



CEO Michael De Ruijter (links) en fabrieksdirecteur Peter Schrijver stelden met trots de nieuwe Magna-banden voor.

BANDEN HERGEBRUIKEN LEIDT TOT BESPARING VAN 30%

In de volksmond spreekt men van opgegoten banden, officieel heeft men het over *retreading* of *recover*. Doordat een goed karkas de grootste waarde vormt van een band, lijkt het zinvol dat vooral de duurdere banden een tweede of zelfs derde leven krijgen. OBO Tyres, een afdeling van het Nederlandse Magna, werkt aan dit proces. We bezochten de fabriek in het Nederlandse Hardenberg, in de provincie Overijssel. – Maarten Huybrechts, landbouwjournalist

Het herbeleggen van banden kan volgens de koude of warme methode. Een goede behandeling is niet goedkoop. Daarom kennen de *recover*-banden (zie toelichting p. 48) een sterke concurrentie van goedkope banden. Omdat Magna Tyres naast de *recovering* ook volledig nieuwe landbouwbanden fabriceert, nodigde men de landbouwpers uit in de fabriek. De OBO-fabriek bestond op het moment van overname, vorig jaar, 55 jaar. OBO gaat prat op een ruime expertise van medewerkers en heeft een goede reputatie voor vernieuwde landbouw- en grondverzetbanden. Maar de traditionele *retreading business* stond onder toene-

mende concurrentiedruk van low budget-banden en in de markt voor koudzoolvernieuwing bleek het uitbrengen van

.....
Alle Magna-banden kunnen een tweede leven krijgen.

nieuwe profieltypen economisch gezien steeds minder haalbaar. Nadat OBO door Magna Tyres werd overgenomen, voerde de directie vernieu-

wingen door in het bedrijf, onder meer een sneller en efficiënter systeem om banden te herbeleggen. Ook werd een systeem opgestart om tracks (rupsbanden) volledig te hernieuwen. De grootste vernieuwing is evenwel de productie van eigen volledig nieuwe Magna-banden. Het R&D-team van Magna en het productie team van OBO hebben het afgelopen jaar hard gewerkt om de introductie van de eerste in Nederland geproduceerde Magna-band mogelijk te maken. Er zijn in Nederland nog wel een klein aantal andere *retreaders* van landbouw- en OTR-banden (*off the road* maar niet-landbouw, dus grondverzet, wegenwer-

ken en mijnbouw), maar er is allicht geen ander bedrijf dat een volledig assortiment aan warm- en koudzoolvernieuwingen biedt naast reparaties van rubbertracks en gebruikte banden.

Half januari startte het bedrijf met de productie van Magna- en OBO-banden, onder meer de OBO 26.5R25 OE61. Het merk OBO staat voor vernieuwingen op premiumkarkassen die een bewezen draagvermogen en *endurance*-capaciteiten bezitten en die vernieuwd zijn met geavanceerde rubbercompounds die moeten doen wat de eindgebruiker ervan verwacht, namelijk een maximale bedrijfszekerheid aan de laagste kosten per draaiuur. En uiteraard moeten ze klaar zijn voor een tweede leven.

Veranderingen in de fabriek

Om te geraken waar de OBO-fabriek vandaag staat, waren veel veranderingen in de fabrieksrouting én investeringen in productiemachines nodig. Vorig voorjaar – na de overname door Magna – werden de plannen voor een totale metamorfose van de fabriek concreet.

Er werd geïnvesteerd in een volautomatische ruwmachine en in een volautomatische loopvlakbelegmachine die een bewerkingstijd van circa 50% per band moeten opleveren. Men kocht deze machines van het Italiaanse Italmatic. Ze werden in december jongstleden geïnstalleerd.

Rentabiliteit

Om de nieuwe Magna-banden te kunnen maken, werden nieuwe vulkanisatiemallemen aangeschaft. Het ontwerp van het profiel en de contouren zijn identiek aan het design van de banden die tot nu toe uit de Aziatische Magna-fabrieken kwamen. Voor productie in de Overijsselse fabriek moest ook de techniek voor het vulkaniseren en openen en sluiten van de persen worden ontwikkeld. "Het produceren van nieuwe banden volgens tweefasentechniek lijkt weliswaar op die van het eenfasig productieproces, maar er zijn wezenlijke verschillen in vulkanisatietechniek en loopvlakbelegtechniek. Men kan zich afvragen of het economisch rendabel is om nieuwe banden in twee fasen te produceren in Nederland. Een verbeterde efficiëntie, de lagere transportkosten en lagere importheffingen maken het verantwoord om hier lokaal te produceren en te investeren in meer productiecapaciteit. De drie banden die vandaag reeds nieuw geproduceerd worden, tonen dit aan."



