

**Auto & Motor**  
**TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

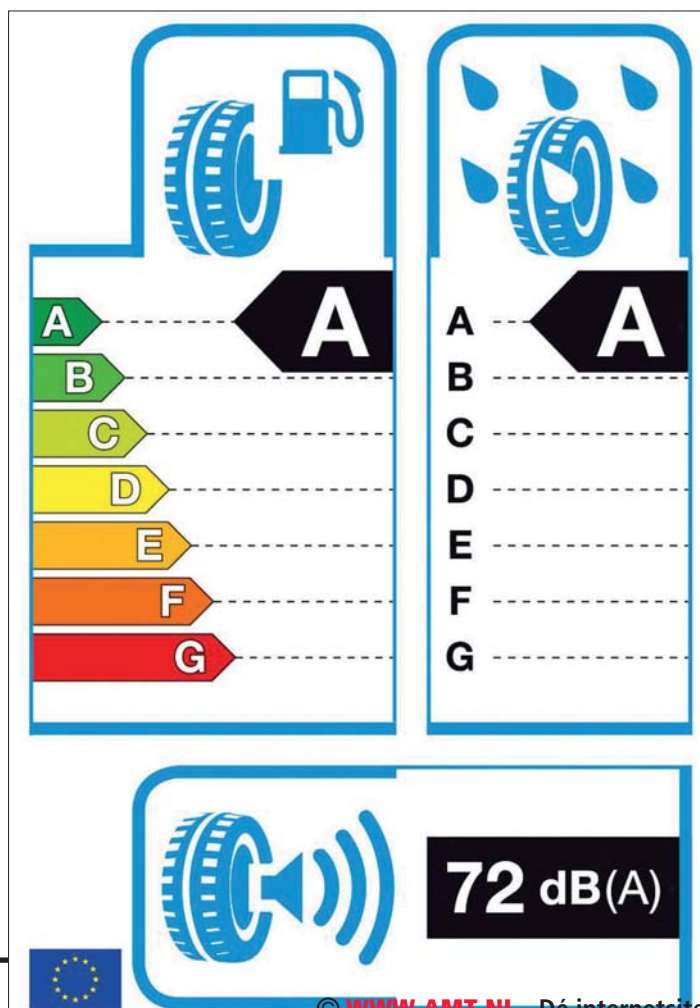
**Nieuwe EU-regels: strengere typekeuring en prestatielabel**

# In 2012 verandert de bandenwereld

**Een veelgehoorde klacht is dat automobilisten nauwelijks aandacht hebben voor banden. In de truckwereld is dat anders, daar wordt vooral sterk op het kostenaspect gelet. Bij de Europese Unie is de interesse in banden ineens sterk opgeleefd. Dit heeft geleid tot nieuwe regels, die de consument meer bandenbewust moeten maken. Vanaf 2012 gaat er heel wat gebeuren, we zetten het voor u op een rij.**

Een klein beetje ophef ontstond afgelopen najaar in de bandenbranche, omdat de s-markering verplicht werd, die staat voor stillere banden. Als je heel goed zoekt vind je achter het EU-typekeurnummer op de bandflank die 's'. Feitelijk gaat het om een oude regel die bijna zijn laatste adem uitblaast. Richtlijn 2001/43/CE aangaande typekeuring van banden, moest vooral het afroegeluid verder terugdringen. Vanaf 1 oktober 2011 moeten eindelijk alle banden aan die 'stillere' regel voldoen, dus bij personenauto's én bedrijfswagens, bij eerste montage én vervangingsmarkt, en bij alle breedtematen. Er zit dus tien jaar tussen het afkondigen van deze regel, en het moment dat werkelijk alle verkochte banden eraan moeten voldoen. Dertien maanden na dat moment wordt het een oude regel,

Zo wordt het Europese bandenlabel. Het A-label in rolweerstand betekent bijna de helft lager dan het toegestane maximum, A betekent bij natte grip bijna de helft meer dan het vereiste minimum.



want hij wordt opgevolgd door regeling 661/2009. Die gaat in vanaf 1 november 2012, met uitloop naar 2020 totdat alle banden voor weggebruik aan de nieuwe regels moeten voldoen.

