



© WWW.AMT.NL - Dé internetsite voor de Automotive Professional

De „Seal-a-Matic”

Binnenbandlooze Buitenband van GOODRICH.

In het artikel „Eventjes de Jaar-beurs” van de hand van onzen technischen redacteur, verschenen in het voorgaande nummer van ons blad, vestigde de heer Fick reeds voorloopig de aandacht van onze lezers op de automatisch zichzelf weer dichtende „Seal-o-matic” binnenbandlooze buitenband van het beroemde Amerikaanse Goodrich bandenconcern.

Een autoband die geen binnenband heeft en die praktisch niet meer lek kan worden is echter een onderwerp waarvan elke man die in onze autobranche werkt, wel eens wat meer wil weten en we kunnen ons dan ook voorstellen, dat heel wat lezers van „Auto- en Motortechniek”, die in de gelegenheid waren om de Amsterdamsche Automobieltentoonstelling te bezoeken, den Goodrichstand zeker niet hebben overgeslagen. Want inderdaad ging het hier om een van de interessantste exposities.

De „Seal-o-matic”, waarvan een exemplaar op den stand aanwezig was, verschilt werkelijk uitwendig niet veel van zijn soortgenooten, die wel een binnenband herbergen. Wanneer de band eenmaal is gemonteerd, zal de leek hem niet van een anderen band kunnen onderscheiden.

De nieuweeling heeft echter wel degelijk „specialiteiten”, die men bij de gewone banden niet aantreft, nl.:

- 1e. is de geheele binnenwand gevoerd met een laag rubber van speciale samenstelling, die 10 maal beter bestand is tegen het doorfilteren van lucht dan de normale vooroorlog-sche auto binnenband.
- 2e. onder het loopvlak en de schouders bevindt zich de „Seal-o-matic” bescherm-laag.
- 3e. Een drietal concentrische gleuven verzekeren een volkomen luchtdichte afsluiting bij de velg en
- 4e. De band heeft een speciaal ontworpen ventiel, dat op zeer eenvoudige manier in het normale ventielgat kan worden aangebracht en dat bij iederen band wordt geleverd.

De band, die een sterke structuur heeft, omdat hij geheel met Rayon is opgebouwd, kan met ieder gewenscht loopvlak worden geleverd, doch de vormen moeten veranderd worden om een volkomen

luchtdichte afsluiting bij de velg te verzekeren.

Het „geheim” van dezen zelfdichtenden buitenband zonder binnenband zit hem natuurlijk in de speciale samenstelling van den rubber van de Seal-o-matic bescherm-laag, die van dien aard is, dat wanneer het een of andere puntige voorwerp het loopvlak binnendringt en men dit weer uit den band trekt, de taaië materie van de beschermende laag onmiddellijk wordt meegetrokken in het gat, dat aldus direct wordt dicht gemaakt, volkomen en voorgoed, zonder dat eenig luchtverlies valt te constateeren.

Een punt, dat men hierbij niet over het hoofd moet zien, is, dat de bescherm-laag niet overal aanwezig is. Ze beschermt het heele loopvlak en de schouders, maar niet de zijwanden. Volgens opgave van de fabriek zal echter, indien een scherp voorwerp in den zijwand zou dringen — hetgeen zelden zal voorkomen — de band over het algemeen lucht blijven houden totdat het voorwerp wordt verwijderd.

Als voordeelen van dezen binnenbandlooze buitenband creatie van Goodrich worden opgegeven: een comfortabeler voortbewegen dank zij grootere schokdemping, grootere veiligheid, doordat het gevaar van een lekke band in volle vaart praktisch is uitgeschakeld, het handhaven van den juistten luchtdruk en dan natuurlijk vooral niet te vergeten het bevrijd zijn van de lekke banden misère zelf onderweg.

Inderdaad voordeelen, die een geweldigen vooruitgang beteekenen op dit speciale gebied, een enorme winst voor het autorijdende mensdom, waar dit dan ook ter wereld leeft, als de praktijk werkelijk aan alle opgewekte verwachtingen beantwoordt. En in dat opzicht schijnt men niet al te pessimistisch te behoeven te zijn, want natuurlijk is deze vinding er niet maar een van vandaag of gisteren en even natuurlijk ook gaat een firma met een reputatie als Goodrich bij zoo'n gelegenheid maar niet over het ijs van één nacht. Vier jaren van de meest diepgaande onderzoekingen zijn aan de lancering van de „Seal-o-matic” voorafgegaan, 4 jaren waarin meer dan 1000 van die banden op alle mogelijke en onmogelijke manieren aan den tand zijn



gevoeld bij taxibedrijven, op auto's van de Amerikaansche State-Police, op speciale test-auto's en op bepaalde wagens, die hun dienst onder de zwaarste omstandigheden moeten verrichten en naar de rapporten vermelden, hielden sommige van die banden het zelfs twee jaar uit. Eerst daarna, toen men bij Goodrich van meening was, dat men zeker was van zijn zaak, werd deze nieuwiging in de Vereenigde Staten zelf voor het voetlicht gebracht en is hij in den handel verkrijgbaar.

Maar hij is nog duur en verdergaande pogingen zijn thans gericht op het verkrijgen van een goedkoper product, want de grondstoffen voor de beschermlaag zijn voorloopig nog schaarsch.

