

Het Europese Bandenlabel

- [Wat is het Bandenlabel](#)
- [Wanneer komt het Bandenlabel](#)
- [Voor welke Banden is er een label](#)
- [Waar komen we het label tegen](#)
- [Wat zegt het Bandenlabel](#)
- [Wat zegt het Bandenlabel niet](#)
- [Hoe verhoudt het bandenlabel tot de bandentest](#)
- [Samenvatting \(ANWB standpunt over het label\)](#)
- [Veelgestelde vragen](#)
- [Factsheet Bandenlabel](#)

Wat is het Bandenlabel

Het Bandenlabel informeert de consument over 3 eigenschappen van de band:

- Brandstofverbruik (milieu)
- Remweg op nat wegdek (veiligheid)
- Geluidsproductie van de band buiten de auto (milieu)

Het Bandenlabel gaat hiermee verder dan de bekende energielabels voor auto's of witgoed. Waar daar alleen informatie gegeven wordt over energieverbruik (dus CO₂-uitstoot) pakt het Bandenlabel ook geluidsproductie en veiligheid mee. Als maat voor de veiligheidsprestaties wordt aangegeven hoe goed de band remt in natte omstandigheden. Het Bandenlabel is een stukje EU wetgeving (richtlijn 1222/2009). Doel van het label is de consument de weg te wijzen naar zuinige, stille en veilige banden en, in het verlengde hiervan, bandenfabrikanten te motiveren banden zuiniger en stiller te maken zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid. Dus het Bandenlabel is een invulling van het EU streven de milieupact van het verkeer te verlagen en de verkeersveiligheid te verhogen.

Wanneer komt het Bandenlabel

Het EU Bandenlabel is verplicht vanaf 1 november 2012 voor alle banden die geproduceerd zijn vanaf 1 juli 2012 (productiecode 2712). Voor banden die geproduceerd zijn voor 1 juli 2012 is een label niet verplicht en deze banden mogen ook na 1 november 2012 nog verkocht worden (zonder label). Eerdere introductie van het label mag (na 30.05.2012) maar op dit moment (september 2012) zijn er nog vrijwel geen bandenfabrikanten die al labels gepubliceerd hebben.

Het nieuwe EU Bandenlabel is verplicht:

- vanaf 1 november 2012
- voor banden geproduceerd vanaf 1 juli 2012 (productiecode 2712)
- zowel voor eerste montage als voor vervangingsmarkt
- in alle lidstaten van de Europese Unie

Voor welke Banden is er een label

Het EU Bandenlabel is verplicht voor personenautobanden, bestelautobanden en vrachtautobanden. Een aantal speciale banden zijn uitgezonderd, zie hieronder.

Bandenlabel is verplicht voor:

- personenautobanden (C1 categorie)
- bestelautobanden (C2 categorie)
- vrachtwagenbanden (C3 categorie)
- voor alle categorieën geldt; voor zomer- én winterbanden

Uitzonderingen:

- motorfietsbanden
- vernieuwde banden (d.w.z. nieuw loopvlak op bestaand karkas, in NL niet leverbaar voor personenauto's)
- professionele off-roadbanden
- racebanden
- spijkerbanden
- reservebanden voor tijdelijk gebruik ("thuiscomers")
- banden met een maximaal toelaatbare snelheid ("snelheidsindex") van 80 km/h
- banden met een velgdiameter van minder dan 10 inch (254 mm) of meer dan 25 inch (635 mm)
- banden die ontworpen zijn om alleen gemonteerd te worden op auto's met een bouwjaar vóór 1 oktober 1990

Waar komen we het label tegen

Bandenfabrikanten (en importeurs), bandenverkopers en autodealers hebben de verantwoordelijkheid om de labels en bijbehorende informatie aan de consument te tonen.

