

PneusNews.it

focus on

TPMS, 4 LETTERE UNA SOLA RISPOSTA: ALCAR! TPMS ALCAR: IL SISTEMA DI CONTROLLO PRESSIONE PER IL PROFESSIONISTA DEL PNEUMATICO



**TPMS
FIT**

COMPRARE **TPMS** (SISTEMI MONITORAGGIO DELLA PRESSIONE DEGLI PNEUMATICI) DAGLI SPECIALISTI DELL'AFTERMARKET SIGNIFICA:

- SENSORI ALCAR PRONTI ALL'USO
- STRUMENTI PER PROGRAMMAZIONE ALCAR
- STRUMENTI PER ASSEMBLAGGIO E SERVIZIO ALCAR
- ALCAR "EDUCATIONAL SOFTWARE" ONLINE
- INTEGRAZIONE CON WEBSHOP ALCAR
- CONSULENZA E QUALITÀ DEL SERVIZIO ALCAR

**UN SUPPORTO PROFESSIONALE
TPMS PER TE, IL NOSTRO CLIENTE!
CONTATTACI!**

ALCAR

YOUR WHEEL PARTNER

ALCAR ITALIA Srl

Via della Repubblica, 133
20831 Seregno (MB)
Tel. +39 0362 488301
Fax +39 0362 488320
www.alcar.it - info@alcar.it

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
TUNING WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER



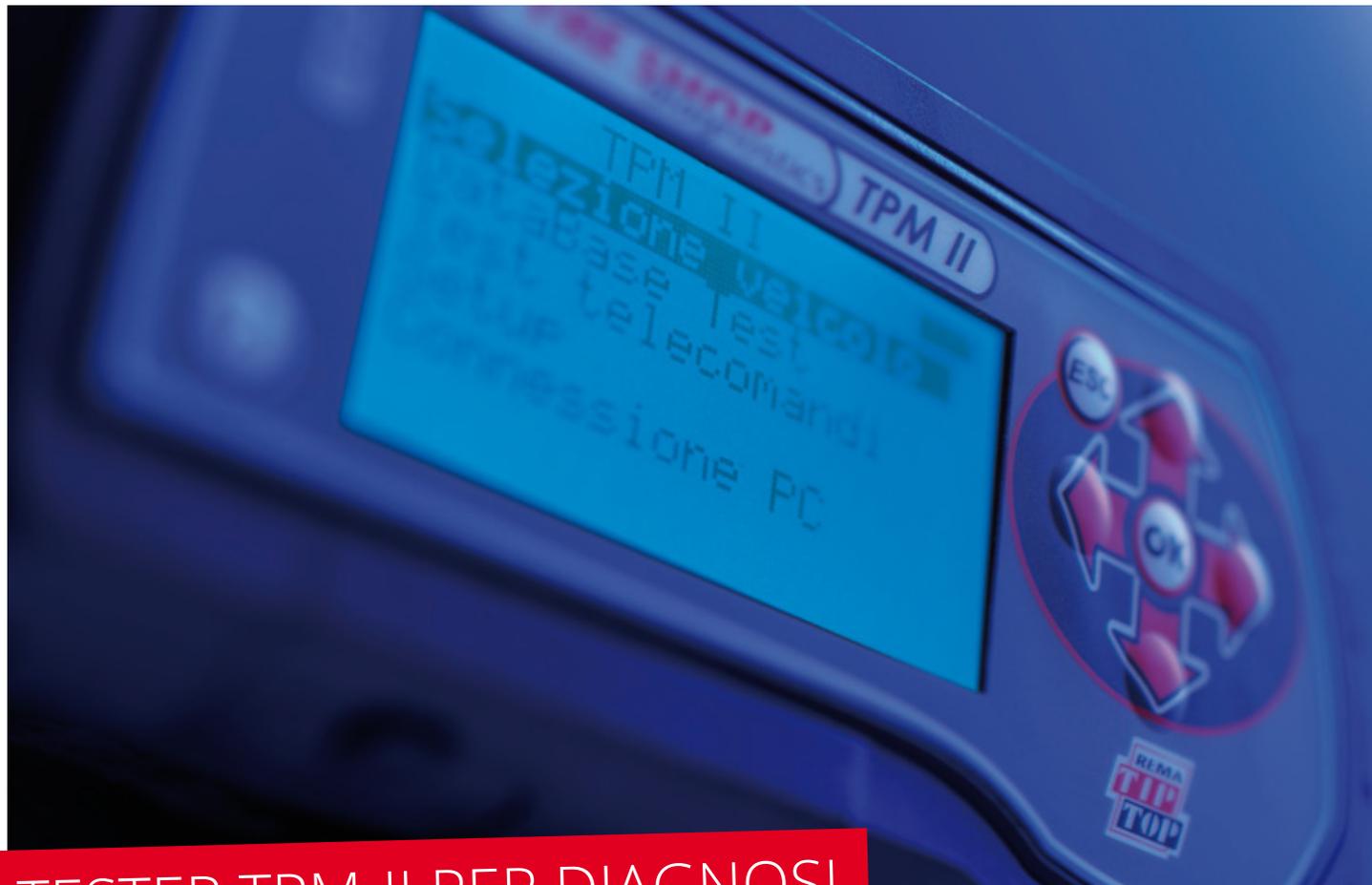
ALCAR.IT

TPMS

- 8 Come spiegare ai clienti l'utilità dei TPMS
- 40 Rema Tip Top al servizio del gommista
- 42 Yokohama e Magneti Marelli insieme per i TPMS
- 46 Sensori e tools a confronto



// ONE BRAND // ONE SOURCE // ONE SYSTEM



TESTER TPM-II PER DIAGNOSI VALVOLE / SENSORI

www.rema-tiptop.it

Lo Specialista del TPMS
garantisce un servizio a 360°

- Codici di ricambio RTT per un veloce riordino di ricambi e kit manutenzione dal sito On-Line
- Funzioni: Diagnosi, Clonazione, Ricambi e Kit manutenzione
- Copertura oltre 900 Veicoli EU, 2/3 programmabili con sensori clonabili
- Sensori compatibili: OE, EZ (Schraeder), IntelliSens (Huf), Sens-it

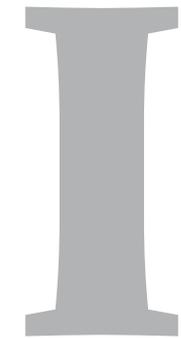
(Alligator), Redi (VDO)

- Squadra di tecnici sul territorio per dimostrazioni e assistenza tecnica.
- Corsi formativi personalizzati per singoli negozi o aziende con più sedi.
- Sezione dedicata On-Line, con possibilità di scelta tra sensori OE e sensori riprogrammabili.

