

Bijzonder bandenconcept

Loonbedrijf Kennes uit Bavel en Strijbeek test op verzoek van Michelin de nieuwe EvoBib-banden van het Franse merk, die deze week op de Sima worden geïntroduceerd. Die band moet de beste eigenschappen voor het veld combineren met de beste eigenschappen voor de weg. Op de Sima kreeg het bedrijf een gouden medaille voor het innovatieve karakter van deze nieuwe band.

Michelin presenteerde deze week op de Sima de EvoBib-trekkerband en kreeg hiervoor een Gouden Innovatie Award. De eigenschappen van de band zijn bijzonder, namelijk smal waar het kan en breed waar het moet. Het moet zo het beste voor het veld koppelen aan het beste voor de weg. De band is speciaal ontwikkeld voor het gebruik met een luchtdrukwisselsysteem. Op hoge spanning, maximaal twee bar, loopt de band op het middensegment. In het veld kan de spanning tot 0,6 bar worden verlaagd en op dat moment plooiën de buitenste nokken naar buiten, zodat die meehelpt met het vormen van een groot contactoppervlak. Michelin kwam in een eigen test tot een twintig procent groter contactoppervlak. Daarbij vergeleek het merk een EvoBib in de maat 710/70R42 met een AxioBib in dezelfde maat, op een spanning van 0,8 bar en een last van 5,6 ton. De vergroting van het contactoppervlak zit hem niet alleen in de lengte, maar ook in de breedte. Minder insporing en behoud van de bodemstructuur zijn het resultaat. Volgens de Franse fabrikant leidt dit grotere contactoppervlak echter ook tot 20 pk meer trekkracht, afhankelijk van de bodemomstandigheden.

Smal op de weg, breed in het veld

Op de weg trekt de band als het ware de buitenste nokken op als een scharnier wanneer de spanning richting twee bar gaat. Het contactoppervlak wordt daardoor smaller. De band heeft echter een rij nokken in het midden, die samen een bijna

ononderbroken middenring vormen. Hierdoor heeft de band niet alleen meer rubber aan de grond, wat de slijtage binnen de perken houdt, maar houdt de band ook voortdurend contact met de grond. Dit moet meer comfort geven en de rolweerstand en daarmee het brandstofverbruik beperken. Michelin zegt zelf dat het brandstofverbruik op de weg vijf procent lager is.

Michelin denkt dat de band ook veiliger is dan traditionele banden. Dat komt doordat het karkas speciaal gevormd is. De band heeft extra rubber op de plaatsen waar het nodig is. Hierdoor treedt minder vermoeidheid op in het rubber als gevolg van het veelvuldig doorbuigen bij lage druk. Dit verlaagt het risico op vroegtijdige uitval. Een ander resultaat van het nieuwe karkas is volgens Michelin dat de band bij lage druk minder snel doordraait op de velg. Een band die niet speciaal voor een luchtdrukwisselsysteem is gemaakt, heeft daar eerder last van, aldus Michelin.

De band is er nu alleen nog in de maten 710/70R42 en 600/70R30. Volgend jaar komt hij er ook in 710/75R42 en 650/65R34. De band heeft speedindex D, wat wil zeggen dat hij een snelheid aan kan tot 65 km/u. De minimale spanning in de band is, afhankelijk van de belasting, 0,6 bar en op de weg adviseert Michelin een spanning van 2,0 bar.

TEKST EN FOTO'S: Arend Jan Blomsma

Bij een spanning van 0,8 bar in het veld zie je dat ook de buitenste nokken gaan dragen.



Op de weg geeft de band volgens de fabrikant, dankzij de middenring, een hoog rijcomfort en een laag brandstofverbruik.