1. Bandenfabrikanten en importeurs

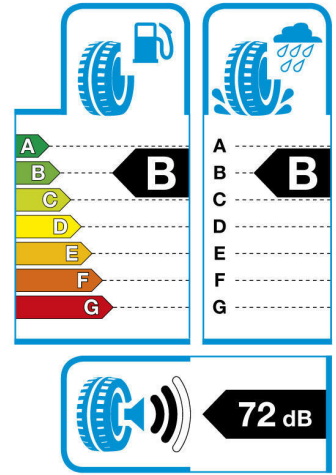
- alle personen- en bestelautobanden die geleverd worden aan bandenverkopers moeten ofwel voorzien zijn van een sticker op het loopvlak conform de afbeelding hierboven ofwel er moet een uitgeprint label zitten bij iedere (batch) levering van banden
- informatie over het label moet voor alle banden (ook vrachtwagens) beschikbaar zijn in promotiemateriaal (folders en dergelijke) en op de website

2. Bandenverkopers

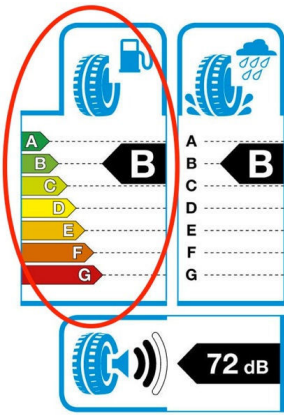
- moeten zorgen dat de banden die zichtbaar zijn voor de consument op het verkooppunt, voorzien zijn van de label sticker op het loopvlak of dat het label in de directe nabijheid van de band zichtbaar is
- moeten zorgen dat de informatie van en over het label aan de consument gegeven wordt voor de aankoop zelf, ook als de aangeboden banden niet direct zichtbaar zijn
- moeten de informatie presenteren bij of op de rekening

3. Autodealers

- als er bij de verkoop van een auto een keuze is in een andere maat of type band dan die standaard onder de auto zitten dan moet de label informatie voor aankoop worden gepresenteerd
- voor de optionele mogelijkheden aan velgen / banden moet labelinformatie gecommuniceerd worden, als de banden afwijken van de standaard (eerste montage) banden
- als er alleen optionele velgen / banden mogelijk zijn die identiek zijn aan banden waarmee de auto standaard wordt afgeleverd is er geen informatie verplichting



Wat zegt het label

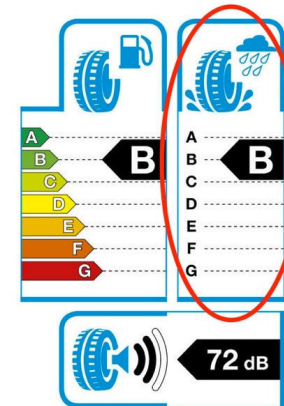


BRANDSTOFVERBRUIK

Een van de factoren die een invloed heeft op het verbruik van een auto is de rolweerstand van de banden. Rolweerstand wordt niet zozeer veroorzaakt door de stroefheid van het wegdek maar door de vervorming van de band tijdens het rollen, in het contactvlak met het wegdek. De vervorming veroorzaakt energieverlies in de vorm van warmte, eigenlijk net als bij een stuiterbal die bij het terug stuiten niet meer zo hoog komt als waar hij werd laten vallen. De motor moet een kracht leveren die het energieverlies in de banden compenseert, dit kost brandstof. Hoe lager de rolweerstand van de banden, hoe lager het stukje van het verbruik dat nodig is om die rolweerstand te overwinnen.

Uiteraard zijn er vele andere factoren die verbruik van een auto bepalen, massa van de auto, luchtweerstand (dus de vorm of aerodynamica van de auto), soort motor, accessoires als airconditioning, helling van de weg, rijstijl, gevraagde prestaties, bandenspanning etc. Binnen al deze factoren speelt de rolweerstand eigenlijk maar een vrij bescheiden rol, als algemene stelregel geldt dat een verlaging van de rolweerstand met zo'n 6% nodig is om het verbruik met 1% te verlagen. Bedenk dus dat als bandenfabrikanten of politici roepen dat de rolweerstand met 30% verlaagd is dit niet betekent dat het verbruik 30% lager is. Die daling zal dan zo'n 5% bedragen. Een invloedsfactor als massa legt meer gewicht in de schaal, een verlaging met 10% resulteert dan in een verbruiksreductie van zo'n 6%.

