

Banden op kleine uitspoor gaan langer mee

Zijn de nieuwe voorbanden op de trekker al na 2.000 uur aan vervanging toe? Het kan gebeuren als je veel op de weg rijdt. Niet omdat de banden slecht zijn, maar door een verkeerde sporing. Dit is te zien aan de manier waarop de band slijt. Vooraf de banden goed uitlijnen bespaart geld.

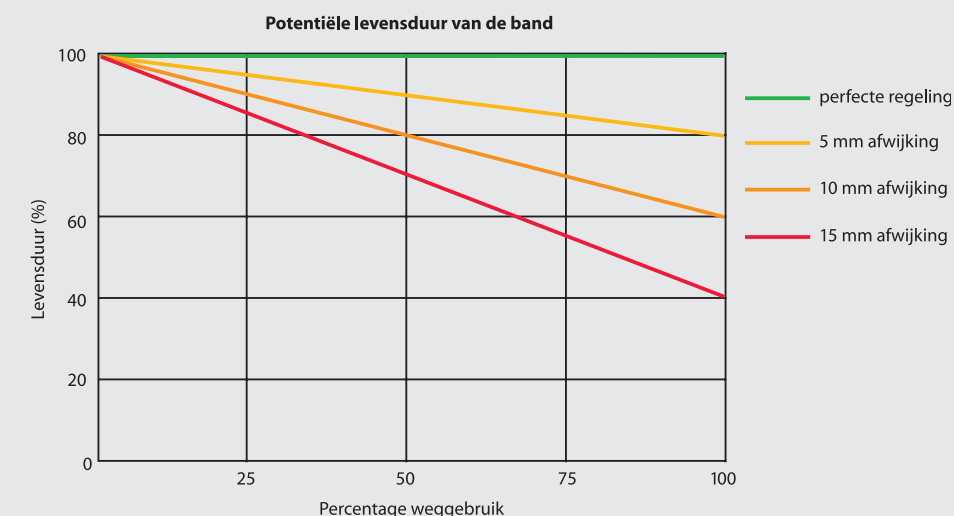
Er gaan veel indianenverhalen rond over trekkerbanden. Gijsbert van Iterson, productmanager landbouwbanden van Michelin, kan er een boek over vol schrijven. Hij komt dan ook diverse probleemgevallen tegen met extreme slijtage en vooroordelen dat het andere bandenmerk beter is. Veelal ontbreekt het aan aandacht voor de banden en is een verkeerde sporing de oorzaak. Dit kan zowel van de trekker als van een getrokken werktuig zijn. Wat de oorzaak is, kan de bandenexpert zien aan de band. De soort slijtage vertelt wat er mis is. Door een controle bij aflevering van een set nieuwe banden is een hoop ellende achteraf te voorkomen.

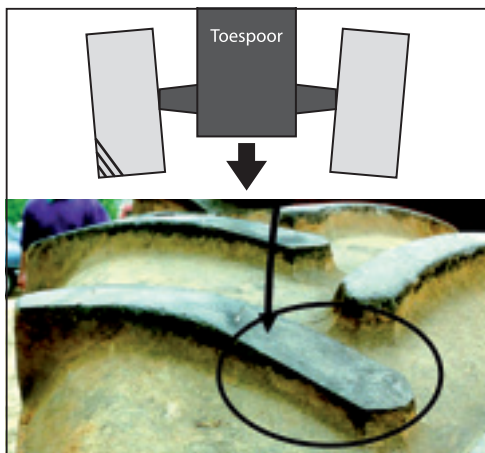
Levensduur

De gemiddelde levensduur van een voorband varieert tussen 3.500 tot 5.000 uur. Uitschieters zijn 2.000 uur tot wel 10.000 uur. Maar dit zijn trekkers die met een ruime, verkeerde sporing alleen op de weg rijden, tot trekkers die alleen in het veld lopen en veel uren voor een pomp draaien. Onregelmatige slijtage aan de banden is vooral snel te zien als er veel over de verharde weg gereden wordt. Soms is er al na 500 uur slijtage aan de buitenkant of binnenkant van een band te zien. Dan is het al te laat. Banden omwisselen van links naar rechts is niet de oplossing want rubber dat weg is, komt niet meer terug. Onregelmatige slijtage

