

Un pneumatico per autocarro su quattro viaggia con una pressione più bassa del 10% rispetto all'ottimale, secondo una ricerca condotta da Continental. Questo, naturalmente, non solo comporta costi di carburante significativamente superiori ma contribuisce anche al rischio di scoppio del pneumatico, che è attualmente responsabile del 20% dei guasti. Ecco che diventa importante la strategia "soluzioni sicure, affidabili ed efficienti" di Continental. Ian Jackson, Technical Systems, sales & services manager di Continental ha spiegato come la corretta applicazione di un sistema di monitoraggio della pressione dei pneumatici (TPMS), come il ContiPressureCheck, possa avere un impatto positivo sul business. Guardando al futuro, Continental si augura che i TPMS diventino obbligatori sui camion e sta lavorando ad una stretta integrazione tra i suoi sistemi e la telematica del camion.

PN: Quali sono i vantaggi per i clienti utilizzando un TPMS?

Jackson: La sicurezza è, naturalmente, il vantaggio principale, dal momento che il sistema avverte il conducente di eventuali problemi di temperatura o di pressione. I veicoli commerciali più grandi presentano ovviamente una certa distanza tra il posto di guida del conducente e i pneumatici stessi, quindi è importante essere a conoscenza della condizione dei pneumatici.

Il TPMS Continental - ContiPressureCheck - fornisce i dati di pressione in tempo reale e avverte sia nel caso in cui vi sia una riduzione del 10% di pressione dell'aria, sia nel successivo caso in cui la pressione scenda ulteriormente di un altro 10%. Questo può evitare un incidente, con tutte le conseguenze del caso. Il sensore misura anche la temperatura, che può aumentare anche per danni a parti vicine ai pneumatici, come i freni o cuscinetti. Si tratta di problemi costosi e pericolosi se non corretti velocemente.

Dal momento che la pressione dei pneumatici contribuisce direttamente al consumo di carburante complessivo del veicolo, fornire la possibilità di monitorarla costantemente offre all'operatore l'opportunità di ridurre i costi.

PN: Quali sono i vantaggi specifici del ContiPressureCheck?

Jackson: Il vantaggio principale del ContiPressureCheck è che trasmette costantemente dati, anticipando continuamente eventuali problemi in tempo reale.

Inoltre, il sensore ContiPressureCheck viene applicato all'interno del pneumatico stesso, cosa che migliora la precisione della misura. I dispositivi che sono attaccati al cerchione sono più suscettibili al trasferimento di calore durante la frenata, il che rende difficile monitorare efficacemente la temperatura. Altri sistemi in cui i sensori sono collegati alle

valvole presentano il problema della tenuta dell'aria, che con il sensore installato si basa interamente sull'O-ring.

Un vantaggio unico del sistema Continental è la partnership tra le divisioni pneumatici e sistemi automotive della società. Il nostro sistema ContiPressureCheck è stato appositamente progettato dal punto di vista di un produttore di pneumatici. Noi sappiamo come si comporta un pneumatico e quali fattori hanno conseguenze sulle sue prestazioni, per cui abbiamo costruito un TPMS pensando proprio a questo.

PN: C'è un particolare tipo di flotta che otterrebbe il massimo beneficio utilizzando il ContiPressureCheck?

Jackson: Credo sinceramente che tutte le flotte potrebbero beneficiare del nostro TPMS ed è per questo che abbiamo adattato il sistema a diverse applicazioni. Ad esempio, un operatore che muove i veicoli localmente potrebbe voler installare un ContiYardReader, il sistema di lettura, in un posto dove il veicolo passa diverse volte nel corso della giornata o della settimana, come la stazione di rifornimento. Un operatore a lungo raggio invece può preferire che ad avere i dati in tempo reale sia il conducente, per garantire una valutazione in tempo reale della condizione dei pneumatici anche quando si è lontani dalla base.

Ma ciò che è importante tenere a mente è che si tratta di un sistema molto semplice, a partire dal ContiPressureCheck 'Light', un sistema entry level composto dai sensori e da un dispositivo diagnostico molto facile da usare. Con questa versione 'Light', basta fare un rapido giro intorno al veicolo una volta alla settimana: in questo modo è davvero semplice e veloce ottenere un rapporto su pressione e temperatura dell'intera flotta.

PN: I gestori delle flotte dovrebbero installare ContiPressureCheck su tutta la flotta?

