

Kiezen van nieuwe banden

De vraag komt op dit forum regelmatig naar voren: “welke banden zijn het meest geschikt voor mijn auto”. Ik heb, na 5 jaar rijden met banden die me eigenlijk totaal niet bevielen, de knoop doorgehakt en de banden vervangen. Bij een keuze voor nieuwe banden ontkom je niet aan een aantal afwegingen – en eigenlijk heeft me dat best veel tijd gekost. Wellicht dat een ander iets aan mijn ervaringen heeft, en daarom hier een soort verslag.

Uitgangssituatie

Het vertrekpunt: een GS 450h gen 4 met 235/45/18” banden. Daarnaast een snelheidsindex (Y) en een “loadindex (94). Banden met een snelheidsindex Y hebben vaak een snelheidsindex van 94 of hoger. Voor beide waarden geldt dat het minimumvereisten zijn, een hogere waarde mag ook. Lager dan oorspronkelijk is zeker voor de “loadindex” af te raden, voor de snelheidsindex maakt iets lager waarschijnlijk niet veel uit zolang de waarde daarvan maar minimaal overeen komt met de snelheden die je met de auto gaat rijden.

Oorspronkelijke banden

De auto was bij aankoop voorzien van Bridgestone banden van het type Turanza ER 33. Die band is lang geleden speciaal ontworpen voor bepaalde Nissan en Lexus auto's. Wat er destijds bijzonder was aan die banden, is niet meer te achterhalen. Mijn eigen onmiddellijke ervaring was, dat bij het aanhouden van de aanbevolen bandenspanning, de auto nogal “sponzig” stuurde. Dat gaf de indruk dat bij het rijden door bochten de velgen van de voorwielen min of meer eerst over het loopvlak naar buiten schoven en pas daarna de banden op de stuurbeweging reageerden. Op het internet zijn vergelijkbare klachten te vinden: geringe stuurprecisie. Daarnaast worden ze omschreven als lawaaiig, gevoelig voor spoorvorming en met zeer lange levensduur. Vaak eindigde de beoordeling met “deze nooit weer”.

Uit mijn eigen experimenten kwam naar voren dat de situatie lichtjes verbeterde door in plaats van de aanbevolen bandenspanning van 2,4 bar voor en achter een bandenspanning van 2,6 (voor) en 2,7 (achter) aan te houden. Het stuurgevoel werd daardoor iets beter, het comfort bleef acceptabel en het geluid nam toe in een te verdragen mate.

Wellicht dat destijds deze banden zo ongeveer als optimaal werden ervaren. Inmiddels zijn we een kwart eeuw verder en het is duidelijk dat deze banden qua stand der techniek het zeer duidelijk afleggen tegen banden die de afgelopen 5 jaar zijn geïntroduceerd.

Nieuwe banden

Als je kijkt naar marktaanbod van banden voor gebruik in de zomer gaat het ruwweg om drie verschillende typen: toerbanden waarbij, naast veiligheid, veel aandacht is voor comfort, bedoeld voor “beschaafd gebruik”. Daarnaast banden met een meer sportieve inslag met meer aandacht voor grip en wegvastheid (en minder voor slijtvastheid en comfort) en als derde banden waarbij de fabrikant probeert de verschillende vereisten van toerbanden en winterbanden te combineren.

Dat lukt steeds beter. Omdat andere bandtypen ook steeds beter worden, blijven er echter duidelijke verschillen bestaan tussen de verschillende typen. Bij veel gebruikers lijken de “all season” banden inmiddels heel behoorlijk aan hun wensen te voldoen. Ik heb gekozen voor toerbanden voor de zomer. Dat past naar mijn gevoel beter bij het karakter van de auto (en van de chauffeur).

