Più di 70 partecipanti provenienti da 11 paesi europei si sono incontrati dal 23 al 25 giugno per il terzo Retreading Summit Meeting. Quest'anno, Kraiburg Austria ha organizzato la conferenza presso l'Hotel Gut Brandlhof, vicino al Drive Technology Centre dell'ÖAMTC, a Saalfelden, in Austria. Gli argomenti trattati sono stati vari. Hans-Jürgen Drechsler, Direttore del BRV, il Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseurhandwerk e.V., ovvero l'Associazione tedesca dei gommisti e dei vulcanizzatori, e Stefan Mayrhofer, secondo direttore di Kraiburg Austria, hanno fornito una panoramica sull'attuale posizione giuridica e sul mercato in Europa. Christoph Priewasser, responsabile del prodotto Kraiburg Austria, ha presentato lo status quo e i risultati dei test relativi all'etichettatura con il "3 Peak Mountain Snow Flake Symbol" (3PMSF). Si è parlato del software di gestione pneumatico OptimTyre, così come del sistema di monitoraggio della pressione pneumatici PneuTel, sviluppato dai partner Kraiburg.

Sono state date alcune statistiche del mercato dei pneumatici, ricostruiti e non: le importazioni sono aumentate dell'80% dal 2007. Le vendite di pneumatici nuovi sono diminuite di circa il 30% tra il 2007 e il 2012, ma hanno mostrato un leggero aumento da allora in poi. Le vendite di pneumatici prevulcanizzati inizialmente sono diminuite leggermente, ma poi il fatturato è calato vertiginosamente: parliamo del 70% di calo. I pneumatici ricostruiti a stampo hanno subito inizialmente un calo del 20%, ma poi si sono stabilizzati.

Si è parlato anche di etichettatura dei pneumatici. Hans-Jürgen Drechsler ha dato ai partecipanti un aggiornamento su questo tema, parlando principalmente di come la carcassa influenza la resistenza al rotolamento. Christoph Priewasser, product manager dell'azienda austriaca, ha parlato del 3PMSF e della differenza con l'etichettatura M+S. In questo contesto, ha presentato i risultati recenti di un test sulla distanza di frenata di un semirimorchio scarico (12tonnellate) dotato di pneumatici invernali, capace di fermarsi quasi 10 metri rispetto ai pneumatici standard. La distanza di frenata viene ridotta di 6 metri se l'asse motore ha pneumatici invernali e di altri 3 se il rimorchio o l'asse sterzante sono dotati di pneumatici invernali. Un altro dato interessante: i pneumatici invernali sull'asse motore consentono ad un semirimorchio di raggiungere i 50 km/h in 27 metri, mentre i pneumatici standard hanno bisogno di 41 metri.

Utilizzando la struttura del Drive Technology Centre sono state anche date dimostrazioni pratiche dei prodotti Kraiburg.

© riproduzione riservata
pubblicato il 6 / 07 / 2017