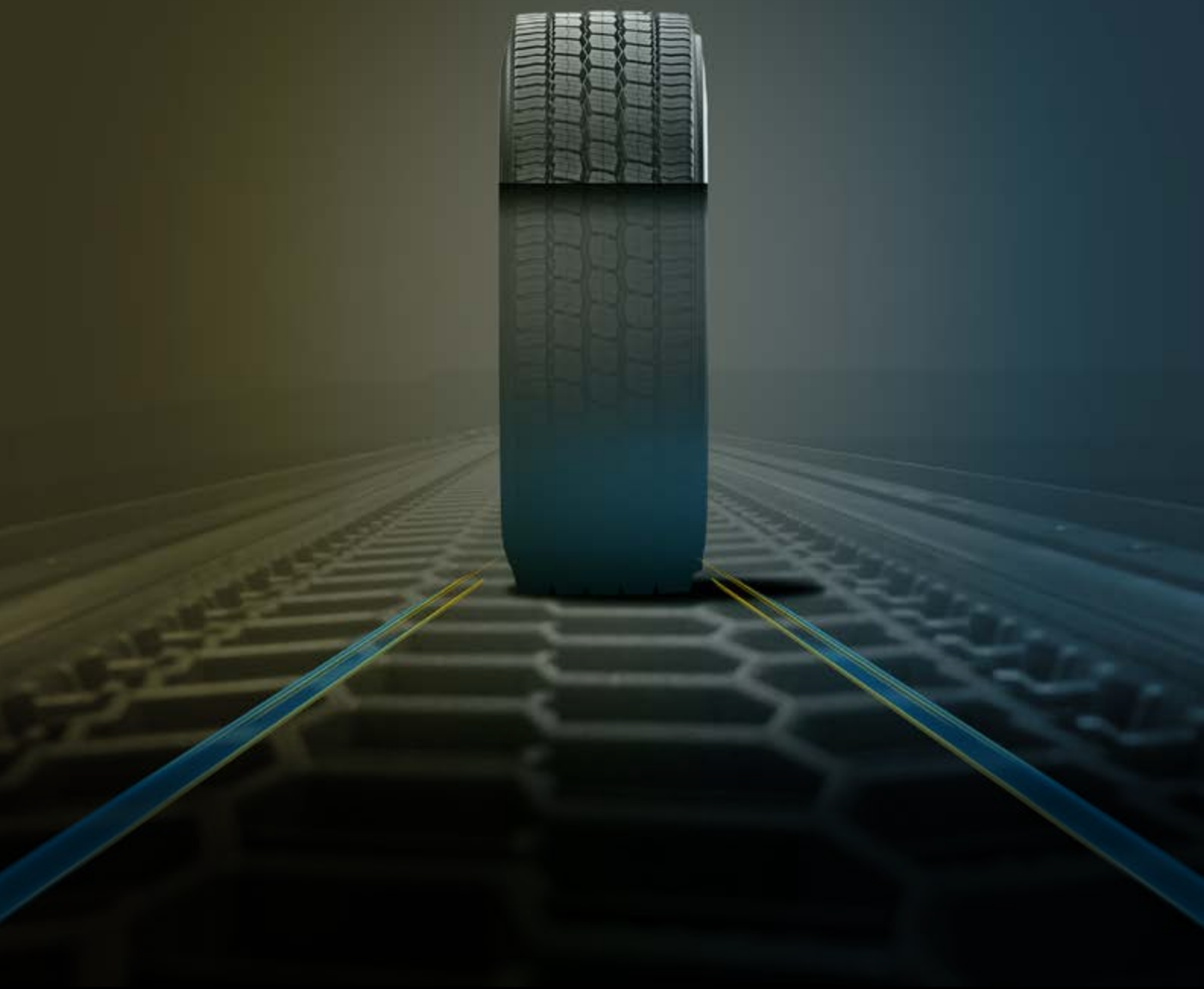
RECAMIC

Michelin Retread Technologies

CATÁLOGO DE BANDAS RECAMIC

Una decisión acertada desde la perspectiva economíca,
empleabilidad local y Medio ambiente



LA GAMA RECAMIC

Tecnología del grupo Michelin perfectamente adaptada a cada tipo de utilización

CONSEJOS PARA LA UTILIZACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS RECAUCHUTADOS RECAMIC

Para vehículos motor, los neumáticos recauchutados Recamic se deben montar siempre en posición trasera

Para remolques y semi-remolques, los neumáticos Recamic se pueden montar en todas las posiciones

Una mezcla específica para cada tipo de utilización, que permite optimizar el rendimiento kilométrico.

