



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



Fig. 1

Vredestein brengt de „Profilux” Personenwagenband



toch wel tot bepaalde gevolgtrekkingen, nl.:

- 1e. Amerikaanse banden zijn iets stugger, hebben soms minder goede anti-slip loopvlakken, maar gaan lang mee en geven soms weinig rolweerstand;
- 2e. Enkele Europese banden daarentegen met typische anti-slipprofielen zijn soepeler, hebben goede anti-slip eigenschappen, maar geven meer rolweerstand en.... slijten harder!

Over profielen lopen de meningen vrij sterk uiteen; vergelijkingen in deze te kunnen maken is moeilijk, maar genoeg gesloten concentrische ringen geven een grotere weerstand tegen zijdelingse slip, dan zwaar geblokte profielen. Echter bieden zij minder weerstand in de rijrichting, hetgeen trouwens volledig in de aard van het beestje ligt. In de rijrichting gesloten concentrische ringen geven ook een loopvlak, dat vrij lang meegaat. Loopvlakken in de rijrichting sterk onderbroken, geven begrijpelijkerwijze aanleiding tot het vervelende „happen” oftewel „cuppen” der banden.

Het behoeft geen betoog, dat de H.H. bandenfabrikanten nog steeds op jacht zijn naar het ideale profiel, doch zij zitten voor het probleem, dat de aard van de wegoppervlakken in de vele landen sterk uiteenloopt.

Vredestein is dan ook bij zijn nieuwe schepping van de gedachte uitgegaan een band te vervaardigen, geschikt speciaal voor de Nederlandse wegen. In een uitvoerig betoog wordt aangegeven waarom het nieuwe Profilux profiel volgens zijn fabrikant aan de meeste eisen, te stellen aan een bandprofiel, kan voldoen. Het is de eerste maal, dat wij over dit onderwerp een uitgebreide documentatie aantreffen.

Als we met een band over een natte asphaltweg rijden (fig. 3) en de band is voorzien van een goed profiel, dan zien we, dat het spoor droog is, ergo de band drukt en/of dweilt het water van de weg af. Hieruit volgt meteen

Als dit April-nummer van „Auto en Motor Techniek” verschijnt zal heel autorijdend Nederland sedert enige dagen op de hoogte zijn gebracht van de lancering van een nieuwe personenautoband van onze Nederlandse autobandenfabriek Vredestein te Enschede, een Vredestein band, die als geheel genomen „een gelukkige greep” lijkt, die — naar het er naar uitziet, voorbestemd schijnt een succesnummer te worden.

Wij weten allen, dat de uitvoering van het loopvlak, het profiel dus, een grote rol kan spelen bij het „anti slip” vermogen van de band of beter ten aanzien van de weerstand van de band tegen slippen!

Wij weten ook, dat over dit onderwerp eindeloze verhalen onder elkaar zijn gehouden met als eindconclusie meestal, dat men ofwel alle banden even slecht achtte in hun anti-slip eigenschappen, dan wel zeer nauwkeurig ging onderscheiden.

Zij die met banden veel ervaring op konden doen, zoals beheerders van grote wagenparken, chefs van grote garage's en dergelijke lieden kwamen tenslotte

dat een gladde band onmogelijk zo goed het water snel weg kan drukken en wegweilen als een band met een goed profiel. Vooral bij het remmen is het zaak, dat het water zo volledig mogelijk weggeperst wordt, waartoe gelukkig vooral bij de voorwielen de grote dynamische belasting een handje mee kan helpen.

Bekend verondersteld mag worden, dat de z.g. smalle, diepe, dicht op elkaar liggende groeven — ook wel aderiseergroeven geheten — een uitstekend wegdevelende werking hebben en enigszins te vergelijken zijn met de ruitwisser die we thuis en op de auto al jaren gebruiken.

Ook bij deze vissers zien we meerdere lappjes of laagjes rubber op elkaar toegepast.

