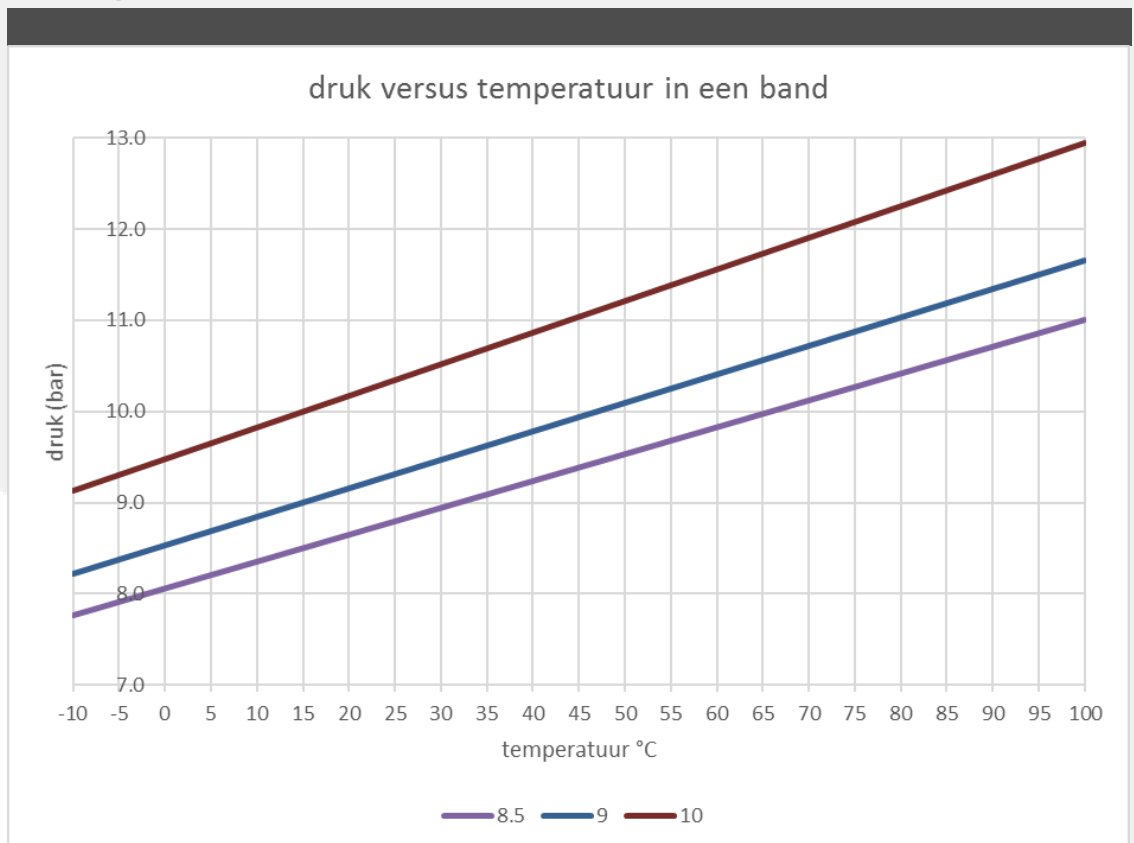




Moeten Banden in de winter harder opgeblazen worden?

Op een koude winterdag staan plots veel meer, zoniet alle banden op onderdruk. Een klassiek TPMS systeem zal plots veel alarmen geven.

Moeten ze harder opgeblazen worden? en hoe weet ik dan wat de juiste druk is om op te blazen?



Normaal mag je verwachten dat 2 à 3% van de banden elke week op onderdruk komen. Bij veel transporteurs betekent dit in de praktijk, waar elke maar elke 3 maand gecontroleerd wordt, dat ongeveer 20% à 30% op onderdruk rijdt. Als men nu 's morgens controleert zijn het er ongeveer 90%!

Tegelijk zijn de wegen glad en zijn er meer chauffeurs op de weg die onverwacht gaan remmen of traag rijden. Een goede grip op de weg hebben is dus juist nu essentieel om ongevallen te voorkomen. Zorg er dus voor dat juist in de winter alle banden in een goede conditie zijn en op een optimale druk staan.

De druk in een band wordt bepaald door de temperatuur en bij een lagere buitentemperatuur daalt de bandendruk significant als een wagen een langere tijd stil staat. Daardoor is het aantal banden op onderdruk tijdens koude dagen al snel 90% of meer! Daarom gaan diverse gebruikers hun banden extra bijblazen.

