

'S WERELDS EERSTE WINTERMOTORBANDENTEST

IJSKOUD in de ANKERS

TEKST EN FOTO'S: PETER AANSORGH

Terwijl winterbanden in de autowereld een hot item zijn, bekommeren bandenfabrikanten zich nauwelijks om de veiligheid van de tweewielige diehards. Toch leveren inmiddels een paar merken motorbanden met speciale wintercompounds. Promotor toog naar de sneeuw en bond deze rubbers onder...





Facilit, quis alit augiam dio dolenissi te diatincinis.



Quis alit augiam dio dolenissi te diatincinis.

F De zwarte rubbers onder je tweewieler maken het verschil tussen rijden of glijden... en dat betekent nogal wat. Ze moeten zijdelingse grip geven in het bochtenwerk, terwijl ze in lengterichting zorg dragen voor de rem- en acceleratiekrachten. Daarbij moeten ze zich over oneffenheden plooiën, maar stug genoeg zijn om de stabiliteit in bochten en op hoge snelheden te waarborgen. En dan ook nog bij regen genoeg water wegwerken om het wegcontact te behouden. En dat alles met een klein stukje rubber, want omdat motorfietsen schuin in de bocht hangen, hebben we ook nog banden met een ronde dwarsdoorsnede nodig. Het maken van een goede band is daarom nog niet zo eenvoudig. Het is een combinatie van de juiste vorm, de juiste karkasstructuur, het juiste profiel en de juiste rubbersamenstelling.

Compound

In die rubbersamenstelling of compound schuilt een

deel van het probleem. Een harde compound gaat lekker lang mee, maar geeft minder grip. Een zachte compound geeft meer grip, maar veel slijtage. De meeste banden vormen dus een compromis tussen levensduur en grip, waarbij de temperatuur van het rubber een grote rol speelt. Wanneer rubber koud wordt, wordt het harder en geeft het minder grip. Wordt het rubber te warm, dan gaat het 'smeren', de slijtage wordt hoog en de grip snel minder. De rubbersamenstelling en het karkas van de band zijn daarom zo berekend, dat een band bij normale temperaturen het best functioneert.

Een goede winterband heeft een speciale, zachte compound, die 'werkt' bij koude temperaturen. Door meer silica is er meer grip in natte condities, terwijl dit ook sneller opwarmt bij koude condities.

Bovendien moet een winterband een zeer open profiel hebben om sneeuw en wa-

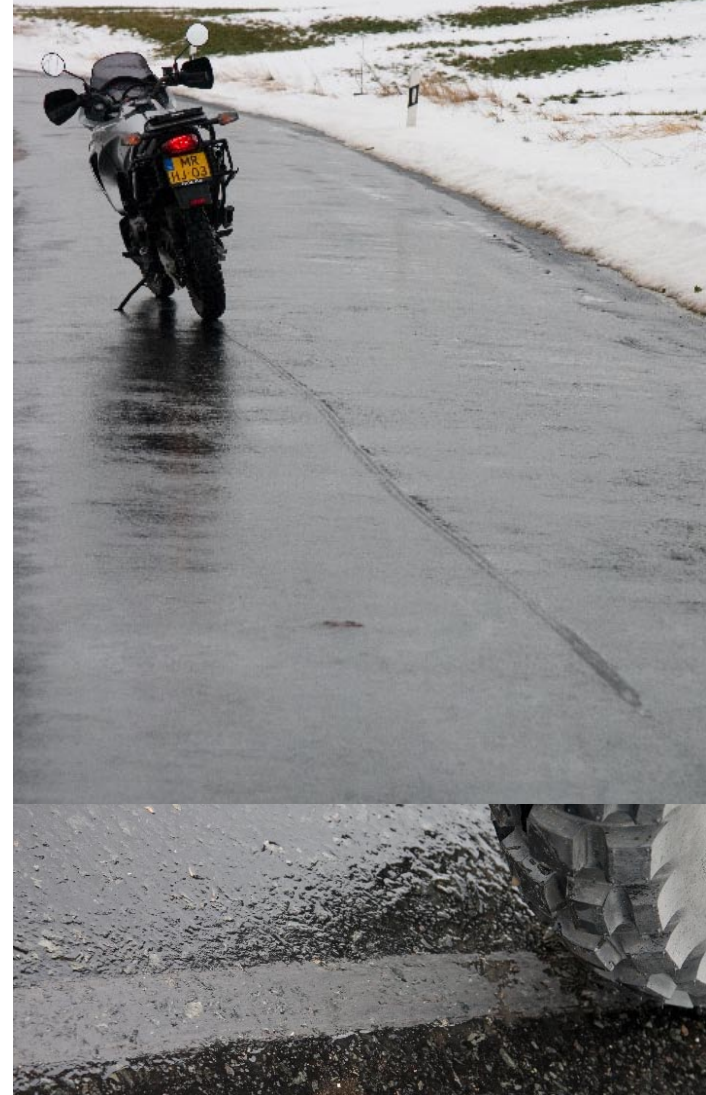
ter weg te werken. Bij autobanden is het profiel van de band ook nog voorzien van kleine inkepingen, waardoor lamellen ontstaan. Deze lamellen geven veel vervorming. En dat genereert warmte, zodat de compound nog beter functioneert.

