



Editoraal

Zien en gezien worden ... deze slogan bestaat al eeuwenlang en wordt nog regelmatig gebruikt in de preventiecampagnes – nu regionale aangelegenheid – voor verkeersveiligheid. We hebben al zoveel vooruitgang geboekt sinds de verlichting op acetyleen van de eerste wagens die al snel werden opzijgezet voor de elektrische gloeilamp en later de halogeenlichten. Hierna werden de wagens uit het premiumsegment voorzien van Xenonlichten en sinds kort kunnen zelfs stadswagens voorzien zijn van LED lichten terwijl laserlichten, infrarood- en nachtzichtcamera's geleidelijk aan doorbreken. En als we nu achteruit kijken? We hebben het niet zien komen! Na meer dan een eeuw dienst te hebben gedaan zal de achteruitkijkspiegel nu een eerste revolutie doorstaan. Hierover meer in dit nummer van uw Newsletter

De redactie

Agenda

NATIONAAL

02/02/2019 – 10/03/2019

50 years Buggy – A Belgian Story
Autoworld

22/03/2019 – 14 :00

Algemene Vergadering UPEX
Huis van de Automobiel

INTERNATIONAAL

7/03/2019 – 17/03/2019

Salon van Genève
Palexpo

14/06/2019 – 15/06/2019

Algemene Vergadering F.I.E.A.
Istanbul



Woordje van de Voorzitter

Op de laatste AV van het I.A.E. van 22/2/2019, werd er gesproken en gestemd over het punt op de dagorde “normering expertise op afstand”.

In tegenstelling tot wat er werd verklaard, werd de tekst met “10 punten” die werd voorgesteld door het I.A.E. (zie hun website, rubriek “Reglementen”) verworpen door meer dan de helft van de aanwezige stemgerechtigde leden en zal er een nieuw voorstel worden voorgelegd op een volgende Algemene Vergadering.

UPEX gaat volmondig akkoord met een « kader » voor Expertises op afstand maar kon niet akkoord gaan met dit document dat werd opgesteld door het I.A.E. De goedkeuring van deze 10 punten zou immers de doodsteek betekenen voor de expertise op afstand, wat echter niet het beoogde doel is!!!

Hieronder vindt u de verklarende tekst die werd opgesteld door Assuralia en UPEX en die voor de stemming werd geprojecteerd op deze AV :

« Met het oog op een efficiënte controle ter naleving van deze modaliteiten is het noodzakelijk dat deze zijn opgesteld in een klare taal zonder mogelijkheid tot interpretatie zodat discussies in de praktijk vermeden worden.

Teneinde een duidelijk onderscheid te kunnen maken tussen wat wel en wat niet op afstand mag geëxpertiseerd worden, dienen tevens duidelijke regels te worden afgesproken waarmee de experts in hun dagdagelijkse werkzaamheden vertrouwd zijn.

Er dient vooral te worden gefocust op het aspect verkeersveiligheid.

Daarom vindt men hieronder

1/ Een uitleg waarom de modaliteiten in het voorontwerp van wet niet overeenstemmen met bovenstaande criteria, en vindt men daarna

2/ Een voorstel van regels die wel aan de gestelde voorwaarden voldoen.

1. Bespreking van de 10 normen van het voorontwerp van wet

Punten 1°, 2° en 3°

De voorgestelde teksten zijn te vaag met gebruik van begrippen die niet gedefinieerd zijn. Wat zijn vitale delen van het voertuig, wat zijn de essentiële veiligheidselementen, ... ?

Vermits men hiermee duidelijk de situaties bedoelt die bepaald zijn in artikel 23sexies van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 met betrekking tot de technische voorwaarden aan dewelke voertuigen moeten voldoen, wordt er voorgesteld om die drie punten als dusdanig in één punt te vervangen met verwijzing naar artikel 23sexies.

Vervolg >>>





Woordje van de Voorzitter, vervolg

Vermits de experts hiermee vertrouwd zijn en het om een gereglementeerde aangelegenheid gaat, is dit ideaal om hierin op te nemen (zie punt 1° in het voorstel van Assuralia/UPEX hieronder).

Hieruit kan duidelijk worden opgemaakt dat er in principe geen expertise op afstand kan worden uitgevoerd wanneer het voertuig, naar aanleiding van een ongeval, schade heeft opgelopen aan het onderstel, de ophanging, de reminrichting en stuurinrichting, alsook wanneer het voertuig technisch totaal verlies verklaard wordt.

