



Bridgestone Today

Een band met Japan

Diversen | Het klinkt Engels, maar Bridgestone is toch echt Japans. Het begon allemaal toen de Japanner Shojiro Ishibashi een fortuin verdiende door als eerste rubberen slippers te maken voor arbeiders. Hij investeerde dat geld in de ontwikkeling van rubberen autobanden. Inmiddels fabriceert Bridgestone banden in alle soorten en maten: van winkelwagen tot vliegtuig. Hoe banden worden gemaakt, is te zien bij "Bridgestone Today", het bezoekerscentrum in Japan.

Eerst die naam. De grondlegger van Bridgestone heet "Shojiro Ishibashi". Vrij vertaald luidt zijn achternaam "Steenbrug". Omdat Ishibashi al snel inzag dat zijn producten over de hele wereld konden worden verkocht, zocht hij een internationaal klinkende naam. "Stone Bridge" klonk al beter, maar "Bridgestone" lost net even prettiger van de tong.

En dus werd in 1931 het bedrijf "Bridgestone Tire Co., Ltd." voor het eerst geregistreerd. Inmiddels heeft Bridgestone fabrieken over de hele wereld. Het hoofdkantoor staat nog altijd in Japan. Vanwege de goede bereikbaarheid is het gratis toegankelijke bezoekerscentrum, genaamd "Bridgestone Today", gevestigd in Tokio.



Bridgestone Today strekt zich uit over twee verdiepingen en toont zowel de geschiedenis van het bedrijf Bridgestone, als de techniek achter banden. Dat begint met de onvermijdelijke panelen vol tekst en uitleg (Japans en Engels) met zwart/wit foto's. Veelzeggender is een replica van de eerste autoband die Bridgestone ooit produceerde. Toen zat de grootste uitdaging in het productieproces zelf; niemand had ooit van rolweerstand, stroomlijn of

runflat-techniek gehoord.

Autosport

In de loop der jaren werd Bridgestone de huisleverancier voor veel sportwagenfabrikanten. De naam "Bridgestone Potenza" (sinds 1979) geniet in de bandenwereld evenveel aanzien als "GTI" in de autowereld. Bij Bridgestone Today is te zien hoe Potenza deel werd van de autosport en hoe banden de prestaties van een auto of motorfiets beïnvloeden.



In 1997 werd Bridgestone leverancier voor banden voor de Formule 1. De auto waarmee Bridgestone die banden testte, is bij Bridgestone Today te zien. Minder spectaculair, maar wel veelzeggend, zijn de banden die daadwerkelijk zijn gebruikt tijdens een Formule 1 race. Op hoge snelheid (meer dan 300 km/u) loopt de temperatuur zo sterk op dat het rubber smelt. Wanneer de snelheid afneemt en de band weer solide wordt, zit het vuil van het wegdek letterlijk in de band!

Ervaar het zelf

Om zelf te ervaren hoe groot de invloed van rolweerstand is, kunnen bezoekers met handkracht twee wielen aandrijven. De ene band heeft de juiste spanning, de andere een te lage spanning en daardoor meer rolweerstand. Ook veelzeggend is een proefje

waarbij men kan voelen hoeveel de wang van een band meegeeft in bijvoorbeeld een scherpe bocht.



Echt iets om over naar huis te schrijven is de auto die op een glasplaat is geparkeerd. Bezoekers kunnen onder de auto doorlopen om te zien hoe klein het oppervlak is waarmee de auto daadwerkelijk in aanraking komt met het wegdek. Dat oppervlak is vergelijkbaar met het oppervlak van een Ansichtkaart en daarom ligt naast iedere band een Ansichtkaart.



Bridgestone richt zich niet alleen op de fabricage van banden voor auto's. De grootste band in het assortiment weegt enkele tonnen en wordt gebruikt voor een zogenaamde "dump truck" (vrachtwagens die vooral dienst doen in de mijnbouw). De kleinste band wordt gebruikt voor kindervagens. Ook produceert Bridgestone speciale banden voor heftrucks. Let daarbij op de vele kleuren. Zo worden

witte banden gebruikt in de voedingsindustrie: als de fabrieksvloer niet schoon is, is dat onmiddellijk te zien aan de banden van de heftruck!

Het karakter van een band hangt niet alleen af van het formaat en het profiel, maar vooral van de bouw. Banden bestaan uit vele lagen, al dan niet met een karkas. Zo worden aan een vliegtuigband heel andere eisen gesteld (brandveiligheid!) dan aan een winterband voor een auto (zacht en toch sterk). Met een wand vol flessen wordt getoond welke grondstof welke invloed op het eindproduct heeft.



De laatste ontwikkeling is de "Ecopia" band. Daarbij ligt de nadruk niet op de prestaties, maar op het milieu. De Ecopia-band heeft bijvoorbeeld een gunstige stroomlijn, waardoor de aerodynamica van de auto niet wordt verstoord. Bovendien is de laatste Ecopia band groot en smal, in plaats van het meer sportieve laag en breed. Dankzij deze bijzondere opzet is de rolweerstand laag, terwijl het contactoppervlak groot is. Onder andere de BMW i3 gebruikt deze techniek.

Rubber

Anno 2015 is Bridgestone meer een "rubberspecialist" dan een bandenfabrikant. Zo maakte Bridgestone ooit een staartvin voor een gewone dolfijn in een aquarium.



Op dit moment zit de belangrijkste groei voor Bridgestone in het leveren van rubberen dempers die worden gebruikt om gebouwen te beschermen tegen de effecten van aardbevingen. Bezoekers aan Bridgestone Today kunnen daarom een kijkje nemen in de kelder, waar is te zien dat het gebouw in feite op enorme rubberen dempers rust!

Conclusie

Is een bezoekje aan "Bridgestone Today" de moeite van een reis naar Japan waard? Nee. Bridgestone Today is slechts een kleine expositie die niet meer biedt dan soortgelijke bezoekerscentra van andere merken elders op de wereld.

Bridgestone doet zijn uiterste best om het product "rubber" zo aansprekend mogelijk te presenteren. Na een bezoekje aan Bridgestone Today weet de bezoeker meer van de techniek achter banden en de invloed van banden op het weggedrag van een auto.

Wie echter in de buurt is, moet zeker een kijkje nemen bij Bridgestone Today. Naast de gebruikelijke tempels, thee-ceremonies en rijstvelden is Bridgestone Today een leuke afwisseling voor de autoliefhebber in Japan. ■