De rolweerstand van een band wordt tijdens een gestandaardiseerde test in een laboratorium op een testbank gemeten. Deze zo gemeten rolweerstandcoëfficiënt van een band wordt voor het label omgezet in een klasse die loopt van A (voor de laagste rolweerstand) tot en met G voor de hoogste rolweerstand. De klasse D is hierbij leeg en wordt niet toegekend. Dus een band met een rolweerstandcoëfficiënt die ietsjes boven klasse C ligt komt in E terecht. Bij C3 banden voor vrachtwagens en bussen is D overigens niet leeg maar G. Het verschil tussen de verschillende klassen van het label komt in de praktijk overeen met steeds 0,1 liter per 100 km. Dus het brandstofverbruik van een auto met klasse C banden zal 0,1 liter per 100 km hoger zijn dan met klasse B banden en 0,2 liter per 100 km hoger dan met A-klasse banden. Bij een jaarlijks kilometerage van 10.000 km heb je het in dit geval (A klasse banden versus C-klasse banden) over een besparing van 20 liter brandstof per jaar.

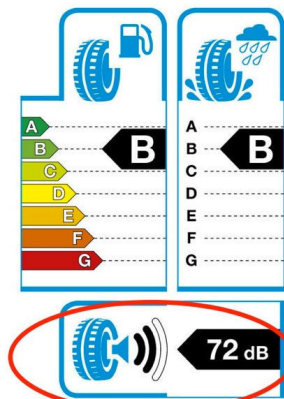


GRIP OP NAT WEGDEK

De belangrijkste eis aan een band is het bieden van veiligheid onder sterk uiteenlopende dagelijkse omstandigheden. Nu zijn er verschillende eigenschappen of kenmerken van een band die belangrijk zijn om die veiligheid te kunnen bieden. Denk hierbij aan het vermogen grip te hebben op de weg, om de gekozen rijrichting goed vast te houden, om te kunnen afremmen op zowel droge als natte wegen en vanaf hoge snelheid, om weerstand te bieden tegen aquaplaning, etc. Als kenmerk om de veiligheid van een band op het label op te nemen is gekozen voor de remweg op nat wegdek. Als gezegd is dit niet het enige kenmerk maar er is vastgesteld dat dit kenmerk de beste representatie van veiligheid is voor geheel Europa.

Net als bij de rolweerstand wordt ook de remweg op nat wegdek door de fabrikant zelf gemeten, uiteraard wel volgens een vastgelegde meetprocedure. Op gestandaardiseerde, nat asfalt wordt vanaf 80 km/h een noodstop gemaakt en hierbij wordt de remweg gemeten. Deze remweg wordt vergeleken met die van een gestandaardiseerde referentieband die op hetzelfde moment en onder dezelfde condities wordt getest. De prestaties worden uitgedrukt in een percentage van de prestaties van de referentieband om weer- en omgevingsinvloeden (testcircuit) uit te sluiten. De zo behaalde score wordt uiteindelijk weer uitgedrukt in een letter, van A t/m G.

Verwarrend hierbij is weer dat, net als bij het verbruik, het label D niet toegekend wordt maar op dit onderdeel remweg nat is ook de categorie G leeg (of anders gezegd is een label G zo slecht dat de band niet verkocht mag worden). Voor het label worden de prestaties bij remmen op nat dus ingedeeld in 5 categorieën en hoewel het er anders uit ziet is categorie F de slechtste haalbare score. In theorie (omdat het sterk afhankelijk is van voertuig en weersconditie) zou het verschil tussen het beste label A en het slechtste (niet toegekende) label G zo'n 30% moeten bedragen. Dus bij een noodstop vana 80 km/h zou een auto met label A banden een 30% kortere remweg hebben dan een auto met G banden wat ongeveer overeenkomt met zo'n 18 meter remweg.

