

**Auto & Motor**  
**TECHNIEK**

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

## BANDEN

Goodyear introduceert de Optigrip

Bijzonder profiel, in elkaar grijpende brughelften houden de hoge profielblokken van een nieuwe Optigrip bij elkaar. Onder die brughelften zitten verborgen groeven.



## Testen met gesleten banden

# Optigrip presteert tot aan pensioen

**Alles slijt, banden ook. Daar is mee te leven. Maar hoe staat het met hun prestaties tegen het einde van de levensduur? Remmen en sturen ze dan nog net zo alert als toen ze nieuw waren? "Onze Optigrip-banden wel", zegt Goodyear. Maakt de band dat waar?**

Een nieuwe band heeft een lekker diep profiel. Op nat wegdek kan de band daarmee een immense hoeveelheid water wegwerken. Als de band slijt en de profieldiepte neemt af, vermindert de waterafvoercapaciteit. Remmen en stu-



Slim bedacht, de 'footprint' van de Optigrip verandert tijdens zijn levensduur. Links een nieuwe band, rechts een band met nog 3 mm profiel.



Hoe maak je een band met verborgen groeven? In de aluminium mal zitten gegolfde stalen 'messen' met een breed uitlopende bovenkant. Bij het lossen is het rubber nog warm en zacht, zodat band en mal niet aan elkaar verklonken blijven.

ren op nat wegdek gaat dan een stuk minder accuraat.

Vreemd eigenlijk, de meetwaarden uit de diverse bandentests gelden alleen voor nieuwe banden. Zijn de prestaties halverwege of aan het einde van de levensduur niet belangrijk dan? Goodyear vindt van wel: "En onze concurrenten vinden dat ook", zegt Joseph Lambert, manager van Goodyears testcentrum in Luxemburg. "Continental pleit ervoor de wettelijke profieldieptegrens te verhogen van 1,6 naar 3 mm. Wij kiezen voor een andere oplossing."

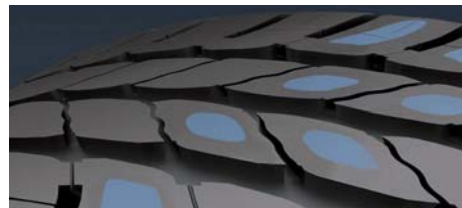
Die andere oplossing is de Goodyear Optigrip. In nieuwstaat zijn de afzonderlijke profielblokken van die band met elkaar verbonden door in elkaar grijpende brughelften. Met de eerste millimeters band slijten ook die bruggen weg. Daarmee komen groeven vrij, die aan het begin van de levensduur verborgen waren. Zo wordt de afnemende profieldiepte gecompenseerd door meer lucht in het profiel en houdt de band zijn weerstand tegen aquaplaning.

Tot zover het zichtbare deel. Onzichtbaar is dat Goodyear voor de eerste millimeters van de Optigrip een andere compound gebruikt dan voor het rubber dat daarna aan de oppervlakte komt. Het rubber van het begin is er op gericht de nog ongesleten hoge profielblokken voldoende stijfheid te geven. Die stijfheid is van groot belang voor een goed weggedrag van de nieuwe band op droog wegdek. Zijn de eerste millimeters weggesleten, dan komt de tweede compound boven. Die is niet gericht op blokstijfheid, maar op optimale grip op nat wegdek.