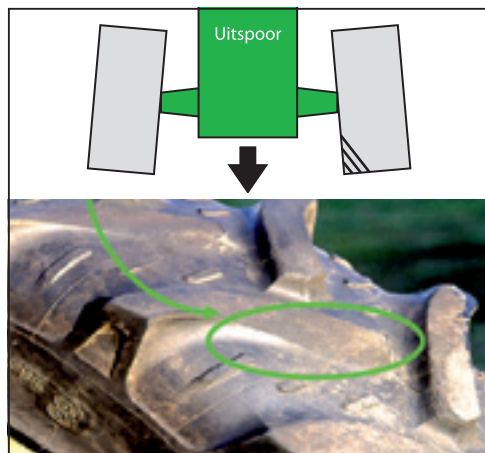
Invloed sporing op slijtage van de banden

Een afwijking van toe- of uitspoor verkort de levensduur van de band. Zo is bij een afwijking van 10 mm en 100% weggebruik de levensduur van een band maar 60 procent van wat hij kan zijn. Bij 50% veldwerk en 50% op de weg is de levensduur zo'n 80 procent. Met een perfecte sporing op 0 mm kun je dus snel wat centen besparen als je weet dat een set voorbanden al gauw 2.500 euro kost.





▲ Toespoor geeft slijtage rechtsvoor aan de buitenzijde van de band.



▲ Uitspoor geeft slijtage linksvoor aan de binnenzijde van de band.



▲ Is een nok ruw met scherpe kanten is de sporing niet goed afgesteld.

ligt aan verkeerde sporing. Is uitlijnen bij auto's wel normaal, bij trekkers wordt dit nogal eens vergeten. Door de banden goed uit te lijnen gaan de banden langer mee, bespaar je brandstof en een hoop ergernis met de bandenleverancier. Controleer ook regelmatig de bandenspanning.

Sporing

De voorbanden gaan het langst mee als ze op de millimeter precies parallel staan. Dit is echter meestal niet het geval. De banden staan ten opzicht van elkaar vaak iets naar binnen (toe-

spoor) of juist iets naar buiten (uitspoor). Dit is te zien aan de slijtage. Bij toespoor slijten de nokken van de rechtersvoorband op de weg aan de buitenzijde door de bermkant. Bij uitspoor slijten juist de nokken van de linkersvoorband aan de binnenzijde. De rechtersvoorband vertoont dan geen slijtage. Dit komt doordat de chauffeur de rechterband netjes recht stuurt aan de berm. De linkerband gaat dan juist nog verder naar buiten. Bij genoemde slijtage moet je de sporing goed afstellen en eventueel de banden verwisselen. Of de sporing verkeerd is, kun je al overigens al eerder zien aan de verru-

wing van de nokken. Is een nok ruw met scherpe kanten dat loopt deze verwrongen over de weg. Ideaal is een sporing van 0 mm. De meeste trekkerfabrikanten geven in hun onderhoudsboekjes een toespoor op van 0 tot soms wel maximaal 6 mm. Michelin adviseert bij vierwiel-aangedreven trekkers juist een kleine uitspoor van 0 tot 2 mm. Een kleine uitspoor vangt namelijk de bermkantslijtage op. Bij tweewiel-aangedreven trekkers is het advies om de sporing precies op 0 mm af te stellen. **LM**

Sporingscontrole van voorbanden

Een sporingscontrole is eenvoudig zelf te doen. Het enige wat je nodig hebt is een krijtje, rolmaat en een spoorstok. Vooral bij oudere trekkers is het belangrijk om voor de meting de stuurkogels op slijtage en speling, en de stuurcilinder op verbogen stuurstang te controleren. Bij gebrek dient dit eerst verholpen te worden. Voor de meting plaats je de trekker op een vlak terrein waar je de wielen een halve slag kunt draaien. De voorwielen dienen recht vooruit te staan. Markeer de band op naafhoogte: een streepje op de buitenkant van een band [1] en op beide voorbanden aan de binnenzijde op de achterkant. Bepaal met de spoorstok de lengte tussen de velgen van de voorbanden aan de achterzijde op de markeerpunten [2] en zet de spoorstok op de 0-stand vast. Plaats hierbij de spoorstok in de velghoorn. Belangrijk is dan om de trekker precies een halve omwenteling van het voorwiel te verplaatsen [3]. Dit sluit een eventuele slingering in het wiel uit. Plaatsst vervolgens, na ontgrendeling van de meetzijde, de spoorstok op de markeerpunten op de velghoorn aan de voorzijde [4]. Op de schaalverdeling is het toe- of uitspoor af te lezen. Bij een grote afwijking kun je de trekker op de juiste sporing zetten door de stuurstang(en) in of uit te draaien.