Scooters en lichte allroads

Voor een motorband is het niet mogelijk om lamellen in het profiel aan te brengen. De extra vervorming zou tot instabiliteit leiden. Bij supersportmotoren zou zelfs het zeer open M&S profiel (modder en sneeuw) al een probleem zijn, vandaar dat deze motoren het voorlopig nog wel zonder winterbanden moeten doen. Met name voor scooters en lichte allroads zijn er wel mogelijkheden. Althans, dat vindt de firma Heidenau.

Heidenau

Heidenau zegt je als motorrijder misschien niet zo veel. De Oost-Duitse fabriek was ooit onderdeel van het Pneu-



mant concern, dat na de val van de muur werd overgenomen door Dunlop. De vestiging in Heidenau werd toen afgestoten, waarna deze als Reifenwerk Heidenau verder ging, aanvankelijk met aanhangwagenbanden, binnenbanden en scooterbanden. De posterijen van België, Oostenrijk, Duitsland, Zwitserland en Italië gebruiken voor hun scooters Heidenau banden vanwege het hoge draagvermogen en de lange levensduur. En... omdat Heidenau ook winterbanden voor hun scooters maakt, de zogenaamde Snowtex Reifen. Dit tot grote ergernis van een aantal fanatieke motorrijders, die Export Manager Rolf Härner van Heidenau op een scheldkanonnade en een video van het beroemde 'Elefanten' wintertreffen trakteerden. Dit zette hem aan het denken, en toen de Duitse wegenverkeerswet in mei 2006 verordonneerde dat voertuigen op bij de

Quis alit augiam dio dolenissi te diatincinis. Lore dolorercilis nit eliq adiam quatem vero

weersomstandigheden passende banden moesten rondrijden, werd ook een productie van motorwinterbanden opgezet, tot nu toe alleen leverbaar in 90/90-21, 120/90-17, 130/90-17 (K60) en 4.00-19 (K37).

De markt

Heidenau is de enige fabrikant is die een echte winterband in productie heeft. Continental levert echter ook de TKC80, een allroadband met M&S codering. Continental laat dan ook weten dat de TKC80 niet echt als winterband gezien mag worden. Dat mag de door ons geteste Mitas E07 Enduroband wel, al is dat een prototype. Mitas bekend van speedway-spikebanden, antwoordde op onze vraag:

