Tenneco Inc., produttore a livello globale di ammortizzatori e sistemi di sospensione a marchio Monroe, destinati al mercato del primo equipaggiamento e all'aftermarket, ha presentato di recente una nuova campagna di comunicazione volta ad aiutare gli operatori di settore nel sensibilizzare e ricordare agli automobilisti che i componenti si usurano e – così come la maggior parte degli oggetti soggetti ad usura – prima o poi vanno necessariamente sostituiti.

La campagna, intitolata "tutto invecchia. Anche i tuoi ammortizzatori", crea un parallelo tra gli ammortizzatori usurati e una vasta gamma di oggetti di uso comune, ben visibili e conosciuti a tutti che, allo stesso modo, si consumano mostrando chiari segni di invecchiamento, includendo tra questi banane, scarpe, calzini, pneumatici e persino spazzolini da denti.

"Non è un segreto che gli automobilisti non pensino spesso allo stato di usura degli ammortizzatori, principalmente perché questi si trovano nascosti sotto la carrozzeria. La campagna 'tutto Invecchia' ricorda loro che gli ammortizzatori si usurano e, non essendo più efficienti, potrebbero compromettere la sicurezza del veicolo," afferma Alex Gelbcke, vice presidente e general manager, Aftermarket EMEA Tenneco. "Ecco perché è molto importante per gli autoriparatori effettuare controlli periodici su tutti i veicoli che entrano in officina, raccomandando agli automobilisti di sostituire gli ammortizzatori mediamente ogni 80.000 kilometri, ma comunque in base al tipo di guida, veicolo, condizioni stradali).

La Campagna "Tutto Invecchia"

Il concept della campagna "Tutto Invecchia" è stato declinato in pagina stampa, video per il web, locandina punto vendita e mini-sito internet (www.tuttoinvecchia.it). Online dal 1° giugno al 15 luglio 2013, il sito di servizio presentava la possibilità di effettuare preventivi personalizzati, utilizzare lo storelocator e seguire le linee guida per scoprire quando cambiare i propri ammortizzatori. Le performance del sito sono state molto interessanti, con 17.427 visite, di cui circa la metà provenienti da dispositivi mobile e tablet. I quattro video, realizzati con la tecnica del timelapse, sono stati caricati su un canale Youtube creato per l'occasione, Tuttoinvecchia, con pillole di sicurezza da 22" e video da 15"; la campagna video ha avuto un buon risultato di visualizzazioni, con un totale di 185.972, e 861.419 impression. La campagna è stata sostenuta anche da strumenti di comunicazione below the line, con kit di locandine e flyer informativi per ogni autofficina aderente all'iniziativa.

Come riconoscere un ammortizzatore usurato?

Gli esperti di settore consigliano la sostituzione degli ammortizzatori e dei montanti dopo 80 mila chilometri per contribuire a migliorare guida e maneggevolezza. Naturalmente possono logorarsi anche dopo 50.000, 60.000, o 70 mila chilometri – non esiste un limite fisso poiché le condizioni in cui il veicolo si trova ad operare (strade piene di buche, carichi pesanti) così come gli stili di guida (aggressivo, guida ad alta velocità) possono accelerare l'usura di parecchi componenti sottoscocca.

A tal fine, Tenneco fornisce ai propri clienti una serie di consigli e indicazioni pratiche per essere sicuri di non perdere neanche un ammortizzatore usurato che in officina:

"Per prima cosa prendete come riferimento per la sostituzione gli 80.000 chilometri raccomandati, chiedete al cliente come e dove usa il suo veicolo ed eseguite rapide procedure di ispezione."

1. **Prova su strada.** Se il veicolo è in officina per una revisione, per un intervento sull'impianto frenante o per qualsiasi altro tipo di riparazione, al di là di un intervento comune quale il cambio dell'olio, assicuratevi di effettuare un veloce test su strada. Lo sterzo è preciso e reattivo? Quando passate su una cunetta, il volante prova a girare su se stesso? Vengono emessi strani rumori sordi o altri rumori dal telaio? Successivamente, eseguite una serie di fermate rapide a 40 o 50 chilometri orari; il muso della vettura si abbassa e la parte posteriore si alza rapidamente e/o rimbalza durante queste manovre? Controllate anche la presenza di una condizione nota come "memoria dello sterzo", cioè la tendenza delle ruote a continuare in una certa direzione dopo aver girato. La condizione corretta è che le ruote e lo sterzo ritornino in posizione centrale dopo avere girato.

Diagnosi: uno sterzo che non risponde o risponde approssimativamente indica l'usura dei componenti dello sterzo e delle sospensioni, includendo potenzialmente ammortizzatori e montanti. Gli strani rumori potrebbero essere dovuti all'allentamento o all'usura degli occhielli di ancoraggio, delle staffe o di altre parti critiche dello sterzo/sospensioni. L'abbassamento del muso della vettura e altri segni di rapidi e indesiderati trasferimenti di peso durante la frenata sicuramente indicano che uno, o più componenti delle sospensioni, non funzionano correttamente. La memoria dello sterzo è comunemente causata da un'usura del montante superiore, che crea attrito indesiderato nello sterzo.

