

Apollo Vredestein richt vizier op top 10 bandenproducenten

Ultrac Vorti toont ambities Vredestein

Het bandenaanbod in het hogere segment is niet heel groot. Laat staan de keus voor banden met een snelheidsindex die boven de 300 km/u ligt. Vredestein is al jaren actief in het hogere segment van de bandenbranche en het is tijd voor een opvolger van de Sportrac 3 en Ultra-High-Performance band Ultrac Sessanta. Vredestein pakt groots uit met de nieuwe Ultrac Vorti.



Vredestein gebruikt niet de minste supercars om zijn nieuwe UHP-band Ultrac Vorti onder te monteren: een Audi S5 Sportback, een Aston Martin Virage en een Mercedes-Benz CLS 63 AMG. Ook met de 550 pk van deze Jaguar XKR-S kunnen de Ultrac Vorti's prima overweg.

Het Indiase Apollo nam eind 2009 Vredestein over. Hierdoor kreeg Apollo voet aan de grond in Europa. En het profiteerde daarnaast ook van de technische kennis bij Vredestein. De Apollo Aspire 4G was het gevolg van die stap. U las er alles over in AMT 4. Vredestein heeft ondertussen ook niet stilgezeten. De Enschedeërs nodigden ons uit om in Budapest de introductie van maar liefst twee nieuwe banden bij te wonen.

Top 10 bandenproducenten

Bestuursvoorzitter Onkar Kanwar en diens zoon Neeraj zwaaien de scepter binnen het Apollo Vredestein-concern. Ze hebben grootse plannen. Onkar: "Momenteel zijn we goed voor zo'n 2,5 miljard dollar omzet. Voor 2016 willen we dat ruim verdubbelen naar 6 miljard. Door deze omzet-groei zullen we in 2016 in de top 10 van bandenproducenten staan."

Rob Oudshoorn, CEO van Vredestein vindt die doelstelling ambitieus maar haalbaar: "Apollo heeft niet alleen zelf de ambitie om in Europa meer marktaandeel te veroveren, maar heeft ook voor Vredestein grote plannen. Zo gaan we als Europees merk de Indiase thuismarkt bedienen met een premiumsegment band. Ook in India rijden tegenwoordig premium automodellen en hun eigenaren willen daar een premium-band bij. Een kans voor Vredestein die we niet moeten laten liggen."

"Daar blijft het niet bij. Apollo investeerde 25 miljoen in de fabriek in Enschede. Een belangrijk signaal voor ons, want terwijl steeds meer industrie uit Nederland verdwijnt naar lagelonenlanden blijft de fabriek in Enschede behouden. Zo is er geïnvesteerd in een nieuwe mengmachine en kunnen we de capaciteit gaan verhogen de komende jaren. Op dit moment is de productiecapa-

citeit te laag voor de omzet die we willen halen." Aan een oplossing wordt gewerkt, zegt Oudshoorn: "Om voor 2016 en de jaren erna genoeg productiecapaciteit te hebben, zijn we een extra productiefaciliteit aan het opzetten in Europa. Binnenkort beslissen we of we in Polen, Hongarije of Slowakije een nieuwe fabriek neerzetten. Apollo heeft ook voor Europa plannen om OE-leverancier te worden. Dan móet je de capaciteit hebben om enorme hoeveelheden banden te leveren, anders gaat een autofabrikant niet met je in zee". Ondertussen blijft Vredestein een aftermarketproduct: "Wij blijven ons richten op het premium aftermarketsegment."

Samenwerking met Giugiaro

Naast de plannen voor de toekomst is ook Giugiaro van de partij. De samenwerking met Vredestein duurt nu al vijftien jaar, maar voor de opvolger van



Voor- en achterband zijn apart ontworpen. De voorzijde is gericht op stuurprecisie en waterafvoer, de achterzijde, door meer contactvlak, vooral op grip.

de uitgesproken Sessanta, met zijn opvallende profiel, was er minder vrijheid voor het Italiaanse designbureau. Directeur R&D Peter Snel: "De band is een technisch product met vele compromissen. Naast veel grip wil je ook een lage rolweerstand en een laag rolgeluid. Zeer belangrijk met het bandenlabel in aantocht. Complete vrijheid in het design is dan ook niet langer mogelijk. In samenspraak zijn we voor de nieuwe Ultrac Vorti tot een profiel gekomen dat zowel bij de technici als bij Giugiaro aansluiting vond. De band heeft nog steeds het Giugiaro-design, van zijwang tot slijtage-indicator, alleen is het profiel minder sprekend dan de Sessanta, maar technischer van insteek."

Verschillende band voor en achter

Snel bespreekt de veranderingen ten opzichte van de voorganger: "We hebben nog eens goed gekeken naar de functie van de band. We kwamen tot de conclusie dat het verschil tussen voor- en achteras eigenlijk andere banden vereist. De voorbanden nemen stuurprecisie en waterafvoer voor hun rekening, de achterbanden moeten juist grip en stabiliteit bieden." Vredestein vond een oplossing in afwijkende maten en profilering voor de voor- en de achterband."

