

## Invoering bandenlabel in de winter ongelukkig getimed

# Bedenkingen bij het bandenlabel

Het verplichte bandenlabel is er nu, en tegelijkertijd de winterbandenwissel. GoodyearDunlop signaleerde op een persbijeenkomst dat dit eigenlijk niet best samengaat. Zo zijn er wel meer probleempjes met het nieuwe label, horen we van experts. Toch zal het publiek nu uitgelegd moeten krijgen wat dat bandenlabel betekent.



U moet het label tonen bij montage van nieuwe banden. En de labelklasse op de nota zetten. Ook moet elke bij u aan het publiek getoonde band een label dragen, en moeten bij alle informatie over specifieke banden de labelwaarden van die banden bijgevoegd zijn.

De labels voor vanaf 1 juli dit jaar geproduceerde banden zijn bekend, links en rechts worden zelfs AA-labels beloofd voor nu en later. Maar een winterband met AA-label, topper in rolweerstand en natte grip, hebben we nog niet gezien. Daarbij zegt het bandenlabel helemaal niets over winterkwaliteiten, voegen Klaus Baltruschat van testinstituut TÜV-SüD en ontwikkelingschef Dunlop personenautobanden Bernd Löwenhaupt toe.

### Winterband sterk verbeterd

Bij de Duitse keuringsdienst TÜV heeft Baltruschat te maken met de metingen, die bepalen wat er op een bandenlabel komt te staan. "De

voorgeschreven meetmethode houdt geen rekening met specifieke winter eigenschappen. Het is niet zo dat winterbanden worden gemeten bij een lage temperatuur waar ze beter presteren, eigenlijk kun je labelwaarden van zomer- en winterbanden niet vergelijken. De meting bevoordeelt zomerbanden."

Dit bevestigt ontwikkelchef Löwenhaupt. "Met lamellen in het profiel is een winterband altijd wat minder stil en heeft hij meer rolweerstand, ook door het zachtere rubber." Anderzijds laat hij aan de hand van eigen producten zien dat winterbanden aanzienlijk minder verschillen van zomerbanden dan twintig jaar geleden. Behalve dan dat de grip op sneeuw van een winterband

nog steeds zeer veel beter is, wat op het bandenlabel totaal niet zichtbaar wordt.

Want dat wordt niet gemeten. In het algemeen is de meting van 'natte grip' voor het bandenlabel nogal beperkt. Zijdelingse grip, dus wegligging in bochten, komt daarin niet aan de orde. Er wordt gemeten met een remproef rechtuit. Waarmee het voordeel van een winterband al zichtbaar zou kunnen zijn als bij lage temperatuur, of nog beter: bij sneeuw, de remproef gedaan zou worden.

### Meetprobleem

Het kan zijn, zegt Helmut Kraft van het Duitse ministerie voor economie en technologie, dat de EU nog iets aan het label toevoegt. "Over twee jaar zou het label herzien worden. Voldoet het aan de verwachtingen? Ook kunnen dan meetwaarden toegevoegd worden, bijvoorbeeld voor winterbanden." Uiterlijk in maart 2016 moet de Europese Commissie zich daarover hebben gebogen, staat in de regeling.

Kraft geeft aan dat de labelklassen weleens herzien kunnen worden. "De grenswaarden zijn destijds op aangeven van de bandenindustrie vastgelegd. De bedoeling was de lat zo hoog te leggen dat er niet net als bij koelkasten een AA++ categorie moet ontstaan, voor producten die nog veel beter presteren dan de nu vastgestelde hoogste categorie A. De industrie zei dat A-banden moeilijk te maken zouden zijn, nu blijkt dat toch meteen al bereikbaar."

Overigens klaagt eigenlijk de hele industrie dat de levensduur niet op het label staat. Voor de meeste kopers toch een belangrijk argument, helemaal voor bedrijfsautobanden, die ook gelabeld moeten worden. Maar de Europese Commissie oordeelde dat het te moeilijk of zelfs onmogelijk zou zijn goede meetmethodes vast te stellen voor meer eigenschappen dan het label nu vermeldt.