M & S maakt nog geen winter

Wie M & S op een band ziet staan, zou kunnen denken dat hij te maken heeft met een winterband. De S staat immers voor 'Snow', en dat heb je 's zomers niet vaak. Helaas mogen fabrikanten deze codering al voeren als een band een profiel heeft dat dermate open is, dat het modder en sneeuw goed zou kunnen afvoeren. Het zegt echter niets over de compound. En dat blijkt. De Continental TKC80 M&S is bijvoorbeeld een modderband met een rubbersamenstelling die in de winter helemaal niet functioneert, iets wat Continental zelf overigens ook nadrukkelijk stelt. Het is dus zeer belangrijk om goed in de informatie van een fabrikant te zoeken wanneer je op zoek bent naar een echte winterband. Die zou zich moeten kenmerken door een sneeuwvlokje op de wang, maar dat zijn zowel Heidenau als Mitas vergeten...



Facilit, quis alit augiam dio dolennis te diatincinis.



Facilit, quis alit augiam dio dolennis te diatincinis.

'Geef de maat maar, dan maken we ze voor je'.

De test.

Wat je nodig hebt voor een winterbandentest is banden, winter en...een testmotor. We wilden er een met anti-blokkeersysteem. Bij een volle remming zorgt het ABS er dan voor dat je altijd tegen de maximale wrijving aan remt, de remweg geeft dan aan hoe goed de band is. Alleen de BMW F650GS Paris Dakar kwam aanvankelijk in aanmerking. En die kon de BMW importeur niet leveren. Honda was zo dapper om een gloednieuwe Transalp ter beschikking te stellen (voorzien van Bridgestone TW47/TW48) TrailWing). De winter vonden we in het Erzgebirge, even ten zuiden van

Heidenau. Dikke sneeuwwallen tooiden de berm, een vervelend motbuitje miezerde over de weg en maakte het toch al niet florissant ogende asfalt nog gladder. En dat alles bij een onaange-

naam temperatuurtje van een graad of drie boven nul, een temperatuur waarbij zomerbanden de pijp aan Maarten zouden moeten geven. Soms zit alles mee...

De testprocedure.

Voor een band is niet alleen de grip zelf belangrijk, maar ook hoe hij aanvoelt, of hij feedback geeft en of de band

stabil is bij elke snelheid. Met iedere band werd daarom een flink stuk gereden, zodat deze eigenschappen beoordeeld konden worden en de band ook de gelegenheid had op temperatuur te

komen. Daarna kwam een besneeuwd pad, om te kijken of daar tractie en spoorstabiliteit was. De remproef werd in een voor- en een achtergedeelte gehakt. Bij de achterremproef werd het wiel bij een vast punt vol geblokkeerd, waarna de remweg met een rolmaat werd opgemeten. Bij de voorremproef kon dat niet, omdat een blok-

kerend voorwiel al gauw tot een val leidt. Daarom werd bij de voorremproef remkracht opgebouwd tot het voorwiel blokkeerde, waarna de rem gauw los werd gelaten. Aan de wielsnelheid is

op de datalog dan te zien wat de maximale remvertraging was, vlak voordat het wiel blokkeerde.

Zééééér zinvol

Als één ding na deze test als een paal boven ijswater staat, is het dat in de winter overschakelen op winterbanden veel zin heeft. Je rijdt meer ontspannen omdat je voelt

dat er meer grip is. En de remproeven wijzen uit dat de remvertraging met winterbanden beduidend groter is. De Mitas blijkt fantastisch, maar de Heidenau K60 Snowtex is de grote winnaar van deze test. Deze band presteert beter bij de achterremproef en op het sneeuwparcours, bovendien is hij leverbaar. Liefhebbers van lichte allroads weten dus wat ze te doen staat, waarschijnlijk zal het leveringsprogramma van de Snowtex banden op korte termijn worden uitgebreid, zodat ook andere doorgewinterde motorliefhebbers van veilige wintergrip kunnen profiteren. En mocht de Mitas in productie komen, dan laten we het onmiddellijk weten...

SISIT VEL UTATUER SISIS ALIT, QUAM VENIT ILLAM, CONULLAM, QUIS DIONUM INIT



Met dank aan...

