolikhet att hela årets däckbehov är producerade vid ett och samma tillfälle. En tillverkare har inte heller bara en (1) maskin i arbete med att producera däck, och det tillsammans olika råvaruleverantörer. Resultatet är tyvärr att däckens egenskaper kan varieras mycket mellan batcherna, vilket gör att den oinvidige måste vara beredd att de även presterar helt annorlunda på banan. Det gäller slicks såväl som regndäck. Vid tävling så är rekommendationen att köpa däck så nära inpå tävlingen som möjligt, både slicks och regn om det anses behövas.



Many years after its initial appearance it is the most modern "narrow" tyre in the world.



Hur länge däcken håller i en tävling brukar röra sig mellan 50-80 varv som max för Lecont medans Vega cadetti kan klara sig 200-250 varv. Som däcken är och har varit nu under det senaste året. När Vega cadetti kom för 5 år sedan så höll de makalösa 600-700 varv.

Hur länge slicksen håller är starkt påverkat av körstil, typ av asfalt man kör på, motoreffekt, damm/grus på banan mm mm. I motorstarka klasser kan man slita ut sina däck så de inte håller ihop hela tävlingen, om man kör t ex väldigt aggressivt. Medans i de mindre motorstarka klasserna kan man köra mera vårdslöst och aggressivt och de håller ändå hela tävlingen igenom trots det. Kravet här är att i de motorstarka klasserna får man rulla genom apex i kurvan och kanske gå på gas först när man ser utgången till rakan från kurvan. Är däcken överhettade i de klasserna, så får man inget fäste över huvud taget. Då är det bara att slå av lite på takten och låta däcken kyla ner sig under et varv eller så, innan man kan pusha igen.

Våra däck inom kartingen

2022



Förvaring. Lagra däcken mörkt och svalt (punkt). Enkelt eller hur... Däcksväskor är bra, bara de inte ligger inne i ett varmt tält mitt i solen. Är däcken plastbelagda, låt plasten vara fram tills du behöver däcken. Täta plastsäckar som inte släpper igenom ljus är bra, Strila även ner lite vatten i säcken över däcken då o då. Just vatten är det enda tillåtna vi kan använda oss av att försöka hålla däckens egenskaper uppe.



Montering. Vissa däck är mera arbete med än andra att demontera och montera. Däckavtagare och däck sax underlättar rejält tillsammans med däckpasta. Tänk även på att skruva loss däckslåsen innan ni trycker av däcken, då fälgarna är i lättmetall oftast och lätta att förstöra.



Lecont-däcken har ingen given rotationsriktning vid montering, då de två dubbelpilar som finns vid varumärket även är en del av varumärket.



Balansering. Däcken är alltid i obalans, mera o mindre. Har man krav på att prestera så är det bra att även ha med balansering av däcken i det preparerande arbetet.





Hur sätta bra tryck i däcken

Steg 1 – Innan ni kör ut på banan

- Om ni har däckslås, kontrollera att dom inte dragits för hårt. Inte mera än ¼-varv förbi kontakt.
- Kontrollera så det inte finns ett läckage
 - Placera såpvatten runt vart däckslås samt över ventil. Kommer det bubblor så är det inte tätt.
 - Sätt 0,80 bar tryck i samtliga däck, vänta 15-20 minuter och säkerhetsställ så läckage inte finns.
- Ni bör även kontrollera och justera balansen i däckets om det är i obalans.

Steg 2 – Kallt däckstryck hur gå tillväga

- Se däcktillverkarens rekommendationer
- Rådfråga någon kunnig
- Se era tidigare noteringar från tidigare körning på aktuell bana

Steg 3 – Tillverkarnas rekommenderade däckstryck



SBF Däckskrav 2022-2024

Klass	Däck	Rekommenderat kalltryck bar		
		Fram +/- 0,5	Bak +/- 0,5	Optimalt av tillverkarna anggett varmtryck bar
Cadetti, Micro och Mini Slicks.	Vega Cadetti	1,00	1,00	1,20
Junior 60 Slicks.	Lecont SVA	0,85	0,80	1,00
Micro, Mini Junior 60 Regndäck.	Lecont LH04 regn	0,90	0,90	0,90
J125 och OKJ Slicks.	Lecont LH03	0,60	0,55	0,70
S125, OK samt KZ2 Slicks	Lecont SVC CIK Prime	0,60	0,55	0,70
J125, S125, OK, OKJ samt KZ2 Regndäck	Lecont SV 1 CIK	0,90	0,90	0,90

Val av tryck i kalla däck påverkas av bl a Lufttemperatur, körbanans yta, mängden gummi på banan. Men viktigt är även körbanans asfaltstäthet och/eller skrovlighet.

