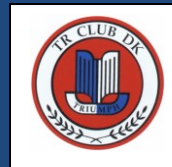


Dækstørrelse og bedre bremses på din TR

Af Bengt Nylén oversat af Ole Pedersen, artikel fra Det svenske TR-Magazine



TR seksere har originalt monteret dæk af størrelsen 165x15 på PI bilerne og 185x15 på USA bilerne. Disse dæk er i originalversionen 80_profil. Da mange ønsker at skifte dæk ud til en mere moderne profil, har jeg udarbejdet en sammenligning af, hvordan diameteren og hastigheden påvirkes, hvis der skiftes til andre størrelser.

Hvorfor fik USA-bilerne højere dæk? Sikkert fordi amerikanerne var vant til en blødere kørsel og derfor oplevede TR seksere med 165 dæk som for hårde. Derfor monterede de et større dæk, og for at kompensere for den 5 % større diameter, ændres slutgearingen fra 3,45 til 3,7. En reduktion på 7 %.

Normalprofil dæk med betegnelsen 185x15 har højden 0,82 i forhold til bredden, mens et dæk med betegnelsen 195/65x15 har højden 0,65 i forhold til bredden.

Tabellerne viser dækkets dimension, diameteren i mm, % formindskelse i forhold til originaldækket, samt relativ hastighed, med samme omdrejninger på motoren.



Forfatteren til artiklen, den svenske TR-formand Bengt Nylén i samtale med den danske formand, før starten af Hornsherred rundt

Hvis man ønsker at gå fra originalprofilen, foreslår jeg, at gå over til 205/70. 215-dækket kan give pladsproblemer i hjulkassen.

På PI bilerne ser det ud til at mange har fået monteret 195/65-15, der i dag er standard dæk på mange biler og kan købes til fornuftig pris.

Dimensionerne i tabellerne er teoretisk udregnet. De virkelige dæk varierer i dimensionen. Jeg har sammenlignet dæk i størrelsen 185 x 15 fra forskellige fabrikanter, de varierede i diameter efter specifikationerne, fra 676 til 690 mm.

Hvis du har en USA-bil, er der naturligvis intet som hindrer, at du sætter et mindre dæk på, f.eks. 195/65-15, men du får en "nedgearing" på 7 % og får derfor højere motoromdrejninger. Du får sandsynligvis en lidt højere acceleration. Hvis du har overdrive, går det nok, men har du ikke, får du ganske høje omdrejninger på motoren ved transportstrækninger f.eks. ved motorvejskørsel.

Valget er trods alt dit

TR6 PI			
Dæk	Diameter	%	hastighed
165/82	651	0	100
175/70	626	-3,8	96
175/65	609	-6,5	94
185/70	640	-1,6	98
185/65	622	-4,4	96
195/70	654	+0,5	100
195/65	635	-2,5	98

TR6 Carb (USA-biler)			
Dæk	Diameter	%	hastighed
185/82	684	0	100
185/70	640	-6,4	94
195/70	654	-4,3	96
195/65	635	-7,2	93
205/70	668	-2,3	98
205/65	648	-5,3	95
215/70	682	0	100
215/65	660	-3,5	96



Svensk TR6 fotograferet ved Selsø Slot

Bedre Bremsler på din TR

Du har nok lige som jeg, i visse tilfælde mærket, at bremsene på din TR ikke er som på en moderne bil. Jeg har især lagt mærke til det i sommer, da jeg kørte nogle strækninger på motorvejene i Tyskland. Jeg kørte med en hastighed på omkring 140-150 med min TR6, da bilerne foran bremsede kraftigt. Jeg konstaterede, at bilen foran mig kunne bremse betydeligt kraftigere end jeg kunne, hvorfor afstanden til den forankørende mindskes overraskende hurtigt.

Heldigvis slap bilen foran mig bremsene inden jeg kørte op i den, men det fik mig til at tænke oplevelsen igennem.

Jeg mødte nogle venner fra det tyske TR register og diskuterede spørgsmålet med dem. Flere af dem havde monteret bremsebelægninger fra Ford Granada, hvilket kan ske ved en mindre tilpasning og denne tilpasning viste sig at forbedre bremseevnen.

Der findes nu en nemmere måde at forbedre bremsene. Dette kan gøres ved montering af f.eks. EBC Kevlar bremseklodser.

En virksomhed i England, Power Stop Brake Products sælger bremsebelægninger i materialet Kevlar, fabrikat EBC.

Bremseklodsernes belægning findes i fire forskellige udførelser, som det fremgår af tabellen. Fordelen ved disse belægninger er, at de øger fiktionen og desuden afgiver meget lidt af sort sod som ses på fælgene når der køres med standardbelægninger, bare dette er jo et klart plus, ikke mindst for de der kører med trådhjul eller aluminiumsfølge.

Type	Friktionskoefficient	Temperaturområde
Street Kevlar "Black"	0,40	0-400
Roadsport "Green"	0,46	0-500
Competition "Red"	0,35	100-750
Competition "yellow"	0,34	150-900

Standardbelægningen på bremseklodserne har en friktionsfaktor på 0,25- 0,35. jeg har lige monteret typen Roadsport "Green" på min TR og skal vurdere disse når sæsonen starter. De kostede ca. 500 S. kr.

EBC-belægningerne er testet af bl.a. Triumph Sport Six Club i England med godt resultat. Bremseklodserne findes til alle TR modellerne. De to typer som betegnes Competition har dårlige bremseegenskaber inden de bliver varme, og kan derfor ikke bruges til normal kørsel.

Firmaet som sælger disse belægninger heder Power Stop Brake Products sales@powerstop.co.uk

Foruden ovennævnte firma sælger bl.a. Moss også de omtalte bremseklodser, jeg har her oversat produktbeskrivelsen

Ove Pedersen

EBC
BRAKES



EBC bremseprodukter er kendt for deres høje kvalitet og udførelse, de beskrevne bremseklodser anvender Kevlar som bindingsmateriale, i stedet for traditionelt stål. Denne opbygning beskytter mod at der opbygges et lag bremsestøv, som kan skade aluminiumsfølge. Der lagres tre typer bremseklodser Ultimax, uprated Greenstuff og til racerløb Yellowstuff, alle klodser kan monteres uden modifikationer.

TR3-4 type A and B calipers fast road/sport GBP172G
TR4-6 type C imperial calipers fast road/sport TT31501G
TR6 type C metric calipers fast road/sport TT32501G

EBC Greenstuff bremseklodser



EBC Greenstuff bremseklodser er en effektiv opgraderet klods, som vil forøge bremseeffekten med ca. 20 % mere end standard klodser. Klodserne er testet i rally, har høj friktion, holder deres bremseegenskaber med hurtig pedal respons, Kevlar baseret bremseklodser opfylder eller forbedrer egenskaberne i forhold til de originalt monterede klodser, med stærk forbedrede bremseegenskaber. Klodserne reducerer støv på fælgene og har længere levetid.

TR3-4 type A and B calipers fast road/sport GBP172G
TR4-6 type C imperial calipers fast road/sport TT31501G
TR6 type C metric calipers fast road/sport TT32501G

EBC Yellowstuff bremseklodser

EBC Yellowstuff bremseklodsernes materiale opfylder alle racer specifikationer. Eget til at modstå høje temperaturer og har en god slidstyrke karakteristik, behøver minimal opvarmningstid. Ideel til alle former for racerløb på bane.

TR3-4 type A and B calipers race GBP172Y
TR4-6 type C imperial calipers race TT31501Y
TR6 type C metric calipers race TT32501Y