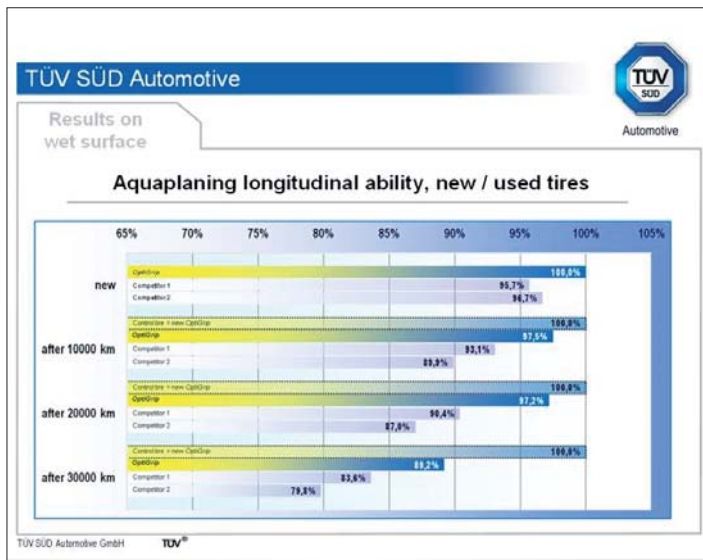
### Goodyear en TÜV

Eerlijk is eerlijk, de theorie achter de Optigrip klinkt als een klok. Maar werkt die theorie ook in de praktijk? Die vraag stelde Goodyear zich ook. Om hem te beantwoorden heeft de bandenfabrikant een zeer uitgebreid testprogramma uitgevoerd. Daarbij werd de band niet alleen in nieuwstaat, maar ook na 10.000, 20.000 en 30.000 km getest en vergeleken met de concurrentie.

Conclusie: op een droge weg is er zowel nieuw als gesleten nauwelijks verschil tussen Optigrip en zijn concurrenten. Op nat presteert de Optigrip nieuw een fractie beter de concurrentie,



Aan de oppervlakte een compound die de hoge profielblokken voldoende stijfheid geeft. Daaronder een tweede compound die de gesleten band meer grip op natte wegen geeft. Let op: hier is de tweede compound blauw, in werkelijkheid gewoon zwart.



TüV-test, bij geen van de drie banden is de weerstand tegen aquaplaning nog net zo hoog als die van een nieuwe, de Optigrip blijft het dichtst in de buurt.



maar na 30.000 km is die fractie uitgelopen op een reusachtig verschil.

Klinkt mooi zo'n conclusie, maar wat is hij waard? Als we de tests en conclusies overlaten aan een bandenfabrikant, is het dan zo vreemd dat nu net zijn product als glorieuze winnaar uit de strijd komt? Niet echt. En dus liet Goodyear het testwerk nog eens dunnetjes overdoen door TÜV Süd Automotive.

Het testinstituut vergeleek een Goodyear Optigrip in de maat 225/45SR17 94W met een Michelin Primacy HP en een Continental Sport Contact 3.

De conclusies van TÜV Süd komen sterk overeen met die van Goodyear. De weerstand tegen aquaplaning van een nieuwe Optigrip is iets beter dan die van zijn concurrenten. Eenmaal in gebruik wordt het verschil steeds groter. Na 30.000 km, er rest dan nog zo'n 3 à 3,5 mm profiel, presteren alle drie de banden minder dan nieuw, maar de Optigrip, presteert royaal beter dan de beide concurrenten.

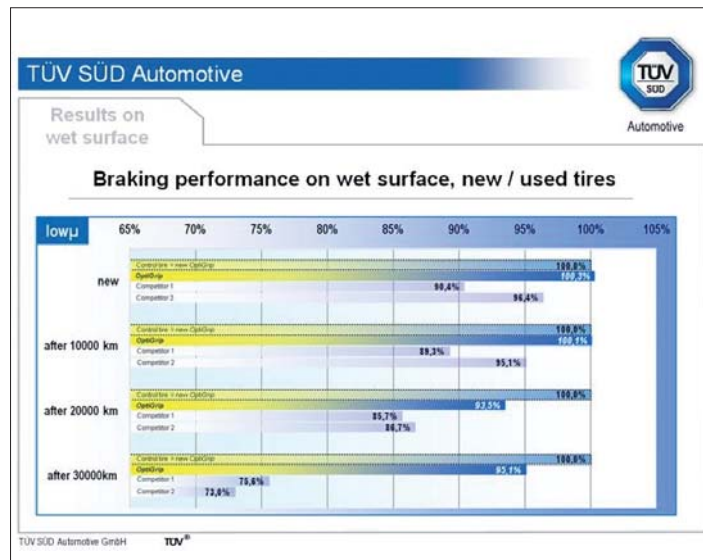
Bij het remmen op nat en glad wegdek is het verschil nog indrukwekkender. Het prestatieniveau van de gesleten Optigrip blijft veel dichterbij de buurt van de nieuwe referentieband dan dat van de concurrenten.

### Zelf testen

"Overtuigd?", vraagt Lambert. Voor we kunnen antwoorden zegt hij: "Oké, ons testcircuit in Miraval staat tot je beschikking". Goed, aan de slag. Eerst met drie Peugeots 308 SW op een nat, glad en bochtig baantje. Op alle drie de auto's zitten banden met 3 mm profiel. Op welke de Optigrips zitten? Je pikt hem er zo uit. Je kunt later remmen, houdt net wat langer grip en je gaat merkbaar sneller door de hairpin. Op dezelfde baan krijgen we met vier Audi's A3 de kans Optigrip-nieuw en -gesleten met Michelin Primacy HD-nieuw en -gesleten te vergelijken. Het resultaat: drie van de vier auto's rijden vrijwel hetzelfde. Onder de vierde, die met gesleten Michelin's, lijkt de natte baan net iets gladder...