Punten 4° en 5°

De omschrijving van punt 4° kan slaan op kleine schadegevallen die wel een expertise op afstand kunnen toelaten. Bijvoorbeeld, de situatie waarbij de elektrische leiding van een achteruitkijkspiegel is beschadigd, zou binnen deze uitsluiting vallen waarbij het niet meer correct functioneren van de spiegel aanzien kan worden als onveilig.

Dit kan dus niet de bedoeling zijn.

Er wordt bijgevolg voorgesteld om enkel punt 5° te behouden dat meer de ernstige gevallen beoogt van totaal verlies. Bij gebrek aan definitie in deze wet, kan ook hier best verwezen worden naar het koninklijk besluit van 15 maart 1968 waar sprake is van een voertuig dat, tengevolge van een ongeval, een volledig verlies ondergaan heeft (zie punt 1° in het voorstel van Assuralia/UPEX hieronder).

Punt 6°

De vraag naar een oorzakelijk verband of verantwoording van de schade vereist een onderzoek dat in veel gevallen plaatsbeeft wanneer het voertuig niet meer beschikbaar is. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een gerechtelijke expertise. Wanneer het voertuig niet meer beschikbaar is dan is enkel een expertise op afstand mogelijk. Dit kan dus niet worden uitgesloten anders kunnen dergelijke vragen niet meer ingevuld worden of kunnen bepaalde experts, zoals de gerechtelijke experts, hun opdrachten niet meer uitvoeren.

Daarom wordt er voorgesteld om dit punt te behouden op voorwaarde dat er toegevoegd wordt dat een expertise op afstand niet mag wanneer het voertuig in zijn beschadigde toestand nog ter beschikking is (zie punt 2° van het voorstel van Assuralia/UPEX hieronder).

Punten 7° en 8°

De tekst van punt 7° holt de bevoegdheid van de expert, zoals bedoeld in artikel 10/1 van het voorontwerp, volledig uit.

Een betrokken persoon is een te vaag begrip, net als de "aard van het mandaat" in punt 8°.

Vandaar het voorstel om voor beide punten 7° en 8° enkel de mogelijkheid te laten aan de opdrachtgever om te bepalen of een expertise ter plaatse noodzakelijk blijkt (zie punt 3° van het voorstel van Assuralia/UPEX hieronder). De betrokken persoon zoals bedoeld in punt 7° kan zich richten tot de opdrachtgever om de noodzaak om een expertise ter plaatse uit te voeren, te bespreken. De opdrachtgever is ook het best geplaatst om te oordelen in functie van de aard van het mandaat, zoals bedoeld in punt 8°, of een expertise ter plaatse moet plaatsvinden.

Punt 9°

Het financieel belang is geen valabel element om in deze materie in aanmerking te nemen. De kost van de schade kan verschillend zijn in functie van menige parameters die niets te maken hebben met de wijze waarop een expertise moet worden uitgevoerd (ter plaatse of op afstand).

Voorbeeld : de schade kan een heel andere impact hebben op gebied van de kostprijs naargelang het type, het merk of de ouderdom van het voertuig.

Vermits dit punt ook geen voeling heeft met het aspect verkeersveiligheid zoals bovenstaand beoogd wordt, is dit punt niet echt relevant.

Vervolg >>>



Woordje van de Voorzitter, einde

Punt 10°

Dit punt handelt over foto's die van onvoldoende kwaliteit zijn waardoor het voertuig niet met zekerheid kan worden geïdentificeerd, noch de schade op voldoende wijze kan worden aangetoond.

Inderdaad, dit laat niet toe aan de expert om een expertise op afstand correct uit te voeren ingevolge onvoldoende elementen en informatie. Maar dit punt is duidelijk dubbel gebruik met de algemene regel die opgenomen is in artikel 10/1 uit het voorontwerp. Daarin wordt gesteld dat de expert maar kan overgaan tot een expertise op afstand wanneer hij over alle nodige elementen en informatie beschikt om zijn taak uit te voeren.

Dit punt is dus overbodig.

2. *Voorstel van Assuralia/UPEX*

Rekening houdend met boveng vermelde argumenten stellen Assuralia en UPEX voor om de tien regels uit het voorontwerp te vervangen door de drie regels die reeds eerder werden overgemaakt in ons voorstel. Hierna nog even een uittreksel uit ons voorstel:

1° in de gevallen van artikel 23 sexies §1, 2°, d) van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

2° wanneer er een specifieke vraagstelling is over het oorzakelijk verband of verantwoording van de schade, maar op voorwaarde dat het beschadigd voertuig op dat ogenblik nog beschikbaar is;

3° wanneer de opdrachtgever er om vraagt;

Na het aandachtig doornemen van bovenvermelde tekst zal u misschien een standpunt kunnen innemen tijdens de debatten op de volgende AV van het I.A.E.

