

Secondo Goodyear Dunlop, la ricostruzione è fondamentale per permettere agli operatori dei veicoli commerciali di trarre il massimo vantaggio economico dai loro pneumatici. Riduce i costi chilometrici e il Costo Totale di Gestione degli pneumatici. Tuttavia, come nel caso dei pneumatici nuovi, per ottenere i massimi vantaggi è fondamentale usare prodotti premium ricostruiti a caldo. Goodyear Dunlop offre i TreadMax Goodyear e Dunlop e i pneumatici NextTread. Non solo permettono di ottenere un risparmio dei costi, ma offrono anche importanti vantaggi ambientali.

I pneumatici TreadMax Goodyear e Dunlop sono i prodotti con la più alta qualità nella gamma di ricostruiti Goodyear e Dunlop ed offrono prestazioni analoghe a quelle dei pneumatici nuovi. Ciò significa una lunga durata e bassi consumi di carburante, grazie alla loro robustezza, all'elevato chilometraggio e alla bassa resistenza al rotolamento. Gli ultimi prodotti della gamma sono i ricostruiti TreadMax Kmax e TreadMax Fuelmax. Usano le stesse mescole e disegni del battistrada dei pneumatici autocarro più recenti ed efficienti di Goodyear. Ma non solo, anche i precedenti Goodyear Marathon LH II e Regional RH II possono essere ricostruiti come TreadMax Kmax e Fuelmax per offrire ulteriori vantaggi.

Il concetto di vite multiple comprende una riscolpitura, una ricostruzione e una successiva riscolpitura, che possono prolungare la durata di un pneumatico di una vita e mezzo. Questo costo è pari a circa il 75% del prezzo di un pneumatico nuovo. Inoltre, le versioni ricostruite a caldo premium di Goodyear Dunlop offrono prestazioni analoghe a quelle dei pneumatici nuovi. Per i TreadMax Fuelmax il risultato è una bassa resistenza al rotolamento che comporta minori consumi di carburante. Per i TreadMax Kmax questo comporta un maggiore chilometraggio. In entrambi i casi, non vengono compromesse le altre prestazioni.

Il concetto delle vite multiple comprende:

La prima vita - il pneumatico viene utilizzato finché il battistrada non raggiunge una profondità compresa fra i 3 e i 5 mm. Poi viene riscolpito in modo professionale seguendo il disegno raccomandato dal costruttore. Benché nella maggioranza dei paesi la profondità legale minima sia di 1,6 mm, in generale 3 mm è la profondità minima consigliata per la riscolpitura. Tuttavia, quando il battistrada raggiunge una profondità di 5 mm, le prestazioni diminuiscono e quindi effettuare la riscolpitura a questa profondità mantiene le prestazioni del pneumatico ad un livello più alto.

La seconda vita - il pneumatico viene utilizzato finché la profondità del battistrada riscolpito raggiunge nuovamente i 3 - 5 mm. Poi è pronto per essere ricostruito.

La terza vita - il pneumatico ricostruito viene utilizzato finché la profondità del battistrada

riscolpito raggiunge nuovamente i 3 - 5 mm. A quel punto viene riscolpito in modo professionale, seguendo il disegno raccomandato dal costruttore.

La quarta vita - il pneumatico viene utilizzato di nuovo fino a quando la profondità del battistrada riscolpito raggiunge nuovamente i 3 - 5 mm. Dopo avere sottoposto la copertura ad un esame approfondito, Goodyear Dunlop può ricostruire ancora il pneumatico e ripetere il ciclo descritto sopra per alcuni prodotti selezionati.

Ogni carcassa viene esaminata attentamente per individuare i danni prima di essere accettata da Goodyear Dunlop per la ricostruzione. Tutte le coperture che non sono conformi ai rigorosi requisiti vengono scartate. Una volta superato l'esame, il vecchio battistrada viene rimosso e la carcassa viene preparata per la ricostruzione.

La tecnologia di ricostruzione a caldo per i pneumatici TreadMax Goodyear e Dunlop e anche per i prodotti NextTread prevede l'applicazione di uno strato di gomma non vulcanizzata su una carcassa raspata. Il disegno del battistrada e la marcatura del fianco vengono poi effettuati sulla carcassa mediante stampaggio in una pressa riscaldata. E' un processo molto simile a quello usato per la costruzione dei pneumatici nuovi.