In het Profilux profiel (fig. 2) treffen wij de kleine diepe kronkelige aderiseergroefjes b en de normale groeven a tussen de draagribben D en de buitenste concentrische steunribben B. Bij een druk uitgeoefend op de draag- en steunribben zullen de groeven a kleiner worden en tenslotte zeer fijne smalle aderiseergroeven gaan vormen. Doordat de draagribben zig-zag lopen, geeft de gevormde aderiseergroef een beveiligende werking tegen zijwaarts en voorwaarts slippen. (Dit was reeds lang bekend en zeer vele loopvlakken vertoonden sedert jaren deze zig-zag baan, die werkelijk effectief is).

Wij zien dus, dat anti-slip in zijwaartse richting verkregen wordt door groeven tussen de draagribben en steunribben, terwijl in voorwaartse richting anti-slip eigenschappen verkregen worden door de aderiseergroeven b in de steunribben en steunblokken alsmede door de groeven tussen de draagribben.

Voor het zo snel mogelijk afvoeren van het opgestuwde water dienen de kanalen a voor wat betreft de afvoer van het water door het samenpersen van draag- en steunribben, alsmede de aderiseergroefjes b die op de kanalen a uitmonden. Wat heeft men tegen het „cuppen” gedaan?

Tegen het beruchte „cuppen” van enkele

Europese antislipbanden heeft men allereerst een extra steunrib (C) aan de buitenkant van het loopvlak aangebracht en vervolgens de dwarsgroefjes niet laten uitlopen tot de buitenkant van de band.

Gelijkmatige belasting.

Voorts is er zorgvuldig voor gezorgd, dat het loopvlak evenredig over de gehele breedte draagt, waardoor een gelijke en geringe belasting per cm^2 wordt verkregen, welke een geringe slijtage tot gevolg heeft.

Het „fluiten” in bochten.

Bekend is vooral bij lage drukbanden als 5.90—13, 5.90—15, 6.40—15 etc, dat ze in bochten nog al aanleiding geven tot „fluiten”, vooral bij enige onderspanning. Men heeft bij het Profilux profiel getracht ook dit hinderlijk geluid zoveel mogelijk te onderdrukken. Men zou kunnen aannemen, dat dit geluid ontstaat, doordat lucht in de groeven ietwat samengedrukt wordt en zou willen ontsnappen door de nagenoeg tot een spleet, samengedrukte groef van 't profiel, doch naar onze mening zijn er daarnaast nog vele andere oorzaken van het fluiten. Wel kan slechts bij enigszins brede groeven de lucht door rede-

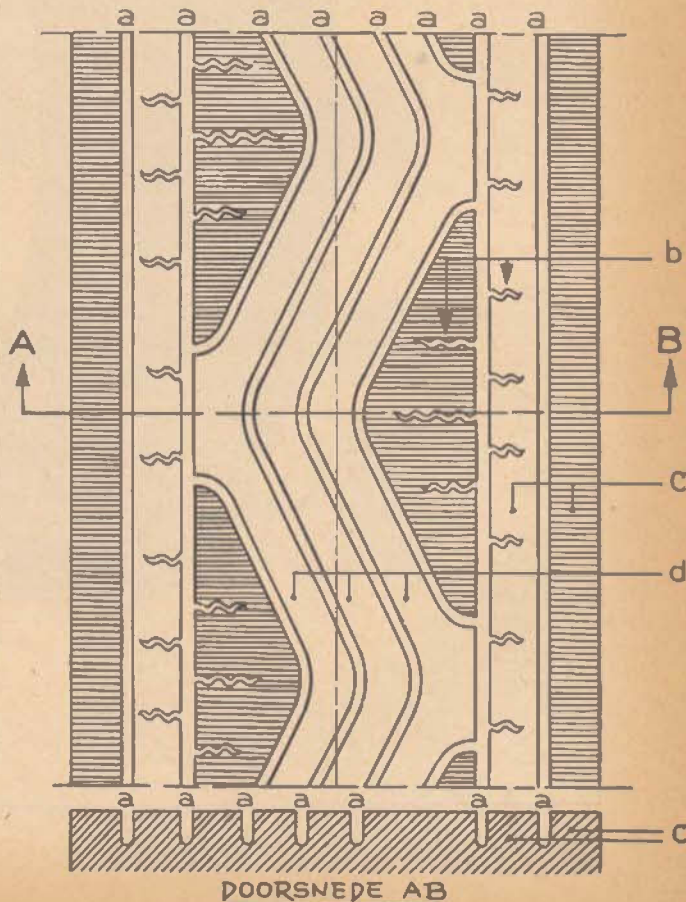
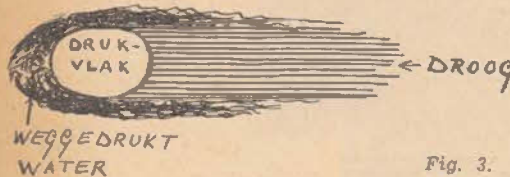
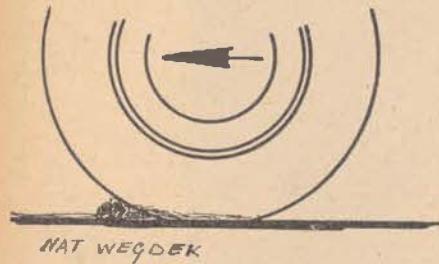


