

KEURMERKEN HELMEN:

Laten we meteen maar de knuppel in het hoenderhok gooien; goedgekeurd, betekent niet altijd goed bij een helm. Maar voor we hierop ingaan, beginnen we bij het begin en dat is het labeltje dat aan de kinband zit. Hierop staat namelijk heel belangrijke informatie.

- **E-NUMMER**

Ten eerste kijk je naar het cirkeltje met daarin de letter E, gevolgd door een nummer. Dit is het landnummer voor het land waar de helmkeuring heeft plaatsgevonden en voor Nederland is dat nummer 4. Ieder ander nummer houdt in dat de helm in dat betreffende land gekeurd is (zie kader). Die helm kan overigens wel gewoon in ieder land verkocht worden. Het E-nummer geeft geen enkele indicatie over de kwaliteit, herkomst of beoogde (export-) markt van de helm (komen we zo nog even op terug met de pasvorm). De fabrikant mag zelf kiezen in welk land en door welke keuringsinstantie hij zijn helmen laat keuren. In Nederland (E4) gebeurt dat gewoonlijk door TNO in Delft, maar niet in ieder land zijn de keuringsinstanties zo onberispelijk van aard...

- **ECE-NUMMER**

Dan is er ook nog een nummer dat voorafgegaan wordt door een letter. Voor jethelmen is dit J en voor helmen met een beschermend kinstuk, zoals integraalhelmen, is dit P. Bij helmen met een kinstuk dat niet beschermend is, staat er NP. Deze laatstgenoemde helmen moeten daarnaast ook een symbooltje hebben dat dit duidelijk maakt voor analfabeten. Het nummer wat achter het streepje staat begint met 05, wat staat voor de ECE 22.05 normering, het pakket keuringseisen dat tegenwoordig geldt. In 1982 werd daarmee begonnen met 22.02. Nummers die met 04 beginnen zijn van de vorige ECE 22.04 en die mochten tot halverwege 2003 verkocht worden. Ook iets om nog eventjes goed op te letten voordat je een 'koopje' aanschaf. Na 05 volgt eraan vast het typenummer van de helm. Bij verschillende modellen, al zijn ze van dezelfde fabrikant, dient hier dus een ander nummer te staan. Er staat ook nog een uniek serienummer bij, een nummer dat voor iedere afzonderlijke helm anders is. Per land worden deze opeenvolgend geleverd en vastgelegd.

- **PASVORM**

Je kunt nog zo'n goede helm hebben, als hij niet goed past gaat er heel wat van zijn beschermende werking verloren. Een goede helm zit comfortabel en dat betekent veiligheid, want als je constant met een helm rijdt die op je voorhoofd drukt, dan wordt je concentratie verstoord door de pijn in je hoofd en het gevoel van ongemak. Een te losse helm zal ten eerste veel windgeruis produceren, bovendien drukt hij bij hoge snelheden tegen je voorhoofd, kin en soms zelfs je neus. Hij wiebelt op je hoofd en komt bij omkijken scheef te zitten. Bovendien knal je bij een val eerst met je hoofd tegen de binnenschaal, voordat deze zijn dempende werking uit kan voeren. Je hoofd kan zeggezegd nog even extra vaart maken en krijgt dus een zwaardere impact te verduren. Een goed passende helm knelt niet, maar beweegt ook niet losjes om je hoofd. Je moet 'm slechts lichtjes kunnen wringen ten opzichte van je hoofd en als je je mond open doet, moeten de wangkussentjes je wangen naar binnen drukken, zodat je er bijna op bijt. Bij twijfel in de winkel koop je de strakste van de twee, hij gaat altijd iets ruimer zitten.

