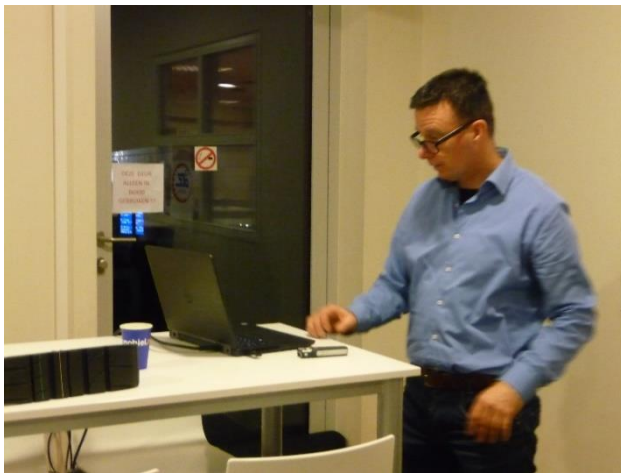


14 februari 2017

CONTINENTAL bandentechniek

In het restaurant van het TT Instituut opende voorzitter Jans de Haan de bijeenkomst. De avond werd verzorgd door de heer **Eric Kleinendorst**, customer service manager, bij **Continental Barneveld**.

De eerste actie deze avond is de huldiging van de **jubilaris Michiel de Vroom**, hij is 25 jaar ATC lid. Jans sprak hem toe, spelde hem de zilveren speld op en overhandigde de oorkonde.



De beurt is aan Eric Kleinendorst, hij stak van wal met het presenteren van de organisatie Continental. Continental opereert wereldwijd en is in Duitsland nummer 1, in Europa en in Nederland 2 en wereldwijd nummer 4. De bandenmerken **Uniroyal**, **Semperit**, **Gislaved** en **Achilles** behoren tot het Continental concern.

De moderne band is opgebouwd uit diverse onderdelen zoals; een binnenlaag, koordlaag, kern,

kernprofiel, hielversterker, hoornprofiel, wang, gordellagen, spoelbandage en loopvlak. In verband met banden waarmee je kunt doorrijden als ze lek zijn, de zogenaamde **runflatbanden**, zijn er verschillende velg en hielverbindingen. Runflatbanden hebben sterkere en stuggere wangen.

Een specialiteit van Continental is de **Conti-Seal** technologie. Binnen in de band is, een kleverige laag aangebracht waarvan het materiaal rond een lekprikkertje kruipt zodat de band automatisch gedicht wordt bij een inrijding.

Een groot deel van de bandenproductie bestaat uit banden voor O.E. toepassing, dit zijn banden die speciaal gemaakt zijn voor een bepaald type auto. Dergelijke auto's rijden minder goed op universele banden, zij rijden uitstekend op dat specifieke type band die voor het type Porsche, BMW of Mercedes enz. gemaakt is.

Tegenwoordig heeft een bandenfabriek veel rekening te houden met wettelijke regels. Zo bestaat er sinds een aantal jaren het **bandenlabel**, dit label geeft aan de klassering voor aquaplaning, de rolweersstand en de geluidproductie. Allemaal zaken die een steeds grotere rol gaan spelen. Het bandenlabel geeft de consument de mogelijkheid onderscheid te maken tussen de diverse bandkwaliteiten. Zo kan hij eventueel kiezen voor duurdere banden. De eigenschappen van banden zijn dusdanig dat geen enkele band op alle onderdelen van de test de beste is, een band kiezen blijft een compromis.

De discussie **zomerband**, **all-weatherband** of **winterband** kwam aan de orde. Uiteindelijk blijkt dat voor elke oplossing iets te zeggen is. Nooit is het één toepassing die in alle gevallen de meest gunstige is.

De oplossing van Continental tegen het **cuppen** van banden is regelmatig wielen wisselen zodat de slijtagepatronen elkaar tijdig bijwerken. **Trilling** in de auto kan veroorzaakt worden door onbalans van de wielen, maar het gebeurt regelmatig dat trilling blijft terwijl de wielen perfect in balans zijn. In die gevallen adviseert Continental om kritisch te kijken naar de montage van de band op de velg.

Optimaliseren kan uitkomst bieden. Optimaliseren is gebruik maken van de onzuiverheden van band en velg. Je kunt een band dusdanig monteren dat de afwijking van beide elkaar compenseren. Het resultaat is in dat geval een perfecte band/wielcombinatie.

Tenslotte liet Eric een aantal nieuwe ontwikkelingen zien op bandengebied. Vooral de ontwikkeling richting de elektrische auto heeft ook gevolgen voor de bandenindustrie.

Wij danken Eric Kleinendorst voor zijn mooie presentatie en kijken terug op een interessante ATC avond.

Klaas van Haeringen