- Versione e/o Accessorio cavo EOBD per lettura e risoluzioni guasti in centralina TPMS.
- Aggiornamenti banche dati molto frequenti: circa 1 al mese.
- Formazione interna continua alla rete vendita sulle tipologie e cambiamenti in atto dei sensori TPMS.

PneusNews.it

focus on TPMS



I sistemi di misurazione della pressione dei pneumatici (TPMS) potrebbero diventare il vero spartiacque tra i gommisti professionisti e quelli improvvisati. E' sicuramente la novità dell'anno, una sfida che tutti i rivenditori di pneumatici, volenti o nolenti, dovranno affrontare, ma è anche una grande opportunità, perché dalla capacità di gestire bene questo nuovo servizio potrebbe derivare agli occhi del mercato il marchio di "professionista competente e affidabile".

Con questa innovazione, infatti, l'elettronica entra definitivamente anche nell'officina del gommista, ultimo dei professionisti aftermarket dell'auto a non averci fatto ancora i conti seriamente. E' dunque ora di decidere quali strumenti acquistare per la diagnosi e la programmazione dei sensori, organizzare un magazzino adeguato di sensori originali, multiprotocollo e universali, oltre che di kit e accessori, informarsi e studiare le procedure da attivare e anche trovare il modo di spiegare ai clienti il valore di questa innovazione. Sì, perché ad oggi i consumatori finali sanno poco o niente dell'arrivo di questo sistema di sicurezza obbligatorio sui nuovi veicoli e sono del tutto inconsapevoli dell'aumento di costi che comporterà. Ecco allora che la bravura del gommista sarà anche quella di far capire la genesi della normativa e gli effetti importanti che avrà sulla sicurezza stradale.

Ma tornando alla necessità di farsi trovare preparati, la sensazione che traspare sul mercato è spesso di smarrimento. Molti rivenditori hanno iniziato ad attrezzarsi, ma molti sono ancora confusi e disorientati tra le numerose soluzioni che il mercato offre a prezzi diversi e con servizi diversi.

Ci sono infatti vari tipi e marchi di sensori e parecchi strumenti di diagnosi con funzioni e design più o meno sofisticati. Ci sono poi società e reti vendita che, affiancandosi ai fornitori di sensori e tool, hanno investito nella formazione dei loro clienti per accompagnarli verso questa evoluzione del mercato.

L'obiettivo di questo numero speciale dedicato al tema TPMS è proprio quello di fare chiarezza e dipingere lo stato dell'arte di questa nuova attività. I primi articoli descrivono gli aspetti legislativi e tecnici dei TPMS e offrono uno spunto per spiegare ai clienti quali sono i reali vantaggi di questa nuova tecnologia. La parte centrale del focus on è dedicata alle aziende, che raccontano le caratteristiche dei prodotti (sensori e strumenti di diagnosi e programmazione) e le proprie strategie commerciali. Alla fine sono inoltre disponibili due tabelle comparative dei più diffusi prodotti sul mercato.

Lo speciale non è naturalmente esaustivo, ma ci auguriamo possa essere uno strumento utile per i gommisti che in questi mesi sono alle prese con l'implementazione di questo nuovo business.



Lucia Tonini
direttore responsabile di PneusNews.it

Sommario

Gruppo editoriale

PROFIL-VERLAG GMBH

Editore: Klaus Haddenbrock

Harsefelder Str. 5,
21680 Stade, Germania
Postfach 1408, 21654 Stade
Phone: +49 4141 5336-0
Fax: +49 4141 609900
www.reifenpresse.de
info@reifenpresse.de

Sede italiana

Pneusnews S.r.l.
Centro Direzionale Undici
Via degli Agricoltori 11
32100 Belluno - Italia
Tel.: +39 0437 93993323
info@pneusnews.it
www.pneusnews.it

Redazione

Lucia Tonini
Tel.: +39 340 3503474
lucia.tonini@pneusnews.it

Ludovico Bencini
Tel.: +39 340 3756225
ludovico.bencini@pneusnews.it

Pubblicità

Federica Dotto
Tel.: +39 340 4613478
federica.dotto@pneusnews.it

Impaginazione grafica

Gaby Hinck
Tel.: +49 4141 533626

Heike Schomaker-Eymers
Tel.: +49 4141 533623

Andrea Löck
Tel.: +49 4141 533620

- 5) **La legge** – Come e perché si è deciso di introdurre i TPMS
- 6) **La tecnica** – Le differenti tipologie di sensori
- 8) **TPMS perché?** – Cosa dire ai clienti
- 10) **Schrader** – I leader di mercato dal punto di vista tecnologico
- 13) **Alligator** – L'innovazione e la copertura al centro dell'offerta
- 15) **Beru Huf** – Dalla Germania arriva il sensore smart
- 17) **Tech** – Un pacchetto completo per affrontare i cambiamenti
- 19) **Pneumatici moto** - L'importanza del controllo della pressione
- 20) **Continental VDO** – Differenziarsi per emergere
- 23) **Cub** – Qualità al giusto prezzo
- 24) **Ateq** – Una strategia commerciale differente
- 27) **Bartec** – Dall'OE all'aftermarket, tutto quello che serve per il servizio TPMS
- 29) **Tecnomotor** – Farsi trovare preparati alle evoluzioni
- 31) **Texa** – Il futuro è già qui
- 32) **Bosch** – Step by step fino alla diagnosi completa
- 37) **Massimo Cassano** – Un manuale per affrontare TPMS e meccanica leggera
- 38) **Alcar** – Gommisti vs concessionari: il TPMS può fare la differenza
- 40) **Rema Tip Top** – A fianco del gommista in ogni situazione
- 42) **Magneti Marelli e Yokohama** – Una partnership per TPMS e meccanica leggera
- 44) **Italmatic** – Il punto di riferimento del mercato italiano
- 45) **Stack** – I TPMS del futuro arrivano dal motorsport
- 46) **Tabella comparativa dei sensori**
- 48) **Tabella comparativa degli strumenti di diagnosi e programmazione**
- 57) **Contatti** – Sito web, indirizzo email e numero di telefono delle aziende citate

Il Regolamento europeo N.661/2009

Come e perchè si è deciso di introdurre i TPMS

Dal primo novembre 2014 è diventato obbligatorio, per i veicoli di nuova costruzione, dotare le ruote di valvole con sistemi TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) per il controllo della pressione costante dei pneumatici. La norma, già adottata negli Stati Uniti diversi anni fa, fa parte del Regolamento comunitario 661/2009 relativo ai requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati, discusso e approvato nel 2009 e del Regolamento UN/ECE 64/2010 (Misura Attuativa del Regolamento 661/2009).