Incognito op proef bij Kennes

In Nederland heeft Loonbedrijf Kennes, met vestigingen in Bavel en Strijbeek, de banden op proef. Dat wil zeggen: alleen de achterbanden in de maat 710/70R42. De voorbanden komen naar verwachting in juni naar Brabant. De band is nog enigszins incognito, want in plaats van de naam EvoBib op de zijkant staat er nog AxioBib op. Kennes monteerde de banden op een Fendt 826, die tot het maïssezoon vast voor een 22-kuubs Schuitemaker-tank staat. Net als voor eigenlijk elke loonwerker is vermindering van insporing voor Karel Kennes belangrijk. "We hadden voorheen een achttienkuubs tank met 24R20.5-banden. Toen we deze tank kochten met schuifas, 800/60R32-banden op tandem en een drukwisselsysteem was de insporing al veel minder. Een jaar later hebben we er deze trekker voorgezet, op 710/70R42 met het VarioGrip-drukwisselsysteem van Fendt, en hebben we weer een stap gezet. We zullen nu eens zien of we met deze Michelin-banden opnieuw een stap kunnen maken. Michelin zocht voor het testen van de banden een trekker met drukwissel op alle vier banden. Dat heeft onze Fendt. Bovendien zitten we met deze combinatie ook vrij veel op de weg, omdat de tank ook kan wegen en monteren. Ik ben echter vooral benieuwd of de band in het veld goed lost. We hebben nu de zodenbemerster aan de tank hangen, maar later in het seizoen komt er een bouwlandinjecteur achter."

Na vier dagen rijden is chauffeur Peter van Loon enthousiast over de eerste ervaringen. Op de weg rijdt hij op 2,3 bar en merkt hij dat de band mooi stabiel is. "Hij loopt dan echt op de middelste nokken en in de bochten merk je dat hij minder gaat zoeken. Vooral omdat we veel op de weg zitten, is dat gunstig. Dan moet je ook het voordeel halen met minder slijtage."

In het veld mag de combinatie nu op 1,1 bar rijden. Dat heeft alles te maken met de flinke belasting op de achteras van [[[[...]]]] ton. "Maar dan zakt hij al mooi breed uit en heb je over de volle breedte de nokken aan de grond. Je moet alleen wel geduld hebben, want de band moet een eind leeg zijn voor je



echt op de buitenste nokken gaat rijden." Hij merkt wel dat de lagere druk en het uitdijen van de band een voordeel heeft. "Op gras merk je dat hij bij het optrekken minder wil slippen en veel sneller oppakt zonder de zode te beschadigen."

We gaan met de combinatie - met lege tank - even het veld in. Voordat we op pad gaan, meten we de breedte van het contactvlak bij twee bar op de verharding. Dat is ongeveer 55 centimeter. Vervolgens zetten we de combinatie in de wei en daar zien we bij één bar nauwelijks insporing. We kijken ook op een maïspereel. Dit is vrij zacht en daar zien we wel wat ondiepe insporing. We meten hier bij een relatief lage belasting al een contactbreedte van 80 centimeter. Als vaste chauffeur Van Loon de banden weer op twee bar heeft gebracht, zien we duidelijk diepere sporen. Dat is ook geen wonder, omdat de band dan eigenlijk nog maar 55 centimeter breed is.

Het oppompen en aflaten van de banden gaat niet veel sneller dan met de traditionele banden en dat is wel een nadeel, want dat duurt - zeker gevoelsmatig - vrij lang. Een paar minuten heb je toch wel nodig. Om wachten te voorkomen, begint hij bij het leegrijden op het eind al met het oppompen van de banden. "Door de spanningsmeter in de banden kun je in de cabine op de terminal zien hoe hoog je zit met de spanning en die al verhogen als de tank bijna leeg is; dan blijft de druk op de bodem toch gelijk. Dat is een voordeel van het VarioGrip-drukwisselsysteem en dat helpt om alle mogelijkheden te benutten."

Karel Kennes (rechts) probeert de EvoBib op zijn bedrijf. Peter van Loon is de chauffeur van de trekker waar ze onder liggen.



De band op hoge druk op de verharding. De buitenste nokken zijn hoog opgetrokken.



Bij een spanning van 0,8 bar raken de buitenste nokken nog net niet de verharding. In het veld dragen ze volop mee.



Kennes heeft VarioGrip op zijn trekker en kan daarmee vanuit de trekkerstoel zowel de voor- als de achterbanden op de juiste spanning zetten.