

■ **Distributie van motorvoertuigen:
De nieuwe aanpak**

■ **Trends: Glazen daken**

■ **Nadruk op veiligheid in de
Amerikaanse AGR-markt**

■ **Zichtbare optische kwaliteit**

Distributie van motorvoertuigen: De nieuwe aanpak

Op 1 oktober 2002 is de nieuwe groeprvrijstellingsverordening voor de motorvoertuigensector door de Europese commissie aangenomen en van kracht geworden in de Europese Unie, Noorwegen, IJsland en Liechtenstein.

Deze nieuwe regeling heeft betrekking op:

1) De distributie van nieuwe motorvoertuigen; 2) Het verlenen van reparatie- en onderhoudsdiensten; 3) De distributie van reserveonderdelen.

Deze verordening heeft betrekking op de volgende producten: Personenauto's, lichte bedrijfsvoertuigen, vrachtwagens, bussen en touringcars. Het nieuwe regime effent het pad naar meer internationale flexibiliteit en voorziet in nieuwe regelingen voor de distributie van nieuwe motorvoertuigen en de after-sales service. De verordening is ook bedoeld om de concurrentie te bevorderen. Onder het nieuwe regime is de verkoper van de auto niet verplicht om ook reparatie- of onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Hierdoor kunnen nieuwe spelers zoals supermarkten en internetaanbieders tot de markt toetreden.

Distributie van nieuwe motorvoertuigen

De autofabrikant kan zijn distributie op basis van drie criteria organiseren:

- Marktgebied: De dealer moet zich richten op alle klanten binnen het overeengekomen gebied.

- Kwaliteit: Denk hierbij bijvoorbeeld aan opleidingseisen voor het verkooppersoneel en eisen aan de tentoonstelling van het product.

- Kwantiteit: Bijvoorbeeld een jaarlijkse minimumafname en een maximumaantal dealers per gebied.

Verlenen van reparatie- en onderhoudsdiensten

Nu dealers niet langer verplicht zijn om na aankoop reparatie- en onderhoudsdiensten aan te bieden, zullen de autofabrikanten een netwerk moeten opzetten om aan hun garantieverplichtingen te kunnen voldoen. Autofabrikanten moeten er bovendien voor zorgen dat de reparateurs die merkonafhankelijk wil-

len blijven toegang krijgen tot alle noodzakelijke technische gegevens, gereedschappen (inclusief diagnoseapparatuur) en scholingen.

Distributie van reserveonderdelen

Als het gaat om de distributie van reserveonderdelen wil de nieuwe verordening consumenten laten kiezen welke reserveonderdelen voor de reparatie bij een erkende reparateur gebruikt moeten worden. Consumenten kunnen nu kiezen uit:



Photographs from the Audiovisual Library of the European Commission.



Trends: glazen daken

De afgelopen jaren zijn een aantal nieuwe technieken geïntroduceerd waardoor er meer mogelijkheden ontstaan voor glazen zonnedaken in auto's.

Voor auto's zijn er tegenwoordig niet alleen eenvoudige schuifdaken leverbaar want de fabrikanten kunnen een compleet assortiment aanbieden van een eenvoudig zonnedak tot een nagenoeg geheel uit glas bestaand autodak.

Het gebruik van glas schept een open en vriendelijke sfeer in de auto. De vraag naar meer glas in de auto en dan vooral naar grotere zonnedaken neemt toe. De Europese markt voor zonnedaken concentreert zich vooral in de noordelijke landen, waarbij het verlangen naar veel daglicht zeker een rol speelt. De totale Europese productie zal van 20,5 % in 2000 toenemen tot 23 % in het komende jaar.

Er zijn veel verschillende types zonnedaken op de markt. Het eerste open dak was het zogenoemde spoilerdak. Het kantelde en schoof zelfs iets naar achteren. Dit type wordt vaak gebruikt omdat het gemakkelijk achteraf kan worden ingebouwd. Het glas voor dergelijke zonnedaken heeft meestal een simpele, bijna vlakke vorm met een kromming van ongeveer 15 mm en een dubbele kromming van ongeveer 4 tot 6 mm.