Veel leesplezier,

P. Sorel
Voorzitter

What's on the web?



Valeo stelde op het CES salon te Las Vegas zijn nieuwe « XtraVue Trailer » systeem voor, een ongezien accessoire waarmee de gebruiker van een aanhangwagen of caravan de omgeving achter zijn aanhangwagen kan zien. Het systeem laat beelden overlappen van camera's achter het voertuig en camera's achter de aanhangwagen of de caravan en zo kan de bestuurder op een schermje volgen wat er zich afspeelt achter zijn voertuig. Het lijkt wel alsof de aanhangwagen volledig doorzichtig is.



Nog straffer: door via WIFI de beelden op te vangen van de voorligger ziet de bestuurder deze verdwijnen alsof hij er dwars doorheen kijkt. Deze ontwikkeling zal echter pas goed kunnen werken wanneer de 5G wordt uitgerold.



De nieuwe Range Rover Evoque laat je wel al onder het voertuig kijken, dwars door het motorcompartiment. (clear sight ground view).

Nieuwigheid



portieren, die tegelijk dienen als touchscreen om het beeld van de camera te verstellen.

Kijken we binnenkort allemaal door een achteruitkijkcamera in plaats van een achteruitkijkspiegel? Als het van Audi afhangt wel: de nieuwe elektrische SUV e-tron vervangt zijn spiegels optioneel door camera's. En dat ziet er dan zo uit aan de binnenkant.

De Audi e-tron, Audi's eerste elektrische SUV die in Vorst wordt gebouwd, heeft een interessante optie. Hij kan zijn klassieke achteruitkijkspiegels aan de buitenkant vervangen door camera's. Scheelt luchtweerstand, zeggen de Duitsers, en dat is bij een elektrische auto mooi meegenomen. Bovendien vermindert het de windgeluiden. Lexus plant voor Europa binnenkort hetzelfde met zijn nieuwe ES.

Hoe dat er dan aan de binnenkant uitziet? De beelden worden geprojecteerd op een oled-scherm in de hoeken van de

Winterboetes

Wie de afgelopen maanden met de wagen onderweg is geweest, heeft waarschijnlijk meer dan eens de ruitenkrabber moeten bovenhalen. Maar best ook: winterse omstandigheden vragen immers om winterse voorbereidingen en wie de tijd daar niet voor wil nemen en de politie tegenkomt, riskeert één of meerdere boetes...

1. De voorruit, zijruiten en achterraut moeten vrijgemaakt zijn alvorens je de weg opgaat. Wie dat niet doet, riskeert 116 euro boete (tweedegraadsovertreding). Voor zijspiegels geldt hetzelfde, al ligt het boetetarief lager (58 euro, eerstegraadsovertreding).
2. Niet alleen de ruiten en de spiegels maar ook het dak van het voertuig moeten sneeuwvrij zijn voor je vertrekt. Dit om te voorkomen dat de sneeuw loskomt tijdens het rijden en zo het zicht van de wagens achter je belemmert. De boete bedraagt 116 euro.
3. Maak de lichten vrij. Logisch: als je lichten bedekt zijn met sneeuw of ijs, zullen ze veel minder efficiënt hun werk doen en misschien zelfs helemaal niet zichtbaar zijn. Boete: 58 euro.
4. Last but not least, zorg ervoor dat zowel je nummerplaat vooraan als die achteraan steeds goed leesbaar zijn. Wie daar niet in slaagt en betrapt wordt, zal 116 euro moeten betalen.



Fiat lux et facta est lux...



De eerste serieuze stappen op het gebied van autoverlichting zijn ruim honderd jaar geleden gezet. Het Amerikaanse Cadillac toonde in 1912 de 'Model Thirty'. De eerste auto die gebruik maakte van een elektrische starter en een geïntegreerd elektrisch systeem. Én elektrische verlichting, die niet veel later met een (voet)schakelaar binnen in de auto aan en uit gezet kon worden. In 1924 waren het ook deze Amerikanen die groot licht introduceerden.



Maar het was BMW die ons leerde kennismaken met de **Xenon** verlichting. In 1991 verscheen een 7 Serie (E32) die was uitgerust met deze nieuwe gasontladingslamp. Deze lampen zijn gevuld met xenon gas, en bevatten geen gloeiende onderdelen zoals een halogeen lamp dat wel heeft. In Europa volgden andere merken het voorbeeld van BMW al snel. Maar over het algemeen bleef Xenon weggelegd voor de premium merken.



