

Alla fine di giugno Kraiburg Austria ha organizzato il 1° "Retreading Summit Meeting" a Leogang, vicino a Zell am See, in Austria. Alla manifestazione hanno partecipato circa 70 ospiti provenienti da otto paesi europei e dalla Russia. Nell'incontro sono stati trattati argomenti di scottante attualità nel settore della ricopertura dei pneumatici, come ad esempio le conseguenze risultanti dalle attività mirate alla protezione del disegno dei profili di pneumatici per autocarri e quindi per lo sviluppo dei profili interni di Kraiburg. Come secondo argomento centrale, Hans-Jürgen Drechsler del Bundesverband Reifenhandel e.V. e Christoph Priewasser, Product Manager di Kraiburg Austria, hanno presentato gli attuali risultati intermedi del progetto "Re Tyre" di Bipaver e del progetto "Labeling" intrapreso parallelamente da Kraiburg.

Dopo il saluto ufficiale di Thorsten Schmidt e di Stefan Mayrhofer, amministratori di Kraiburg, l'agente europeo dei brevetti Edith Vinazzer ha illustrato gli aspetti legali più importanti connessi al disegno e ai brevetti. Ai sensi dell'attuale normativa giuridica europea, un disegno è comunque protetto dalla copiatura, anche senza richiedere esplicitamente un diritto di protezione, per un periodo di tre anni a favore della persona che lo ha pubblicato. È inoltre possibile richiedere una protezione più rigorosa del disegno sotto forma di modello. Questa protezione viene rilasciata, all'inizio per un periodo di cinque anni e può essere rinnovata per quattro volte di ulteriori cinque anni. Per ottenere la protezione, il disegno deve possedere caratteristiche individuali visibili, ossia deve differenziarsi in maniera riconoscibile dall'aspetto complessivo di altri disegni. Per lo sviluppo dei battistrada di Kraiburg Austria, ciò significa dover sviluppare e realizzare i profili per la ricostruzione di pneumatici molto più autonomamente di quanto accaduto finora.

L'aspetto di questo processo presso Kraiburg è stato presentato da Dieter Hasenkopf, membro dello staff di innovazione, sull'esempio del nuovo profilo K228. Come K74, K224 e K225 già introdotti nel mercato, anche questo profilo è stato sviluppato autonomamente e Kraiburg lo ha registrato come modello perché sia protetto.

Dieter Hasenkopf è poi passato a descrivere i dettagli della costruzione degli stampi e ha sottolineato che, dal punto di vista attuale, il soddisfacimento dei valori limite richiesti nel corso del labeling dei pneumatici ricostruiti, è molto più complesso in fase di sviluppo dei battistrada. Innanzitutto è necessario ottimizzare lo sviluppo di rumore dei battistrada ed è inoltre necessario simulare l'idoneità a diverse carcasse. Attualmente Kraiburg espande il suo know-how nel settore della simulazione ed a tal fine ha potuto acquisire tutte le capacità del Prof. Dr. Günther Willmerding di Steinbeis GmbH & Co. KG.

Per consentire agli addetti l'utilizzo dei design Kraiburg anche nel processo a caldo, Kraiburg e Cima Impianti collaborano dal 2012 nel settore della costruzione di stampi

circolari. Nell'ultima relazione Daniela Fanti, direttrice vendite di Cima Impianti, ha illustrato come procede l'adattamento del profilo dei battistrada Kraiburg per la ricostruzione a caldo: i costruttori di stampi di Pistoia si basano sui dati CAD dello stampo piatto di Kraiburg e li trasferiscono in un nuovo stampo circolare.

### **Ricostruzione e labeling dei pneumatici - un conflitto irrisolvibile?**

La seconda parte della conferenza del 1° "Retreading Summit Meeting" di Kraiburg ha trattato l'argomento attuale dell'etichettatura dei pneumatici. Hans-Jürgen Drechsler di Bundesverband für Reifenhandel e.V. (l'associazione nazionale dei gommisti) ha riferito in materia di legislazione obbligatoria dal novembre 2011 sull'omologazione dei tipi di veicoli industriali in Europa.