De trend is nu dat glazen zonnedaken steeds groter worden zodat de passagiers van een onbelemmerd panoramisch uitzicht kunnen genieten. Naar verwachting zullen nieuwe vormen en inbouwplaatsen het zonnedakontwerp veranderen. Nu al leveren de autofabrikanten auto's met dubbele zonnedaken bestaande uit twee panelen van gehard glas met ongeveer dezelfde afmetingen die bijna het complete dak beslaan. In plaats

van een zonnedak bestaande uit een of twee grote panelen, kan een schuifdak ook worden opgebouwd uit verschillende achterelkaar liggende "lamellen".

Bij een andere techniek voor het maken van panoramische zonnen schuifdaken worden verschillende stukken gehard glas gebruikt. De eenvoudigste versie van een dergelijk zonnedak heeft twee standaard spoilerdaken achterelkaar. Modernere uitvoeringen bestaan uit drie of zelfs vier delen.

Door de steeds grotere zonnedaken moeten er oplossingen worden gevonden om de opwarming van het interieur tegen te gaan en om de privacy te waarborgen. Een aantal oplossingen is in ontwikkeling, zoals een minerale coating (elektrochrom) op het glas of een organische film tussen twee glaslagen die zich aan de lichtverhoudingen aanpast. ■

Nadruk op veiligheid in de Amerikaanse ARG-markt

In de Verenigde Staten maakt men zich steeds grotere zorgen om de problemen met slecht gemonteerde voorruit. Een voorruit in een moderne auto is een belangrijk onderdeel van de integrale structurele stevigheid van de carrosserie. De ruit moet bestand zijn tegen de extreme krachten van airbags zodat de bestuurders of passagiers bij een ongeval niet uit de auto worden geslingerd. De ruit voorkomt ook dat het dak ingedrukt wordt bij aanrijdingen en als de auto over de kop gaat. Dit betekent dat de kwaliteit van zowel de voorruit als ook van de montage zeer serieus genomen moet worden. Een aantal controversiële ongelukken heeft automobilisten in heel Amerika hiervan bewust gemaakt.

ABC 20/20

Het werd landelijk nieuws toen het Amerikaanse televisiestation ABC dit thema in hun programma 20/20 aansneden. Ze lieten schokkende voorbeelden zien van verkeerd gemonteerde voorruit en tot welke ongelukken met ernstig letsel en soms zelfs met dodelijke afloop dit heeft geleid.

Het probleem wordt deels veroorzaakt doordat de prijzen door toedoen van zowel consumenten als ook glasreparateurs gevaarlijk onder druk komen te staan. Dit leidt uiteindelijk tot een situatie waarin om kosten te besparen de kwaliteit van de



voorruit en/of de montage in het gedrang komt en potentieel de veiligheid van de bestuurder en de passagiers in gevaar wordt gebracht.

Het Fransway-incident

Een recent incident is dat van de dodelijk verongelukte Joan Fransway.

De 25-jarige vrouw overleed nadat zij bij een aanrijding door de voorruit vloog. Experts verklaarden dat ze niet zou zijn gestorven als de voorruit vakkundig zou zijn gemonteerd.

Haar broer, als spreker op een congres van onafhankelijke glasreparateurs aanwezig, zei bezorgd te zijn over het feit dat de prijs zo belangrijk is geworden, dat door slechte producten en montage de levens van bestuurders en passagiers op het spel worden gezet.

De Europese markt

De Amerikaanse markt speelde ooit een belangrijke rol bij het opzetten van standaards voor crashtests en bij de ontwikkeling van gelaagd glas.

Opnieuw nemen de Amerikanen het initiatief en is men zich bewust van het belang van betere kwaliteits- en veiligheidsstandaards voor de vervangingsmarkt voor autoruiten (AGR).

Sterven in Europa momenteel ook mensen om dezelfde reden als Joan Fransway en anderen? We weten het niet. Wat we wel weten is dat elk jaar 120.000 mensen bij verkeersongevallen om het leven komen en 2,5 miljoen mensen gewond raken.

We moeten er voor zorgen dat geen enkel ongeval te wijten is aan de slechte kwaliteit of de slechte standaards in de Europese vervangingsmarkt voor autoruiten. ■

Distributie van motorvoertuigen: De nieuwe aanpak (vervolg van pagina 1)

- "Originele reserveonderdelen" van de autofabrikant,
- "Originele reserveonderdelen" van de fabrikant van reserveonderdelen, of
- de zogenaamde "gelijkwaardige reserveonderdelen" die door een andere fabrikant van reserveonderdelen worden geleverd.