Marktaanbod

Op basis van allerlei op het internet en in tijdschriften te vinden tests vallen de banden in te delen in drie categorieën. Een aantal “topbanden” (een stuk of 8 merken), een “midden categorie” die iets

minder goed presteert (maar wel alleszins voldoende voor de meeste gebruikers) en daarnaast een klein aantal “zeperds” die je niet zou moeten willen aanschaffen. Om met de laatste te beginnen: vele laten het met name afweten als er geremd moet worden. Een veel gebruikte test is waarbij de auto wordt afgeremd vanaf 80 km/h tot stilstand. De beste banden hebben daar zo rond de 28 meter voor nodig, de ook nog prima banden mogelijk 29,5 meter en de “zeperds” scoren 33 tot een enkele bijna 36 meter – op een droge weg. Het verschil tussen een ook prima band en een “zeperd” kan dus al gauw 3,5 meter of meer zijn en soms nog aanzienlijk meer. Bij plotseling remmen kan dat het verschil maken tussen geen schade of een auto die “total loss” is - en dat geldt ook voor de inzittenden van de auto. Om die reden moet je dergelijke banden naar mijn idee dus niet kopen.

Die minder goede banden zijn overigens wel duidelijk minder duur in aanschaf. De topbanden kosten in de genoemde maat ongeveer tussen 150,- en 220,- Euro, de ook prima banden 120,- tot 160,- en de “zeperds” liggen zo rond de 80,- en 90,- Euro. Hoeveel schade kun je laten herstellen door “besparing” bij het kopen van banden? Het verschil tussen de goede middenklasse banden en de “zeperds” bedraagt maximaal 160 Euro bij aankoop van vier banden.....Je doet jezelf te kort als je alleen maar op de prijs let – zowel in veiligheid als rijplezier.

Uiteindelijke kosten

Vaak wordt door grote bandenleveranciers de prijs per band aangegeven en is op de website daarnaast, wat moeilijker vindbaar, de prijs voor montage, balanceren en ventielen vervangen apart aangegeven, soms aangevuld met “luxe zaken” als een verzekering of het vullen van de banden met stikstof. In al die extra's zit nogal wat variatie, hetgeen uiteindelijk het vergelijken van de totale kosten bemoeilijkt. Montage en balanceren kan oplopen tot ca. 25 Euro per band, vervangen van TPMS ventielen kan zeer prijzig zijn, banden vullen met stikstof kost ca. 2,50 extra per band.

Het vervangen van klassieke ventielen kan zinvol zijn: het gebruikte rubber kan uitdrogen en verharden, waardoor vaker op spanning brengen nodig wordt. TPMS ventielen drogen niet uit, maar kunnen na verloop van tijd ophouden te functioneren waarna de auto niet meer door de APK komt. Hoe lang ze meegaan wordt geschat op ca. 6 jaar, maar vele leven langer of veel langer. Ik zou wachten met vervangen tot ze niet meer functioneren. Het nut van een TPMS systeem is beperkt – het is geen precisie-instrument. Meestal wordt pas gereageerd als de bandenspanning ca. 25% lager is dan aanbevolen – en dat voel je, zeker bij de voorwielen, echt wel. Maandelijks de bandenspanning in koude toestand controleren en zo nodig terug op spanning brengen werkt prima.

Over het vullen van banden met stikstof wordt verschillend gedacht. Het zou minder noodzaak tot bijpompen geven dan een met luchtgevulde band en het zou ook corrosie van de velg in contact met de altijd vocht bevattende lucht in de band voorkomen. In theorie allemaal waar, maar of je er in de praktijk veel van merkt is iets anders. Mijn inmiddels 11 jaar oude velgen vertoonden geen enkele vorm van corrosie op de delen waar de bescherming door stikstof werkzaam zou kunnen zijn. Naar mijn gevoel is vullen met pure stikstof een vrij zinledige kostenpost.

Keuze van merk en type band

Na alle overwegingen zoals hiervoor genoemd, heb ik gekozen voor zomerbanden van een van de merken die in bandentests doorgaans tot de top behoren. Belangrijk voor de keuze daarbij was: testuitslagen op een auto met ongeveer eenzelfde gewicht en achterwielaandrijving (Mercedes, BMW, Volvo, klassieke sedans dus).

Binnen die tests waren weggedrag op droge of natte weg en stuurprecisie doorslaggevend, comfort en geluid enigszins van belang en brandstofverbruik, aanschafprijs en milieu speelden in de keuze eigenlijk niet echt mee. Dat leverde twee potentiële winnaars op: Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 en Continental Premium Contact 7. Uiteindelijk is het de Conti geworden vanwege een aantal

interessante “nieuwigheden” zoals aanpassing van het profiel en opbouw van het loopvlak per bandenmaat en de hoogste scores voor gedrag op een nat wegdek.

