



Michelin Retread Technologies

CATALOGUE DE BANDES RECAMIC



Un choix judicieux pour l'économie, les emplois locaux et la planète.



LA GAMME RECAMIC



La technologie du groupe Michelin parfaitement adaptée à chaque type d'utilisation

CONSEILS POUR LES PNEUS RECHAPÉS RECAMIC

Montez les pneus rechapés Recamic sur les véhicules moteurs en positions arrières.

Pour les remorques et semi-remorques, les pneus Recamic peuvent être montés en toutes positions.

Un mélange spécifique pour chaque type d'utilisation, permettant d'optimiser la performance kilométrique.



TRANSPORT SUR AUTOROUTES

- Grandes distances, sur autoroutes et grandes routes nationales
- Peu de sollicitations sous couples moteur et freineur



LINE D S60 LINE D

MOTEUR



XDA2 ENERGY

MOTEUR



XZA2 B ENERGY S60 XZA2 B ENERGY

MULTI POSITIONS



XZA B

MULTI POSITIONS



XTA XTA B

REMORQUE



XTA2 B

REMORQUE





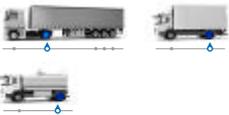
TRANSPORT SUR ROUTES REGIONALES

- Grandes distances sur routes nationales et régionales avec sollicitations fréquentes sous couples moteur et freineur
- Distances plus courtes en roulage régional avec arrêts fréquents
- Accès aux points de chargement et déchargement sur sols légèrement agressifs
- Conditions climatiques difficiles (pluie, neige, verglas)



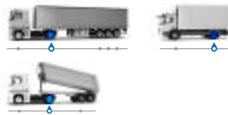
MULTI D

MOTEUR



MULTI HD D

MOTEUR



XDE2 LT

MOTEUR



XDE2+ XDE2+ MT

MOTEUR



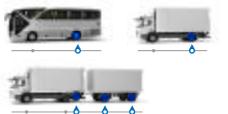
XW4S S60 XW4S

MOTEUR



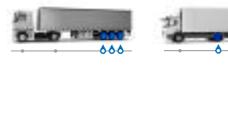
XZE2

MULTI POSITIONS



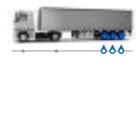
XTE2 B XTE2 B

REMORQUE



MULTI T

REMORQUE



SPÉCIALISÉS HIVER

NOUVEAU



MULTI GRIP D

MOTEUR



XDS

MOTEUR



XDW ICE GRIP

MOTEUR



MULTI WINTER T

REMORQUE





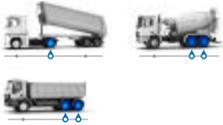
TRANSPORT APPROCHE CHANTIER

- Roulage généralement sur courtes distances et tous genres de routes
- Accès aux points de chargement ou de déchargement difficiles
- Nécessité de traction hors route



WORKS D

MOTEUR



XDY3

MOTEUR



XZY2 XZY2 B

MULTI POSITIONS



XZH

MULTI POSITIONS



XZY3 B

385/65 R 22.5

XZY3 B

445/65 R 22.5

REMORQUE



XTY XTY B

REMORQUE



XZY B

REMORQUE



TRANSPORT CAR-INTERCITÉS

- Grandes distances sur routes nationales et régionales avec sollicitations fréquentes sous couples moteur et freineur
- Distances plus courtes en roulage régional avec arrêts fréquents



XDA4S

MOTEUR



XZU3

MULTI POSITIONS



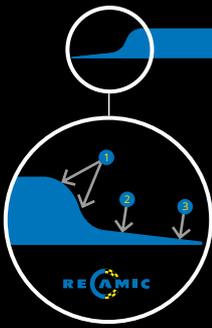
TRANSPORT URBAIN

- Roulage en zones urbanisées avec arrêts très fréquents (bus urbains, bennes à déchets ménagers, véhicules de voirie, etc.)

RECAMIC DES SOLUTIONS EXCLUSIVES

LA BAVETTE RECAMIC

Elle offre une résistance inégalée au ripage sur les essieux remorque.



1

Forme étudiée pour éviter les amorces de cassures et augmenter la résistance aux efforts de ripage

2

Épaisseur dégressive pour offrir une flexibilité optimale :

- épouse parfaitement le profil de la carcasse
- supprime les risques d'emprisonnement d'air en zone épaule

3

Longueur de bavette plus importante :

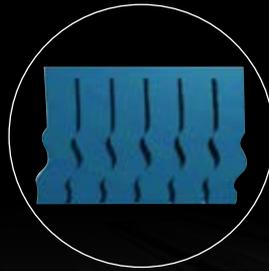
- répartition des efforts
- résistance au ripage
- aspect final irréprochable

LES LAMELLES

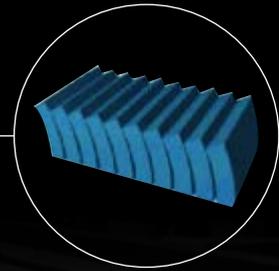
« double vague »

Brevet MICHELIN

Sous l'effet du couple moteur ou freineur, les lamelles ont tendance à s'incliner pendant les phases d'accélération ou de freinage. Le glissement des lamelles droites l'une par rapport à l'autre génère une répartition non homogène du contact pneu/sol. Ce phénomène est fortement réduit avec les lamelles double vague : elles permettent de réduire considérablement les causes d'usures irrégulières et d'allonger la durée de vie du pneu.