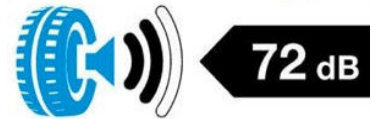


GELUIDSPRODUCTIE

Aan de maximale geluidsproductie van banden worden sinds 2001 tijd wettelijke eisen gesteld (richtlijn 2001/43). De test voor het meten van de geluidsproductie bestaat dus ook al langer (UNECE reg 117) en is goed uitgekristalliseerd. Het geluid wordt in Decibel gemeten van een met 80 km/h voorbij rijdende auto met afgezette motor. Het aantal gemeten decibel wordt met één verminderd en naar beneden afgerond (dus een meting van 72,4 wordt 71) en dan op het label gezet. Behalve de decibelwaarde van het geluid buiten de auto geeft het pictogram op het label ook aan of dit een lawaaiige (3 zwarte golven), gemiddelde (2 zwarte golven) of stille band is (1 zwarte golf).

De definities lawaaiig, gemiddeld en stil die bij 3, 2 of 1 zwarte golf horen zijn weer gebaseerd op de huidige en toekomstige geluidslimieten. Als een band 3 dB(A) of meer onder de toekomstige limiet (van richtlijn 661/2009) zit is het een stille band, 1 zwart golfje. Als een band voldoet aan de toekomstige 661/2009 limiet is het een gemiddelde band, 2 zwarte golfjes. Als de band voldoet aan de huidige (2001/43) limiet is het een lawaaiige band (3 zwarte golfjes). Banden die niet aan deze limiet voldoen mogen in de EU niet verkocht worden.

Toekomstige limiet klinkt allemaal wel erg abstract maar dat komt omdat omdat er niet één limiet is en niet één ingangsdatum. De grenswaarde is afhankelijk van de breedte van de band (hoe breder een band, hoe hoger de grenswaarde dus hoe lawaaiiger een band mag zijn). Verder mag de limiet voor winterbanden en voor banden met extra draagvermogen nog worden verhoogd met 1 dB(A). Dan de ingangsdatum, die ligt in principe op 01-11-2016 maar voor die datum geproduceerde banden mogen dan nog 30 maanden verkocht worden en voor geheel nieuwe ontwerpen geldt weer een eerdere ingangsdatum (01-11-2013).



Wat zegt het label niet

- **Bandenlabels toegekend door fabrikanten zelf, geen (onafhankelijk) controle op.**

De bandenlabels worden door de fabrikanten zelf toegekend, op basis van zelf uitgevoerde metingen volgens gestandaardiseerde testmethodes. Er is geen controle of de metingen juist zijn uitgevoerd en of het juiste label is bepaald en toegekend. Er zijn geen boetes of strafmaatregelen voor foutief gelabelde banden.

- **Vanwege gestandaardiseerde meetmethodes dekt label niet altijd de praktijk.**

De meetmethodes moeten overal toepasbaar zijn en hebben daarom nogal wat bandbreedte en aanvullende bepalingen. Als gevolg hiervan dekt het label niet altijd de praktijk. Enkele voorbeelden, voor grip op nat wegdek moet er getest worden bij een buitentemperatuur van tussen de 5 en 35 graden Celcius. Soortgelijke ruime bandbreedtes zijn er ook voor conditie (en stroefheid) van het asfalt, waterlaag, belading van testauto etc. Een bandenfabrikant kan dus de meest gunstige conditie voor zijn banden uitzoeken. Dit soort bandbreedtes kunnen zo'n grote invloed hebben dat er, voor remmen nat, eigenlijk ieder gewenst label (op een bepaald circuit, op een bepaalde dag, met de juiste testauto, door handig de toleranties te gebruiken) te meten is. Nog een voorbeeld, de rolweerstand wordt op een rollenbank gemeten met loodrechte wielstanden. In de praktijk staan de wielen niet loodrecht onder een auto maar hebben een bepaalde wielvlucht en een bepaalde sporing om de auto bepaalde (veilige) rijeigenschappen mee te geven. Juist die aangepaste wielstanden zorgen voor veel vervorming van de band en beïnvloeden daarmee het brandstofverbruik.