### Objectief meten

Allemaal goed en wel, maar dit soort tests zijn subjectief. "Klopt", zegt Lambert. "Kom maar mee naar de 'straight aquaplaning'-test." We rijden met een Peugeot 308 in rechte lijn. De GPS-snelheidsmeter staat precies op 75 km/u en de toerenteller staat op 2850 t/min. Op het moment dat de gesleten Continental op het linkervoorwiel het 9 mm waterbad in rijdt, geven we



De remprestaties van de Optigrip blijven in de buurt van de nieuwe referentieband.

Merkbaar sneller over het natte circuit met de half versleten Optigrips.

Met de linkerkant het waterbad in en dan vol gas. De 'straight aquaplaning' test geeft een keihard objectief cijfer.

Foto's: Goodyear / AMT



vol gas. Aan het eind van het waterbad staat de toerenteller op 4500, zonder dat de snelheid is toegenomen.

Daarna, dezelfde proef met een gesleten Optigrip op het linkervoorwiel. Eindtoerental: 3750 t/min.

"Objectief genoeg?", vraagt Lambert. We hoeven niet eens te antwoorden. Bij de remproef op nat wegdek is ook nog alle bestuurdersinvloed uitgeschakeld. Al wat we doen is met de VW Golf in rechte lijn met 85 km/u op het waterbad af rijden. Het 'Pneumatic Brake Assistance System' (PBAS) gaat automatisch remmen en meet de remweg tijdens de vertraging van 80 tot 1 km/u. Aan de bestuurder de eer om tijdens het remmen de koppeling in te trappen, zodat de motor niet afslaat.

Het resultaat: nieuwe Optigrip: 43,9 m, nieuwe Conti 46,4 m, Optigrip met 3 mm profiel: 45,5 m en Conti met 3 mm profiel: 50,4 meter.

### Aquaplaning in de bocht

Even later rijden we op een rond baantje met een straal van 200 meter. De auto is een Mercedes C-klasse en de snelheid is, dankzij GPS en speedlimiter, heel nauwkeurig 70 km/u. Op een stuk van 20 meter lang en 10 meter breed staat

## BANDEN

Goodyear introduceert de Optigrip

8 mm water. "Niet corrigeren als je er in komt", waarschuwt de instructeur. Op de gesleten Conti's schiet de Mercedes naar buiten. Hij wijkt 2,55 meter van zijn lijn (cirkel zo u wilt) af, stelt de laser vast. Op de gesleten Optigrip's stapt de



Hoe ver wijkt de Mercedes van zijn koers op half versleten Optigrips en hoever op half versleten Conti's?

Mercedes 1,63 m opzij. Hm, dit wordt irritant. Oké, het idee van de in elkaar grijpende brughelften, de verborgen groeven en de tweede compound ziet er goed uit, maar de verschillen op de testbaan zijn haast ongeloofwaardig groot. We meten de bandenspanning van de Conti's en de Optigrips op de C-klasse: geen verschil. De profieldiepte dan: de Optigrip op het buitenste voorwiel meet 3,26 mm, de Conti 3,47 mm. Daarmee is de Conti zelfs in het voordeel!

### En nieuw droog?

Zou de Optigrip dan inderdaad waarmaken wat Goodyear claimt of... gaan de goede prestaties van de gesleten Optigrip op nat ten koste van de 'nieuwprestaties' op droog wegdek? We hebben een heerlijk 3,3 km lang circuit met mooie



Remmen gaat automatisch, dat schakelt de berijdersinvloed uit.

bochtcombinaties en wat hoogteverschil tot onze beschikking. We stoeien met Optigrips en Michelins en met Mercedes C-klassen en Peugeots 308. Het verschil tussen de autotypen is goed merkbaar, het verschil tussen de bandtypen niet.

Tja, wat breng je daar nog tegenin? Het lijkt er echt op dat Goodyear zijn claim waarmaakt. Bent u niet overtuigd? Dan zit er maar één ding op: zelf testen!

**Erwin den Hoed**