### Controle per land geregeld

Nog een probleem is de controle of banden wel juiste waarden op hun label hebben staan. "Een testmeting ter controle of het bandenlabel juist



Natte grip wordt voor het bandenlabel gemeten met een ABS-noodstop. Daarin is een winterband met lamellen in het profiel iets minder dan een zomerband, zeker als niet gemeten wordt bij lage temperatuur tegen het vriespunt maar bij 20 graden.

ingevuld is kost 2000 tot 6000 euro. En er zijn maar drie testcentra voor zulke metingen, buiten die van bandenfabrikanten zelf", aldus Klaus Baltruschat, die toelicht dat er in Europa twee meetmachines voor rolweerstand zijn die als



Dit was dus niet echt de bedoeling bij de EU, dat meteen al banden met A-labels mogelijk zouden zijn. Op de IAA bedrijfs-wagenshow had Goodyear deze Marathon LHT II met A-label voor rolweerstand, en een concept dat ook nog een A op natte grip haalt.

De nieuwste winterband UltraGrip 8 Performance van Goodyear haalt labels van op zijn best C/C (rolweerstand/grip), in sommige maten maar E of F voor rolweerstand. Maar hij heeft wel heel slimme lamellenteknik die varieert met de profieldiepte, voor optimale wegligging en sneeuwgreep over zijn hele levensduur.

referentie gelden. Alle andere meetmachines moeten daarmee vergeleken worden en een correctiefactor krijgen zodat het voor de rolweerstand van een band niet kan uitmaken op welke machine dat is gemeten. De EU-regels verlangen dat elk land zal controleren of de op de markt aangeboden banden een label hebben, met daarop juist gemeten waarden. In Nederland zal 'risico-georiënteerd' controle plaatsvinden, in Duitsland wil men steekproeven houden op basis van bevolkingsdichtheid. "We laten ons ook leiden door tips uit de markt", zegt Helmut Kraft van het ministerie voor economie en technologie. Dat sluit aan bij de Nederlandse aanpak: controleren waar men aanwijzing heeft dat de regels niet worden gevolgd.

Voor Duitsland wordt ook al een strafmaat genoemd, maximaal € 50.000 boete. Het lijkt echter onwaarschijnlijk dat controle op de juistheid van labelwaarden erg intensief zal zijn, gezien de kosten van een controlemeting en gebrek aan meetfaciliteiten.

### Voorlichtingsplicht

Wat moet u als autobedrijf met het bandenlabel? We begrijpen van de RAI Vereniging, die samen met Bovag en VACO een soort gebruiksaanwijzing opstelde, dat de overheid de algemene voorlichting op zich neemt. Dat wil zeggen, het publiek bekend maken met het bestaan van het bandenlabel en de bedoeling ervan. Volgens Europese regels moet de leverancier van banden het bijbehorende label altijd aan de klant bekend maken. Specifiek vermeld is ook dat de labelwaarden op de nota moeten staan bij verkoop van banden aan een consument. Ook bij nieuwe auto's moet voortaan een bandenlabel worden verstrekt.

Informatie over het bandenlabel of de waarden daarop hoeft de verkoper niet te geven. Maar als de klant daarom vraagt zult u toch met een verhaal moeten komen. En bijvoorbeeld vertellen dat een winterband in rolweerstand en meestal ook in natte grip minder kan scoren dan een zomerband van dezelfde kwaliteit. Maar dat 'natte grip' niks zegt over wintergrip.

### Nog niet echt duidelijk

Het kan nog een lastig verhaal worden, schetst Rainer Landwehr, directeur van GoodyearDunlop voor Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland: "Wat doe je met nieuwe auto's die op verschillende merken banden afgeleverd kunnen worden? Hoe leg je uit dat de originele banden aangepast kunnen zijn voor de autofabrikant, en een ander label kunnen hebben dan hetzelfde bandentype voor de vervangingsmarkt?"

Voorgeschreven is dat bij nieuwe auto's die op meerdere bandenmerken worden afgeleverd de labelwaarden van de slechtste banden opgegeven moeten worden. Dus zijn er nog verwarrende zaken mogelijk. Plus dat het nou net niet handig is om tijdens de megadrucke bandenwisselweken ook kans te lopen op lastige vragen van consumenten.