- **XL (extra load) banden scoren in de test beter**

Op de rollenbank wordt de rolweerstand van de band bepaald door de energie die nodig is om de band te laten draaien gedeeltelijk door de belasting op de band. Die belasting is weer ingesteld op basis van de loadindex, het draagvermogen van de band. Als fabrikanten nu een band met een hogere loadindex (een zogenaamde XL uitvoering voor extra load) testen komt er dus een beter rolindexgetal en dus een gunstiger label uit. In de praktijk op de weg is er echter geen enkel verschil in verbruik. We zien steeds meer banden die als XL of zelfs alleen nog als XL uitvoering worden aangeboden.

- **Er wordt voor alle bandenmaten dezelfde referentieband (en bandenmaat) toegepast**

Voor remweg nat worden de prestaties van de te labelen banden vergeleken met een gestandaardiseerde referentieband in de maat 225/60R16. Dus ook banden met een veel kleinere 'schoenmaat' of footprint worden met deze referentieband vergeleken. Hierbij worden kleinere banden benadeeld want de referentieband met de grotere footprint kan dingen met de testauto die de kleinere banden niet kunnen terwijl onder de auto's waar de kleine bandenmaat onder hoort die grotere maat helemaal niet past. Een voorbeeld, stel een Polo met 165/70R14 banden meet een remweg van 35,8 meter en die Polo met de referentieband 225/60R16 meet 36,5 meter. Er resulteert dan een label C. Stel een Octavia met 205/55R16 banden meet een remweg van 36,9 meter en met de referentieband komt die auto aan de 42,4 meter. Deze band krijgt dan een B-label. Dit voorbeeld illustreert dat het, door de afmetingen van de referentieband, voor kleine banden moeilijker is een goede score op remweg nat te halen.

- **Er mag hetzelfde label toegepast worden voor bandenfamilies**

Dezelfde banden mogen in verschillende bandenmaten hetzelfde label krijgen (het label van de slechtste geteste maat) om eenduidigheid uit te stralen.

- **Er mag getest worden met speciaal geprepareerde testvoertuigen**

Bij de tests voor geluid kunnen speciaal geprepareerde testvoertuigen een uitgekende belading minstens 1 dB(A) schelen. Hoewel de limiet voor sommige banden (afhankelijk van de bandenmaat) ligt op 70 dB(A) komen wij tijdens bandentest regelmatig banden tegen die 72,5 dB(A) scoren. De procedure met afronding en aftrek is zo dat een gemeten 71,9 dB(A) nog goed is (71,9 wordt 71 en daar mag 1 dB vanaf zodat 70 dBA resteert, binnen de limiet. 72,5 dB(A) zou niet binnen de limiet zijn maar door een goede preparatie van de testauto is ook hier vrij eenvoudig een 70dB(A) score te realiseren.

- **De referentieband is een zomerband en wordt ook voor winterbanden toegepast.**

Door de voor lage temperaturen ontwikkelde rubbersamenstelling en de constructie van het loopvlak (lamellen) kunnen winterbanden in het nadeel zijn bij de tests voor het label. In de calculaties zijn hiervoor wel kleine aanpassingen maar, bijvoorbeeld bij remweg nat worden de prestaties van een winterband afgemeten aan de prestaties van de referentieband, een zomerband. De tests kunnen niet bij hele lage temperaturen uitgevoerd worden.

- **Op het label wordt remweg nat gehanteerd als maat voor veiligheid**

De remweg op nat wegdek, dus de capaciteiten van een band om te remmen op een natte weg zijn genomen als maat voor de veiligheid. Er zijn echter veel meer bandeigenschappen bepalend voor de veiligheid van een band, bijvoorbeeld zijdelingse grip in bochten (weerstand tegen wegslijpen van de auto), remmen op droog wegdek en weerstand tegen aquaplaning eigenschappen.

- **Het label zegt iets over het geluid buiten de auto**

De door banden veroorzaakte geluid is buiten de auto niet gelijk aan in de auto. Consumenten die vragen naar informatie over de geluidsproductie van banden hebben het altijd over het in de auto hoorbare geluid, voor de bestuurder. Het bandenlabel geeft informatie over het geluid buiten de auto, voor omwonenden. In onze ANWB bandentests meten wij zowel het geluid buiten als het geluid in de auto. Hierbij zien we regelmatig banden waarbij het geluid buiten en in de auto niet correleert. Een - volgens het label stille band - kan dus in de auto als een lawaaiige band ervaren worden.