Banor med mindre skrovlighet/fäste samt med långa rakor med högre hastighet kan kräva märkbart högre däckstryck med upp till 20%.

Notering gällande däckstryck i aluminium, magnesium samt Oxytech-belagda

fälgar – Rena aluminiumfälgar har en egenskap som inte fördelar värmen lika bra som magnesium-fälgar. Man kan med den vetskapen ha ett högre kalltryck i däck som är monterade på bl a magnesiumfälgar med ca 0,05 bar, vilket ofta då resulterar i att däcken får rätt varmtemperatur snabbare och ger ett mera anpassat fäste snabbare än rena aluminiumfälgar.



Steg 4 – Anpassning av däcktryck för vart däck runt om.

Vid banor som körs medsols

	Vänster bak	Höger bak	Väster fram	Höger fram
Skillnad	Riktvärde	+ .2 psi	+ .2- .4 psi	+ .4- .6 psi
Exempel	0,62 bar	0,64 bar	0,65-0,67 bar	0,67 – 0,69 bar

Steg5 – justering av tryck efter ett heat/pass

- **Varmtryck:** Försök att ta varmtryck så fort som möjligt efter en aktiv körning. Om föraren kört relativt lugnt innan man tar däckstrycket så har troligen temperaturen påverkats och därmed även trycket. Tillverkarnas rekommendationer här är en viktig guidelinje. När det gäller regndäck så är det omöjligt att använda denna teknik.

Lecont t ex rekommenderar inga varma däckstryck över 0,90 när det gäller slicks på storkart.

Men när det gäller Lecont SVA för J60 rekommenderas inga varmdäckstryck över 1,15.

Vega cadetti finns i de klasser där man sällan uppnår en klar och koncis temperaturhushållning vid körning.

Andra faktorer har större betydelse och påverkan här. Även skillnaden mellan aluminium och magnesium-fälgar är nästan omätbar här.

- **Att tänka på:** Motorstarkare kartar såsom t ex OKJ, OK ock KZ2 bygger värme vid accelerationen vid utgången i och ur kurvan, och det finns då en mycket större risk för överhettning av däcken i ett heat. Dessa kartar bör rullas mera än de andra mellan broms och gas vid kurvtagning.
- **Anpassning.** När karten lyfta upp på vagnen och däcken ännu är varma. Kontrollera tryckskillnaden i däcken var för sig, för att då få en guidning till att ev justera däckstrycket inför nästa heat. Varmtrycket rekommenderas vara likadan i alla däck runt om ute på banan.



Steg 6 – Läs av däcken

- **För högt tryck:** Däcken överhettas, vilket ger en "våt tuggummiliknande" yta som ofta ser rå och ojämn ut. Ute på banan blir karten hal och fästet finns helt enkelt inte vid kurvtagning, gaspådrag eller inbromsning, samt kan kännas som att den sitter fast i underlaget vid utgången på en kurva. För att återfå bra temperatur igen så får föraren köra mindre aggressivt ett tag.
- **För lågt tryck:** Karten saknar grepp och däcken hittar aldrig greppet heller så som det är brukligt efter ca 1-2 varv. Snedställda ådringar på däckens köryta vittnar om att däcken bara glidit runt på banan.
- **Bra tryck:** Däcken får en struktur som ibland kan liknas med en lätt vågig sandbotten.

Notering: Tänk på att karten kanske har gått 1 varv i långsam takt efter ett heat, vilket påverkar temperatur och även utseende på däcken efteråt i depån.

Steg 7 - Race dag och däckstryck

Tidskval – det finns varierande förslag här när det gäller vilket däckstryck man skall ha vid ett tidskval. Oftast är tidskvalen kortare i både tid och längd, samt förarens och chassits egenskaper påverkar mycket jämte väder och vind. Många går upp 0,03-0,05 bar i tryck här, vilket då för många resulterar i att däcken hittar en högre temperatur snabbare. Man kanske sätter sin bästa varvtid redan på det första hela varvet, eller i vart fall innan varv 3. Men risken är här stor att överhätta däcken, vilket är lite av en katastrof om det händer i ett tidskval.

Tävlingsheat, anpassa däckstrycket

- När gummi läggs på banan av all körning ökas fästet rejält, vilket gör att man kan köra fortare i bland annat kurvor mm. Visserligen slits däcken under körningen och fästet försämras i takt med det slitaget. Men ofta kan man sänka trycket med 0,03-0,08 under dagen fästet blir mera o mera.

Regn – Följande kan användas som riktlinjer vid körning i regn.

- Regn eller bana med stående vattenpölar: 1,30 – 1,70 bar
- Våt bana med fåtal till ringa vattenpölar: 0,90 – 1,30 bar
- Fuktig bana: 0,55 – 0,80 bar