- **EUROPESE PUNTHOOFDEN**

De betere helmen hebben verschillende maten buitenschalen. Niet alleen vermijd je daarmee dat je met zo'n buitenproportionele bol op je hoofd loopt, het is ook veiliger. Bij helmen met een vaste maat buitenschaal wordt deze opgevuld met een dikkere en dus zwaardere binnenschaal of met een dikkere voering die al snel losser zal gaan zitten. Ook de pasvorm zal bij de betere helmen zijn aangepast aan de consument. Logisch, zul je denken, maar dit kan per continent verschillen. Zo hebben Aziaten bijvoorbeeld een veel ronder hoofd dan wij punthoofdige Europeanen. Ook voor Afrika en Amerika is er een aangepaste vorm. Reden temeer om ook het landnummer op het labeltje goed in de gaten te houden, los daarvan is bijvoorbeeld een Amerikaanse DOT of Japanse JIS goedgekeurde helm niet legaal voor gebruik in Europa. Comfort is ook een goede ventilatie. Ventilatieopeningen bovenop zorgen voor de afvoer van transpiratiedamp en warmte, terwijl openingen op het voorhoofd frisse lucht aanvoeren. De kinopening zorgt naast frisse lucht ook voor het tegengaan van het beslaan van je vizier. Let ook op het zwaartepunt van een helm. Pas verschillende helmen en zodra je je hoofd naar voren buigt in een houding zoals die op de motor, merk je meteen welke helmen een te hoog zwaartepunt hebben. Die voelen zwaar en dat wil je niet, want je merkt het absoluut zodra je gaat rijden, je nekspieren krijgen het meer te verduren en bij een valpartij krijg je een grotere impact te verduren door de hogere massa bovenop je hoofd. Het zijn allemaal dingen om bij aanschaf van een helm in je overwegingen mee te nemen. Vaar niet blind op een mooi design, maar denk er vooral goed over na. Het gaat er namelijk om dat je daar na een valpartij nog steeds toe in staat bent...

- **LEVENSDUUR**

De levensduur van een helm wordt door fabrikanten uiteenlopend beantwoord. Gemiddeld komt het neer tussen de vijf en zeven jaar na de productiedatum, dus niet na de eerste in gebruik name. Een helm kan tenslotte al jaren in het zonnetje op de plank bij de dealer hebben gelegen en kan daarmee al flink verouderd zijn voordat die op de weg komt,. Dit geldt dan zowel voor helmen van glasvezel en van polycarbonaat. Mits laatstgenoemde behandeld is met een laklaag. Zo niet, dan gaat een polycarbonaathelm minder lang mee door uitharding van het materiaal, waardoor het broos wordt. Voor helmen van glasvezel of behandeld polycarbonaat is het voornamelijk de polystyreen (piepschuim) binnenschaal en de voering die de levensduur bepaalt. Vandaar dat dit voor beide soorten ongeveer gelijk is.

- **SLUITINGEN**

Er zijn twee types helmsluitingen. De kliksluitingen en de dubbel D-sluiting. Kliksluitingen zijn handig en zijn vaak ook met handschoenen aan te bedienen, maar ze zijn minder sterk dan de dubbel D-sluitingen en bovendien kunnen ze losraken, mocht onverhoopt het ontsluitingsmechanisme geactiveerd worden door wat voor oorzaak dan ook. Een dubbel D-sluiting lijkt lastig, maar went binnen een paar dagen. Komt er kracht op te staan, dan schiet hij niet los, maar zet zichzelf vaster. Niet voor niets is het de enige sluiting, goedgekeurd voor de racerij.

- **MAAT**

Een meetlint rond je hoofd, beginnend op je voorhoofd, een klein stukje boven je oren langs, om je achterhoofd en weer terug naar je voorhoofd geeft je de juiste helmmaat in centimeters.

- **LEGALITEIT**

In de winkels mogen nu uitsluitend helmen met ECE 22.05 goedkeuring worden verkocht, dus let goed op of het serienummer begint met 05! Dit houdt niet in dat je met je ECE 22.02 goedgekeurde helm uit 1982 niet meer de weg op mag. Voor de legaliteit geldt alleen dat een helm een ECE goedkeuring moet hebben en welke versie dat is maakt niet uit. Toch zou het na 25 jaar raadzaam zijn eens naar een nieuwe helm te gaan kijken...