- **Veel bandeigenschappen zijn strijdig**

Het verbeteren van de ene eigenschap van een band gaat vrijwel altijd ten koste van een andere eigenschap. Veel grip en slijtvastheid zijn bijvoorbeeld erg strijdig, kijk maar naar de formule 1, een fantastische grip maar slechts voor 15 rondjes. Het risico bestaat dat als fabrikanten zich gaan focussen op het verbeteren van slechts 3 (op het label uitgelichte) eigenschappen dit ten koste gaat van andere eigenschappen. Dus de remweg nat verbeterd maar de slijtvastheid neemt af, of de zijdelingse grip.



Veiligheid op nat wegdek is meer dan remweg alleen. Ook de zijdelingse grip die moet voldoende zijn anders is een auto in het grensbereik (lees noodsituatie !) niet meer in de hand te houden.

Hoe verhoudt het bandenlabel zich als consumenteninformatie tot de ANWB bandentest

De bandenlabels worden door de fabrikanten toegekend en geven informatie over 3 eigenschappen van een band, de rolweerstand (als indicatie voor het verbruik), de remweg op nat wegdek (als indicatie voor de veiligheid) en de geluidsproductie buiten de auto.

Bij onze ANWB bandentest worden alle banden anoniem gekocht bij bandenhandelaren en vergeleken op dezelfde dag, onder dezelfde omstandigheden en op hetzelfde circuit. Verder testen wij alle van belang zijnde eigenschappen van de band. Bij ons wordt als maat voor veiligheid niet alleen remweg op nat wegdek genomen, ook zijdelingse grip (weerstand tegen wegslijpen van de auto) en de weerstand tegen aquaplaning op nat wegdek moeten aan strenge normen voldoen net als alle eigenschappen op droog wegdek en de slijtvastheid.

De slijtage van een band zegt niet alleen iets over de levensduur van een band, ook over de veiligheid. Immers een band die te snel slijt heeft na bijvoorbeeld 10.000 km duidelijk minder profiel en kan dus minder goed uit de voeten met veel water op de weg. Dit voorbeeld maakt duidelijk dat, om goed te kunnen adviseren over een band, alle bandeigenschappen in onderlinge samenhang moeten worden beproefd en beoordeeld. Juist die onderlinge samenhang is belangrijk want veel eigenschappen van een band zijn strijdig. Zo gaat het verbeteren van de grip ten koste van de slijtvastheid (kijk maar naar formule 1 banden, fantastische grip maar slechts voor 15 rondjes). Iedere bandenfabrikant moet zodoende een compromis tussen allerlei strijdige eigenschappen vinden. In onze bandentest beoordelen wij hoe goed een fabrikant erin geslaagd is een veilig en duurzaam compromis te vinden.

We doen dit door alle bandeigenschappen uitgebreid te testen en te beoordelen. Voor zomerbanden gaat het dan om de eigenschappen op droog wegdek, op nat wegdek, de geluidsproductie, het verbruik, de slijtvastheid en de duurzaamheid op hoge snelheid. Voor winterbanden komen daar ook nog de prestaties op sneeuw en op ijs bij. In het eindoordeel van en de aanbeveling over de band (eigenlijk ons label op de geteste band) laten we onderlinge samenhang meewegen. Een band verdient alleen 4 sterren als vastgesteld is dat alle eigenschappen van hoog niveau zijn.

Het belang van de onderlinge samenhang van alle eigenschappen van een band geeft ook al aan dat de komst van het bandenlabel het testen van banden niet minder belangrijk maakt. Te veel nadruk op de 3 eigenschappen die op het label staan zou zo maar ten koste kunnen gaan van andere (veiligheidsrelevante) eigenschappen. Het grote voordeel van het bandenlabel is de kwantiteit, ieder band heeft een label en dit is welkom. De kwaliteit van consumenteninformatie over banden zit hem echter in de bandentest maar helaas is het onmogelijk om alle banden op de markt te testen.

