Yhteystiedot:

Linda Brandelius

Linda\_brandelius@goodyear.com

LEHDISTÖTIEDOTE

Goodyear Dunlop katsoo merkinnän olevan merkittävä polttoainekustannuksia leikkaava tekijä

Goodyear Dunlop uskoo, että rengasmerkinnällä tulee olemaan merkittävä rooli polttoainetehokkuuden parantamisessa. Uusi rengasmerkintä, josta tulee pakollinen 1.11.2012, nostaa vierintävastuksen ja sen myötä polttoainetehokkuuden tärkeäksi painopisteeksi renkaiden kehityksessä Euroopassa. Kuljetusyritysten odotetaan ottavan tämä tekijä huomioon renkaita ostaessaan. Goodyear Dunlopin tekemän tutkimuksen mukaan vain 40 prosenttia kuljetusyrityksistä osti polttoainetehokkaita renkaita[[1]](#footnote-1). Tutkimustulos viittaa siihen, että yli puolet eurooppalaisista kuljetusyrityksistä kuluttaa turhaan ylimääräistä polttoainetta ja menettää siten mahdollisuuden alentaa käyttökustannuksiaan. Goodyear uskoo merkinnän lisäävän kuljetusyritysten tietoisuutta renkaiden merkityksestä polttoaineenkulutuksen kannalta ja auttavan paitsi alentamaan käyttökustannuksia rengasvalinnan avulla myös vähentämään hiilidioksidipäästöjä.

Renkaat, joita Goodyear valmistaa nyt, ovat erittäin suorituskykyisiä, etenkin polttoainetehokkuuden osalta, ja yhtiö onkin vakuuttunut, että sen renkaat saavan erinomaiset luokitukset, kun rengasmerkintä otetaan käyttöön myöhemmin tänä vuonna. Erityisen polttoainetehokas on kaukoliikennekäyttöön tarkoitettu Goodyear Marathon -rengasmallisto, jota on vastikään parannettu entisestään uusilla LHS II +- ja LHD II + -ohjaavilla ja vetorenkailla. Goodyear Marathon erottuu kilpailijoista vertailutesteissä[[2]](#footnote-2) sekä polttoainetehokkuuden että märkäjarrutuksen ansiosta. Nämä renkaat kuuluvat laajaan valikoimaan Goodyearin tuotteita, joiden odotamme saavat erinomaiset luokitukset, kun rengasmerkinnät otetaan käyttöön marraskuussa.

Goodyear Dunlopin tutkimus oli osa Euroopassa järjestettyä polttoainetehokkuuskampanjaa, joka käynnistettiin Brysselissä tammikuussa järjestetyssä symposiumissa. Goodyear Dunlop Europe järjesti yksipäiväisen symposiumin, jossa oli yli 170 osallistujaa: Euroopan suurimpien kuljetusyritysten edustajia, alan johtajia ja liikenteen päätöksentekijöitä. Tapahtuman tarkoituksena oli avata laajempi keskustelu polttoainetehokkuuden parantamisesta tiekuljetusalalla Euroopassa. Symposiumin lähtökohtana oli tarkoitusta varten tilattu raportti nimeltä *Driving fleet fuel efficiency: The Road to 2020[[3]](#footnote-3) (Polttoainetehokkuuden edistäminen: tie vuoteen 2020).*

