



Bezoek Vredestein-fabriek

Band met Nederland

Diversen | Een autoband is een vreemd ding. Volgens kenners is het doorslaggevend voor de rijeigenschappen en het verbruik van een auto. Maar voor de meeste automobilisten is het slechts een noodzakelijk kwaad. Voor hen zijn alle banden zwart en rond, alleen de prijs verschilt. Maar wat is het verschil tussen de ene autoband en de andere? Autozine ging op bezoek bij de fabriek van bandenfabrikant Vredestein om dat precies uit te zoeken.

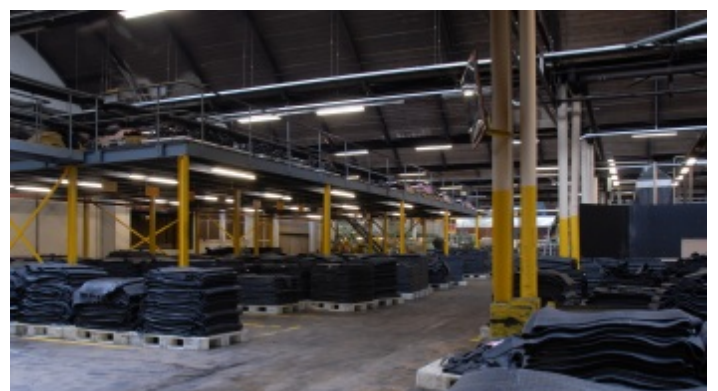
Veel fabrieken zijn gehuld in geheimzinnigheid. Hoge hekken houden het publiek op afstand, camera's zijn strikt verboden. Maar bij het Nederlandse Vredestein is het heel anders. In Enschede staat een enorm complex waar de medewerkers zo trots op zijn, dat verslaggevers en hun fotocamera's van harte welkom zijn.

nieuwe autobanden niet gemaakt van gerecyclede autobanden. In plaats daarvan wordt per type band zorgvuldig een mengsel van natuurlijk rubber, synthetisch rubber, roet, silica en andere grondstoffen gebruikt. In totaal worden meer dan 40 soorten rubber ingezet.



Grondstoffen

Begin van de toer is het magazijn en daar worden meteen een aantal grote misverstanden rondom autobanden uit de wereld geholpen. Allereerst worden



Daarmee kan exact worden bepaald hoe hard of zacht, stug of flexibel een band is. Een zachte band heeft betere grip, maar slijt sneller. Een stille band heeft meestal minder profiel, maar ook minder grip. Het zijn deze tegenstrijdigheden die de makers van de autobanden zo goed mogelijk moeten oplossen. Daarbij staat voor Vredestein veiligheid altijd op de eerste plaats.

Om dat te bereiken is niet ieder deel van een autoband van dezelfde materialen gemaakt. Het loopvlak van een band bestaat uit andere materialen dan de zijkant. Bovendien bevat iedere band een stevig karkas om de band in vorm te houden in een snelle bocht of bijvoorbeeld bij een te lage spanning.



De zogenaamde "kalandar" is een enorm weefgetouw dat per dag zo'n 28 km textieldraad en 14 km staaldraad maakt, waaruit deze karkassen worden opgetrokken!

Samenvoegen

De diverse materialen worden onder hoge druk samengevoegd, waarbij een knetterend geluid hoorbaar is van de zuurstof die met geweld uit het rubber wordt geperst. Per dag verwerken deze geweldenaren samen zo'n 150 ton rubber!



Een slim detail in het productieproces: wanneer zakjes met chemicaliën aan het rubber worden toegevoegd, vormen de zakjes zelf ook weer een grondstof. Op die manier wordt minder afval geproduceerd.

Ondanks alle zware machinerie zijn de productiehallen opmerkelijk schoon. Iedereen draagt Vredestein-kleding en verspreid over het complex staan Internet-punten. Omdat 24 uur per dag en in vijf ploegen wordt gewerkt kunnen medewerkers tijdens de pauze zo toch hun E-mail (of Autozine.nl!) checken.





Green tyres

Afhankelijk van de maat van de band worden karkas, loopvlak en zijkant geheel of gedeeltelijk automatisch samengebracht. Het eindresultaat is echter nog geen kant-en-klare autoband maar slechts een "green tyre". Dit "groentje" heeft nog geen profiel, de binnenste rand staat nog rechtop en er is nog duidelijk te zien dat de band uit verschillende materialen bestaat. De kleinere bandenmaten worden geheel automatisch gefabriceerd met een tempo van één green tyre per 30 seconden. De halfautomaten produceren zo'n 4.500 greens van groot formaat per dag.



Het spectaculairste deel van de productie is de bakoven of "vulkanisatiepers". Onder hoge druk (175 ton!) en bij een hoge temperatuur (200 graden) wordt de green in ongeveer 10 minuten tot kant-en-klare band gemaakt. Pas tijdens deze laatste stap wordt de

band voorzien van een profiel en worden alle materialen samengesmolten zodat het lijkt alsof een band uit één stuk bestaat.

Een leuk weetje: de rechtopstaande haartjes ("tietjes" in vakjargon) waaraan een nieuwe band herkenbaar is, hebben een functie. Tijdens het bakken worden deze gebruikt om het resterende zuurstof in het materiaal af te voeren.



Soorten en maten

Het eindresultaat is een veelheid van banden in alle denkbare maten en uitvoeringen. Dit Nederlandse product wordt geëxporteerd over de hele wereld. Zo ontwikkelt Vredestein voor de Scandinavische landen unieke spijkerbanden met milieuvriendelijke, natuurlijk afbreekbare spijkers!

Heel bijzonder is ook de "opvouwbare" reserveband ("Spacemaster") die pas wordt opgepompt wanneer nodig en op die manier minder ruimte inneemt in de bagageruimte. Vredestein's trots zijn de designerbanden die zijn ontworpen in samenwerking met de Italiaanse vormgever Gioro. Zo is een autoband niet langer een anoniem stuk rubber, maar nog meer bepalend voor het karakter van de hele auto!



Conclusie

De ene band is de andere niet, dat is wel duidelijk na een bezoekje aan de bandenfabriek van Vredestein. Een zorgvuldig gekozen cocktail van ingrediënten zorgt ervoor dat een band een uitgekiende balans biedt tussen grip, rolweerstand, geluidsproductie en duurzaamheid. Vredestein onderscheidt zich naar eigen zeggen van andere fabrikanten door in die mix veiligheid altijd op de eerste plaats te zetten.

Daarbij valt op dat Vredestein enorm trots is op het eigen product. De fabriek is verrassend schoon. De productiemedewerkers doen hun werk met plezier en leggen vol trots uit wat hun rol in de productie is.

Mede dankzij uitgekiende marketing is de Vredestein-band de laatste jaren uitgegroeid tot een echt prestigemerkt. En dat is eigenlijk heel logisch: wie een mooie auto heeft, wil daar ook mooie banden onder hebben. Immers: wie een maatpak heeft, draagt daar toch ook geen oude schoenen onder? ■