Il regolamento 661/2009 prevede l'obbligo, nei paesi dell'Unione, per i veicoli M1 (destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente) di essere dotati dei sistemi di monitoraggio della pressione. La norma è operativa dal 1° novembre 2012 per i veicoli di nuova omologazione e dal 1° novembre 2014 per i veicoli di nuova immatricolazione. Il regolamento UN/ECE 64 amplia la disciplina ai veicoli N1 (per il trasporto merci, fino a 3,5 tonnellate, ma a ruote singole).

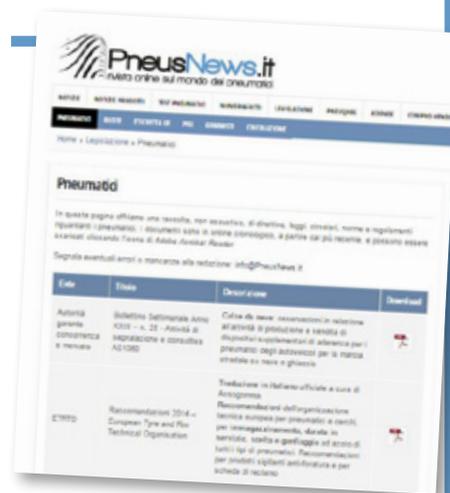
Innanzitutto è opportuno fissare la definizione di TPMS data dal Regolamento: "un sistema montato su un veicolo, capace di valutare la pressione degli pneumatici o il variare della pressione

nel tempo e di trasmettere le relative informazioni all'utente con il veicolo in marcia."

Lo scopo dell'introduzione dei TPMS è invece spiegato con il miglioramento della sicurezza e dell'efficienza ambientale. Nel Regolamento si legge: "È opportuno fissare requisiti sia in materia di sicurezza generale dei veicoli a motore che di efficienza ambientale dei pneumatici, poiché esistono sistemi di controllo della pressione dei pneumatici che ne aumentano, allo stesso tempo, sia la sicurezza che l'efficienza ambientale."

L'ETRMA, l'associazione dei produttori di pneumatici europea, ha stimato infatti che viaggiando in un range compreso tra -0,2 e -0,55 bar rispetto all'ottimale, si consuma fino al 4% in più di carburante e si riduce la durata di vita del pneumatico di una percentuale fino al 45%. Inoltre, riferendosi all'ambiente, l'UE sostiene che ogni anno vengono consumati inutilmente 20 milioni di litri di carburante, prodotti 2 milioni di tonnellate di CO2 e usurati prematuramente 200 milioni di pneumatici. È stato poi calcolato dall'organizzazione per la sicurezza stradale francese, Sécurité Routière, che la scarsa pressione dei pneumatici provoca il 9% degli incidenti con vittime, mentre DEKRA sostiene che il 41% di quelli con lesioni sono legati alle gomme.

L'articolo che dà le disposizioni specifiche relative ai sistemi di controllo della pressione è il nove. In esso si fa riferimento alla categoria di veicoli M1, sopracitata, affermando che tali sistemi devono essere capaci di emettere, qualora necessario, un avvertimento all'interno del veicolo per il conducente nel caso in cui si produca una perdita di pressione in uno dei pneumatici, nell'interesse di un ottimale consumo di carburante e della sicurezza stradale. Per ottenere ciò l'Unione Europea ha fissato



Scarica il regolamento TPMS

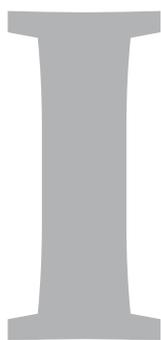
Nella sezione **'Legislazione'** di **PneusNews.it** è possibile scaricare i Regolamenti che normano i TPMS ed è inoltre disponibile una raccolta dei principali documenti legislativi che regolano il settore, suddivisi in: Pneumatici, Ruote, Etichetta UE, PFU, Gommisti e Circolazione.

dei limiti adeguati nelle specifiche tecniche, che consentono un approccio improntato alla neutralità tecnologica e all'efficienza dei costi per lo sviluppo di sistemi precisi di controllo della pressione dei pneumatici.

Infine, la Commissione afferma che valuterà la fattibilità di estendere l'obbligo di montaggio dei sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, dei sistemi di avviso di deviazione dalla carreggiata e dei dispositivi avanzati di frenata d'emergenza su altre categorie di veicoli e, se del caso, proporre una modifica al Regolamento stesso.

La tecnica dei TPMS

L'Unione Europea, approvando la regolamentazione sul TPMS, non ha dato disposizioni in merito alla tecnologia da utilizzare per controllare la pressione dei pneumatici. In questo modo, L'UE si è assicurata un ruolo super partes, un approccio improntato alla neutralità tecnologica che porta sul mercato due principali sistemi: quello indiretto e quello diretto.



Il primo, quello indiretto, utilizza la velocità di rotazione delle ruote misurata dalla centralina ABS/ESP per calcolare gli scostamenti della pressione di gonfiaggio dei pneumatici.

Il funzionamento è molto semplice e intuitivo: il raggio dinamico di ciascuno dei quattro pneumatici viene confrontato e la minore pressione viene rilevata dal fatto che un pneumatico presenta una velocità di rotazione maggiore rispetto agli altri. I principali vantaggi di questo sistema sono il costo e il fatto che non è necessario nessun componente aggiuntivo, così come non deve essere sostituito nessun pezzo perché il sistema dura quanto la vita dell'auto. Il limite è intrinseco nel progetto: non si rileva la pressione assoluta (e non è visualizzabile, cosa possibile con il sistema diretto), ma solo quella relativa rispetto agli altri pneumatici. Quindi, nell'improbabile ma possibile ipotesi che tutti e quattro i pneumatici si stiano sgonfiando nello stesso momento, il sistema non lo rivelerebbe. Inoltre, non viene rilevato quale sia il pneumatico a perdere pressione, ma solo che si sta verificando un'anomalia. Relativamente al gommista, questi sistemi non hanno un impatto sul business perché non servono strumenti di diagnosi, né sono necessari altri attrezzi. Serve solo conoscere la modalità per lo spegnimento della spia del quadro strumenti, in seguito al ripristino della corretta pressione. Va detto, infine, che questi sistemi sono stati vietati negli Stati Uniti.