Tegenwoordig is de **LED** lamp niet meer weg te denken. De 'Light Emitting Diode' verbruikt minder energie, geeft meer licht en gaat langer mee. In tegenstelling tot bijvoorbeeld halogeenlampen, deze verbruiken 90% van de energie aan warmte in plaats van verlichting. LED's vind je terug in je televisie, aan je plafond of in de leeslamp. Bedrijven als Philips, Siemens en Unica hangen kantoorpanden ermee vol. En sinds 2008 rijden ook steeds meer auto's rond met LED lampen. Audi was er als eerste bij, en voorzag de R8 met de nieuwe verlichting. Niet veel later volgden andere modellen van Audi, en ook de concurrentie bleef niet stilzitten. Tegenwoordig zijn de kleinste auto's zelfs voorzien van LED's, al is het maar als dagrijverlichting. Zelfs binnen in de auto's zitten LED's. En daarmee heeft LED iets van elkaar gekregen wat Xenon niet lukte. Het werd beschikbaar voor de massa. De Seat Leon was de eerste middenklasser met LED koplampen. En inmiddels is de vernieuwde Volkswagen Polo ook zo ver. En Mercedes-Benz heeft voor de nieuwe S-klasse de halogeenlamp zelfs al lang helemaal verbannen.



De grootste stappen op het gebied van verlichting lijken de laatste jaren te zijn genomen door Audi en BMW, met respectievelijk de R8 en de i8. Deze twee merken lieten immers hun licht schijnen op weer iets nieuws: **Laser**. Het voordeel van lasers ten opzichte van LED's, is dat het vele malen helderder is, en ook nog eens veel kleiner waardoor de koplampunits een volledig nieuwe vorm kunnen krijgen. Daarnaast is de lichtopbrengst veel hoger. Bij groot licht is een lichtbundel van 500 meter mogelijk..



Maar de LED is nog lang niet uitontwikkeld. Het was weer Audi die een volgende stap nam met de **Matrix LED**. In plaats van één grote lamp, is de koplamp nu opgebouwd uit een groot aantal kleinere spots. Deze staan in contact met het navigatiesysteem aan boord en passen zich aan aan de weg. Volvo doet het anders, en levert auto's voorzien van permanent adaptief grootlicht. Pas wanneer een tegenligger opdoemt, wordt een deel van de lichtbundel verduisterd. Eerder al zagen we de infraroodcamera aan boord van de grote premium auto's, zowel bij de grote drie uit Duitsland als bijvoorbeeld het Japanse Lexus. En daarmee heeft LED nog een slag gewonnen van Xenon. Omdat het leverbaar is in verschillende kleuren en maten, heeft LED ervoor gezorgd dat de koplamp een essentiële rol heeft gekregen in het grote veiligheidsoffensief van automerken. Waar we het voorheen moesten doen met gordelspanners, airbags en kooiconstructies.



In het kader van het iLaS-project (Intelligent Laser light for compact and high resolution adaptive headlights) werkt Audi aan de koplamp van de toekomst: **Matrix Laser** technologie. Dankzij de hoge resolutie wordt de verlichting van de weg nog flexibeler en veelzijdiger – onder alle omstandigheden. De nieuwe Matrix Laser-technologie is gebaseerd op de LaserSpot grootlichtvoorziening die debuteerde op de Audi R8 LMX. Hierbij werden sterke laserlampen voor het eerst gecombineerd met projectietechnologie voor compacte en krachtige verlichting. De technologie functioneert met snel bewegende micro-spiegels die laserstralen herverdelen. Bij lage snelheden maakt dit het mogelijk om het licht over een ruime hoek te verdelen – de weg wordt vooral in de breedte verlicht. Bij hoge snelheden wordt de hoek verkleind terwijl de intensiteit én de reikwijdte van de lichtbundel aanzienlijk toenemen. Dit heeft vooral bij rijden op de snelweg grote voordelen. Bovendien kan het licht zeer precies worden verdeeld – de helderheid van het licht is per zone te variëren. Matrix Laser-technologie maakt gebruik van blauwe laserdiodes van OSRAM. Het licht met een golflengte van 450 nanometer schijnt op een snel bewegende microspegel van 3 mm. De spiegel stuurt het blauwe laserlicht naar een convertor, die het omzet in wit licht. Dit witte licht wordt op de weg geprojecteerd. De microspiegels zijn afkomstig van Bosch. Het micro-optische systeem wordt elektromechanisch aangestuurd met siliciumtechnologie als basis. De uitvoering is robuust en de levensduur zeer lang. Vergelijkbare componenten worden ook gebruikt voor bijvoorbeeld acceleratiemeters en aansturingsunits voor ESC (Electronic Stability Control).