Al met al was het best veel werk om allerlei zaken uit te zoeken. Niet iedereen met een Lexus (GS) zal op dezelfde keuze uitkomen. Velen zullen zeer happy zijn met een “all season” band, anderen mogelijk met een meer sportieve band. Ook banden uit de “midden categorie” zullen voor vele Lexusrijders uitstekend voldoen. Vaak zitten die banden in die “midden categorie” omdat ze slechts op een enkel minder belangrijk punt iets lager scoren. Qua veiligheid zijn ze zonder meer allemaal goed.

Het land van herkomst van de banden wordt steeds minder belangrijk. Traditioneel zaten de grote fabrikanten van goede banden vooral in West-Europa en Japan (Michelin, Continental, Dunlop, Pirelli), inmiddels worden goede banden overal ter wereld geproduceerd en worden ook Amerikaanse, Koreaanse en zelfs Chinese fabrikanten steeds beter. De gekozen Continental banden zijn in Frankrijk vervaardigd. Waar ze worden gemaakt doet er toe – de kwaliteit van ontwerp en vervaardiging wel.

Eerste rijervaringen

Inmiddels zijn de eerste km afgelegd en is de beschermingslaag die bij aflevering op de banden zat weggesleten. Het aanvankelijk zeer lichte sturen is verdwenen en inmiddels is goed voelbaar wat de auto doet. Het is nog iets te vroeg voor een definitief oordeel over zaken als grip en gedrag op nat wegdek. Wat al wel opvalt is dat de auto niet meer gevoelig is voor spoorvorming en een merkbaar beter veercomfort biedt, er een ander bandengeluid is en de auto makkelijker omgaat met gaten en richels in het wegdek. Het voelt allemaal een stuk steviger en solider, veel Belgische wegen lijken opnieuw geasfalteerd. De banden “zingen” wel meer – het geluid heeft een andere frequentie in vergelijking met de voorgaande banden. Het lijkt vooral afkomstig van de achterwielen en op minder gladde asfaltwegen. Het meest hinderlijk is het valt bij snelheden tussen 80 en 120 km/u, bij hogere snelheden hoor je het niet meer of wordt het overstemd door windgeruis en andere geluiden. Enigszins storend, maar wel acceptabel.

Bandenspanning

De eerste km zijn afgelegd met de een relatief hoge bandenspanning van 2.8 bar (koud) voor en achter. Dat was de bewuste keuze van de bandenleverancier met als rechtvaardiging: “aanvankelijk bestaat de kans op wat extra luchtverlies omdat de band zich mogelijk nog wat moet zetten”. Dat voelde eigenlijk best al goed.

Na een paar weken heb ik de bandenspanning verlaagd tot de vroeger gehanteerde spanning van 2,6 bar voor en 2,7 bar achter. Het al goede stuurgedrag leidt daar niet onder. Zowel comfort als weggedrag voelt dan nog net iets prettiger. Het veercomfort duidelijk toegenomen.

Zijn de ervaringen overdraagbaar op andere auto's?

Dat zal in beperkte mate het geval kunnen zijn. Iedere auto/band combinatie heeft zijn eigen karakteristiek. Zowel wielophanging, wijze van aandrijving (voor-, achterwielaandrijving of AWD) en gewicht spelen daarbij een rol. Een bandtype dat bij de ene auto goed voldoet, kan bij een andere auto als teleurstellend worden ervaren. Dat maakt beargumenteerd kiezen lastig. Je voelt verschillen pas door er mee te rijden. Resultaten in tests komen niet altijd overeen met individuele gebruikerservaring.

Uiteindelijk zal de individuele ervaring bij identieke band/auto combinaties verschillen, afhankelijk van de verwachtingen en de rijstijl van de berijder. Dat maakt zowel kiezen als adviseren erg moeilijk. Als je vooral in de combinatie grip, stuurprecisie, remvermogen en comfort bent geïnteresseerd, kan ik de gekozen combinatie voor de GS 450h met 18” velgen zeker aanraden. De optimale keuze voor GS gen 4 typen met andere velg- en bandmaten en/of andere componenten in de wielophanging (veren, dempers) kan mogelijk anders uitpakken. Lichtjes experimenteren met de bandenspanning loont.