Bovendien zullen andere fabrikanten van reserveonderdelen gemakkelijker toegang krijgen tot de erkende en onafhankelijke reparateurs. Ze zullen hun logo samen met het logo van de autofabrikant mogen aanbrengen op het originele reserveonderdeel dat ze aan de autofabrikant verkopen. Belangrijker is echter dat de fabrikant van reserveonderdelen hetzelfde onderdeel met zijn eigen logo kan verkopen zonder dat dit onderdeel de kwalificatie "origineel reserveonder-

deel" verliest.

Hierdoor wordt benadrukt dat GEPVP-leden **originele reserveonderdelen*** en **gelijkwaardige reserveonderdelen** produceren en verkopen die voldoen aan de productiestandaards van de autofabrikanten (OEM-standaards).

De nieuwe regels zijn opgesteld om de concurrentie op het gebied van verkoop, reparatie- en onderhoud en levering van reserveonderdelen tussen de grote aanbieders op de markt te bevorderen. De regels moeten ook tot lagere consumentenprijzen leiden waarbij het kwaliteits- en veiligheidsniveau wordt gegarandeerd. ■

* De Verordening 1400/2002 introduceert de nieuwe term "origineel reserveonderdeel": Dit zijn reserveonderdelen van dezelfde kwaliteit als de voor de montage van een nieuw motorvoertuig gebruikte componenten.

Meer informatie hierover vindt u op de website van de Europese Commissie:
http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector

Een aantal aandachtspunten bij het vervangen van een voorruit:

- **De vervangende voorruit moet geproduceerd zijn door een OEM-fabrikant.**
- **De ruit moet zijn goedgekeurd voor uw auto.**
- **Wacht met wegrijden tot u veilig met de nieuwe voorruit de weg op kunt.**
- **Laat de ruit alleen door een erkend bedrijf vervangen.**

Zichtbare optische kwaliteit

Voorruiten moeten voldoen aan hoge optische kwaliteitseisen omdat ze een onbelemmerde vrije blik zonder vertekening moeten garanderen. Ze spelen ook een sleutelrol bij het ontwerp van een auto waarvoor veel technische kennis vereist is.

Ruitenwissers spelen een belangrijke rol bij het vrijhouden van het blikveld in slechte weersomstandigheden of bij een vuile voorruit. Voor het beste resultaat moeten de ruitenwischerbladen optimaal contact maken met de voorruit. Veel factoren beïnvloeden het contact tussen de ruitenwischer en de voorruit waarbij vuil de belangrijkste en waarschijnlijk ook de meest in het oog springende factor is.

Tijdens het continu wissen van de voorruit moet de ruit voor een uitstekend zicht worden schoongehouden. Hiervoor moet het te wissen oppervlak regelmatig van vorm zijn zonder contrabuigingen of veel sterke krommingen. Bij defecten kunnen na elke

ruitenwisserslag strepen ontstaan wat tijdens het rijden vermoeiend is voor de ogen en waardoor 's nachts zelfs grotere zichtproblemen kunnen optreden.

Een nauwe samenwerking tussen de ontwerpers van voorruiten en ruitenwissers is essentieel voor een optimale gevormde voorruit en een effectief contact tussen wischer en voorruit.

In de eerste ontwerpfase van de voorruit analyseert de glasmaker de haalbaarheid van het project en kijkt daarbij ook naar de mogelijkheid om het glas te krommen en naar de optische eigenschappen van het glas. De

ruitenwischerleverancier analyseert de wisparameters en draagt de beste oplossingen aan voor deze theoretische voorruitvorm. In de volgende fase wordt het theoretische model verbeterd om optimale wisresultaten te behalen. Het theoretische model wordt in de praktijk getest en eventuele oneffenheden in het glas worden verwijderd.

Tenslotte zal de autofabrikant aan de hand van ijkpunten op de voorruit controleren of alle voorruiten die in de nieuwe auto's worden gemonteerd aan de gestelde eisen voldoen. Hierdoor is gegarandeerd dat de ruitenwissers hun werk efficiënt doen.

De combinatie van autoruiten van een hoge kwaliteit (OEM-standaard) en goede ruitenwissers is essentieel voor een veilig zicht zonder vertekening! ■