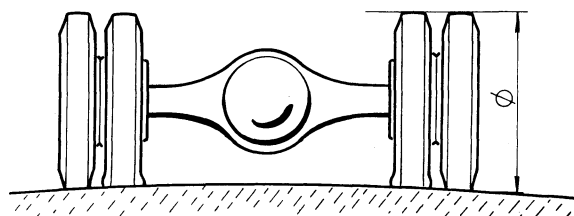


## BANDEN

### ALGEMENE RAADGEVINGEN

Aangezien de mogelijkheid bestaat, dat cliënten bij de aankoop van een chassis bij hun dealer een ander merk of type banden bedingen dan die, waarmee de DAF bedrijfsautochassis in standaarduitvoering zijn uitgerust, is het praktisch onmogelijk van al deze banden hier de voorgeschreven spanning en de toelaatbare belasting te vermelden. Voor deze gegevens dienen derhalve de tabellen te worden geraadpleegd, welke door de fabriek van de betreffende band worden uitgegeven.

Bij iedere bandenmaat behoort een aanbevolen velgbreedte van het wiel. Dit gegeven en de afwijkingen welke in dit verband nog toelaatbaar worden geacht, staan vermeld in de specificaties welke door



11C044

**Afb. 1.** Overbelasting van de aan de binnenzijde gemonteerde banden tengevolge van de tonronde van het wegdek.

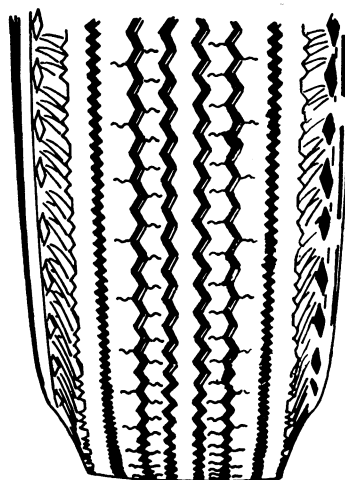
de bandenfabrieken worden verstrekt. Wanneer aan deze voorschriften niet de hand wordt gehouden, zal dit onherroepelijk tot een aanmerkelijke verkorting van de levensduur of tot een volkomen vernieling van de band leiden.

Tenzij de betreffende fabrikant dit voor een bepaald banden-type niet nodig acht, moet er rekening mede worden gehouden dat bij dubbele montage het gezamenlijke draagvermogen van een bandenstel minder bedraagt dan tweemaal het draagvermogen van één band. Dit houdt verband met de gewoonlijk bolle vorm van het wegdek. (Afb. 1.)

Behalve met het bovenstaande zal bij het eventuele overgaan op een andere bandenmaat of -type ook rekening moeten worden gehouden met de breedte van de band. Wanneer deze breedte namelijk groter zou zijn dan die van de originele maat, bestaat immers de kans dat de band bij maximale stuuruitslag tegen een of ander chassis- of carrosseriedeel kan aanlopen of dat — bij dubbele montage — te weinig ruimte tussen de banden onderling overblijft.

Loopvlakvernieuwing is in het algemeen slechts economisch verantwoord, indien de band nog een volkomen gaaf karkas heeft, c.q. de beschadigingen kunnen worden gerepareerd zonder hierdoor de veiligheid van de band te verminderen.

Om deze reden verdient het dan ook aanbeveling om, indien men tot loopvlakvernieuwing zou besluiten, deze bewerking te laten uitvoeren vóór dat de profieldiepte van het loopvlak te ver is weggesleten.