Il secondo sistema è quello diretto, in cui la misurazione della pressione e della temperatura avviene tramite un sensore di pressione installato all'interno della ruota. Il sensore calcola la pressione assoluta, che è visualizzabile direttamente sul display, che in questo modo indica chiaramente anche qual è il pneumatico a perdere pressione. Il sensore ha all'interno il dispositivo che rileva pressione e temperatura, in modo da compensare la misura della pressione man mano che la temperatura del pneumatico sale o scende. Sensore e centralina che gestisce il sistema comunicano tramite onde radio, che hanno una frequenza di trasmissione di 433 Mhz



in Europa e 315 Mhz negli USA e in altri paesi. Questa è riportata anche direttamente sul sensore dove, anche se alcune volte è indicata con 434 Mhz, la frequenza è sempre la stessa. In ricezione, da centralina a sensore, la frequenza è invece di 125 Mhz. Ovviamente, dal momento che la centralina può identificare univocamente ogni sensore, e quindi il pneumatico ad esso associato, ad ogni sensore è assegnato un ID unico.

Tra i sensori diretti, innanzitutto, ci sono i sensori originali, quelli montati in primo equipaggiamento. Ogni sensore dura circa 5 anni o 150.000 km. Quando è necessario sostituirlo, ci sono due opzioni principali: i sensori universali e i multi-sensori. Questi si differenziano dall'assenza, o meno, dei protocolli di comunicazione. I sensori universali richiedono quindi la presenza di uno strumento di programmazione che trasferisca il codice identificativo e tutti gli altri dati dal vecchio sensore in quello nuovo.

Ovviamente, i sensori diretti hanno un impatto molto importante sul lavoro dei gommisti e delle officine, che oltre a questi devono dotarsi di uno strumento di diagnosi e programmazione, di utensili adatti alla manutenzione dei TPMS, dei Service Kit per sostituire le parti che si usurano. Devono inoltre essere preparati, tramite apposita formazione, a tutte le nuove procedure. Inoltre, i sensori di tipo diretto sono quelli che nel futuro saranno più presenti sul mercato europeo: Schrader stima che nel 2015 il 67% dei veicoli sarà equipaggiato con il sistema diretto, mentre nel 2014 questa percentuale era del 50%.

PARLIAMO TPMS - E VOI?

Come leader di mercato nei sistemi di monitoraggio pressione per pneumatici (TPMS) Schrader offre la soluzione migliore per la vostra officina: Sensori originali, il programmabile EZ-Sensor®, kit di assistenza, corsi di formazione ...

Preparatevi per le esigenze TPMS dei vostri clienti!

**Chiedete la qualità OE!
Chiedete di Schrader!**



EZ-sensor®



SCHRADER®
AFTERMARKET

Schrader International GmbH
Gewerbepark 15
85250 Altomünster, Germania
www.tpmseuroshop.it

TPMS EUROSHOP
Powered by **SCHRADER**

Il TPMS per i consumatori: cosa cambia?

Oltre alle problematiche tecniche e legislative, un aspetto che il gommista non deve sottovalutare è il rapporto con il consumatore. Sarà infatti molto complicato far capire ai clienti, specie in un periodo di crisi come questo, perché saranno costretti a pagare di più per un cambio gomme, perché saranno obbligati a montare dei sistemi di cui, forse, non sentivano la necessità e perché, alla fine, il conto sarà più salato, anche di 200 euro a seconda del modello montato. E saranno i gommisti a dover fronteggiare il cliente arrabbiato o, nella migliore delle ipotesi, alla ricerca di spiegazioni.



I gommisti, in questo caso, dovranno sfoderare tutte le loro riserve di diplomazia per far capire agli automobilisti i motivi dell'introduzione di questa normativa, che ha degli effetti davvero vantaggiosi. Mentre negli Stati Uniti la legge è stata varata pensando prevalentemente alla sicurezza, in Europa ci si è concentrati soprattutto

sull'ambiente. Ogni anno in Europa, a causa di pressioni di gonfiaggio non corrette, vengono sprecati 20 milioni di litri di carburante, immesse in atmosfera 2 milioni di tonnellate di CO₂ e usurati prematuramente 200 milioni di pneumatici. Dal punto di vista della sicurezza, inoltre, si stima che ben il 41% degli incidenti con lesioni siano, in qualche modo, determinati dai pneumatici. Infine il risparmio, aspetto a cui sicuramente gli automobilisti saranno più sensibili: secondo l'ETRMA il sotto-

gonfiaggio riduce anche del 45% la vita del pneumatico e fa consumare fino al 4% in più di carburante. L'ETRMA afferma che "guidare con pneumatici alla giusta pressione è di fondamentale importanza per la sicurezza dei veicoli, poiché solo se correttamente gonfiati i pneumatici sopportano

il carico, aderiscono alla strada, consumano meno carburante, producono meno rumore, garantiscono la miglior distanza di frenata, allungando infine la vita stessa della gomma. Avere pneumatici alla giusta pressione offre anche benefici ambientali, dal momento che si migliora la resistenza al rotolamento e si è in grado di ridurre le emissioni di CO₂ fino a 5g per ogni chilometro percorso."

Dall'altra parte, sicuramente la nuova normativa andrà ad incidere sulle spese, ma serve soprattutto chiarezza: è stata ben poca l'informazione diretta al consumatore, che molto spesso ancora non sa a cosa sta andando incontro, soprattutto dal punto di vista dei costi. Il gommista dovrà aiutare il cliente, con pazienza e trasparenza, a capire quali sono gli effettivi vantaggi di questa normativa, sia dal punto di vista personale, che per l'ambiente. In questo modo, inoltre, il gommista può diventare un consulente affidabile e fonte di informazioni certe e precise, beneficiando di un rapporto più profondo con il cliente, che va oltre la semplice vendita di un prodotto.