*” Uskon, että yksi syy siihen, miksi niin monet kuljetusyritykset eivät ole valinneet polttoainetehokkaita renkaita, on se, ettei tähän asti ole aina ollut aivan selvää, miten suorituskykyiset renkaat ovat tai miten eri renkaat eroavat toisistaan. Rengasmerkinnät takaavat puolueettomien tietojen saatavuuden kaikille*”, sanoi Goodyear Dunlopin EMEA-alueen kuorma-autorenkaiden markkinointijohtaja Boris Stevanovic. *” Mielestämme tämä on hyvä asia. Renkaiden ostajien on kuitenkin hyvä ottaa huomioon, että merkintä kattaa vain kolme osa-aluetta (polttoainetehokkuuden, märkäpidon ja ohiajomelun) eikä siksi välttämättä kerro koko totuutta esimerkiksi erikoiskäyttöön tarkoitetuista renkaista, kuten talvirenkaista, jotka on kehitetty suorituskykyisiksi erityisesti talviolosuhteissa, tai seka-ajoon ja maastokäyttöön tarkoitetuista renkaista, joissa on painotettu kulutuskestävyyttä ja vetopitoa maasto-olosuhteissa. Goodyear Dunlop ottaa renkaiden kehityksessä huomioon 50 eri kriteeriä, joita rengasmerkintä ei kata. Näitä ovat esimerkiksi käsiteltävyys märillä ja kuivilla teillä, kosketuspinnan paine, suuri nopeus, kestävyys, vetopito ja kilometritulos. Nämä ovat etuja, joita kaikki asiakkaat haluavat renkailtaan, joten on tärkeää tunnistaa kaikki kokonaisuuteen vaikuttavat kriteerit ja vertailla niitä ennen valinnan tekemistä.”*

EU:n komission rengasmerkintöjen testisäännöt julkaistiin 23.3.2012, ja Goodyear Dunlop tekee nyt ahkerasti laskelmia Goodyearin laajan hyötyajoneuvon renkaiden valikoiman eri mallien luokituksista, jotta luokitukset ovat valmiina marraskuun määräaikaan mennessä.

1. Goodyear Dunlop toteutti syyskuun ja marraskuun 2011 välillä kvantitatiivisen tutkimuksen yli 400:lle eurooppalaisen kauko- ja lähiliikennettä harjoittavan kuljetusyrityksen kalustopäällikölle. Kyselytutkimusta täydennettiin haastattelemalla 16:ta kalustopäällikköä ja 20:tä alan asiantuntijaa, akateemikkoa ja päätöksentekijää. Kyselyyn saatiin vastauksia Isosta-Britanniasta, Saksasta, Ranskasta, Italiasta, Espanjasta, Puolasta ja Benelux-maista. Vastaajilta kysyttiin 20 kvantitatiivista kysymystä heidän kokemuksistaan ja mielipiteistään polttoainetehokkuuden hallinnasta. [↑](#footnote-ref-1)
2. Tiedot ovat TÜV Südin elokuussa 2011 (testin numero 76246887-1) ja syyskuussa 2011 (76246886-1) mittaamia. Testattuja renkaita – Goodyear Marathon LHS II + / LHD II / LHT II – verrattiin kolmen vahvimman kilpailijan ohjaaviin/vetäviin/perävaunun renkaisiin. Rengaskoot 315/70R22.5 (ohjaava ja vetävä) ja 385/65R22.5 (perävaunu). Vierintävastuksen osalta ohjaava Marathon LHS II + -rengas oli 3–19 % kilpailevia renkaita parempi, Marathon LHD II + -rengas oli yhdessä tapauksessa yhtä hyvä kuin kilpaileva rengas ja muissa tapauksissa 16 % parempi. Marathon LHT II -perävaunurengas oli 12–28 % kilpailevia renkaita parempi.

Vierintävastussuhteen laskelmat perustuivat seuraavaan kuorman jakaumaan: 17 % ohjaavalla akselilla, 25 % vetävällä akselilla ja 58 % perävaunuakselilla. Märkäpitoindeksi mitattiin niin, että etuakselilla oli ohjaavat renkaat ja vetävällä akselilla oli vetävät renkaat, ja ohjaavalla akselilla oli 6 600 kg:n kuorma ja vetävällä akselilla oli 11 200 kg:n kuorma. [↑](#footnote-ref-2)
3. Lisätietoja raportista ja raportin latauslinkki ovat osoitteessa [www.fleet-fuel-efficiency.eu](http://www.fleet-fuel-efficiency.eu) [↑](#footnote-ref-3)