### Veel breder eisenpakket

Dat wordt heel andere koek, want deze regels gaan niet alleen over geluid. Ook rolweerstand, grip en bewaking van de bandenspanning vallen eronder. Daarnaast komt er een classificering naar de prestaties van personenautobanden. Wat betreft die s-markering gaf het even zorg dat deze sinds afgelopen oktober verplicht is voor banden die in de vervangingsmarkt verkocht worden. Behalve voor personenautobanden die breder zijn dan 185 mm, pas komende oktober gaat de regel gelden voor breedtematen tot 215 mm, vanaf oktober 2011 vallen ook nog bredere banden eronder. Al sinds 2005 worden af-fabriek uitsluitend zulke 's'-banden gemonteerd. En in de vervangingsmarkt moet het al een obscuur bandenmerk zijn, wil hun product de geluidseisen niet halen, al moeten ze wel even de moeite nemen een 's' op de band af te drukken. Staat die er niet op, dan mag de band niet meer verkocht worden. Het is echter geen APK-eis of zo, een auto die geen 's' op zijn banden heeft overtreedt geen regel. Alleen moeten alle verkoopkanalen dus nu hun bandenvoorraad in de smallere maten gecontroleerd hebben op de vereiste 's'.

### Verbruik en veiligheid

De nieuwste regels zullen verlangen dat het afroegeluid van banden 2 tot 4 decibel lager ligt dan de

regel uit 2001 als maximum toestaat. Een flinke verlaging, maar in tien jaar bandenontwikkeling zijn veel bandentypes al naar dat geluidsniveau afgedaald. Het drong ondertussen tot de Europese regelgevers door dat banden eigenlijk best belangrijk zijn, en veel meer doen dan geluid maken. Ze leerden over het verband tussen bandenspanning, rolweerstand en brandstofverbruik. Vooral bij dat laatste worden de oren gespist. Brandstofverbruik betekent CO<sub>2</sub>-uitstoot, en die moet omlaag. Bandenexperts legden geduldig uit dat de eigenschappen van banden zeer complex zijn. Je kunt niet zomaar één eigenschap veranderen, zoals rolweerstand, zonder dat andere eigenschappen mee veranderen. Harde banden hebben weinig rolweerstand, maar ook weinig grip. Daarom ontstonden niet alleen eisen voor rolweerstand, maar tegelijk eisen voor grip op nat wegdek.

Het was ook duidelijk dat een (te) lage bandenspanning leidt tot hoge rolweerstand. De autorijder moet meer bandenbewust gemaakt worden, zodat hij veel beter de bandenspanning gaat bijhouden. Kostniks, is niet moeilijk, en de praktijk leert dat een forse brandstofbesparing voor het grijpen ligt. Want hele volksstammen rijden nu op te slappe banden. Daarom moet in elke auto een waarschuwingssysteem voor te lage spanning komen. Ook goed voor de veiligheid, een geleidelijk leeglopende lekke band wordt dan tijdig opgemerkt.

### Het gebruikelijke invoertraject

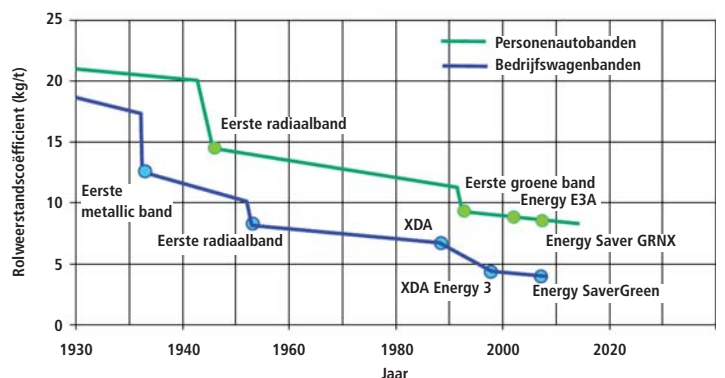
Wat brengen de nieuwe EU-regels voor veranderingen? Voor personenauto's wordt een bandenspanningcontrole verplicht. De EU wil geen techniek voorschrijven, alleen wat de bandenspanningcontrole precies moet kunnen meten. Er ligt een voorstel voor een ECE-norm, dat vanaf 20% onderspanning gewaarschuwd moet worden. Daarvoor zou een passief systeem voldoende zijn, dat de ABS-wielensoren gebruikt en eigenlijk alleen