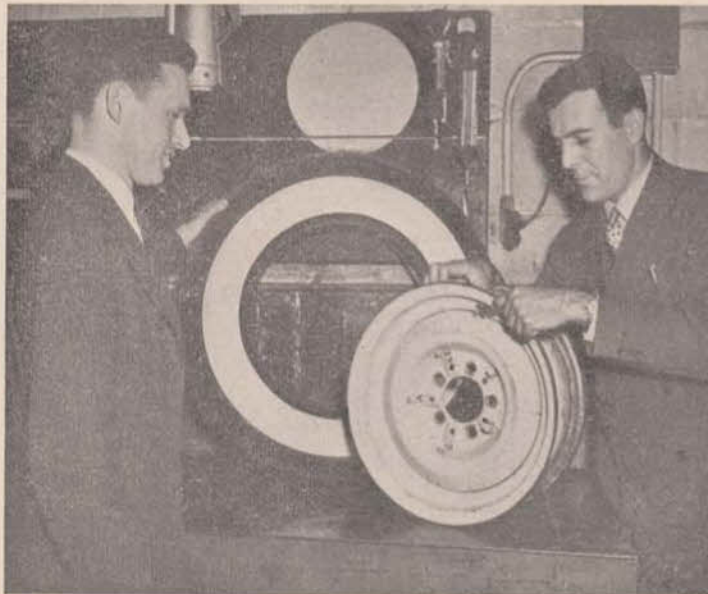
En van import in Nederland kan dan ook nog niet direct sprake zijn.

Ziehier enkele interessante details over dit nieuwe product, dat als het aan alle gewekte verwachtingen blijft voldoen, zeker een geweldig artikel gaat worden.

Maar vakmensen als onze lezers willen natuurlijk toch nog wel een paar dingen meer weten, b.v. of een speciale velg nodig is? Wel, dat is niet zoo. De „Seal-o-matic” kan zonder meer gemonteerd worden op de gebruikelijke moderne personenautovelg, maar het is op het oogenblik nog niet mogelijk den band te gebruiken op tweedeelige vel-

gen. Wel is er, zooals reeds vermeld, een speciaal ventiel noodig, dat bij elken band wordt geleverd, doch dat in het gebruikelijke ventielgat past. Maar van het hoogste belang is vooral dat de concentrische gleuven bij de velg volkomen luchtdichte afsluiting verzekeren. Is de montage goed geschied dan blijft die afsluiting ook bij een lageren druk dan de gebruikelijke volkomen.

De montage dient echter met de vereischte zorg te geschieden. Eerst moet het ventiel in het bestaande ventielgat worden gemonteerd. Daarna wordt de band op de normale wijze omgelegd, waarbij er echter voor moet worden gewaakt, de concentrische gleuven niet door ruwheid te beschadigen. Voor oppompen laat men daarna den band op verschillende plaatsen in verticale positie op den grond stuiten, waardoor de band tegen de velgranden springt; het oppompen geschiedt met samengeperste lucht. Ondanks het feit, dat aan de montage bepaalde zorg moet worden besteed, neemt ze toch niet meer tijd in beslag dan die van een gewonen band. Men denke er echter vooral aan geen scherpe of puntige bandafnemers te gebruiken, waardoor de concentrische gleuven gemakkelijk beschadigd zouden kunnen worden en de volkomen luchtafsluiting zou verloren gaan.



De vraag of de band gerepareerd kan worden — een hoogst belangrijk punt natuurlijk voor de praktijk — kan bevestigend worden beantwoord.

Iedere vakkundige reparateur kan de „Seal-o-matic” repareren, waarbij dan echter ten aanzien van bepaalde dingen speciale attentie noodig is, waarover echter in de toekomst door Goodrich nauwkeurige inlichtingen zullen worden verstrekt. Belangrijk is verder ook dat de nieuwe band momenteel nog niet wordt gemaakt voor vrachtauto's, al ligt dat over eenigen tijd wel in de bedoeling. Voor personenwagens wordt hij thans in de Verenigde Staten geleverd in de maten 6.00—16, 6.50—15, 6.50—16 en 7.00—15. De nieuwe binnenbandlooze band heeft ongeveer hetzelfde gewicht als een gewone buitenband met binnenband en is minstens evengoed uitgebalanceerd. Wat het aantal koordlagen betreft, kan worden medegedeeld, dat voorloopig alleen „4 ply” banden worden gefabriceerd.

Onder de andere vragen die bij den vakman opkomen is natuurlijk een zeer belangrijke die, wat deze band zonder binnenband doet bij het plotseling stooten op een hard voorwerp en of er geen kans bestaat dat hij uit de velg wordt gewrongen bij snel en zeer scherp draaien. Volgens de fabriek zijn de resultaten onder dergelijke omstandigheden zeer gunstig. Bij genomen proeven werd totaal geen verlies geconstateerd

tot de wielen vernield waren. En bij het nemen van scherpe bochten werd geen luchtverlies geconstateerd tot de wagen over den kop sloeg.

Natuurlijk kan de velg beschadigd worden en dan zal — indien de schade groot genoeg is — vanzelfsprekend luchtverlies gaan optreden, veel of weinig, afhankelijk van de mate der schade. Herstel is in dit opzicht op eenvoudige wijze mogelijk door de velg weer uit te hameren.

Tenzlotte zij nog vermeld, dat — wat hittevorming aangaat — de „Seal-o-matic” volgens opgave van Goodrich in geen geval onder het rijden warmer wordt over het geheel dan de gewone buitenband met binnenband. Volgens de fabriek blijven de zijwanden in ieder geval koeler door het ontbreken van den binnenband, hetgeen het gevaar van „knallers” vermindert en daardoor de kans op ongelukken. De normale luchtdruk is ook op deze binnenbandlooze banden van toepassing.

Van belang is ook uiteindelijk nog dat de band voor opslag in stock wordt afgeleverd met een ring van carton, die dient om te voorkomen dat de band wordt ingedrukt. Indien deze banden zonder dezen ring of te hoog worden opgestapeld zullen ze zich moeilijk zetten in de velg, hetgeen bij het oppompen zijn moeilijkheden kan opleveren.

K. R.