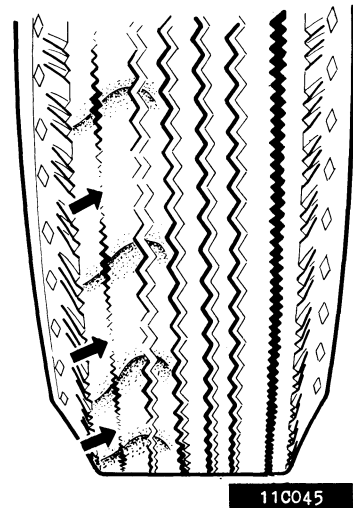
11C020

**Afb. 2.** Normaal slijtage-beeld

## OORZAKEN VAN ABNORMALE SLIJTAGE

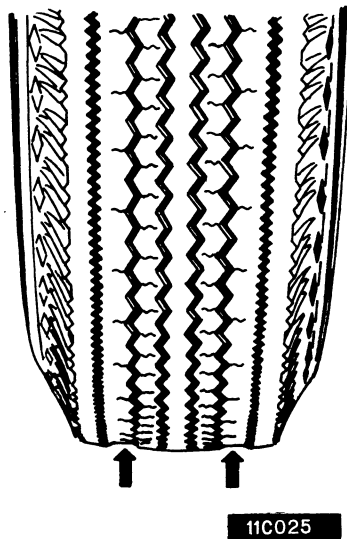
Snelle en onregelmatige bandenslijtage kan worden veroorzaakt door :

1. Te hoge belasting.
2. Te lage of te hoge bandenspanning (afb. 4 en 5).
3. Verkeerde bandenmaten voor de betreffende velgen.
4. Speling van fusee en/of wiellagers.
5. Speling in stuurorganen.
6. Verbogen of slecht afgestelde spoorstang, waardoor het toespoor verandert (afb. 6 en 7).
7. Opwaarts verbogen as, welke overmatige vlucht veroorzaakt (afb. 8).
8. Doorgezakte as, waardoor de vlucht verkleind wordt.



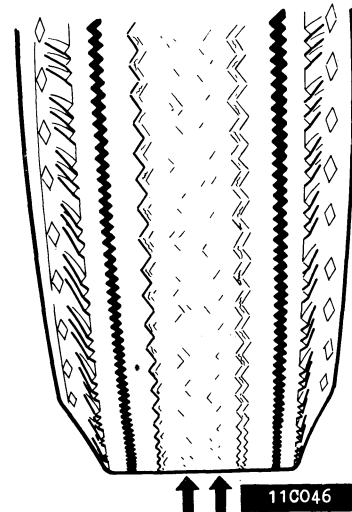
11C045

Afb. 3. Slijtage als gevolg van gebreken of onjuiste afstelling van wielophanging en/of stuurinrichting.



11C025

Afb. 4. Slijtage als gevolg van te lage bandenspanning

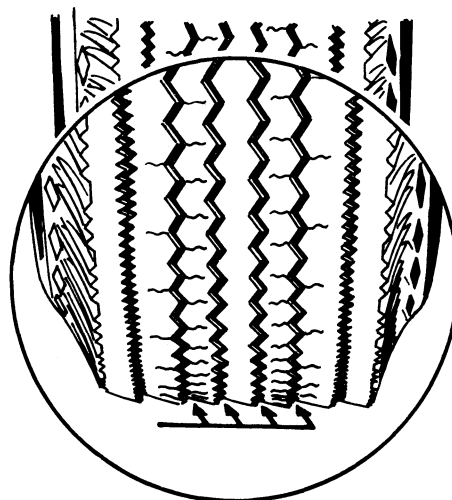


11C046

Afb. 5. Slijtage als gevolg van te hoge bandenspanning

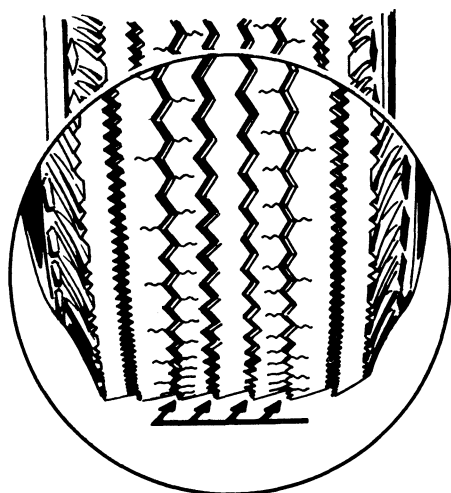
Vervolg: Oorzaken van abnormale slijtage.

9. Te slappe veren, gebroken veerbladen, losse veerstroppen of versleten veerschommels; in al deze gevallen zal de vooras kantelen, waardoor de fuseepen-helling verandert.
10. Te korte of te lange veren.
11. Defecte schokbrekers.
12. Ovale en/of niet gebalanceerde remtrommels.
13. Niet gebalanceerde wielen. (Ter plaatse van het zwaarste punt slaat de band op de weg en veroorzaakt een slijtplek op het loopvlak.)
14. Te strak afgestelde remmen.
15. Ongelijk afgestelde remmen.
16. Ongelijkmatig werkende remmen.
17. Niet parallel staande assen. Verbogen chassis-balken.