TRANSPORTE LARGA DISTANCIA

- Largos recorridos por autopistas, autovías y carreteras nacionales
- Escasas solicitaciones de aceleración y frenado

LINE D
S60 LINE D

EJE MOTOR M+S

XDA2 ENERGY

EJE MOTOR M+S

XZA2 B ENERGY
S60 XZA2 B ENERGY

MULTI POSICIÓN M+S

XZA B

MULTI POSICIÓN M+S

XTA
XTA B

EJE REMOLQUE M+S

XTA2 B

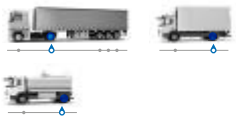
EJE REMOLQUE M+S

TRANSPORTE REGIONAL

- Recorridos por carreteras regionales y nacionales, con frecuentes solicitaciones de aceleración y frenado
- Recorridos regionales con paradas frecuentes
- Accesos a puntos de carga y descarga poco agresivos
- Condiciones climáticas difíciles (lluvia, nieve, hielo)

MULTI D

EJE MOTOR M+S



MULTI HD D

EJE MOTOR M+S

XDE2 LT

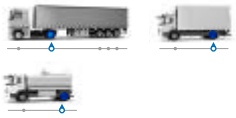
EJE MOTOR M+S

XDE2+
XDE2+ MT

EJE MOTOR M+S

XW4S
S60 XW4S

EJE MOTOR M+S



XZE2

MULTI POSICIÓN M+S

XTE2 B
XTE2 B

EJE REMOLQUE M+S

MULTI T

EJE REMOLQUE M+S

ESPECIALISTAS EN INVIERNO

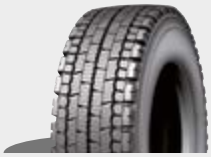
NUEVO

MULTI GRIP D

EJE MOTOR M+S

XDS

EJE MOTOR M+S



XDW
ICE GRIP

EJE MOTOR M+S

MULTI
WINTER T

EJE REMOLQUE M+S

UTILIZACIÓN MIXTA

- Recorridos generalmente cortos en todo tipo de carreteras
- Acceso a puntos de carga o descarga difíciles
- Necesidad de tracción en fuera de carretera

WORKS D

EJE MOTOR M+S

XDY3

EJE MOTOR M+S

XZY2
XZY2 B

MULTI POSICIÓN M+S

XZH

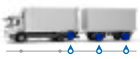
MULTI POSICIÓN M+S

XZY3 B M+S
385/65 R 22.5
XZY3 B M+S
445/65 R 22.5

EJE REMOLQUE

XTY
XTY B

EJE REMOLQUE M+S



XZY B

EJE REMOLQUE

AUTOCAR / AUTOBUSES TRANSPORTE INTERURBANO

- Recorridos por carreteras regionales y nacionales, con frecuentes solicitaciones de aceleración y frenado
- Recorridos regionales con paradas frecuentes

XDA4S

EJE MOTOR M+S

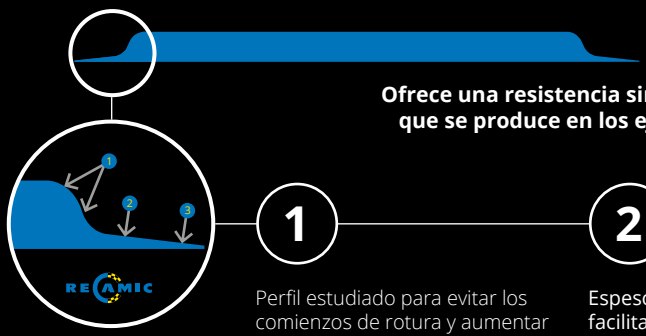
TRANSPORTE URBANO

- Recorridos en zonas urbanas con paradas muy frecuentes (autobuses, camiones de recogida de basura, vehículos de limpieza, etc.)