Samenvatting (ANWB standpunt over het bandenlabel)

Het verplichte EU bandenlabel is een invulling van het streven de milieu impact van het verkeer te verlagen en de verkeersveiligheid te verhogen. Het label informeert consumenten over 3 eigenschappen van een band; brandstofverbruik, remweg op nat wegdek en afroeggeluid van de band buiten de auto. Hiermee motiveert het bandenfabrikanten om banden zuiniger en stiller te maken zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid. In onze jaarlijkse bandentests (dankzij onze jarenlange historie kunnen we trends of ontwikkelingen goed monitoren) zien we dit terugkomen, sinds de introductie van het label wordt de gemiddelde band (het gemiddelde van alle geteste banden) zuiniger en stiller.

Uit onze ANWB bandentests blijkt echter ook dat het label als consumenteninformatie om een band te kiezen, te kort schiet. Goede maar ook slechte banden laten zich puur door het label eigenlijk niet of nauwelijks onderscheiden. Voor een verantwoorde bandenkeus geeft het label niet alleen te weinig informatie, ook blijkt de gegeven informatie niet altijd een weerspiegeling van de prestaties van de band in de praktijk van onze bandentest. Zo zijn er banden met dezelfde labels die heel verschillend scoren en ook wel banden die een heel gunstig label niet waarmaken.

Het grote voordeel van het bandenlabel is de kwantiteit, iedere band heeft een label en dit is welkom. De komst van het bandenlabel maakt een uitvoerige bandentest echter niet overbodig. Juist de kwaliteit van consumenteninformatie over banden zit hem in een bandentest, een vergelijkende test van alle belangrijke eigenschappen van een band, voor alle banden uitgevoerd op dezelfde dag en onder dezelfde omstandigheden.

Veelgestelde vragen

V1 Waarom wordt de rolweerstand in een kleurendiagram weergegeven en grip op nat wegdek niet ?

A1 De rolweerstand zegt iets over het brandstof- en dus energieverbruik en daarom wordt aangesloten bij de opmaak van de energielabels die kennen van bijvoorbeeld auto's of koelkasten. Die opmaak bestaat uit de gestandaardiseerde pictogrammen die de EU voor energieverbruik heeft geïntroduceerd. Omdat grip op nat wegdek geen invloed heeft op energieverbruik kunnen die kleuren niet gebruikt worden.

V2 Zegt het label bij winterbanden iets over grip onder winterse omstandigheden ?

A2 Nee, het label is identiek voor zomer- en winterbanden. Dus ook voor winterbanden wordt als indicatie voor de veiligheid grip of eigenlijk de remweg op nat wegdek gebruikt.

V3 Is grip op nat wegdek op het label vergelijkbaar bij zomer- en winterbanden ?

A3 Ja, het label wordt op basis van dezelfde testmethode bepaald. Binnen die testmethode is er een grote bandbreedte voor buitentemperatuur. Zomer en ook winterbanden kunnen dus gelabeld worden op basis van tests bij een buitentemperatuur waar in ze normaal gesproken gebruikt worden. Vanwege de constructieve verschillen (andere rubbersamenstelling, ander loopvlak) zijn er kleine aanpassingen worden winterbanden in de formules voor de bepaling van het label om recht te doen aan die verschillen.

V4 Waarom lijken de labels voor grip op nat wegdek bij winterbanden minder gunstig dan bij zomerbanden ?

A4 Winterbanden worden ontwikkeld om optimaal te presteren bij lage temperaturen en op sneeuw en ijs. Ook op nat wegdek kunnen winterbanden goed presteren maar de prestaties van een winterband op nat onder winterse condities kunnen wat achterblijven vergeleken bij een zomerband op nat onder zomerse condities. En die vergelijking wordt met grip op nat wegdek op het label gemaakt. Verder zou ook een rol kunnen spelen dat bandenfabrikanten mogelijk iets minder belang hechten aan een hele goede label score voor winterbanden op nat wegdek in vergelijking met zomerbanden.

V5 Is er een database waar ik kan opzoeken welk bandenlabel een bepaalde band heeft ?

A5 Nee, er is geen centrale database met bandenlabels per merk en type band. Wel dienen bandenfabrikanten en bandenverkopers op hun websites de bandenlabels te tonen. Dus op een website waar u banden kunt kopen ziet u per aangeboden band welk bandenlabel er bij die band hoort.