Nella prossima pagina è disponibile un documento, stampabile, da consegnare ai clienti o appendere in officina, che spiega i principali benefici e i motivi per cui il TPMS è stato reso obbligatorio sulle auto di nuova immatricolazione.

Il regolamento 661/2009 prevede l'obbligo, nei paesi dell'Unione, di dotare le ruote di valvole con sistemi TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) per il controllo della pressione costante dei pneumatici. Tutte le auto immatricolate dopo il 01/11/2014 devono essere equipaggiate con questo sistema.

I VANTAGGI DEL TPMS

✓ Ambiente

In Europa, l'utilizzo di pneumatici sotto-gonfiati porta a:

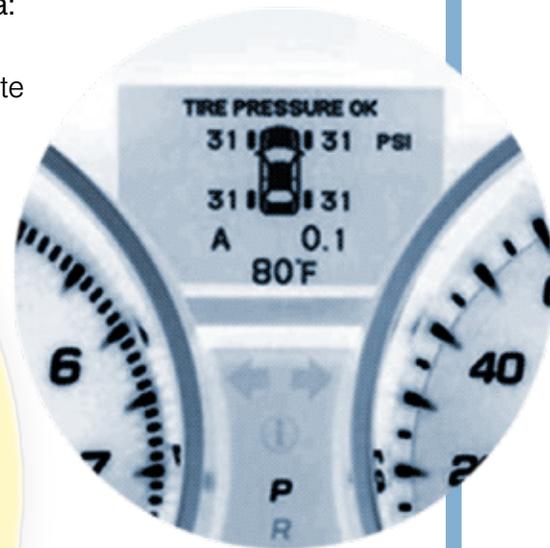
- Sprecare 20 milioni di litri di carburante all'anno
- Disperdere 2 milioni di tonnellate di CO2 nell'ambiente
- Usurare prematuramente 200 milioni di pneumatici

✓ Sicurezza

- Miglior stabilità in curva
- Miglior handling
- Miglior grip
- Miglior resistenza all'acquaplaning

✓ Risparmio

- Minor resistenza al rotolamento (-0.5 bar= 15% in più di resistenza al rotolamento)
- Controllo della pressione delle gomme più facile (il 40% degli europei controlla i pneumatici meno di una volta l'anno)
- Minor consumo di carburante (-0.5 bar comporta un consumo del 2-5% in più!)
- Maggior durata (una gomma sotto-gonfiata del 20% dura il 30% in meno)



Schrader EZ-sensor, dall'esperienza OE la garanzia della miglior copertura del parco auto attuale e futuro

Schrader Electronics è leader mondiale nella produzione di sensori TPMS ed è fornitore OE di quasi tutti i produttori di autoveicoli, con una quota, a livello mondiale, del 54% delle piattaforme e con oltre 300 milioni di sensori prodotti a fine 2014. Dalla stretta collaborazione con le Case auto nasce il vero vantaggio competitivo dei prodotti Schrader per aftermarket, canale dove l'azienda ha una quota attorno al 30-35%, in quanto la stessa tecnologia utilizzata per il primo impianto viene incorporata nelle soluzioni dedicate al mercato del ricambio, garantendo la massima compatibilità con il parco veicoli circolanti e in particolare con quelli di più recente introduzione.

“I mercati di riferimento per i sensori TPMS sono soprattutto quelli a vocazione invernale, come l'Italia del nord, perché necessitano del secondo set di ruote”, spiega Alfonso Di Pasquale, managing director di Schrader International. “Per equipaggiare correttamente la vettura è però fondamentale avere accesso ai protocolli dei veicoli nuovi. Noi addirittura lavoriamo in anticipo per assicurare ai clienti dei sensori tecnologicamente in grado di assolvere a funzioni specifiche che Case auto come BMW, Mercedes, Porsche e Volkswagen metteranno sul mercato nei prossimi mesi e anni”. Di Pasquale si riferisce in particolare alla funzione dell'autolocalizzazione, la capacità cioè del sensore di individuare autonomamente la propria posizione rispetto alla vettura e fornire all'automobilista un'informazione corretta e completa sia in riferimento al problema verificatosi, sia alla misurazione della pressione. “Per ottenere questo risultato, vengono aggiunti all'in-

terno del sensore degli altri sensori, - spiega il manager - come già facciamo con l'EZ-sensor, il nostro sensore universale, che nasce dalla conoscenza di un numero vastissimo di protocolli delle Case automobilistiche. Essere leader nel canale OE ci consente questo importante vantaggio competitivo e mette i nostri clienti al riparo dal rischio di dover buttare magari un intero stock di sensori, perché privi di questa componentistica e pertanto non utilizzabili”.

In termini di copertura, questo significa che Schrader ha una risposta per l'80% del parco auto oggi esistente e del 50% delle auto che verranno immatricolate nel 2015, una quota,

quest'ultima, altissima rispetto alla concorrenza, proprio grazie alla partnership con le Case, che consente di conoscere per tempo i protocolli dei nuovi veicoli e anche di quelli che ancora non sono stati immessi nel mercato. “E' proprio questo che ci distingue dai competitor: offrire la più ampia copertura sui veicoli di nuova immatricolazione, che sono proprio quelli più significativi per il secondo treno di ruote”, sottolinea Di Pasquale. E se il 50% delle nuove immatricolazioni è già una quota importante rispetto al 30-35% oggi garantito da altre aziende, l'obiettivo di Schrader è di aumentare velocemente la copertura e arrivare, entro giugno, addirittura al 75-80%.



*Alfonso Di Pasquale,
managing director di
Schrader International*



Oltre a offrire un completo assortimento di sensori originali (circa 100 versioni snap-in e 200 clamp-in), Schrader nel 2012 è stata la prima azienda a brevettare e lanciare per il mercato del ricambio un prodotto universale programmabile: l'EZ-sensor. Con questo prodotto Schrader intendeva andare incontro alle officine per risparmiare denaro e tempo, riducendo il magazzino ed eliminando quei sensori originali che vengono richiesti raramente, senza però perdere delle vendite. Con due sole versioni, EZ-sensor copre infatti circa l'80% del parco auto circolante ed è compatibile con la maggior parte degli strumenti di diagnosi disponibili sul mercato.