XZU3

MULTI POSICIÓN M+S

RECAMIC
SOLUCIONES EXCLUSIVAS



ALETA **RECAMIC**

Ofrece una resistencia sin igual al arrastre lateral que se produce en los ejes de semi-remolques.

1

Perfil estudiado para evitar los comienzos de rotura y aumentar la resistencia a los esfuerzos de tensión transversal

2

Espesor decreciente para facilitar una flexibilidad óptima:
- se adapta perfectamente al perfil de la carcasa
- suprime los riesgos de aire aprisionado en la zona del hombro

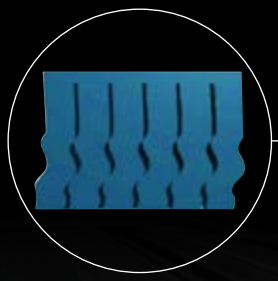
3

Longitud mayor de la aleta:
- reparto de los esfuerzos
- resistencia a la tensión transversal
- aspecto final irreprochable

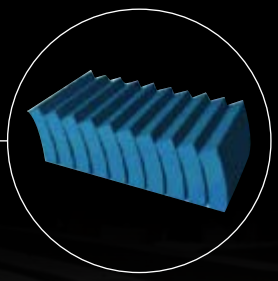
LAMINILLAS
"doble ola"

Patente MICHELIN

Por el efecto del par motor o de frenado, las laminillas tienden a inclinarse durante las fases de aceleración y frenado. El deslizamiento de las laminillas rectas entre sí genera un reparto heterogéneo del contacto neumático/suelo. Se atenúa considerablemente este fenómeno con las laminillas "doble ola": permiten reducir significativamente las causas de desgaste irregular, alargando así la vida del neumático.



LAMINILLAS
"doble ola"



LAMINILLAS
rectas

Patente MICHELIN

LAMINILLAS **"GOTA DE AGUA"**

Tienen forma redondeada que recuerda a una gota de agua, aparecen a dos tercios del desgaste de la goma generando nuevas aristas y ranuras para asegurar la perennidad de la adherencia durante toda la vida útil del neumático.

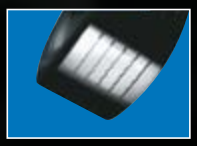
LAMINILLAS **TOWERPUMP®**

- Para mejorar la adherencia en suelos mojados.
- Estas laminillas cilíndricas rompen la película de agua que se forma entre la superficie de contacto y el suelo.

LA SERIE 60

Disminuye el calentamiento en los hombros

Banda convexa Recamic S60



Banda estándar

REGENION

Patente MICHELIN

Escultura evolutiva que se auto regenera con el uso. Más cerrada cuanto está nueva, para reducir el impacto a la resistencia a la rodadura.