Fig. 2

lijke openingen ontsnappen. Het Profilux profiel past spleten toe van 2,5 mm breedte.

Soepelheid.

Speciaal met het oog op de klinker- en keiwegen werd ook de Profilux band zo soepel mogelijk gemaakt, evenals andere Europese banden.



DOORDRUK ONTSTANE ADERISEERGROEF.

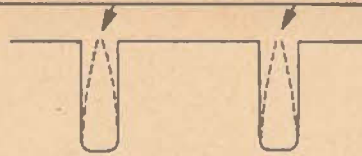


Fig. 4

Men benutte het dikkere 1650 Denier Rayon en liet de breakenstrip, de extra steunlaag onder het loopvlak, vervallen.

Wij waren in de gelegenheid de nieuwe „Profilux“ personenautobanden van Vredestein op onze wagen aan de praktijk te toetsen en voor zoover wij daarmede tot nu toe ervaring opdeden, luidt ons oordeel dat de Profilux band van Vredestein een werkelijk voor Nederland geschikte band is met merkwaardig goede anti-slip en... loop-eigenschappen. Door ons werd geconstateerd, dat bij het laten uitlopen van de wagen minder rolweerstand blijkbaar werd ondervonden, daar bij overigens volledig gelijke omstandigheden de afgelegde afstand langer was, dan wanneer andere banden waren omgelegd.

W. F.

Fig. 3.



Ruilschokbrekers voor iedere wagen

bieden het voordeel dat deze uitgerust blijven met de oorspronkelijk door de fabriek ontworpen modellen

Verleng de levensduur met vele tienduizenden kilometers en zend ons Uw ruil- of reparatie-opdrachten.

N.V. Technische Handelonderneming C.A.R.

AMSTERDAM - Weesperzijde 128-129 - Telefoon 56194

DEN HAAG - Zorgvlietstraat 15-17 - Telefoon 332737

Matraproducten bij James Ruben N.V.

De firma James Ruben N.V. te 's Gravenhage, welbekend in de Nederlandsche autobranche, deelt ons mede, dat het haar gelukt is de alleenvertegenwoordiging voor Nederland te verkrijgen van de vermaarde Matrafabrieken in Duitschland. De Matraproducten genieten in ons land reeds een prima reputatie. Matra is specialiste op het gebied van de vervaardiging van speciale machines voor revisiebedrijven, zoals vlakbanken, waarmede het blok van bovenaf wordt gevakt, lijnboorbanken, drijfstaangboorbanken, krukasslijpbanken, kortom alle ma-

chines die in een modern revisiebedrijf noodig zijn. Bovendien zijn de Matra speciale gereedschapswerktuigen voorgeschreven door verschillende automobiefabrikanten, zoals Volkswagen, Opel, Daimler-Benz, Büssing, Tempo etc. Deze speciale gereedschapskits zijn noodzakelijk voor de reparatie van de wagens van deze merken. Reeds op de zoo juist gehouden Utrechtsche Voorjaarsbeurs waren de Matra producten op den James Ruben stand vertegenwoordigd en waren lijnboorbank, vlakbank, drijfstaangbank en kleppenslijpmachine in vol bedrijf ge-exposeerd.