“Non solo siamo stati i primi a mettere sul mercato un prodotto programmabile, ma abbiamo anche brevettato il concetto stesso di sensore programmabile in tutte le sue declinazioni: vergine e preprogrammato o già contenente i protocolli. Di fatto tutti i concorrenti devono fare i conti con la proprietà intellettuale prevista dal brevetto Schrader e devono raggiungere un accordo di licenza con noi”, sottolinea Di Pasquale.

Schrader in Italia non ha stabilito delle esclusive per la distribuzione, tuttavia ha scelto Italmatic come partner logistico per essere più reattiva sul territorio, per cui l'azienda di Cassina de' Pecchi (MI) gestisce e movimentata uno stock di prodotti e la piattaforma web TPMS Euroshop che offre, in italiano, un negozio online completo e una serie di informazioni e guide essenziali per i garagisti e i centri assistenza. Oltre ad Italmatic, i sensori Schrader vengono distribuiti anche da Rema Tip Top Italia. “Per adesso – dice Di Pasquale – lavoriamo con queste due aziende, ma non escludiamo di allargare la distribuzione. Essendo però un prodotto tecnologico complesso da gestire, prendiamo in considerazione solo partner distributivi che, come Italmatic e Rema Tip Top Italia, ci possano garantire anche la giusta assistenza al cliente”. E per giusta assistenza Di Pasquale si riferisce anche alla capacità di formare e informare correttamente i clienti italiani: “non tutti i distributori sono organizzati con strutture di training e hanno la capacità tecnica di gestire un customer service efficace, mentre per noi sono requisiti essenziali”.


BARTEC
AUTO ID
 THE TPMS EXPERTS

-  **TPMS: strumenti di lettura e programmazione dei sensori universali**
-  **Controllo del veicolo per la ricerca dei guasti - Test Before Touch-**
-  **Procedure di riapprendimento integrate nel TPMS**
-  **Coverage list dei veicoli sempre aggiornata**
-  **Comunicazione PC via Bluetooth, WLAN o USB**
-  **Gestione attività attraverso il TPMS Desktop**
-  **Funzione di ricarica senza fili - assicura che lo strumento sia sempre carico e pronto all'uso**



Per ulteriori informazioni si prega di contattare il numero: +44 (0) 1226 770581

È possibile anche contattarci via Email: sales@bartecautoid.com o visitando il nostro Website: www.bartecautoid.it

Bartec Auto ID Ltd, Unit 9, Redbrook Business Park, Wilthorpe Road, Redbrook, Barnsley, S75 1JN, UK



Un'altra recente partnership stabilita da Schrader in Italia è con la rete Driver di Pirelli, a cui fornirà tutto il necessario per l'assistenza tecnica, dai sensori agli strumenti di diagnosi e programmazione (Bartec, Tecnomotor, Ateq, Texa, BrainBee e Wow).

“L'Italia è per noi un mercato strategico e fondamentale, perché rappresenta il 10% del mercato europeo, ma soprattutto perché è un mercato dove il concetto di ruota invernale e doppio treno per il cambio stagionale è in espansione. Per questo motivo abbiamo intenzione di avviare anche delle attività di marketing e di sensibilizzazione dedicate”, afferma Di Pasquale.

L'azienda, che ha il suo centro nevralgico in Germania, ma che è stata recentemente acquisita dal gruppo Sensata Technologies, ha avvertito che il mercato italiano dei TPMS è un po' in ritardo rispetto ai Paesi di lingua tedesca e scandinavi, sia perché la zona con condizioni climatiche invernali è più ristretta rispetto a questi Paesi, sia perché c'è stata una scarsa opera di informazione e sensibilizzazione dei gommisti, che oggi si trovano disorientati per la varietà di scelta di prodotti. Proprio per questo motivo, Schrader ha deciso di lanciare due Starter Kit, ossia due kit di avviamento dell'attività TPMS, contenenti rispettivamente 4 e 20 sensori universali e lo strumento di programmazione Tecnomotor con il logo della piattaforma TPMS EuroShop. Lo strumento di diagnosi è praticamente nullo nel kit da 20 sensori (prezzo suggerito 998 euro) e quasi gratuito nel kit da 4 sensori (prezzo suggerito 350 euro). “Gli starter kit consentono ai gommisti ai primi approcci di familiarizzare con la tecnologia e risparmiare abbattendo il costo del tool, che rappresenta di fatto la

barriera all'ingresso di questo nuovo business”, spiega Di Pasquale. Il TPM-02 di Tecnomotor, incluso negli starter kit, può essere utilizzato solo per programmare i sensori Schrader, ma questo limite può essere successivamente superato pagando le relative licenze. Se invece il rivenditore opta per restare legato esclusivamente alla fornitura dei sensori Schrader, potrà continuare ad usare lo strumento di diagnosi ricevuto con il kit senza costi aggiuntivi.

Insomma, i perni su cui Schrader punta per conquistare il mercato del ricambio italiano sono tre: la qualità OE del prodotto, la copertura effettiva del parco auto circolante e di nuova immatricolazione e l'assistenza a 360° per accompagnare con sicurezza i gommisti in questo nuovo business. “Vogliamo essere leader di mercato – conclude Di Pasquale – ma non necessariamente nei volumi, quello che conta per noi è essere riconosciuti come leader tecnologici”.



Per chi acquista gli Starter Kit da 4 o 20 sensori Schrader, lo strumento di diagnosi è compreso nel prezzo

Alligator Sens.it entro la fine del 2015 coprirà il 90% del mercato

A

lligator è nata nel 1920 in Germania, a Giegen, partendo come semplice dipartimento in una fabbrica che originariamente produceva giocattoli, la Margarete Steiff GmbH, fino a diventare uno dei principali specialisti mondiali per le valvole, con sedi in tutto il mondo, 600 dipendenti, un fatturato 2014 pari a 63 milioni di euro e un milione di pezzi venduti al giorno. L'innovazione è sempre stato il valore principale dell'azienda: Alligator ha presentato in Europa il primo sensore della pressione dei pneuma-

tici della gamma Sens.it nel 2012, a Reifen Essen, conquistando subito il prestigioso premio per l'innovazione. Come tutti i sensori aftermarket, il Sens.it è stato sviluppato per essere sostituito ai sensori montati in primo equipaggiamento, permettendo di ridurre lo stock in magazzino, avendo sempre il giusto sensore a portata di mano, riducendo i tempi di attesa dei clienti e ottimizzando il lavoro in officina. Sens.it consente la copia (clonazione) dell'ID del sensore originale, oppure la creazione di un nuovo ID, sostituendo quello in primo equipaggiamento.