- 1 Een nieuwe nichemarkt: het hernieuwen van een rupsband. Deze wordt eerst kaal en glad geschoren.
- 2 De gebruikte kale banden van alle degelijke merken komen binnen voor recovering, maar ze blijven eigendom van de opdrachtgever.
- 3 Het afschaven van de banden moet zeer nauwkeurig en zuiver gebeuren.
- 4 Ook de zijflanken van de band moeten deskundig worden aangepakt om het loskomen van het nieuwe loopvlak te voorkomen.
- 5 Bij de techniek van koudezoolbehandeling wordt een juiste profiellap op de band gerold en later gevulkaniseerd.



De Magna-landbouwband voor aanhangers heeft een centraal loopvlak en open schouders.

De nieuwe banden

In de Magna/OBO-fabriek werd de productie van drie totaal nieuwe banden opgestart. De 29.5R25 Magna MA02 is een E3+/L3+ band en is ontworpen voor wielladers, dumpers, schrapers en bulldozers. De brede schouders beschermen de zijkant en vergroten het contactoppervlak voor meer tractie. De rubber-samenstelling, die overigens bij alle OTR-banden van Magna wordt toegepast, biedt een goede bescherming tegen inrijdingen en slijtage. De karkasconstructie is *all steel radial* en de geavanceerde constructie met verbeterde gordellagen dragen bij aan *heat build up*-resistentie.

De 26.5R25 Magna M-Terrain is een E4-band met een opvallend diep en robuust profiel, ontworpen voor zware knikdumpertoepassingen in ontgtingen, afgravingen, schrootverwerkingsterreinen en voor transporten in ondergrondse mijnen.

De 24R20.5 Magna AG24 is de doorontwikkeling van OBO Transport HD. Het is een band voor landbouwaanhangwagens en hij zoekt een optimale balans tussen comfort, lange levensduur en lage rolweerstand. Het resultaat is een open-schouderdesign met 24 mm profieldiepte en doorgaande rubber in de rijrichting in het midden. Het karkas biedt een draagvermogen van 7500 kg tegen 65 km/uur.

Gemaakt voor hergebruik

Hergebruik is een van de voordelen van de Magna-band. Deze nieuwe banden zijn allemaal vernieuwbaar voor een tweede leven en dat biedt voor de eindgebruiker grote voordelen.

Een premiumkarkas behoudt na een eerste leven nog zo'n 70% van z'n waarde. De investering die een eindgebruiker in z'n banden deed, kan hij over meer draaiuren of meer jaren uitsmeren als hij zijn banden laat vernieuwen door een

professioneel *retreading*-bedrijf. Voorwaarde is dat het karkas minimaal een tweede, en bij voorkeur ook een derde of vierde leven, mee kan. Met andere woorden, het moet een karkas zijn van premiumkwaliteit.

Toelichting

In deze paragraaf verklaren we enkele veel gebruikte termen.

Recoverbanden. Deze banden zijn herbelegd of 'opgegoten' en worden met een 'R' gemarkeerd, van *runderneuert, re-tread* of *retreaded*. De datum van de *recovering* wordt op dezelfde manier als de productiedatum van de nieuwe band aangegeven.

Dunne stekels op nieuwe band. De band wordt in een mal geplaatst en opgewarmd. Het teveel aan rubber verdwijnt via poriën in de mal. Bij het openen van de mal blijven er korte stekels aan de band hangen.

TRA-code: E3+. TRA staat voor *Tyre and Rim Association* of band en velgvereniging. E staat voor transport en E2 staat voor transport en tractie, terwijl E3 transport op keien en rotsen aankan. In de code L2 betekent L, een band voor wielladers en bulldozers, de 2 staat terug voor transport. ■

EEN BAND MET VELE LEVENS

Wanneer iemand een stel banden wil herbeleggen, dan worden deze bij aankomst in de fabriek in Hardenberg gekeurd op de karkaswaarde. De banden worden ontdaan van alle scherpe voorwerpen en afgeschrapt. Het bandkarkas is 60% van de totale waarde en blijft eigendom van de aanbieder. Er wordt overgegaan tot ofwel koude belegging met een vooraf gemaakt loopvlak, ofwel tot warme belegging waarbij nieuw rubber op het karkas wordt gedraaid. Indien het

procedé goed wordt uitgevoerd, zal het loopvlak nooit lossen van de band – in tegenstelling tot wat men wel eens ziet op de pechstrook van de autosnelweg. Naast het *recoveren* van banden maakt de Magna-groep nu ook in Nederland volledig nieuwe *off road*-banden en gaat hiermee in tegen een trend om deze fabricage enkel in lage loonlanden uit te voeren.