

Il mondo dell’automotive è in continua evoluzione, con investimenti intellettuali ed economici incredibili per proporre soluzioni sempre più evolute e soddisfare clienti sempre più esigenti ma anche attenti al portafoglio. In un mercato pieno di opportunità si sono affacciate sempre più aziende, dove prima solo i grandi leader rappresentavano una scelta quasi naturale. Abbiamo voluto parlarne, da un punto di vista squisitamente tecnico, con **Matteo Turolla**, responsabile Technical & Operational Marketing Support di KYB Italy.

**KYB, tra i leader di mercato sia nel primo equipaggiamento che nel premium-aftermarket, si è davvero posta il problema di confrontare i propri prodotti con quelli dei competitor, anche low-cost?**

Certamente! Si dice che la concorrenza sia l’anima del commercio, no? Se 20 anni fa avessimo potuto guardare attraverso una finestra che si affacciasse sul 2022, non avremmo creduto a quello che avremmo visto. Dove prima poche aziende offrivano prodotti di qualità molto simile ad un prezzo allineato, oggi decine di realtà commerciali nascono e muoiono velocemente, riversando sul mercato prodotti con prezzi spesso molto diversi. Ma l’utente finale, convinto a volte che “uno valga l’altro”, ha davvero una visione obbiettiva? Ce ne siamo occupati sporcandoci le mani, ed io ho sempre amato farlo.

**Interessante, vogliamo scendere nel dettaglio?**

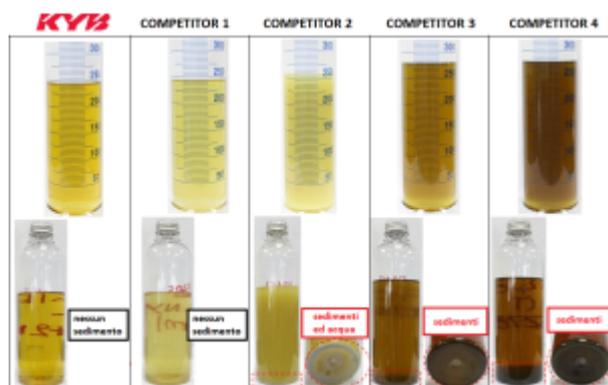
E’ tutto molto semplice: abbiamo preso in esame 5 vetture identiche, su cui abbiamo installato 5 set di ammortizzatori di diversi brand: il nostro KYB, 1 altro brand premium (che consideriamo nostro competitor diretto) e 3 brand che potremmo definire “economici”, i famosi “low-cost” di cui abbiamo appena parlato. Abbiamo percorso 20.000km sullo stesso circuito; lo abbiamo fatto simulando ogni possibile condizione di guida, come nostro uso già per lo sviluppo degli ammortizzatori di primo equipaggiamento e quelli aftermarket. Al termine di questi 20.000km abbiamo smontato e sezionato gli ammortizzatori, valutandone le condizioni.

**Perché una percorrenza così elevata? Non sarebbe stato sufficiente percorrere pochi km e valutare le prestazioni degli ammortizzatori?**

Assolutamente no. Gli ammortizzatori sono organi meccanici che, grazie al lavoro di contrasto e smorzamento alle oscillazioni della molla, permettono allo pneumatico di restare saldamente a contatto con l’asfalto. La loro performance è indissolubilmente legata a concetti come: comfort di marcia, handling, sicurezza attiva e passiva. Ma questi devono mantenersi costanti nel tempo, non solo per pochi km. Abbiamo voluto capire e far capire cosa accade quando si decide di optare per un prodotto di qualità non certificata,

lasciandosi convincere da un prezzo apparentemente conveniente.