- **KEURING:**

Helmen die in Nederland worden verkocht, dienen te voldoen aan de ECE 22.05 normering. Deze normering omvat een aantal tests:

- * schokabsorptie; de helm valt vanaf een bepaalde hoogte op een bol aambeeld.
- * stevigheid; er wordt druk uitgeoefend op het kinstuk en de zijkant, waarbij de vervorming gemeten wordt.
- * roll-off; met een bepaalde kracht wordt de achterkant van de helm omhooggetrokken, waarna wordt gemeten hoever de helm voorover gekanteld is op het testhoofd.
- * slijtvastheid vizier; stukken van het vizier worden op een roterende schijf geplaatst, waarna er met een bepaalde kracht granulaat over gestort wordt voor een vastgestelde periode.
- * vizieropening; met een vastgestelde meetvorm wordt de vizieropening gecontroleerd

Merkwaardig genoeg maakt een penetratietest geen deel uit van de ECE eisen, maar wel van de Snell eisen. Dat is een test die nog strenger is. Deze test volgens de zogenaamde Snell normering, omvat eerder genoemde ECE-tests, maar is nog uitgebreider. Zo worden ook penetratietests uitgevoerd op de helmschaal en de schokabsorptietest op de platte en de bolle vorm wordt tweemaal uitgevoerd. Bovendien valt de helm ook nog een keer op een scherpe aambeeld. De verscheidene tests worden uitgevoerd onder diverse omstandigheden. Gekoeld tot min twintig bijvoorbeeld en bij vijftig graden, na blootstelling aan UV-licht, water en andere stoffen. Flink uitgebreider dus en daar komt bij dat de ECE-test uitgaat van vastgestelde punten op de helm, terwijl bij de Snell-test deze punten allemaal geïntegreerd zijn in een vastgesteld oppervlak. Sommige helmfabrikanten zijn er voorstander van de Snell-normering als standaard in te stellen. Vaak hebben ze die al als eigen standaard. De Snell test en eventuele goedkeuring vindt namelijk op vrijwillige basis plaats en is geen vervanger van nationale eisen zoals ECE, DOT of JIS. Het ECE label betekent hier het minimale waar een helm aan moet voldoen, terwijl het bij een andere helm met hetzelfde label het maximale betekent. Als voorbeeld: Een ECE-goedgekeurde helm kan goedgekeurd worden als de helm op een vastgesteld meetpunt voldoet aan de gestelde eisen, terwijl een centimeter verderop desnoods een gat in de buitenschaal had kunnen zitten. Daar zat tenslotte het meetpunt niet. De Snell-keuring test een geheel vastgesteld oppervlak, waardoor deze enorme verschillen, niet meer kunnen voorkomen. Een helm met Snell-goedkeuring, biedt je dus een betere indicatie van z'n veiligheid.

- **WAAR KOMT JE HELM VANDAAN**

In iedere helm zit een labeltje met gegevens. Hier zie je onder andere een rondje met daarin als het goed is de letter E, gevolgd door een nummer, dit is het landnummer. Voor Nederland is dit nummer 4. Iedere helm met een ander E-nummer is dus oorspronkelijk in een ander land gekeurd. . Het is geen wet van Meden en Perzen, maar je kunt er over het algemeen vanuit gaan dat hoe verder een land bij ons vandaan ligt, hoe discutabeler de keuringsinstantie is. Hieronder de lijst met nummers:

1. Duitsland, 2. Frankrijk, 3. Italië, 4. Nederland, 5. Zweden, 6. België, 7. Hongarije, 8. Tsjechië, 9. Spanje, 10. Joegoslavië, 11. Groot Brittannië, 12. Oostenrijk, 13. Luxemburg, 14. Zwitserland, 15. te vergeven, 16. Noorwegen, 17. Finland, 18. Denemarken, 19. Roemenië, 20. Polen, 21. Portugal, 22. Russische Federatie, 23. Griekenland, 24. Ierland, 25. Kroatië, 26. Slovenië, 27. Slowakije, 28. Wit Rusland, 29. Estland, 30. te vergeven, 31. Bosnië Herzegovina, 32. Letland, 33. te vergeven, 34. Bulgarije, 35. te vergeven, 36. Litouwen, 37. Turkije, 38. te vergeven, 39. Azerbeidzjan, 40. voormalig Joegoslavische republiek Macedonië, 41. te vergeven, 42. Europese Gemeenschap, 43. Japan, 44. te vergeven, 45. Australië, 46. Oekraïne, 47. Zuid Afrika, 48. Nieuw Zeeland

Bron: Motor.nl (30-03-2014)