LAMELLES
« double vague »



LAMELLES
droite

Brevet MICHELIN

LES LAMELLES « GOUTTE D'EAU »

De forme ronde rappelant une goutte d'eau, elles se déploient aux 2/3 d'usure de la gomme et génèrent de nouvelles arêtes et creux, donnant au pneu usé un niveau d'adhérence inégalé et toute son efficacité routière.



LES LAMELLES TOWERPUMP®

- Pour une meilleure adhérence sur sol peu adhérent.
- Ces lamelles permettent de stocker les résidus d'eau qui s'infiltrent sous l'aire de contact. De forme cylindrique, elles agissent comme des mini-pompes.

LA SÉRIE 60

Il réduit l'échauffement aux épaules

Bande convexe
Recamic S60



Bande standard

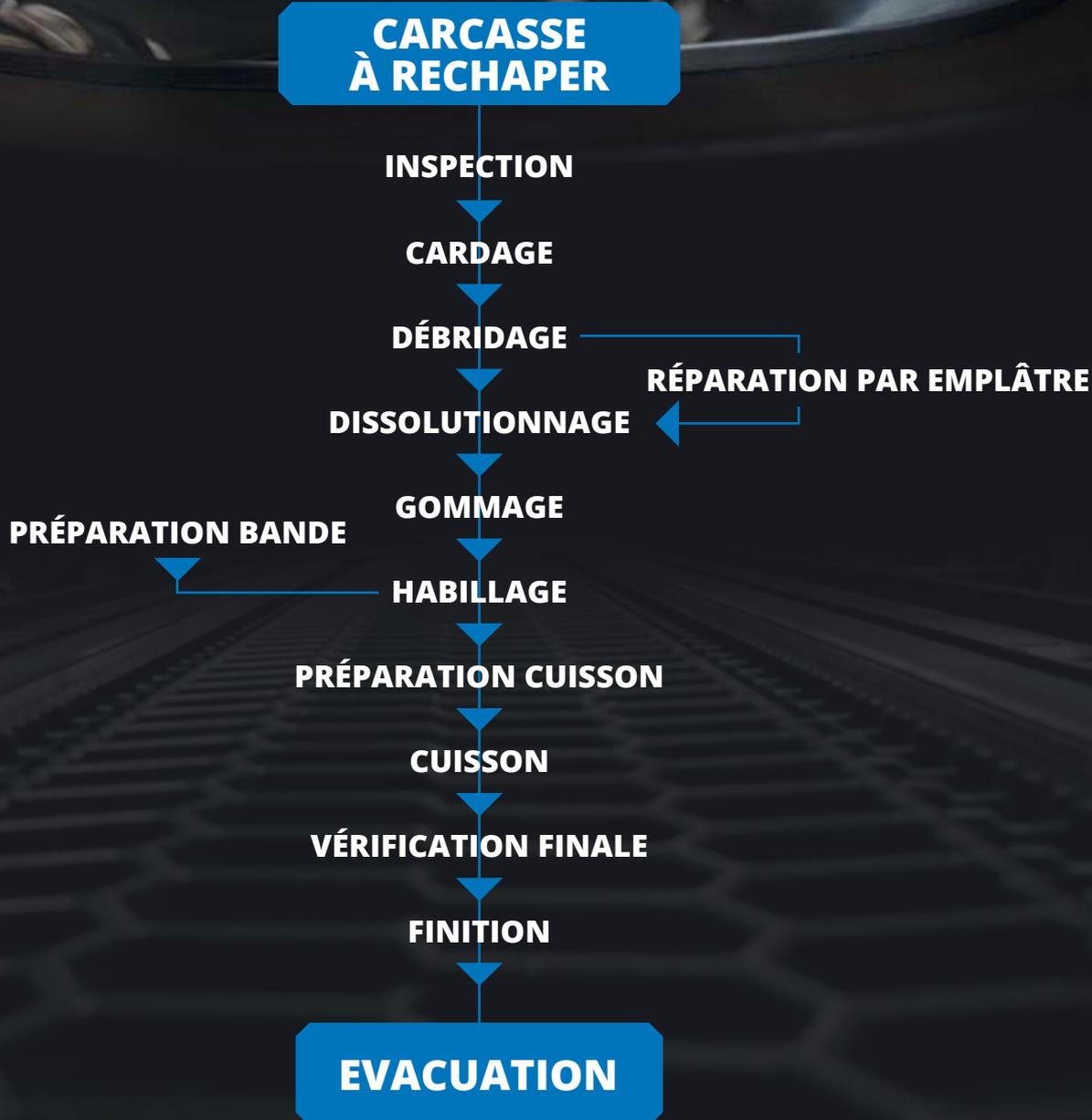


REGENION

Brevet MICHELIN

Pains de gomme auto-régénérants, réalisés par nos techniques d'impression métal 3D de moules, offrant un niveau élevé d'adhérence tout au long de la vie du pneu et quelles que soient les conditions.