Thomas en Jens van Heidenau voor de fantastische technische ondersteuning bij het uitvoeren van de test, Honda Nederland voor het ter beschikking stellen van een Transalp voor een bepaald niet risicoloze onderneming en Nico van de Kuinder voor het belangeloos uitlenen van een set Transalp velgen...



Heidenau K60

Hele fijne stuurbanden. De Transalp is er net zo wendbaar en neutraal mee als met de standaard Bridgestones. Er treedt geen shimmy op bij lage snelheid en je kunt bij 120 km/uur met losse handen rijden. De feedback is redelijk goed, je kunt ondanks de kou behoorlijk gassen,

zonder uitbreken. De band blijft neutraal bij remmen in een bocht, terwijl hij goed in het spoor blijft als het achterwiel blokkeert. Op het sneeuwpad glijdt de voorband wel een beetje weg en het achterwiel spint, maar het is niet onmogelijk in de sneeuw te rijden.

Voor

Profiel diepte	6,0 mm
Hardheid rubber	67 shore
Bandenspanning	2,0 (opgave Honda)
Max remvertraging	4,4 m/s ²
Berekende remweg vanaf 50 km/uur	21,95 meter

Achter

Profiel diepte	8,5 mm
Hardheid rubber	67 shore
Bandenspanning	2,0 (opgave Honda)
Gemiddelde remweg v.a. 50 km/uur	21,77 m
Gemeten remweg vanaf 50 km/uur	20,20 / 24,20 / 20,90 (m)

Heidenau K60 Snowtex M&S

Een openbaring. De band geeft enorm veel vertrouwen door een enorme feedback, je voelt dat er meer grip is. Zelfs bij een blokkerend voorwiel voel je dat de band over het asfalt schuurt, waar andere banden glijden. De motor blijft met blokkerend achterwiel uitstekend in het spoor. Met deze band durf je meteen te gassen alsof het geen

winter is. De grip en de stabiliteit zijn zowel warm als koud goed, de motor heeft geen enkele shimmyneiging. Het achterwiel spinde nauwelijks op het sneeuwpad. De band greep zich vast en wurgde de motor bijna af. Ook het voorwiel glijdt nauwelijks weg in de sneeuw, je kunt er bijna normaal mee rijden.

Voor

Profiel diepte	6,0 mm
Hardheid rubber	58 shore
Bandenspanning	2,0 (opgave Honda)
Max remvertraging	7,5 m/s ²
Berekende remweg vanaf 50 km/uur	12,92 meter

Achter

Profiel diepte	8,5 mm
Hardheid rubber	58 shore
Bandenspanning	2,0 (opgave Honda)
Gemiddelde remweg v.a. 50 km/uur	20,18 m
Gemeten remweg vanaf 50 km/uur	21,20 / 20,65 / 18,70 (m)



Continental TKC 80 M&S

De Continental TKC 80 is meer een M dan een S. De TKC80 is keihard. Het open enduroprofiel is niet zo erg voelbaar tijdens het rijden, wel voelt de band in koude omstandigheden eng aan. Hij stuurt schielijk en nerveus en lijkt totaal geen grip te hebben. Toch gaf hij geen krimp bij het volgas uitaccelereren van bochten, de stabiliteit is eveneens dik in orde. De feedback is echter zeer matig, net als de grip op het

sneeuwparcours. Hij gleed alle kanten op. Ook tijdens het remmen heeft de band weinig grip en weinig spoorstabiliteit, hij brak zowel voor als achter heftig uit bij het remmen. De remvertraging van het voorwiel voor zou wellicht nog iets beter kunnen als de remdruk nog rustiger wordt opgebouwd, maar dat durfde ik na de eerste bijna-crash niet meer te proberen.