Profiel in detail

Na twee jaar van ontwikkeling is de juiste mix van profiel, rubbersamenstelling en karkas gevonden. Peter Snel over het profiel: "De band heeft een asymmetrisch profiel waarbij de binnenzijde ont-

worpen is voor waterafvoer en de buitenzijde voor grip in bochten. Een 'air ratio' van 33% aan de binnenzijde resulteert in een goede waterafvoer. De 'air ratio' van 25% aan de buitenzijde geeft meer grip. De buitenzijde heeft daarnaast extra stevige en solide schouders voor betere grip in snelle bochten, waarbij de centrale rib zorgt voor stuurprecisie."

Voor de rubbersamenstelling keek Vredestein naar de laatste technieken: "We hebben een juiste mix van Styreen SBR, polymeren en een hoog percentage silica ontwikkeld. Dat resulteert in een stijve band die toch veel grip heeft. De band kent vier verschillende afrondingen voor een juiste drukverdeling van wang tot loopvlak. Dat geeft een egale warmtegeleiding. De stijfheid heeft ook gevolg voor de snelheidsindex. We hebben een snelheidsindex van (Y) weten te bereiken. Tot boven de 300 km/u blijft de loadcapaciteit 100, waar dit bij een Y-index vanaf 270 km/u langzaam terugloopt tot 85 bij 300 km/u. We hebben de Ultrac Vorti absoluut voor het hoogste segment ontwikkeld."

Testen op snel asfalt

Waar kun je beter een snelle band testen dan op een circuit? Oudshoorn: "We hebben de Hungaroring voor twee weken afgehuurd en laten onze gasten graag kennis maken met de nieuwe Ultrac Vorti. Een van de testauto's, een Aston Martin Virage, was dan ook mijn persoonlijke wens om bij dit evenement te hebben. Design en sportiviteit zijn twee termen die absoluut bij Aston Martin passen, en dus ook bij Vredestein." Naast de Aston Martin mogen de andere modellen, een Mercedes-Benz CLS 63 AMG, een Audi S5 Sportback en een Jaguar XKR-S er ook absoluut zijn. Tijd voor de praktijk.

Naast het circuit kon zowel dry- als wet-handling worden getest met de Virage en S5. Hoewel de Ultrac Vorti's kernend de honderden pk's van de CLS 63 AMG en XKR-S doorstaan, ontbreekt vergelijkingsmateriaal. Wel blijft de band onverminderd grip houden. We moeten soms een half rondje rustig aan doen om de keramische remmen af te laten koelen, in plaats van de banden. Die houden zich prima. En denk niet dat hier rustig wordt



Naast de supersportieve Ultrac Vorti presenteert Vredestein ook de opvolger van de Sportrac 3. Deze Sportrac 5 is bedoeld als sportieve band voor B-, C- en D-segment modellen.

rondgetoerd. "Elke dag worden banden en remblokken vernieuwd. De keramische remschijven houden het zelfs maar twee dagen vol", zegt een technicus op het circuit.

Sportrac5

De nadruk tijdens de introductie ligt op de supersportieve Ultrac Vorti. Die is leverbaar van 225/40 ZR18 tot 295/30 ZR20. De band is het paradepaardje van Vredestein. Maar Vredestein introduceert nog een belangrijke band, de Sportrac 5. Deze opvolger van de Sportrac 3 is belangrijk voor de afzet. Met maatvoering van 185/55 R15 tot 205/50 R17 is de band bedoeld voor gangbare B-, C- en D-segment modellen. Gemonteerd onder 22 gereedstaande Alfa Giulietta's kan de band in de praktijk getest worden rondom Budapest. Ook nu ontbreekt vergelijkingsmateriaal. De band geeft je als bestuurder een directe communicatie met het wegdek. En het soms wat zingende geluid? Dat wijten we aan het asfalt dat rondom Budapest nog niet helemaal van West-Europees niveau is. Zowel de Ultrac Vorti als de Sportrac 5 zijn belangrijke banden voor Vredestein. Niet alleen om de groei-doelstelling te behalen maar bovenal om de merkidentiteit van Vredestein te onderstrepen: Sportiviteit met een vleugje design. Of zoals Vredestein het zelf graag ziet: de Aston Martin onder de banden.

Van zijwang tot slijtage-indicator. Italiaans designbureau Giugiaro is hier opnieuw verantwoordelijk voor het design. In het profiel konden de designers nu minder creativiteit kwijt dan bij de Sessanta.



WWW.AMT.NL

Meer Vredestein?

In ons maandossier vindt u alle artikelen over Vredestein en Apollo. Kijk op www.amt.nl/mei2012, of scan de QR-code.