V6 Waarom worden er niet gewoon wettelijke eisen of limieten aan banden gesteld, waarom zo'n ingewikkeld label ?

A6 Er gelden voor een aantal bandeigenschappen zoals bijvoorbeeld afrolgeluid ook wettelijke eisen. Voldoet een band niet aan die, in dit geval maximaal toelaatbare wettelijke eisen, dan mag hij niet in de EU verkocht worden. Om bandenfabrikanten te motiveren verder te gaan dan de wettelijke eisen (dus niet zo goed als nodig maar zo goed als mogelijk) is het bandenlabel bedacht. Gedachte hierachter is dat bandenfabrikanten via het beïnvloeden van consumentenvoorkeuren en/of aankoopgedrag het meest effectief te motiveren zijn.

V7 Hoe kan het dat soms een zelfde band 2 verschillende labels heeft ?

A7 Soms komt het inderdaad voor dat merk, type, maat, draagvermogen identiek zijn maar er toch 2 verschillende labels te zien zijn. In die gevallen gaat het om banden die in naam identiek zijn maar toch verschillen omdat er iets gewijzigd is (nieuwe technieken). Dus de bandenfabrikant heeft wat wijzigingen (verbeteringen) in de band doorgevoerd die geresulteerd hebben in een ander (beter) label. Dat nieuwe label is echter alleen van toepassing op de banden waarin de nieuwe wijzigingen zitten, de bestaande modellen zonder de wijzigingen behouden het oude label. Vaak kunnen bandenfabrikanten een productiecodel (DOT code) noemen vanaf welke productiedatum de banden een nieuw label hebben.

V8 Staan de letters van het label ook op de zijkant van de band ?

A8 Nee, het bandenlabel is een sticker die voor de verkoop op de band zit. Op de zijkant (wang) van de band staat geen informatie van of over het bandenlabel.

V9 Wat is de relatie tussen rolweerstand en grip op nat wegdek ?

A9 Veel bandeigenschappen zijn strijdig, het verbeteren van de ene eigenschap gaat ten koste van de andere eigenschap. Je kunt als bandenfabrikant dus niet ongelimiteerd slechts één eigenschap gaan verbeteren zonder rekening te houden met andere belangrijke eigenschappen. Een bandenfabrikant dient een compromis te kiezen tussen tal van strijdige eigenschappen. Dit betekent dat het optimaliseren van de rolweerstand moet gebeuren tot het punt waarbij de grip op nat wegdek minder wordt. Op dat punt kan de rolweerstand niet verder verbeterd worden omdat het ten koste zal gaan van de veiligheid.

V10 Wat is de relatie tussen rolweerstand en grip op nat wegdek ?

A10 Veel bandeigenschappen zijn strijdig, het verbeteren van de ene eigenschap gaat ten koste van de andere eigenschap. Je kunt als bandenfabrikant dus niet ongelimiteerd slechts één eigenschap gaan verbeteren zonder rekening te houden met andere belangrijke eigenschappen. Een bandenfabrikant dient een compromis te kiezen tussen tal van strijdige eigenschappen. Dit betekent dat het optimaliseren van de rolweerstand moet gebeuren tot het punt waarbij de grip op nat wegdek minder wordt. Op dat punt kan de rolweerstand niet verder verbeterd worden omdat het ten koste zal gaan van de veiligheid.

V11 Wat zegt de score op nat wegdek nu precies ?

A11 Het nat wegdek pictogram zegt iets over de veiligheid van een band, meer specifiek het geeft aan hoe goed op een schaal van A tot G een band kan remmen op een nat wegdek. Er zijn veel meer eigenschappen van een band van belang voor de veiligheid, denk aan zijdelingse grip (weerstand tegen wegslijpen van de auto), weerstand tegen aquaplaning en natuurlijk het bieden van een goede grip en een korte remweg onder andere voorkomende omstandigheden (droog wegdek, sneeuw). Voor het label is echter de remweg op nat gekozen als meest representatieve indicatie voor de veiligheid van een band.