Voor

Profiel diepte	9,0 mm
Hardheid rubber	70 shore
Bandenspanning	2,1 (opgave Conti)
Max remvertraging	2,8 m/s ²
Berekende remweg vanaf 50 km/uur	34,50 meter

Achter

Profiel diepte	10,0 mm
Hardheid rubber	70 shore
Bandenspanning	2,3 (opgave Conti)
Gemiddelde remweg v.a. 50 km/uur	24,20 m
Gemeten remweg vanaf 50 km/uur	24,60 / 22,55 / 24,57 / 25,10 (m)



Mitas E07 Enduro Prototype

De compound van de Mitas is bijzonder zacht en de profiel diepte achter enorm. De band voelt fijn aan en geeft veel vertrouwen, je voelt dat er veel grip voorhanden is in het bochtenwerk. Hij blijkt zeer stabiel, zowel koud als warm. Wel stuurt de band iets zwaarder dan de standaard Bridgestone. Hij is voor en achter dan ook wat breder. Toch blijft de motor wel neutraal aanvoelen, zonder over- of onderstuur. Ook richt de motor zich niet op als er in de bochten wordt bijgeremd. In de sneeuw doet de

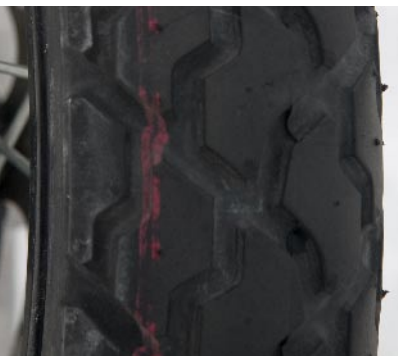
band het minder dan de Heidenau winterband, hij is vergelijkbaar met de standaard K60. Je komt vooruit, maar het glijdt wel een beetje. Tijdens het remmen blijft de band mooi stabiel, ook bij blokkerend achterwiel. Opvallend is dat de voorremvertraging uitstekend is, terwijl de remweg van het achterwiel matig scoort. Dat komt waarschijnlijk door vorm en diepte van het achterbandprofiel, die de band in lengterichting te veel flexibiliteit geven. De voorband heeft een relatief ondiep profiel.

Voor

Profiel diepte	5,5 mm
Hardheid rubber	59 shore
Bandenspanning	2,0 (opgave Honda)
Max remvertraging	9,3 m/s ²
Berekende remweg vanaf 50 km/uur	12,51 meter

Achter

Profiel diepte	11,5 mm
Hardheid rubber	59 shore
Bandenspanning	2,0 (opgave Honda)
Gemiddelde remweg v.a. 50 km/uur	25,45 m
Gemeten remweg vanaf 50 km/uur	25,45 / 23,40 / 27,50 (m)



Bridgestone TW47/TW48 TrailWing

De Trailwing is de standaard band waarop de Transalp wordt afgeleverd. Deze band is uitermate stabiel, en stuurt zeer neutraal. Honda kiest niet voor niets voor deze band. Op koude, natte wegdekken voelt de Bridgestone echter minder zeker dan de 'normale' Heidenau K60. De Trailwing is ook de enige band waarmee ik op nat wegdek met wielspin

wegreed. In de sneeuw heeft de TrailWing niets te zoeken, daar spint het achterwiel onmiddellijk door. Remproeven hebben we helaas niet op hetzelfde stuk asfalt kunnen doen, omdat dit opgedroogd was toen we de TrailWings weer op de velgen hadden laten leggen. Ander asfalt geeft afwijkende resultaten.

Voor

Profiel diepte	5,5 mm
Hardheid rubber	69 shore
Bandenspanning	2,3 (opgave Bridstone)
Max remvertraging	?? m/s ²
Berekende remweg vanaf 50 km/uur	?? meter

Achter

Profiel diepte	6,5 mm
Hardheid rubber	69 shore
Bandenspanning	2,6 (Opgave Bridstone)
Gemiddelde remweg v.a. 50 km/uur	?? m
Gemeten remweg vanaf 50 km/uur	?? / ?? / ?? (m)