### **Bene, che cosa avete concluso?**



Un’immagine vale più di mille parole. Il confronto tra i 5 ammortizzatori, esternamente visivamente simili, ed il loro contenuto è stato impietoso. Parlo dell’olio al loro interno, destinato a raccogliere qualsiasi impurità penetrata dai paraolio e qualsiasi detrito prodotto all’interno del corpo ammortizzatore negli oltre 15 milioni di cicli di funzionamento delle valvole interne; cicli che permettono all’olio di spostarsi da una camera all’altra in compressione ed estensione, nei 20.000km percorsi.

Casca subito all’occhio il colore del fluido, chiaro e cristallino nel nostro ammortizzatore ed in quello del nostro competitor diretto, scuro e torbido spostandoci sui componenti più economici. Si tratta del risultato di due fattori: la qualità dell’olio stesso e dei materiali con cui i componenti interni dell’ammortizzatore sono realizzati, ma anche la precisione delle lavorazioni effettuate e le tolleranze rispettate in fasi di produzione.

Non abbiamo trovato sedimenti nel nostro ammortizzatore e nell’altro premium, mentre ne abbiamo trovati diversi nei componenti low-cost, sia metallici che non, dovuti quindi sia alle lavorazioni che alle caratteristiche scarse dell’olio utilizzato.

### **Questo che significa scendendo ad un livello più pratico, cosa possono causare i sedimenti?**

La presenza di detriti metallici nell’olio causa danni ai paraolio anche in pochissimi chilometri. Le irregolarità sulla superficie del pistone ne pregiudicano la tenuta e la presenza di sedimenti nel fluido idraulico interferisce con il corretto funzionamento dell’ammortizzatore, accorciandone la vita auspicabile.

### **Queste difettosità quali conseguenze possono avere?**

Facilmente la rottura di un paraolio, con conseguente fuoriuscita anomala del gas/fluido idraulico e precoce perdita di efficacia dell’ammortizzatore.

La rottura del paraolio può permettere anche infiltrazioni di detriti all’interno dell’ammortizzatore, modificando o rendendo nulle le caratteristiche di smorzamento con conseguente impatto sulla sicurezza sia attiva che passiva.

Chiaro che a questo punto un intervento tempestivo del meccanico, per il ripristino, possa annullare e superare abbondantemente il vantaggio economico iniziale, ed obbligare il guidatore ad un esborso che andrà ben oltre la cifra apparentemente risparmiata acquistando un prodotto low-cost.

### **Chi meno spende, più rischia di spendere quindi?**



**Matteo Turolla**, responsabile Technical & Operational Marketing Support di KYB Italy.

KYB, come costruttore premium globale di ammortizzatori di primo equipaggiamento, sviluppa i suoi prodotti in un periodo che si misura in *anni*; un brand low-cost generalmente, lo dico per esperienze diretta, sviluppa i suoi prodotti in un periodo che si misura in *giorni*, raramente *mesi*.

Tutte le fasi di long-test che un produttore OE si auto-impone per i suoi prodotti, che siano essi destinati alle linee di assemblaggio delle case costruttrici di autoveicoli o al mercato aftermarket, spesso non esistono nel mondo low-cost. Questo avviene perché tutto ciò che

possa innalzare il prezzo del prodotto o imponga investimenti importanti in termini di sviluppo prodotto, viene evitato a priori; a scapito della qualità, dell’affidabilità, della sicurezza, della durata nel tempo, ed a favore del prezzo finale con cui si riversa il prodotto sul mercato.

E spesso il mercato si illude che un prodotto che in fondo in qualche modo funziona appena installato, possa davvero durare nel tempo pur se prodotto con materie prime scadenti, lavorazioni grossolane e senza che il costruttore lo abbia mai testato.

Per farla breve, mi avete chiesto se è corretto dire “Chi meno spende, più rischia di spendere”; forse suona un po’ troppo scontato per un tecnico come me, ma in effetti è proprio questo che volevamo dimostrare; in modo pratico e ripetibile per i dubbiosi, e non solo teorico, a parole insomma.

© riproduzione riservata pubblicato il 11 / 05 / 2022