I metodi di produzione TreadMax interni all'azienda riproducono virtualmente il processo di costruzione originale. Utilizzano coperture, materiali e disegni del battistrada di ultima generazione, che sono virtualmente identici a quelli usati sui pneumatici nuovi. Per questo motivo le loro prestazioni sono simili a quelle dei pneumatici nuovi.

Anche l'affidabilità dei ricostruiti TreadMax Goodyear e Dunlop è agli stessi livelli dei pneumatici nuovi, grazie non solo ai materiali e ai processi utilizzati ma anche ad una rigorosa ispezione della carcassa, all'alta qualità del processo produttivo e ai controlli di qualità che vengono effettuati in ogni caso.

In genere soltanto i pneumatici per asse sterzante ed asse motore vengono prodotti come ricostruiti. Le coperture per asse sterzante, nella maggior parte dei casi, vengono ricostruite come pneumatici per asse motore o per rimorchio in un'opportuna dimensione. Tuttavia, in alcuni casi, i ricostruiti sono prodotti con un disegno per asse sterzante che si può utilizzare come equipaggiamento per tutte le posizioni o per l'asse con rollio libero.

La gamma Goodyear TreadMax copre tutti i segmenti, che comprendono i pneumatici KMAX e FUELMAX, le coperture precedenti per trasporto su lunghe distanze e trasporto regionale Marathon LH II e Regional RH II, i pneumatici per pullman Marathon Coach e UltraGrip Coach, quelli per impieghi misti Omnitrac MS II e i pneumatici per uso municipale

UrbanMax. La gamma Dunlop TreadMax comprende SP 444 e SP 244 per trasporto regionale e su lunghe distanze e i pneumatici per impiego municipale SP 372* ed SP 472*.

La gamma di ricostruiti a caldo NextTread completa questa gamma premium con dei disegni di alta qualità. I NextTread possono essere prodotti a partire da varie coperture.

Goodyear afferma che “bisogna sfatare diversi miti sulla ricostruzione”: il primo è che i detriti dei pneumatici, che si vedono spesso sul bordo della strada, provengono da battistrada ricostruiti. Non è vero; di solito sono il risultato di una guida con pneumatici autocarro sgonfi. Il calore estremo che si accumula in un pneumatico autocarro gonfiato in modo insufficiente distrugge i fianchi e lascia il battistrada lungo la strada. Allo stesso modo si dice che i ricostruiti sono meno affidabili dei pneumatici nuovi e che il chilometraggio e le prestazioni generali sono inferiori. Anche questo è falso. I TreadMax premium Goodyear e Dunlop e i vulcanizzati a caldo NextTread sono prodotti di alta qualità e affidabili alla stessa stregua dei pneumatici autocarro nuovi.

La gestione professionale dei pneumatici è un investimento che dà risultati. Ad esempio, un pneumatico nuovo che senza la gestione dei pneumatici costa circa € 400. Senza riscolpitura e ricostruzione ipotizziamo che possa percorrere circa 180.000 chilometri. Un pneumatico a ricambio costa altri € 400 e senza gestione del pneumatico il chilometraggio previsto, anche in questo caso, è di circa 180.000 chilometri. In totale, le due vite del pneumatico costerebbero € 800 e coprirebbero un chilometraggio di 360.000 km.

In questo esempio un pneumatico nuovo acquistato nell’ambito di un programma di gestione dei pneumatici costa circa € 440. Il costo include un pacchetto di servizi completo per ottimizzare la vita del pneumatico. La riscolpitura aumenta il chilometraggio fino a circa 220.000 chilometri. Il costo della ricostruzione è di circa € 260, e comprende la riscolpitura, se necessario. Ciò offrirà una nuova vita al pneumatico di altri 220.000 chilometri. Il costo totale di tutto ciò ammonta a € 700, a fronte di un chilometraggio totale di 440.000 chilometri. Inoltre, i costi possono essere ulteriormente ridotti con l’adozione di un sistema di gestione professionale dei pneumatici, grazie alla riduzione dei consumi e all’assistenza lungo la strada.