PROCESSUS DU RECHAPAGE À FROID



VOIR TOUT LE PROCESSUS

POURQUOI RECHAPER ?

Un pneu rechapé signifie :

BON POUR L'ÉCONOMIE



**EXCELLENT
KILOMÉTRAGE**

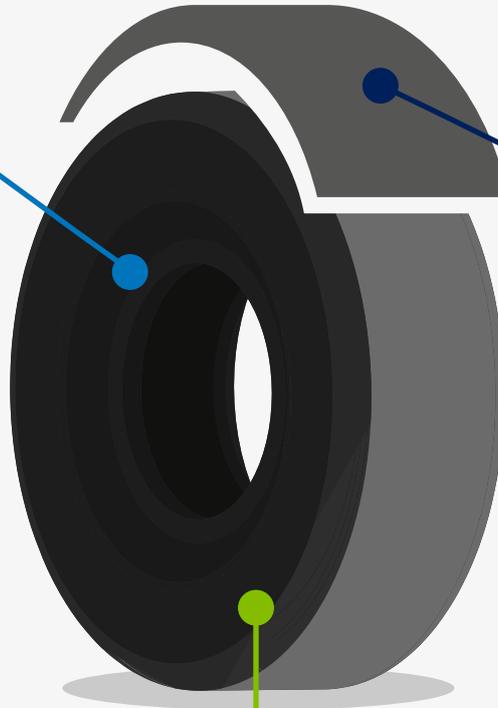
avec le même pneu



Un pneu rechapé est

**40 %
MOINS CHER**

qu'un pneu neuf
équivalent⁽¹⁾.



BON POUR L'EMPLOI



4,3

FOIS PLUS D'EMPLOIS
créé par le rechapage
des pneus⁽⁴⁾

BON POUR LA PLANÈTE



**115 Kg
DE CO₂**

non rejetées
dans l'atmosphère⁽²⁾



**50 Kg
DE MATIÈRE
PREMIÈRE**

non consommée⁽³⁾



**70 %
D'EXTRACTION DE RESSOURCES
NATURELLES ÉPARGNÉES⁽⁴⁾**

En termes d'énergie, un pneu
réchapé permet à lui seul
d'économiser⁽⁴⁾

29 % d'utilisation des sols

21 % de pollution de l'air

19 % de consommation d'eau



(1) Étude interne Michelin réalisée en 2022 à l'aide d'un outil d'analyse de la compétitivité sur le périmètre européen, comparant un pneu MICHELIN neuf et un pneu MICHELIN Retrax®.

(2) L'impact CO₂ d'un pneu rechapé est lié au gain matière, soit 115 kg CO₂ soit 50 kg de matières premières économisées, à raison de 2,3 kg de CO₂* par kg de matières premières. * L'équivalence CO₂ et litre de carburant ou kilogramme de matière première est calculée ainsi : Le facteur d'émission de 3,24 kg CO₂ pour 1 litre de diesel est issu de calculs d'analyse de cycle de vie réalisés par l'ADEME pour du diesel pur. Il intègre les émissions pendant les étapes de production du diesel (17 %) et pendant sa combustion (83 %). Source : ADEME, Étude « Well to wheel - JEC », v4, juillet 2014. Le facteur d'émission de 2,3 kg CO₂ pour 1 kg de pneu est issu de calculs d'analyse de cycle de vie de la production d'un pneu (dite « cradle to gate » - « du berceau à la porte »), réalisés en interne par Michelin d'après les règles de calcul développées par la profession des manufacturiers de pneumatiques (via l'organisme mondial Tire Industry Project - TIP - regroupant 10 manufacturiers pneumatiques sur les sujets de développement durable). Il intègre les étapes d'extraction des matières premières, de transport, de fabrication, et de distribution. Source : UL Environment Standard, « Product Category Rules for preparing an Environmental Product Declaration for the product category: Tires », v3.05, février 2022.

(3) Le poids d'un pneumatique neuf est de 70 kg en moyenne. Le poids d'un pneumatique prêt à être rechapé est de 50 kg en moyenne.

(4) Données extraites de l'étude E&Y « L'impact socio-économique du rechapage poids lourd en France et en Europe - L'économie circulaire du pneu en danger » de Octobre 2016 - Étude comparative pneu entrée de gamme non-rechapable / pneu rechapé - utilisation des sols liée à la culture d'hévéa - pollution de l'air mesurée par les émissions de particules fines.

Informations exactes à la date de publication : 06/2023 - All Contents AJURA R.C.S. 495 289 399 - 23050140 - Crédit photos : MICHELIN - M.F.P. Michelin R.C.S. 855 200 507 Clermont-Fd - Capital social : 504 000 004 €



Michelin Retread Technologies

23, Place des Carmes - 63040 Clermont-Ferrand - France