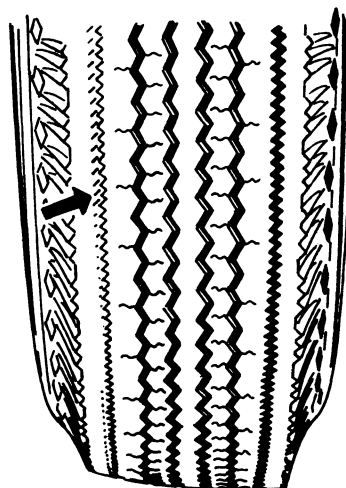
11C021

Afb. 6. Toespoor-slijtage (RV band).



11C022

Afb. 7. Uitspoor-slijtage (RV band).



11C024

Afb. 8. Camber-slijtage

## ONDERHOUD

Olie, vet, petroleum e.d. zijn de grootste vijanden van rubber. Wanneer de band in aanraking is gekomen met deze schadelijke bestanddelen, dienen deze dan ook zo snel mogelijk van de band te worden verwijderd.

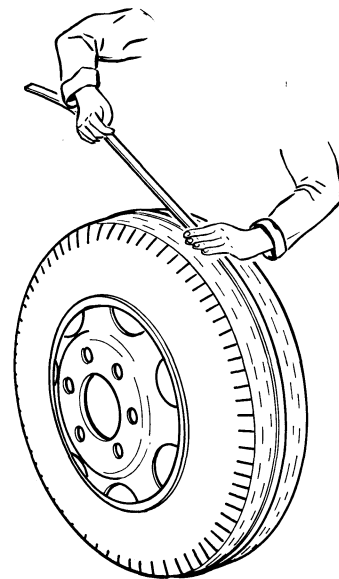
Letsels aan een band kunnen in drie groepen worden gesplitst:

1. Kleine sneden in het loopvlak, welke zich alleen beperken tot het rubber. Deze kunnen veroorzaakt worden door kleine kiezelsteentjes. Hier kan worden volstaan met het verwijderen van de vastgezette steentjes.
2. Diepere sneden, welke reiken tot aan de koordlagen. Deze moeten worden ge vulcaniseerd.
3. Letsel aan de band, dat zich uitstrekt tot een beschadiging in of door de koordlagen (uitgezonderd spijkergaten) en dat de band ernstig verzwakt, mag niet worden gerepareerd. In dit geval moet dus een nieuwe band worden gemonteerd. Het aanbrengen van losse manchetten of het inplakken van losse stukjes materiaal mag nooit worden beschouwd als een afdoende reparatie en moet alleen worden gezien als noodmaatregel.

Bij dubbele montage zal er op moeten worden gelet, dat de ene band van het wielstel niet zwaarder wordt belast dan de andere. Dit is afhankelijk van de omstandigheden waaronder de banden worden gebruikt, doch in het algemeen zal, in verband met de tonrondte van het wegdek, de band met de grootste diameter aan de buitenkant moeten worden geplaatst. Hierbij moet er echter rekening mee worden gehouden, dat het grootst toelaatbare verschil in diameter 6 mm ( $\frac{1}{4}$ "') bedraagt voor banden tot en met de maat 8.25-20 en 13 mm ( $\frac{1}{2}$ "') voor de

grotere maten. Meestal is het echter eenvoudiger om de omtrek van de banden te meten (afb. 9); het verschil in omtrek mag dan niet groter zijn dan 19 mm ( $\frac{3}{4}$ "') voor banden tot en met de maat 8.25-20 en 38 mm ( $1\frac{1}{2}$ "') voor de grotere maten.