2. **Controllo pneumatici.** Un attento esame dei pneumatici del veicolo è come l'analisi forense di un detective – la condizione dei pneumatici può dire molto su come il veicolo viene adoperato e quali componenti sterzo e sospensioni ad essi collegati non sono in buone condizioni. Ricordate che pneumatici, ammortizzatori e componenti del telaio sono tutte le parti del veicolo che compongono il "Triangolo della Sicurezza", sistema che aiuta a

garantire sterzate, frenate sicure e stabilità. Quando una di queste parti è usurata o danneggiata, può influenzare le prestazioni delle altre parti in questo sistema.

Diagnosi: sterzo e sospensioni usurati (compresi ammortizzatori e montanti) sono tra i principali responsabili di un'usura insolita dei pneumatici. L' "Usura laterale", che lascia un'impronta stile dente di sega sulla superficie del battistrada, è in genere causata da tiranti usurati, situazione che elimina gli angoli di allineamento. L' "Usura dovuta a un'errata campanatura", condizione in cui solo il bordo interno o esterno (ma di solito quello interno) del pneumatico presenta una notevole usura. Questa è spesso causata da molle deboli, giunti sferici usurati, boccole dei bracci danneggiate e da altri problemi legati al telaio.

L' "Usura con avvallamenti a coppa del battistrada", in cui gli avvallamenti a coppa o i dentelli sono usurati intorno al bordo del pneumatico, è un segno sicuro di parti di sospensioni usurate, inclusi ammortizzatori e montanti.

Una grave usura verso il centro del pneumatico in genere indica problemi di eccessiva pressione del pneumatico, mentre un'usura abbastanza omogenea sui bordi esterni (e poca o nessuna usura al centro) indica una pressione troppo bassa.

3. **Analisi dell'altezza della sospensione**.

Confrontate sempre l'altezza reale della vettura con le specifiche del produttore.

Diagnosi: ogni sensibile modifica dell'altezza indica una molla usurata. Se il veicolo è dotato di montanti, quella molla elicoidale è parte integrante del gruppo montante, quindi prestate particolare attenzione alla condizione e alle prestazioni del resto dell'unità. Molle e montanti sono sempre più sostituiti in coppia.

4. **Test di sobbalzamento.** Per eseguire un test di sobbalzamento corretto, assicuratevi che gli ammortizzatori siano caricati, guidando il veicolo o facendo sobbalzare ogni estremità tre o quattro volte. Una volta che le unità sono caricate, comprimete ogni angolo a mano e verificate se sono inceppati o mostrano un'irregolare resistenza al moto. Una volta che l'angolo viene rilasciato, l'ammortizzatore deve estendersi con un movimento controllato.

Diagnosi: dato che gli ammortizzatori sono sensibili alla velocità, la vostra preoccupazione principale dovrebbe essere quella di verificare se si inceppano in diverse ed insolite condizioni. Non è possibile valutare accuratamente le prestazioni degli ammortizzatori con

un test di sobbalzamento perché la velocità del movimento della sospensione sarà troppo lenta. Una prova su strada è di gran lunga il metodo migliore per diagnosticare problemi meno evidenti alle sospensioni.

5. **Ispezione visiva.** Ispezionate con cura ogni ammortizzatore e i montanti alla ricerca di segni legati a danni fisici. Il sovraccarico, la guida insolitamente aggressiva, seri danni della strada, e l'usura a lungo termine possono causare una serie di guasti meccanici all'interno di un ammortizzatore o di un montante.

Diagnosi: Una sottile pellicola di olio lungo la porzione superiore del corpo dell'ammortizzatore non è del tutto inusuale, ma un'eccessiva perdita di olio significa che la guarnizione dell'ammortizzatore non funziona più e l'unità deve essere sostituita. Altri segni evidenti di cedimento dell'unità sono sedi delle molle arrugginite, supporti usurati, kit protezione dello stelo e parapolvere danneggiati o usurati.

Cosa fare quando è giunto il momento della sostituzione?

Una volta identificata la necessità di sostituire alcuni componenti del sistema sospensione, tenete in considerazione le aspettative del cliente. Molti consumatori si aspettano che i loro veicoli siano "come nuovi" dopo la sostituzione delle sospensioni. Questo significa che ammortizzatori e/o montanti dovrebbero essere messi a punto in base a come erano in origine. Una sospensione troppo dura o troppo morbida, rispetto a quella montata in origine, potrebbe portare a un costoso ritorno in officina.

Quindi, per salvaguardare la vostra attività, si consiglia di installare ricambi di qualità premium, sviluppati specificamente per ogni data marca e modello.

© riproduzione riservata
pubblicato il 3 / 09 / 2013