Il programma di gestione dei pneumatici Goodyear FleetFirst offre una serie di vantaggi oltre alla ricostruzione, tra cui servizi come l’ECasing, TruckForce, ServiceLine24h e FleetOnlineSolutions.

ECasing è il sistema di gestione dei pneumatici online di Goodyear Dunlop per la ricostruzione. TruckForce è la rete paneuropea di fornitori di servizi per i pneumatici dei

veicoli commerciali. Offrono un’assistenza su strada 24 ore su 24 attraverso ServiceLine24h. FleetOnlineSolutions e FleetOnlineSolutions Mobile sono i sistemi di gestione delle flotte su base Internet di Goodyear Dunlop.

Goodyear Dunlop offre tre opzioni di acquisto di ricostruiti per gli operatori delle flotte - Cambio Standard, Ricostruzione Nominativa, Pneumatici ricostruiti con carcassa. Con Cambio Standard, il pneumatico usurato viene venduto a Goodyear Dunlop e un nuovo pneumatico ricostruito viene fornito in ‘permuta’. Nella Ricostruzione nominativa, la copertura usurata di proprietà del cliente viene ricostruita da Goodyear Dunlop e restituita come prodotto TreadMax - in questo caso l’unico costo è il processo di ricostruzione. Con l’acquisto di ricostruiti con carcassa, il pneumatico, viene venduto pronto per essere montato senza che venga gestita alcuna carcassa.

L’uso di prodotti ricostruiti a caldo premium come i pneumatici TreadMax Goodyear e Dunlop è fondamentale per assicurare i massimi vantaggi economici e di prestazioni per i pneumatici dei veicoli commerciali.

Il processo di ricostruzione a caldo dei TreadMax Goodyear e Dunlop TreadMax nello stabilimento di Wittlich (Germania)

Quando i pneumatici usati vengono ricevuti per essere ricostruiti, vengono ispezionati attentamente per rilevare la presenza di danni.



L’ispezione è visiva ed elettronica per individuare eventuali difetti. I vari controlli comprendono l’individuazione di fori da chiodi, un test di pressione e la scerografia (simile a una radiografia). I pneumatici che non sono conformi agli standard elevati per la ricostruzione a caldo vengono scartati.



Dopo avere superato l’esame, i pneumatici usurati sono sottoposti a pulitura da tallone a tallone, per rimuovere il vecchio battistrada e la gomma dai fianchi.



Il procedimento successivo è la raspatura per rimuovere piccole imperfezioni, se necessario. Vengono corrette usando una mescola speciale per assicurarsi che la copertura sia in

perfette condizioni per la fase successiva.



Il procedimento seguente è la posa del manto superficiale e la costruzione. Ciò comporta l'applicazione del fianco e del battistrada, usando materiali simili a quelli usati sui pneumatici nuovi. Il materiale del battistrada è avvolto a spirale sulla copertura per assicurare la compattezza.



Il ‘pneumatico verde’ - così viene chiamato - viene poi posizionato in una pressa riscaldata. I fianchi e il battistrada vengono stampati con lo stesso disegno del pneumatico nuovo corrispondente. Questo procedimento viene effettuato ad alta pressione e ad alta temperatura per vulcanizzare il pneumatico, una tecnica molto simile a quella usata per produrre i pneumatici nuovi per veicoli commerciali.



Dopo che il pneumatico ricostruito è stato stampato, viene effettuata un'attenta ispezione visiva dell'esterno e dell'interno del pneumatico, prima di procedere ad altri controlli dettagliati.



I controlli finali prevedono un test di gonfiaggio ad alta pressione. I livelli qualitativi dei TreadMax seguono i rigorosi standard di qualità adottati da Goodyear per i suoi pneumatici nuovi per veicoli commerciali.

Una volta superati tutti questi esami, il pneumatico ricostruito vulcanizzato a caldo è pronto per la sua prossima vita e per aiutare le flotte a ridurre il loro Costo Totale di Gestione.

© riproduzione riservata
pubblicato il 19 / 09 / 2014