Jackson: Assolutamente - l'integrazione con i sistemi telematici permetterebbe ai gestori delle flotte di accedere ai dati di tutti i loro veicoli in tempo reale, cosa che aiuta non solo a scoprire e a risolvere i problemi, ma genera anche report per assicurare una politica ottimale dei pneumatici. Inoltre, il software Automatic Trailer Learning (ATL) permette che camion e rimorchi possano essere interscambiati come e quando necessario, con il sistema che li collega automaticamente. Questo non solo comporta un disturbo minimo, ma significa anche che se un rimorchio non è stato utilizzato per diverso tempo ContiPressureCheck eseguirà un controllo completo su tutte le nuove gomme che registra, misurando temperatura e pressione prima che si metta in moto.

PN: Che feedback avete avuto dai camionisti che hanno provato ContiPressureCheck?

Jackson: E' stato molto positivo, al punto che abbiamo alcuni clienti che ci dicono che i conducenti preferiscono i veicoli su cui sono montati i sensori ContiPressureCheck. Una delle nostre iniziative in corso è quella di fornire strumenti pratici di consulenza e di formazione ai clienti, al fine di garantire che camionisti e installatori conoscano completamente il sistema.

PN: Dove si può acquistare il ContiPressureChecksystem?

Jackson: I clienti possono acquistare il sistema direttamente da Continental, attraverso un rivenditore ContiPressureCheck approvato o attraverso la nostra rete Conti360°.

PN: Consiglierebbe di sfruttare la possibilità di provare il ContiPressureCheck?

Jackson: Sì, perché una taglia non va bene per tutti. Ci sono molti modi diversi di utilizzare il ContiPressureCheck. Alcuni clienti, ad esempio, preferiscono iniziare con il ContiPressureCheck Light e poi provare i vantaggi delle soluzioni in tempo reale con il sistema completo. Lavoriamo a stretto contatto con i clienti per tutto il periodo di prova, per assicurarci che il sistema sia stato adattato alle esigenze specifiche della loro attività senza essere inutilmente complicato.

PN: Il ContiPressureChecksystem è costoso da installare?

Jackson: Il costo è di circa due-tre ore di lavoro. Dal momento che molte flotte hanno i loro tecnici e centri di assistenza, Continental è in grado di fornire la formazione per l'installazione iniziale e il sostegno eventuale se e quando necessario. In alternativa, Continental ha tecnici in grado di montare e seguire questi sistemi tramite il suo network.

PN: Un gommista può installare un ContiPressureChecksystem?

Jackson: Sì, con una formazione adeguata e una conoscenza approfondita dell'elettronica dei veicoli commerciali.

PN: Qual è la vita media di un sistema ContiPressureCheck?

Jackson: I sensori durano circa 6 anni o 600.000 km. I sensori di ricambio possono essere facilmente acquistati da Continental o da un rivenditore autorizzato ContiPressureCheck.

PN: Che cosa succede al ContiPressureChecksensor quando un pneumatico viene cambiato?

Jackson: Il sensore viene fornito in un involucro di gomma che è montato all'interno del pneumatico. Quando il pneumatico deve essere sostituito, il sensore viene semplicemente rimosso e inserito in un nuovo alloggiamento e collocato nel nuovo pneumatico, dopodiché può tranquillamente continuare la sua strada. Se deve essere montato un nuovo sensore, il sistema valuterà tutti i sensori, riconoscendo e accettando il nuovo arrivato. Se due o più nuovi sensori devono essere sostituiti allo stesso tempo, vi è la necessità di riconfigurare il sistema utilizzando il dispositivo diagnostico fornito insieme ai sensori.

PN: Pensa che sarebbe vantaggioso rendere obbligatori i TPMS sui veicoli commerciali?

Jackson: Senza dubbio renderebbe le strade un luogo molto più sicuro. Il TPMS è essenziale per individuare eventuali problemi di pressione o di temperatura prima che si verifichino danni irreparabili. Molti incendi sui veicoli commerciali sono una diretta conseguenza di guasti meccanici ai freni, per cui la lettura della temperatura in tempo reale avviserebbe il conducente del problema. Questo farebbe una grande differenza. Per non parlare degli scoppi dei pneumatici: oltre ai gravissimi incidenti che si verificano quasi giornalmente in tutta Europa, si pensi solo alla maggior sicurezza di sostituire comodamente un pneumatico presso una stazione di servizio o in un luogo sicuro, piuttosto che cercare di risolvere il problema sul lato della strada.

PN: Quali progressi tecnologici possiamo aspettarci da ContiPressureCheck in futuro?

Jackson: L'integrazione telematica su una scala più grande è una priorità per noi. Per questo motivo stiamo lavorando con un certo numero di aziende telematiche attraverso i nostri clienti. Successivamente, ci occuperemo dell'integrazione delle informazioni sull'usura dei pneumatici.