Onzeker blijft nog hoe de bandenspanningcontrole moet waarschuwen. Een indirect systeem, via ABS-wielensoren, werkt niet gevoelig en reageert al helemaal niet adequaat als alle banden onder spanning zitten. Maar een direct meetstelsel maakt auto's duurder.

een uitbreiding op de boordelektronica meebrengt. Er gaan echter stemmen op dat het nauwkeuriger moet, wat alleen kan met actieve meting in het wiel. Want 20% onderspanning betekent praktisch 0,4 tot 0,5 bar te weinig druk, wat al heel wat extra rolweerstand en verbruik oplevert. Uit milieuoogpunt helpt de spanningsbewaking dan niet. Kortom, men is daar nog niet uit. Verder komen er nieuwe eisen voor banden, met limieten voor afrolgeluid, rolweerstand en natte grip. Wat precies de cijfers achter deze eisen zijn is minder interessant, alle nieuwe banden zullen eraan moeten voldoen. Met daarbij de vaststelling dat noch de koper, noch de autoprofessional het na kan meten. Voor de rolweerstand zijn er twee tabellen met cijfers, vier jaar na de eerste eisen op het rolweerstandniveau

### Ontwikkeling rolweerstandscoefficient



Deze Michelin-grafiek laat zien dat de komende eisen aan rolweerstand blijkbaar geen groot obstakel worden. De strengste eis vanaf 2016 vraagt maximaal 10,5 kg/ton bij personenauto's, en 6,5 kg/ton bij trucks.

zal de toegestane rolweerstand verlaagd worden. Zoals gebruikelijk gaan de nieuwe regels niet in één klap in voor alle nieuw verkochte voertuigen en banden. Op 1 november 2012 begint het voor nieuw uitgebrachte bandentypes, een jaar later moeten nieuwe typen voertuigen aan deze regels voldoen. Nog een jaar daarna, vanaf november 2014, vallen alle nieuw verkochte banden- en voertuigtypen onder deze regels. Automodellen en bandentypes die in november 2012 al op de

markt zijn houden hun typegoedkeuring tot november 2014, daarna moet alles wat nieuw verkocht wordt aan de nieuwe regels voldoen. Waarna vanaf 2016 weer zo'n invoeringstraject begint, voor de strengere rolweerstandeisen. Het is politiek, dus zijn er uitzonderingen. Vrachtwagens (>3500 kg GVW) krijgen niet te maken met eisen aan de natte grip van banden. Er wordt twee jaar extra tijd gegeven voordat alle verkochte truckbanden aangepast moeten

zijn bij de nieuwe regels. Niet vanaf november 2014, zoals bij personen- en bestelauto's, maar voor trucks vanaf november 2016.

## Bandenbewuste consument

Het is niet zo dat de nieuwe limieten in geluid, grip en rolweerstand enorme hoofdbreken voor bandenfabrikanten brengen. Ook de lagere rolweerstand waarmee de EU graag de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegverkeer wil terugbrengen halen goede banden van vandaag al. Nieuwe regels betekenen niet dat over een kleine twee jaar een volledig nieuw assortiment banden moet ontstaan.

Omdat de Europese regelgevers hun eisen alleen afstemmen op een gewenst minimumniveau lijkt het hun een goed idee het bandenbewustzijn van kopers te bevorderen. Vandaar het labelsysteem in regeling 779/2008, dat afgelopen najaar is goedgekeurd. Deze labeling wordt vanaf 1 november 2012 verplicht voor personenautobanden met productiedatum vanaf 1 juli 2012. Mogelijk komt de labeling ook voor bestelautobanden.