Your TIRES
Since 1917



“Come un nuovo computer, Sens.it viene fornito solo con un sistema operativo. Il software applicativo per il veicolo specifico sarà installato nel sensore dal tecnico” ha affermato l’azienda. I sensori Sens.it sono programmati mediante un semplice software gratuito, scaricabile dal sito dell’azienda. L’intuitiva interfaccia dell’applicazione guida l’utente passo dopo passo attraverso la sequenza di programmazione, riducendo gli errori e garantendo la qualità e la funzionalità del sensore. Il programma è disponibile in 16 lingue, tra cui l’italiano. Il vantaggio della connessione internet è che gli aggiornamenti del software applicativo e del database della copertura dei veicoli sono automatici e non richiedono nessuna azione da parte dell’utente. Inoltre, Alligator offre un portale online che fornisce all’utente informazioni dettagliate e assistenza per tutte le questioni relative alla gamma Sens.it e al TPMS in generale, gratuitamente.

“La copertura del mercato è attualmente dell’80%, con l’obiettivo di raggiungere quota 90% entro la fine del 2015 – ha affermato Josef Seidl, Managing Director di Alligator Ventilfabrik – e la programmazione del firmware richiede solamente 30 – 35 secondi. Abbiamo una strategia commerciale che punta su un gran numero di distributori in tutta Europa. Tra questi i principali in Italia sono Italmatic e Rema Tip Top, che è considerato anche distributore primario in tutto il continente. Saremo inoltre presenti ad Autopromotec, per mostrare tutte le novità ed entrare in contatto con i clienti.”

Alligator Sens.it è disponibile in due diverse tipologie: la versione RS4 per valvole in gomma, chiamate Snap-in, per velocità fino 210 km/h e quella RS3, per valvole in metallo, dette Clamp-in, per velocità superiori. La versione per valvole in metallo ha l’angolo variabile e la valvola in alluminio può essere fornita nelle varianti Silver (standard), Nera, Titanium e Cromata. La programmazione di Sens.it può essere effettuata mediante due differenti tipologie di strumenti: il primo metodo è l’utilizzo del Pad Sens.it, che tramite il collegamento internet di un PC e il cavo USB crea o clona il sensore posizionato sopra il Pad. Il secondo metodo è l’utilizzo di uno strumento di programmazione TPMS. Alligator Sens.it è compatibile con i tool di programmazione Bartec Tech400 e 500, Ateq VT56, Tecnomotor TPM02, Bosch TPA 200, Texa, Hella-Gutmann TPM-Tool S60500, VDO TPMS Pro e Rema Tip Top Profiler TPM II.

Oltre a questi prodotti, sono ovviamente disponibili anche i Service Kit e gli strumenti per l’installazione, con tutti i cacciaviti, le chiavi dinamometriche e tutto l’occorrente per effettuare un completo servizio TPMS.



Beru Huf IntelliSens, il sensore intelligente



B

eru Huf IntelliSens è un sensore universale configurabile, il cui progetto nasce da Beru, marchio aftermarket del colosso Borg Warner, che nel 2012 è stato comprato dal gruppo Huf, multinazionale che impiega

6.800 persone in 20 aziende nel mondo, una delle quali è Huf Electronics Bretten, specializzata nello sviluppo e produzione dei sensori di misurazione della pressione e nell'elettronica dell'auto in generale. In Huf Electronics Bretten lavorano circa 250 persone nella sua sede di Bretten, che si trova nella regione del Baden-Württemberg, in Germania. L'azienda fornisce sensori in equipaggiamento originale a molti marchi, tra cui BMW, Porsche, Mercedes-Benz, Ferrari, Lamborghini, McLaren, Maserati, Volkswagen, Audi, Bentley e altri, mentre il prodotto di punta per il mercato aftermarket è IntelliSens.

“Abbiamo lanciato IntelliSens l'anno scorso in Europa e Nord America, concentrandoci sul mercato tedesco e sugli Stati Uniti. Quest'anno abbiamo intenzione di estendere le nostre attività a tutti gli altri mercati in Europa e in Canada. IntelliSens è stato molto ben accolto dai gommisti e dalle officine, grazie al fatto che è uno strumento intelligente e semplice, ha una copertura di modelli di auto molto vasta e una configurazione veloce” ha affermato Ute J. Hoppe, Direttrice della comunicazione aziendale di Huf, che ha continuato: “Stiamo preparando il materiale informativo, commerciale e formativo in italiano. Sarà disponibile per la primavera di quest'anno, dal momento che molto probabilmente parteciperemo ad Autopromotec a maggio.”

Oggi ci sono oltre 150 differenti sensori TPMS sul mercato e tenere tutti questi sensori a stock o trovare il sensore corretto per ogni veicolo può portare a com-





mettere errori, facendo perdere tempo e denaro, sia al gommista che al cliente. Questo è il motivo per cui sono nati i sensori universali, che con lo stesso modello, tramite una programmazione specifica, possono sostituire gli originali offrendo le stesse identiche caratteristiche. Il limite di questi sensori è che la programmazione porta via tempo e nei picchi stagionali può risultare un fattore determinante. Per questo motivo, Huf ha sviluppato IntelliSens, “il sensore intelligente”, la cui particolarità è che è universale configurabile (non programmabile). Ciò significa che i protocolli di comunicazione sono già memorizzati nel sensore e quello corretto necessita semplicemente di essere attivato per rendere il sensore compatibile con il veicolo. Per completare questa procedura è sempre necessario uno strumento di programmazione, ma la filosofia del sensore configurabile è quella di ridurre il tempo necessario per settare il protocollo, poiché non serve programmare un sensore vergine: l'operazione di attivazione richiede circa 5 secondi.

Il sensore è disponibile in due versioni, il tipo 02 configurabile solamente una volta e il tipo 09 configurabile infinite volte, ognuno adatto ad un certo numero di veicoli e la copertura a metà 2015 sarà dell'80%. Huf IntelliSens è supportato dagli strumenti Bartec (Tech 400 e 500), Ateq (VT 55 e 56), Tecnomotor TPM 02, Magneti Marelli TPMS Connect Evo e dai tool Texa.