De grafiek verklaart echter wat er aan de hand is. Een band die normaal bij 15 °C, de referentie, 9 bar moet hebben, zal bij een buitentemperatuur -en na lange stilstand- slechts 8.5 bar geven. Dit betekent dat bij een gewone manuele controle quasi alle banden lager dan 9 bar scoren en de indruk geven dat zet te laag staan.

Op zich is dit geen groot probleem. Op het moment dat er gereden wordt, zal de band snel opwarmen en komen we op een druk rond of boven 9 bar.

In een reële meting zien we het effect van het rijden op de druk in de band i.f.v. de tijd. Deze band is

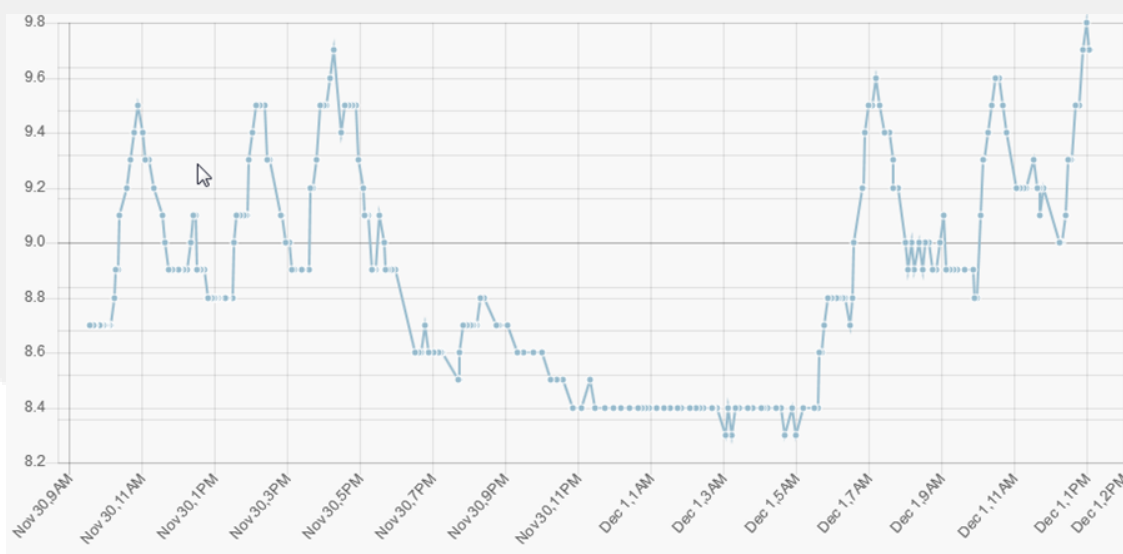
effectief gezakt naar 8.4 bar bij ongeveer het vriespunt. Quasi onmiddellijk na het rijden is de druk al gestegen naar 8.8 en dan telkens naar ongeveer 9.6 bar.

M.a.w., het is niet nodig de banden extra bij te blazen, wel integendeel. Tijdens het rijden zouden ze te hoog komen en daardoor grip verliezen.

Een band die echter echt op onderdruk staat, minder dan 8.5 bar, zal 's nachts op 8 bar of minder staan en zal bij het rijden onder de 9 bar blijven! En die wordt uit het oog verloren.

Het grote risico dan is dat de druk van alle banden op hetzelfde voertuig niet dezelfde is. Bij lagere temperaturen krijg je immers een breder loopvlak, wat goed is op een glad of nat oppervlak. Maar als één band een lager druk en dus een veel groter loopvlak heeft dan de andere, dan wordt er ongelijkmatig geremd, met risico op slippen of draaien op een glad wegdek.

Tenslotte is er bij deze situatie is dat één band op een voertuig bij het vriespunt toch op 9 bar wordt geblazen. Komt er een warme dag, dan leert de grafiek dat de druk snel zal oplopen tot 11 bar en meer, met als gevolg significant minder grip, een langzaam maar gevaarlijke druk en een gevaarlijke ongelijkmatigheid met de andere goede banden.



Om een band op de juiste druk te krijgen is het noodzakelijk om zowel de druk als de (binnen) temperatuur te meten en op de juiste manier om te rekenen.

Een klassieke meting waarbij enkel de druk gemeten wordt geeft geen inzicht. Een alarm dat zich enkel baseert op het absolute drukniveau zal grotendeels de invloed van de temperatuur op de druk weergeven.

Meer info op bandenspanning.nu.