

Certo, non è la rivoluzione del passaggio dal pneumatico diagonale al radiale, ma indubbiamente l'introduzione dell'obbligo di dotare tutte le vetture nuove di fabbrica, a partire dalla data di produzione del 1° novembre, dei sensori di rilevamento della pressione dei pneumatici porta sostanziali cambiamenti soprattutto per quel che riguarda le operazioni di manutenzione e sostituzione.

In particolar modo gli operatori del settore dovranno attrezzarsi per far fronte alle nuove esigenze che questi sistemi richiedono, e saranno necessarie nuove competenze per l'espletamento delle operazioni di montaggio e smontaggio secondo gli elevati standard di professionalità che i rivenditori specializzati devono offrire alla propria clientela.

✖ Continental è stata una delle prime aziende del settore a sviluppare e realizzare, già nel 2002, un sistema di rilevamento della pressione di gonfiaggio dei pneumatici, sfruttando le sinergie interne tra le proprie divisioni "Tire" e "Automotive System". Nel corso degli anni la tecnologia si è andata affinando, fino a proporre ora al mercato due sistemi differenti di monitoraggio diretto, sviluppati dalla competenza di un'azienda leader nell'elettronica automotive, Continental ATE-VDO e nella produzione di pneumatici, Continental. Entrambi funzionano utilizzando un sensore posto all'interno del pneumatico che comunica i dati alla strumentazione attraverso un sistema di radiofrequenza.

Il primo sistema è il "TPMS", costituito da un corpo valvola solidale col sensore, che trasmette i valori di pressione di gonfiaggio e temperatura di esercizio allo strumento integrato nel cruscotto. Il secondo, e più moderno, che sarà commercializzato in Italia in autunno, consta di un sensore inserito in un supporto in gomma incollato sotto la fascia del battistrada che assolve alla identica funzione con le medesime modalità. Ma l'innovazione del "e-TIS REDI" (così si chiama il sistema di VDO) consiste nel fatto che la posizione di montaggio del sensore è proprio nella zona sottostante il battistrada, quella cioè meno sensibile a fattori esterni, e di conseguenza la pressione di esercizio misurata è soggetta a meno correzioni. Il fatto inoltre di essere posizionato distante dal bordo e dalla balconata del cerchio propone due ulteriori vantaggi: l'insensibilità ad azioni esterne interessanti la struttura metallica del cerchio (variazione di temperatura, condizionamento da bagnato o neve ecc) e minore rischio di danneggiamento in fase di montaggio-smontaggio. E da ultimo ancora due aspetti da non sottovalutare: facilità di installazione e costo ridotto. Infatti il "REDI sensor" ha una infinità di applicazioni indipendenti dal modello di vettura (sono previsti un limitato numero di articoli), a differenza del TPMS che ha un utilizzo mirato al modello di auto.

Continental, per mettere i rivenditori in condizione di offrire la massima professionalità nelle operazioni di manutenzione e sostituzione dei pneumatici, a partire dal mese di Luglio

ha predisposto un modulo formativo teorico e pratico rivolto ai rivenditori specializzati ed alle officine. I corsi sono realizzati a cura del personale dell'organizzazione ContiAcademy e di Continental ATE-VDO; sono tenuti, oltre che presso il Trainig Center di Continental VDO a Cinisello Balsamo, anche on demand su tutto il territorio nazionale. Questa tipologia di formazione sul territorio di competenza dei rivenditori è stata studiata da Continental e ATE-VDO proprio per mettere in condizione tutti i professionisti di avere una adeguata preparazione in merito a tecnologie e argomentazioni da offrire poi ai propri clienti finali. E sappiamo tutti che oggi competenza e professionalità fanno la differenza, soprattutto nel mondo automotive.