PROCESO DE RECAUCHUTADO EN FRÍO

CARCASAS A RECAUCHUTAR

INSPECCIÓN

RASPADURA

SANEADO

REPARACIÓN POR PARCHE

DISOLUCIONADO

PREPARACIÓN DE LAS BANDAS

ENGOMADO

EMBANDADO

PREPARACIÓN A LA VULCANIZACIÓN

VULCANIZACIÓN

VERIFICACIÓN TRAS VULCANIZACIÓN

ACABADO

EVACUACIÓN

VER TODO EL PROCESO

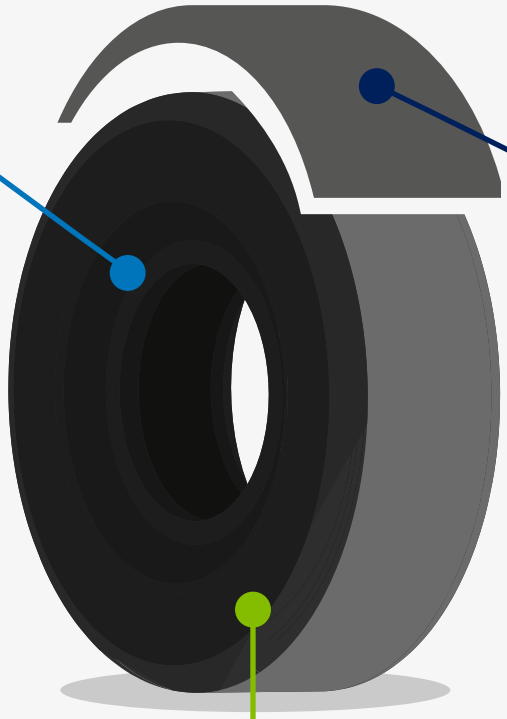
¿POR QUÉ UTILIZAR UN NEUMÁTICO RECAUCHUTADO?

Un neumatico recauchutado representa:

CORRECTO PARA LA ECONOMÍA

EXCELENTE KILOMETRAJE con el mismo neumático

Un neumático recauchutado es un **40% MÁS** económico que un neumático nuevo equivalente[1].



CORRECTO PARA LA EMPLEABILIDAD

El recauchutado de los neumáticos crea **4.3 VECES MAS PUESTOS DE TRABAJO** creado a través del recauchutado de neumáticos[4].

CORRECTO PARA EL PLANETA

115Kg DE CO_2 no liberados a la atmósfera[2]

50 Kg DE MATERIA PRIMA no consumida [3]

70% MENOS DE RECURSOS NATURALES EXTRAIDOS [4]

Un neumático recauchutado puede ahorrar en términos de energía [4]

29% de uso del suelo

21% de la contaminación del aire

19% del consumo de agua

(1) Estudio interno Michelin desarrolado en 2022 con la ayuda de una herramienta de Análisis de la competitividad, en un perímetro europeo comparando un neumático nuevo premium vs RECAMIC.
(2) El impacto de CO_2 de un neumático recauchutado está relacionado con el ahorro de material, o 115 kg de CO_2 que representan 50 kg de ahorro de materiales crudos, a una tasa de 2.3 kg de CO_2* por kg de materia prima. *Equivalencia entre CO_2 y un litro de combustible o un kilogramo de materia prima se calcula de la siguiente manera: El factor de emisión de 3,24 kg de CO_2 por 1 litro de diésel proviene del análisis del ciclo de vida realizado por ADEME para el diésel puro. Incluye emisiones durante las etapas de producción del diésel (17%) y durante su combustión (83%). Fuente: ADEME, Estudio "Well to wheel - JEC", v4, julio 2014. El factor de emisión de 2,3 kg de CO_2 por 1 kg de neumático proviene del cálculo del análisis del ciclo de vida para la producción de un neumático (de principio a fin), realizado internamente por Michelin utilizando las reglas de cálculo desarrolladas por la «tyre manufacturing profersssion» (TIP). Integra etapas que incluyen la extracción de materias primas, el transporte, la fabricación y la distribución. Fuente: UL Environment Standard, "Product Category Rules for preparing an Environmental Product Declaration for the product category: Tires", v3.05, febrero 2022.
(3) Un neumático nuevo pesa en promedio 70 kg. Un neumático nuevo, listo para ser recauchutado pesa 50 kg en promedio.
(4) Datos extraídos del estudio E&Y «L'impact socio-économique du rechapage poids lourd en France et en Europe - L'économie circulaire du pneu en danger» en octubre 2016 - Estudio comparativo de neumáticos básicos no recauchutables/neumático recauchutado - uso de la tierra para el cultivo de árboles de caucho- contaminación del aire medida por las emisiones de partículas finas.

Información correcta en la fecha de publicación – 06/2023 – All Contents AURA - R.C.S. 495 289 399 – 23050140 – Créditos fotográficos: MICHELIN – M.F.P. Michelin R.C.S. 855 200 507 Clermont-Fd – Capital social: 504 000 004 €

RECAMIC
Michelin Retread Technologies

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