Poiché fino al 2017 i pneumatici ricostruiti non sono contemplati dal decreto relativo all'etichettatura, nel frattempo è necessario un regolamento che consenta la messa in circolazione e l'utilizzo di pneumatici ricostruiti fin oltre questa data. Oltre ai requisiti derivanti dall'attuale ECE 108/109 per i pneumatici ricostruiti, l'iter di omologazione di tipo richiede l'integrazione dei criteri di resistenza al rotolamento, rumorosità e aderenza su bagnato. In questo modo si creano contemporaneamente le premesse per l'etichettatura dei pneumatici secondo VO-122/2009/CE e VO 1235/2011/CE. Nel peggiore dei casi i pneumatici ricostruiti vengono sottoposti alla stessa procedura dei pneumatici nuovi.

A causa del numero di varianti nettamente maggiore risultante dall'interazione di diverse marche di carcassa, di materiali, di dimensioni e di processi (secondo le stime Bipaver circa 8.000 varianti per le autovetture), i gestori d'impianti di ricostruzione di pneumatici rischiano di dover sostenere costi di omologazione in un ordine di grandezza minaccioso per la loro esistenza (circa 5.000 euro per variante).

Con il "Re Tyre Project" promosso dalla UE con circa 2 milioni di euro, Bipaver ha creato una piattaforma che si occupa di elaborare una procedura risolutiva per i pneumatici ricostruiti, da un lato in armonia con i requisiti previsti dall'omologazione di tipo e con l'etichettatura e dall'altro lato economicamente sostenibile da parte delle aziende attive nel settore della ricostruzione. Oltre alle associazioni e alle aziende di ricostruzione pneumatici, Kraiburg è l'unica azienda produttrice di battistrada a partecipare al progetto.

Nella seconda parte della sua esposizione, Hans-Jürgen Drechsler ha presentato per la prima volta i risultati intermedi dei test condotti finora sui pneumatici. Questi risultati fanno supporre che sia conseguibile anche il secondo obiettivo del progetto: lo sviluppo di uno strumento di simulazione che, già prima della realizzazione di un pneumatico ricostruito,

consenta di trarre conclusioni affidabili sulle sue caratteristiche in relazione ai criteri richiesti.

### **Ricostruzione con Kraiburg - pneumatici di seconda classe?**

Nel suo progetto interno di Labeling, Kraiburg si occupa inoltre di offrire ai partner nel settore della ricostruzione dei prodotti (mescole e disegni battistrada) e dei servizi (eventuale adattamento del processo di ricostruzione) conformi alle norme di legge per l'etichettatura. L'obiettivo di Kraiburg consiste nel dare un notevole contributo alla sicurezza della ricostruzione.

Infine Christoph Priewasser, Product Manager di Kraiburg Austria, ha illustrato i primi risultati ottenuti, che confermano che la qualità del pneumatico ricostruito è notevolmente influenzata dalla qualità dei materiali impiegati, insieme alle moderne tecnologie di produzione. L'utilizzo di profili immessi con successo sul mercato, per i gruppi di prodotti K\_base, K\_tech e K\_plus, offre al settore già oggi la possibilità di produrre pneumatici che, per resistenza al rotolamento non sono secondi nemmeno a rinomate marche di pneumatici nuovi.

### **Conclusione del summit**

Dopo la teoria, lo specialista della ricostruzione di pneumatici ha invitato gli ospiti a passare alla pratica: sulla vetta dell'Asitz, la montagna prospiciente Leogang, tutti i partecipanti hanno potuto infatti misurare le loro forze a quota 1.760 metri, in occasione della 1<sup>a</sup> "olimpiade alpina" in discipline popolari, ad esempio nel sollevamento del boccale di birra. Il piacevole stare in compagnia durante la serata trascorsa nella baita è stato utilizzato anche per condurre ulteriori colloqui tecnici con i relatori e con lo staff Kraiburg.

Gli austriaci sono rimasti più che soddisfatti della risonanza avuta e Kraiburg Austria ha dimostrato ancora una volta che il suo slogan è filosofia vissuta: *We power your retreads!*



Si è svolto in Austria, alla fine di giugno, il primo "Retreading Summit Meeting" di

## Kraiburg



Una settantina di ospiti provenienti da otto Paesi europei e Russia hanno partecipato all'incontro organizzato da Kraiburg per trattare i temi più attuali del settore delle ricostruzioni: protezione dei disegni, etichettatura e conseguenze nella produzione



Christoph Priewasser, Product Manager di Kraiburg Austria, ha spiegato come la qualità del pneumatico ricostruito sia notevolmente influenzata dalla qualità dei materiali impiegati e dalle tecnologie di produzione, affermando che l'utilizzo dei prodotti Kraiburg K\_base, K\_tech e K\_plus consentono di ottenere pneumatici già in linea con i requisiti dell'etichetta per i pneumatici nuovi