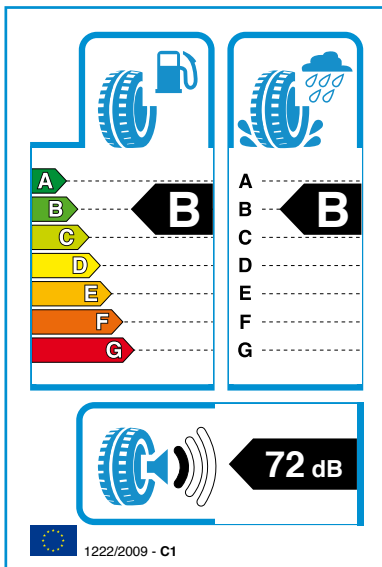




Euroopa rehvimärgis

MÄÄRUS (EÜ) NR 1222/2009



MÄRGHAARDUMINE

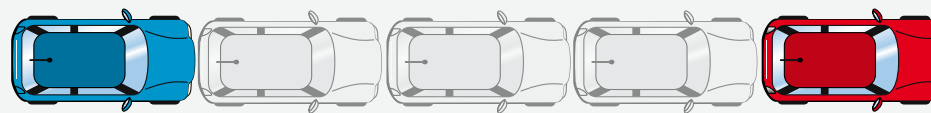
7 klassi alates G-st (halvim märghaardumine) kuni A (parim märghaardumine)

Rehvi peamiseks ülesandeks on tagada turvalisus kõikides tingimustes. Märghaardumine on üheks kõige tähtsamaks töönäitajaks, mis näitab rehvi pidurdusvõimet märjal teepinnal.

Mõju võib sõidukist ja sõidutingimustest sõltuvalt olla erinev. Sellegipoolest võib täispidurdamise korral G- ja A-klassi täiskomplekti rehvide vaheline erinevus

olla kuni 30% lühem pidurdusmaa (näiteks tüüpilise sõiduauto puhul võib see võrrelda kuni 18 m lühema pidurdusmaaga)*.

18 meetrine pidurdusmaa erinevus on umbes 4 autopikkust. Teie endi ja teiste liiklejate ohutuse huvides on soovitatav kasutada kõrget haakuvustaset.



18 meetrit (80 km/h kiiruselt täispidurdus)

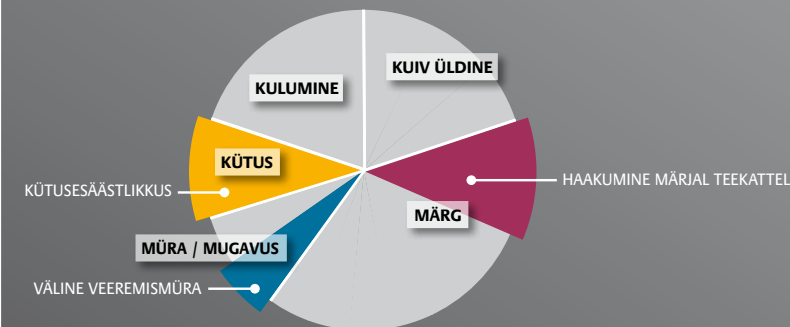
*Allikas: Euroopa Komisjoni mõju hindamine SEK (2008) 2860.



KÜSIGE LISAKS...

ELi komisjoni eesmärgiks on suurendada ohutuse ja keskkonna alast teadlikkust. Rehvide vahetamisel taandub aga kõik kaubamärgile, mudelile ja eelistustele.

Märgistusega esindatud 3-kriteeriumit on ainult väikene osa teguritest, mis määravad rehvi töövõime.



Teie sõiduvajadustele sobiva rehvi valimisel on oluline arvestada enamast, kui pelgalt kolme ELi märgise kriteeriumi.

• Rehvi omadused

- ▶ Sportlik / tavasõit / keskkonnasõbralik
- ▶ Kuival pidurdamise võime, stabiilsus suurel kiirusel
- ▶ Vastupidavus vesiliule
- ▶ Vastupidavus
- ▶ Mugavus jne

• Talvised töönäitajad (lumi ja jää)

• Sõidustiil ja kasutamine (kiirused, teed, koormus jms)

• Sõiduki tüüp (mootor, võimsus, aerodünaamika jms)

Ohutu ja mugava sõidu tagamiseks on sama olulised sõiduki ja rehvide hooldamine (rehvi rõhk, kokkujooks, amortisaatorid, pidurikatted jms).



Rehviexpert suudab juhtida teid läbi teie vajaduste ning soovitada teile sobivat rehvi.

KÜTUSESÄÄSTLIKKUS

7 klassi alates G-st (vähim säästlik) kuni A (enim säästlik)

Üheks mootorsõiduki kütusesäästlikkust enim mõjutavaks teguriks on rehvi veeretakistus. Rehv takistab veeremist eelkõige tänu deformatsioonile veeremise käigus, mis toob kaasa energiakao soojuse kujul. Mida suurem on deformatsioon, seda suurem on rehvi veeretakistus ning seda rohkem kütust on seeläbi vaja sõiduki edasi liigutamiseks kasutada. Teisisõnu, väiksem veeretakistus tähendab väiksemat kütusekulu ning seeläbi väiksemaid sõiduki poolt õhku paisatavaid emissioone sh CO₂-e.

Mõju erineb sõltuvalt sõidukist ja sõidutingimustest. Sellegipoolest võib erinevus G- ja A-klassi täiskomplekti rehvide vahel vähendada kütusekulu kuni 7,5%* ning veokite puhul isegi rohkem.

*Allikas: Euroopa Komisjoni mõju hindamine SEK (2008) 2860.



VÄLINE VEEREMISMÕRA

Liiklusemõra on väga tähtis keskkonnaprobleem. Mõra tugevus sõltub liikluse intensiivsusest, sõiduki tüübist, sõidumaneerist ning rehvi ja maantee omavahelisest toimimisest. Väliste veeremismõra tasemed on jagatud kolme kategooriasse ning mõeldakse deetsibellides (dB) võrrelduna uute, 2016. aastal jõustuvate Euroopa rehvide välismõra tasemetega. Mõra piktogramm näitab kategooriaid samas, kui piktogrammi kõrval olev must nool tähistab mõra taset absoluutväärtusena.



- **1 must helilaine** (= 3dB, mis on juba väiksem kui tulevane Euroopa piirväärtus)
- **2 musta helilainet** (= juba vastavuses tulevas Euroopa piirväärtusega)
- **3 musta helilainet** (= vastavuses tulevas Euroopa piirväärtusega)

Pange tähele, et rehvi väline veeremismõra ei ole seotud sõiduki sisemõraga.

