



# De waarheid over het reservewiel - Waarom het belangrijk is uw reservewiel te behouden

De Europese bandensector verzoekt bestuurders hun reservewiel niet te veronachtzamen en regelmatig de betrouwbaarheid van het reservewiel te controleren. Beschikken over een bruikbaar reservewiel kan het verschil maken tussen een lekke band die een kort ongemak vormt of een voertuig dat uren naast de weg moet staan.

Er was een tijd dat reservewielen identiek waren aan en verwisselbaar waren met de andere banden van het voertuig. Maar de meeste voertuigconstructeurs leveren nu

reservewielen die er anders uitzien en een ander formaat hebben dan de normale wielen.

Dergelijke noodreservewielen of thuisbrengers zijn gebruikelijk onderworpen aan bepaalde snelheids- en afstandsbeperkingen, die worden toegelicht op het wiel zelf.

Typisch is de maximumsnelheid van 80 km/u omdat een wiel dat niet overeenkomt met de andere wielen, de hantering en dynamica van het voertuig beïnvloedt vooral tegen hogere snelheden.

Er kunnen ook beperkingen zijn voor de positie van het reservewiel op een voertuig en een maximale afstand. Steeds vaker leveren autoconstructeurs zelfs helemaal geen reservewiel meer. Alle reservewielen voor tijdelijk gebruik zijn louter bedoeld als noodvervanging om het voertuig tot bij een hersteller te krijgen.

Steeds vaker worden voertuigen niet geleverd met een reservewiel maar met alternatieve oplossingen voor mobiliteit zoals run-flat-banden waar men nog een stukje mee kan rijden als ze plat zijn of ingebouwde dichtingsproducten.

Bestuurders moeten weten waarmee hun voertuig is uitgerust om het hoofd te kunnen bieden aan alle urgenties.

Na een lekke band is het belangrijk dat de band meteen hersteld of vervangen wordt en dat u de bandencentrale raadpleegt over het herpositioneren van de wielen op het voertuig.

Een reservewiel in goede staat bewaren is niet alleen een goede gewoonte, het is ook een wijze beslissing om te voorkomen dat u strandt langs de weg. Sommige wegehulporganisaties rekenen een meerkost aan als ze u moeten komen helpen met een lekke band en u niet over een bruikbaar reservewiel beschikt.



## Hoe kunnen bestuurders hun banden grondig onderzoeken?

Elke bestuurder heeft de verantwoordelijkheid om zijn banden, profieldiepte en bandendruk visueel te onderzoeken. Dit om te zorgen voor een maximale verkeersveiligheid en bandenprestatie.

U kan de profieldiepte van de banden makkelijk controleren door te kijken naar de slijtage-indicatoren (Tread Wear Indicators of TWI) op zes plaatsen op de band. Voor wie hier niet bekend mee is: een slijtage-indicator is een rubberen ophoging die uitsteekt binnen de hoofdgroef. Als het blokje begint te verslijten, is de groef afgesleten tot op het minimumniveau en moet de band vervangen worden.

De EU bepaalt dat autobanden voor personenwagens een minimumdikte van 1,6 mm moeten hebben. Controleer alle groeven. Een verkeerde diepte is onveilig. En zoals altijd raadpleegt u bij twijfel best een specialist. Bestuurders kunnen best hun voertuig regelmatig naar een bandenspecialist te brengen voor een bandencontrole.

Bestuurders moeten onmiddellijk een specialist raadplegen als ze blazen, scheuren of sneden opmerken die het karkas of de koordlaag van de band blootleggen. Of als een band een hevige schok heeft ondergaan die interne schade veroorzaakt kan hebben. Botsen tegen de stoep of rijden in een kuil kan zulke schade opleveren en kan de veiligheid van een band kan beïnvloeden.

Banden met tekenen van ozonbarsten moeten vervangen worden. U weet wel: die lelijke kloven of een spinnenweb aan scheurtjes. Bestuurders moeten regelmatig hun bandenspanning controleren – dat is zowel voor de veiligheid als voor de brandstofefficiëntie belangrijk.