Om bovengenoemde reden zal het bovendien aanbeveling verdienen om de meest ongunstig belaste band — d.i. dus in het algemeen de buitenste —



11C047

Afb. 9. Het opmeten van de bandenomtrek met behulp van een meetlint

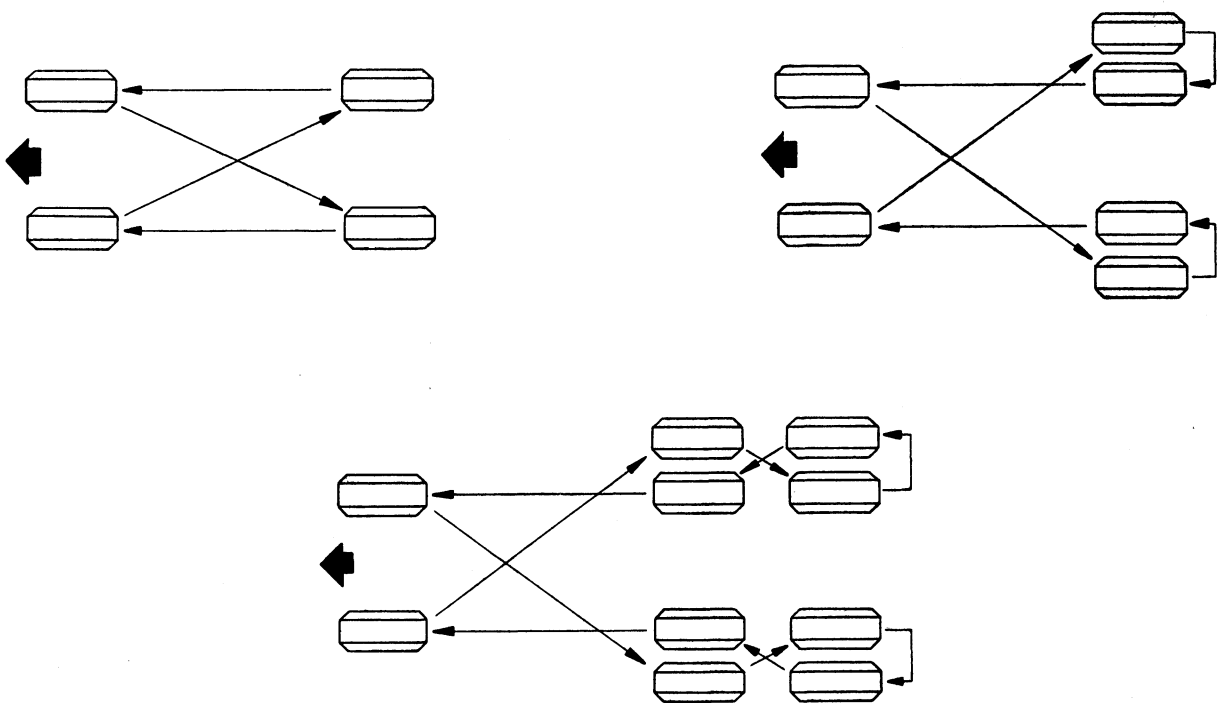
op een  $0,36 \text{ kg/cm}^2$  (5 lbs/sq.in) hogere spanning te brengen dan de daarnaast gemonteerde band.

Uitgezonderd voor voertuigen die nimmer met hoge snelheden rijden, heeft het laten balanceren van de wielen en banden ongetwijfeld zin. Uiteraard dient dit balanceren in ieder geval te worden verricht, als stureigenschappen en/of bandenslijtage doen vermoeden dat de banden en wielen in onbalans zijn.

Indien het voertuig zich in een technisch onberispelijke staat bevindt, bestaat er in feite geen aanleiding tot het regelmatig van plaats laten wisselen van de banden. Dit geldt in het bijzonder in het geval van dubbele montage, daar de — oorspronkelijk even grote — banden reeds na korte tijd zodanig zullen zijn gesleten, dat zij zich geheel aan de omstandigheden (i.c. de wegronding) hebben aangepast en de verdere slijtage zich tot een minimum zal beperken. Het van plaats laten wisselen der

banden zou hier dus slechts tot een meerdere slijtage van de banden kunnen leiden.

Mocht niettemin toch worden besloten tot het regelmatig verplaatsen der banden, dan dient zulks bij voorkeur te geschieden volgens een der in afb. 10 weergegeven schema's. Het laten meerouleren van de reserveband voorkomt, dat deze band door veroudering in kwaliteit zou verminderen, niettegenstaande hij slechts weinig werd gebruikt.



11C029

Afb. 10. Het verwisselen van banden en wielen