

Il pneumatico ricostruito e testato da Marangoni sarebbe di livello A nella resistenza al rotolamento se fosse un pneumatico nuovo | 1

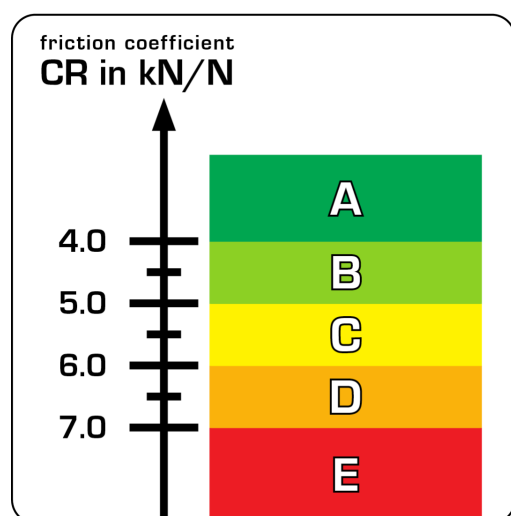
Marangoni ha testato un proprio pneumatico ricostruito seguendo la procedura descritta nel regolamento ECE117 applicabile al pneumatico nuovo, consapevole del fatto che questo test non rappresentasse un Type Approval per un pneumatico ricostruito ma soltanto come azione di benchmarking.

Il regolamento dell'etichettatura dei pneumatici ricostruiti è sul tavolo da anni di ETRMA ed ETRTO, Associazioni di settore gestite dai produttori Europei di pneumatici nuovi, e della Commissione Europea. Il ritardo nell'applicazione di detto regolamento sta impattando negativamente sul settore della ricostruzione e specialmente della "Ricostruzione Indipendente" di pneumatici.

Marangoni S.p.A., intende fare seguito al [comunicato pubblicato il giorno 5 giugno 2023](#), ove si intende precisare di essere a conoscenza che al momento non esista alcuna legge/regolamentazione in merito all'etichettatura dei pneumatici ricostruiti.

La citata press release si riferiva infatti ad un pneumatico ricostruito da Marangoni nel proprio stabilimento di Rovereto (TN) con materiali prodotti e progettati dalla stessa Marangoni nei propri siti produttivi di Ferentino e Amburgo. Il pneumatico ricostruito così ottenuto è stato oggetto di un esperimento seguendo le indicazioni della regolamentazione ECE117, che vale per gli pneumatici nuovi, ed in particolare per la parte di Rolling Resistance.

Il coefficiente di Rolling Resistance del pneumatico ricostruito sottoposto al suddetto test è risultato in quella che è definita "Categoria relativa al consumo di carburante per pneumatici di classe C3" pari ad "A", come definito nel Regolamento UE 2020/740.



Il pneumatico ricostruito e testato da Marangoni sarebbe di livello A nella resistenza al rotolamento se fosse un pneumatico nuovo | 2

Tale regolamento ECE117 definisce la procedura del test a cui deve essere sottoposto un pneumatico nuovo al fine del calcolo del coefficiente di attrito Cr [N/kN] attraverso la rilevazione della forza di attrito Fr [N] a cui è soggetto il pneumatico testato quando ad esso viene applicato un certo carico [kN].

A seconda del valore del Cr ottenuto dalla prova ECE117, si definisce quale sia il livello di Rolling Resistance del pneumatico nuovo che può essere applicato sull'etichetta. Tali livelli per pneumatici di categoria C3, ovvero Autocarro e Autobus, sono: A se $Cr \leq 4,0$ ovvero B se $4,1 \leq Cr < 5,0$ ovvero C se $5,1 \leq Cr < 6,0$ ovvero D se $6,1 \leq Cr < 7,0$ ovvero E se $Cr \geq 7,1$ (vedi tabella sotto).

Marangoni ha testato un pneumatico ricostruito seguendo le stesse procedure applicate al solo pneumatico nuovo senza alcuna volontà di procedere con alcuna attività di etichettatura pneumatici ricostruiti, ma soltanto con spirito rivolto ad un continuo miglioramento dei propri prodotti e per sperimentare il posizionamento tecnico rispetto ad un mercato con regole molto rigorose e stringenti come quello del pneumatico nuovo.

La misura del pneumatico è la 385/55R22.5, il profilo battistrada applicato sulla carcassa è l'anello Blackline RTL-FE 325XS, la miscela del battistrada dell'anello è stata appositamente sviluppata dal Dipartimento Ricerca e Sviluppo di Marangoni a Rovereto, la carcassa utilizzata è di prima qualità e risultava nel miglior livello di RR anche quando era un pneumatico nuovo.

Il Gruppo Marangoni pur avendo un Centro Tecnico all'interno del proprio sito produttivo di Rovereto grazie al quale è in grado di condurre anche i test di RR come specificato dall'ECE117, nel caso specifico al fine di validare ulteriormente i risultati, si è rivolta ad un Ente terzo per condurre questo test, il Pruflabor Nord GmbH a Brokstedt Germania.

Marangoni non ha mai voluto affermare che il proprio pneumatico ricostruito ha un'etichettatura di categoria A, proprio perché non esiste alcuna regolamentazione sull'etichettatura dei pneumatici ricostruiti ma ha semplicemente voluto comunicare il risultato del test utilizzato per pneumatici nuovi ma condotto in via sperimentale sul proprio pneumatico ricostruito.

Infatti, Marangoni, in quanto membro delle associazioni Europee ETRMA ed ETRTO è parte attiva da anni nel gruppo di lavoro tecnico sul progetto "etichettatura del pneumatico ricostruito" che è ancora in corso di definizione. A tale proposito, l'azienda si auspica che detto progetto possa essere portato finalmente a termine nel più breve tempo possibile e conferma da sempre la propria disponibilità a svolgere quanto richiesto e necessario al fine

Il pneumatico ricostruito e testato da Marangoni sarebbe di livello A
nella resistenza al rotolamento se fosse un pneumatico nuovo | 3

dell'introduzione dell'etichettatura anche per gli pneumatici ricostruiti.

L'azienda è focalizzata nella sostenibilità degli pneumatici con particolare attenzione alla filiera della ricostruzione degli pneumatici TBR e OTR e da sempre risulta impegnata nella ricerca e sviluppo di tecnologie, prodotti e processi volti al continuo miglioramento del settore. È in tale spirito che si collocano gli sforzi volti a dimostrare che il riutilizzo di un prodotto come un pneumatico TBR può raggiungere i livelli di performance dei migliori pneumatici nuovi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER



**TRUCK_{by}
PNEUSNEWS**

© riproduzione riservata pubblicato il 10 / 10 / 2023