Als voorbeeld diende het energielabel dat al op auto's en huishoudelijke apparaten wordt gebruikt. Voor banden laat het label vooral zien hoe goed een band is in rolweerstand en natte grip. Ook het geluidsniveau staat vermeld, maar zonder heel duidelijke gradatie hoeveel stiller een band is dan het toegestane maximum. In een A tot en met G-indeling valt wel goed te zien hoe ver een band in rolweerstand en grip boven het vereiste minimum uitsteekt.

Het moet de koper verleiden om zo goed mogelijke banden te kopen, en in elk geval een duidelijk, objectief handvat geven voor de beoordeling van banden. Enkele bandenfabrikanten hebben zich sterk ingezet voor deze labeling, waarmee A-merken eindelijk zichtbaar kunnen maken wat hun producten onderscheidt van 'gewoon goed genoeg'-banden.

## Controle niet simpel

Een wat teer punt is het meten op zich, met name voor de vaststel-

**Het zal verplicht worden om bij het aanbieden van banden altijd op het bijbehorend bandenlabel te wijzen, al hoeft niet op elke band in voorraad een label geplakt te zijn.**

ling welke letterwaardering er op het bandenlabel mag staan. De bandenfabrikant meet dat zelf, is de bedoeling. Het is ondoenlijk om een onafhankelijk instituut elke maat van elk bandentype te laten meten. Uiteraard moet met steekproeven gecontroleerd worden of fabrikanten wel eerlijk en juist meten. Maar om nou te zeggen dat alle bandenfabrikanten elkaar blind vertrouwen dat ze hun eigen producten altijd eerlijk zullen meten...

Het bandenlabel geeft nog meer complicaties. Moet dat letterlijk op elke geproduceerde band geplakt zitten? Bij nieuwe auto's niet, maar het moet wel duidelijk in de documentatie terug te vinden zijn welk label de gemonteerde banden hebben. In de vervangingsmarkt zal ook niet elke band in het magazijn een label hoeven hebben, mits de koper altijd duidelijk gemaakt wordt welk label elke band heeft waar zijn interesse naar uit gaat.

Voor winterbanden wordt iets meer geluid en iets minder natte grip toegestaan. De meting van natte grip is op zich al wat moeizaam. Het gaat niet in een absolute waarde, maar in vergelijking met een 'referentieband' die door overheid en industrie samen wordt afgesproken. De grip van die simpele band wordt op 100% gesteld, zomerbanden zullen bijvoorbeeld minstens 110% van die grip moeten kunnen leveren.

## Gevolgen bij verkoop en onderhoud

Met de controle of het bandenlabel juist wordt ingevuld is de EU gauw klaar. Dat is de verantwoordelijkheid van elke afzonderlijke landsregering. Als er maar een controle is. Geheel onduidelijk blijft zo nog exact wie controle gaat uitoefenen, hoe dat gaat gebeuren, en welke sanctie staat op



overtreden van de regels. Zeker is alleen dat niet bij de eigenaar/gebruiker van een voertuig wordt gecontroleerd, maar bij verkooppunten van banden en voertuigen. Even onduidelijk is nog hoe dat in de praktijk gaat met 'voldoende nauwkeurige' bandenspanningcontrole. Hoe moet het bij wisseling tussen zomer- en winterbanden, met mogelijk ongelijk spanningsvoorschrift? Wordt het een APK-controlepunt, of een standaard controlepunt bij de onderhoudsbeurt? Moet de bandenspanningcontrole dan alleen werken, of moet gecontroleerd worden op 'voldoende' nauwkeurigheid?

Moet het bedrijf dat nieuwe banden monteert meteen dit systeem controleren en instellen? Of houden we het simpel: als er aan de poort van de autofabriek, of de deur van de dealer, maar een controlesysteem in zit vragen we daarna niet meer of het nog werkt? Binnen twee jaar moet het allemaal vastliggen. Het mag duidelijk zijn dat in elk geval niet alleen de bandenverkoper hier iets van merkt, zoals bij invoering van de 's'-markering. Iedereen die iets met auto's te maken heeft gaat de nieuwe regels tegenkomen. ●

**Peter Fokker**