

Tire Technology Expo 2026

data aktualizacji: 2026.02.21



W programie targów (3-5 marca 2026 r. w Hanowerze) uwagę zwraca prezentacja naukowca z firmy Continental, który obiecuje przedstawić dowody, że mikro-cząstki gumy stanowią tylko część szkodliwych emisji na skutek zwyczajowego ścierania się opon. A jest o czym mówić, skoro zużyta opona może stracić nawet 20-25% wagi w stosunku do opony nowej.

Wydarzenie odbywające się w centrum wystawowym Deutsche Messe w Hanowerze poświęcone jest projektowaniu i produkcji opon. Rokrocznie gromadzi naukowców, inżynierów, ekspertów technicznych, przedstawicieli przemysłu oponiarskiego oraz środowiska akademickiego. 26. edycja targów zgromadzi ponad 240 wystawców, a w ramach trzydniowej konferencji ponad 165 ekspertów. Podczas prelekcji naukowcy obiecują skoncentrować się na najnowszych osiągnięciach w zakresie projektowania, produkcji i zrównoważonego rozwoju opon.

Już wiemy, że tegoroczne Tire Technology Expo będą w niemałej mierze poświęcone tematowi, który odpowiada na alarmujące sygnały o emisjach związanych z eksploatacją ogumienia.

Publiczne dyskusje koncentrują się dziś głównie na TRWP (ang. Tyre and Road Wear Particles). Taka mieszanina drobnych fragmentów gumy oraz cząsteczek nawierzchni dróg powstaje oczywiście w wyniku tarcia opony o jezdnię. Okazuje się, że takie cząstki stanowią jednak tylko część zmierzonej utraty masy opony. I Jakkolwiek, 3 marca 2026 roku przemówienie inauguracyjne, które otwiera cykl kilkudniowych konferencji, wygłosi dr Andreas Topp z firmy Continental prezentacją na temat

technologii opon dla pojazdów autonomicznych, to właśnie kolejny naukowiec z tej firmy obiecuje przybliżyć prawdziwą skalę problemu zwyczajowej eksploatacji ogumienia.

W swojej prezentacji dr Frank Schmerwitz, inżynier ds. testów zużycia opon w firmie Continental, omówi emisje związane ze zużyciem opon wykraczające poza powszechnie dziś kojarzone cząstki stałe (TRWP). W swojej prezentacji Schmerwitz przedstawi szerszą perspektywę, aby zapewnić pełniejsze, naukowe zrozumienie podstawowych ścieżek emisji. W ramach badań skupił się na uwalnianych nanocząstkach, które stanowią pozostałość zużytego bieżnika na nawierzchni drogi. A to tylko dowodzi, że opracowanie nowoczesnych opon wymaga zrównoważenia wielu czynników – od parametrów technicznych i oczekiwań klientów po wymogi regulacyjne.

Zrównoważona produkcja

Jak wiadomo, standaryzacja i regulacja nowego parametru wydajności, takiego jak ścieralność opon zgodnie z normą Euro 7, ma bezpośredni wpływ na rozwój opon. Obowiązujące limity ścieralności opon i znormalizowane metody pomiaru w ramach normy Euro 7 stanowią zarówno zachętę, jak i okazję do innowacji. W swojej prezentacji dr Pavel Ignatyev, kolejny ekspert Continental w dziedzinie fizyki tarcia i zużycia gumy, wyjaśni parametry wpływające na zużycie opon i ich związek z nowymi wymogami normy Euro 7.

Odzyskana sadza (rCB - Recovered Carbon Black) jest coraz częściej stosowana w branży oponiarskiej. Jest ona pozyskiwana głównie poprzez pirolizę zużytych opon i może być ponownie wykorzystywana w nowych mieszankach w ramach podejścia gospodarki o obiegu zamkniętym. Branża oponiarska zdaje sobie sprawę, że sadza odzyskana z opon wycofanych z eksploatacji nie jest równoważna z konwencjonalną sadzą. Różnice wynikają z jej niejednorodnego składu, pozostałości zawierających węgiel oraz tzw. historii termicznej. Analiza odzyskanej sadzy w wulkanizowanej gumie otwiera nowe możliwości zarówno z perspektywy technologicznej, jak i regulacyjnej. Ale jak można ją wiarygodnie identyfikować w nowych mieszankach gumowych do opon? Pytanie to kluczowe dla kontroli jakości i aspektów regulacyjnych. Prof. Jorge Lacayo-Pineda, ekspert ds. oceny materiałów w firmie Continental, w swojej prezentacji omówi nie tylko zalety odzyskiwanej sadzy, ale też związane z tym wyzwania i odpowiednie metody badawcze, takie jak mikroskopia elektronowa i spektroskopia molekularna.

Fot. Continental

Źródło: