

Con un evento al Nürburgring a inizio luglio, Yokohama Europe ha presentato ai suoi clienti e ai giornalisti due nuovi pneumatici e la strategia premium per l'Europa, intitolata *"From volume to value"*, che include l'obiettivo di avviare presto un impianto produttivo nel vecchio continente, anche se forse più tardi del previsto. In questo, potrebbe però essere d'aiuto la divisione pneumatici fuoristrada Trelleborg Wheel Systems (TWS) dell'omonimo Gruppo svedese acquisito all'inizio di quest'anno, che ha già una produzione consolidata in Europa.

I due nuovi pneumatici lanciati da Yokohama sono il modello all season per SUV **Geolandar CV 4S G061** e il suo primo modello specifico per auto elettriche, l'**Advan Sport EV V108**.

La gamma Geolandar per SUV e fuoristrada si arricchisce dunque di un pneumatico per tutte le stagioni marcato 3PMS, che sarà disponibile entro la fine dell'anno con almeno 32 misure e che incontra la domanda di due mercati in crescita: quello dei SUV e quello dei pneumatici all season.

Il nuovo Advan Sport EV V108 è invece il primo pneumatico Yokohama progettato per soddisfare le esigenze *"esclusivamente"* delle auto elettriche, anche se ovviamente si tratta di una esclusività che corrisponde a una raccomandazione e non a soddisfare requisiti legali. Il produttore giapponese già identifica i [prodotti pensati per la mobilità elettrica con la marcatura E+](#).

In occasione della presentazione al Nürburgring, i responsabili di Yokohama hanno spiegato i retroscena dell'introduzione del loro primo pneumatico dedicato alle auto elettriche, dicendo che i modelli Tesla sono stati visti come *"l'obiettivo principale"* nel processo di sviluppo e marketing, pur senza essere fornitori OE della Casa auto. Secondo Yokohama, i pneumatici per auto elettriche richiedono una speciale miscela progettata per una bassa resistenza al rotolamento e quindi massimizzare l'autonomia delle batterie. E' presente nelle gomme anche uno speciale interno fonoassorbente, chiamato *"Silent Foam"*, una schiuma poliuretanicca, che riduce la risonanza nella cavità del pneumatico, per cui si evitano *"rumori sgradevoli nell'abitacolo"*. Ultimo, ma non meno importante, i pneumatici per auto elettriche, che sono più pesanti rispetto a quelle con motore convenzionale, richiedono una capacità di carico maggiore.

I responsabili di Yokohama Europe hanno fatto riferimento anche a un altro importante obiettivo del marketing, rivolgendosi in particolare ai rivenditori di pneumatici presenti in pista: i cosiddetti *"profitti pionieristici"* in un contesto di mercato in rapida crescita. Ciò significa margini superiori alla media con prodotti nuovi sul mercato, che coprono anche il prezzo di sell-in più alto per i maggiori costi di sviluppo e produzione. Ad ogni modo,

Yokohama Rubber è convinta di dover offrire un pneumatico per auto elettriche e di aver così colmato una lacuna nella propria gamma.

Il nuovo Advan Sport EV V108 sarà presto disponibile in 17 misure in Europa, Asia e Medio Oriente. Il pneumatico condivide il design del battistrada dell'estivo Advan Sport V107 UHP introdotto lo scorso anno e, quindi, possiamo dire che non è stato sviluppato completamente da zero. La ragione di ciò, secondo il produttore, è che il design del V107 è *"testato e affidabile"* e si è dimostrato valido su molti veicoli ad alte prestazioni, sia su superfici asciutte che bagnate. Il nuovo Advan Sport EV V108 afferma la propria superiorità rispetto ai pneumatici della concorrenza soprattutto per quanto riguarda le prestazioni sul bagnato, visto che ha più volte ottenuto una "A" in etichetta per l'aderenza sul bagnato.

La strategia per l'Europa

All'evento di test drive, il presidente europeo di Yokohama e amministratore delegato di Yokohama Europa GmbH, ha sottolineato ancora una volta il piano per poter realizzare presto uno stabilimento in Europa, che possa produrre per il mercato europeo. Questo progetto va però *"guadagnato"*, ha sottolineato **Gregorio Borgo**, riprendendo il concetto già espresso l'anno scorso sullo stesso tema: solo quando il volume delle vendite in Europa raggiunge un livello tra i sei e sette milioni di pneumatici, si può giustificare la costruzione di un impianto con un volume produttivo iniziale di circa quattro milioni di pneumatici per auto.

A quanto pare, però, Yokohama Europe è in ritardo rispetto ai propri ambiziosi piani di crescita, anche se si trova *"sulla strada giusta per crescere"*. Gregorio Borgo ha sottolineato che entro la fine di quest'anno, *"l'anno del cambiamento"*, la sede giapponese sarà probabilmente in grado di prendere una decisione per costruire una fabbrica in Europa per l'Europa. Borgo ha evidenziato che probabilmente chiederà alla casa madre in Giappone di costruire un impianto *"alla fine del 2024"*. In ogni caso, nella presentazione mostrata al Nürburgring, era già previsto un possibile stabilimento europeo, segnalato con un punto vuoto sulla mappa.

Nel frattempo, la divisione pneumatici fuoristrada Trelleborg Wheel Systems (TWS), che è stata rilevata dal all'inizio di quest'anno e che gestisce diversi siti di produzione con strutture consolidate in Europa, potrebbe avere un effetto di accelerazione in termini di costruzione della fabbrica. Secondo Borgo, l'ingresso nella produzione di pneumatici per auto può essere *"più facile e veloce"* perché in loco ci sono già rapporti con fornitori e prestatori di servizi ed è disponibile del personale formato. Tuttavia, Yokohama Europe è consapevole che una fabbrica di pneumatici agricoli o EM è di utilità limitata se si vogliono

costruire pneumatici per auto.





© riproduzione riservata pubblicato il 10 / 08 / 2023