IntelliSens ha diversi distributori nel mercato italiano: Pressens des Andre Unterhuber di Merano, Italmatic, RHIAG, Berner, Stahlgruber, Wessels + Müller, Rema TipTop e altri ancora. Sul sito dell'azienda, in inglese, è disponibile una sezione in cui, inserendo marca modello e anno di produzione dell'automobile, si ottengono preziose informazioni sul sensore montato in primo equipaggiamento, la compatibilità o meno dell'IntelliSens e il Service Kit con indicate le coppie di serraggio da utilizzare. Inoltre, Huf offre lo strumento Ateq VT-56 rimarchiato con il brand dell'azienda, che presenta una programmazione completa dei sensori unita ad un'esperienza di utilizzo intuitiva e una schermata a colori.

Infine, il design di IntelliSens è stato premiato dal Red Dot Design Award, uno dei premi più ambiti al mondo nel settore del design, organizzato dal Design Zentrum Nordheim Westfalen. I giudici hanno apprezzato le caratteristiche del prodotto, il fatto che può essere utilizzato su tutti i tipi di ruote e che il design arrotondato non sia solo un elemento estetico, ma funga da protezione dei componenti elettrici, minimizzando i danni durante i cambi gomme.

Tech Europe: due sensori e una soluzione a 360° per i gommisti

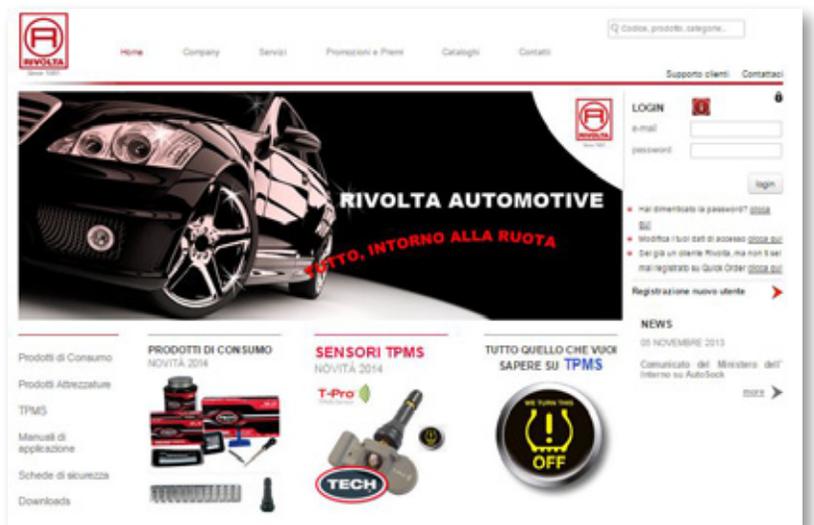
Tech Europe e il suo principale partner in Italia, Rivolta Automotive, offrono ai gommisti un pacchetto completo per affrontare il business dei TPMS

Con headquarter in Irlanda del nord, Tech Europe è la sede europea dell'americana Tech International, un'azienda fondata in Ohio nel 1939 che produce e distribuisce oltre 10.000 prodotti di servizio e riparazione per pneumatici, ruote e prodotti industriali in gomma. Il tema TPMS trova dunque l'azienda preparata dall'esperienza ormai avviata da alcuni anni negli Stati Uniti e il pacchetto offerto in Europa è completo: una gamma in costante evoluzione di sensori aftermarket, tra cui due di produzione propria, lo strumento di diagnosi e programmazione VT56 prodotto da Ateq e marchiato Tech, i kit di servizio, un sito chiaro ed esauriente (in inglese) e un sistema per ordinare online a disposizione dei distributori. Il sito offre il consueto motore di ricerca (marca, modello e anno di fabbricazione dell'auto), che in un click presenta una mappa chiara di quale sia il sensore originale, quali siano quelli disponibili per il ricambio, quali i kit e le valvole necessarie per la sostituzione e anche – per gli utenti registrati – la procedura di programmazione.

I sensori prodotti da Tech sono due, il multiprotocollo preconfigurato T-Pro e l'universale Multisensor.

Tech T-Pro, l'ultimo sensore inserito nella gamma Tech, è preconfigurato con un vasto numero di protocolli OE e può essere attivato in soli 8 secondi. Il prodotto è disponibile nelle due varianti snap-in e bolt-in ed è costruito con il chip leader di mercato Freescale e con batterie a lunga durata Maxwell. I sensori vengono prodotti sia nella versione a incastro che in quella ad avvitamento. Il sensore T-Pro viene fornito con una garanzia di 3 anni, mentre quella sullo stelo della valvola è di 1 anno.

Il Multisensor è invece un sensore universale per auto dotate di sistema di auto-apprendimento. Disponibile in quattro versioni che contengono ciascuna una serie di protocolli già programmati, Multisensor è in grado di adattarsi a centinaia di veicoli senza necessità di programmazione. Una volta installati, infatti, i sensori inviano i protocolli alla centralina dell'auto che seleziona quello corretto. Il vantaggio è un considerevole risparmio di tempo nella procedura di montaggio. A quan-



to dichiara l'azienda, le quattro varianti coprono circa l'80% del parco circolante in Europa.

Tech Europe si presenta al mercato come l'azienda in grado di offrire la soluzione più completa disponibile oggi sul mercato europeo per la gestione aftermarket dei TPMS, una realtà che, nata da un obbligo di legge, sta diventando ogni giorno in maniera più evidente un'opportunità di business. "Con il suo impegno nell'innovazione e nel miglioramento continuo, Tech Europe offre ai propri clienti la miglior soluzione per i TPMS", afferma Colin Hassard, sales and marketing support manager dell'azienda, che fondamentalmente punta sulla semplicità e rapidità dei due sensori e sulla completezza dell'offerta.

"Il programma Tech TPMS è stato creato soprattutto per i nostri distributori in Europa, Medio Oriente e Africa", continua Hassard. "Questa divisione completa la nostra gamma di materiali di consumo e per la riparazione dei pneumatici e permette ai nostri distributori di trovare da un unico fornitore tutto ciò che gli serve. Inoltre anche il nostro marchio TPMS è forte in termini di colori, logo e tagline e rafforza ulteriormente la nostra posizione di leader di mercato sia nel settore della riparazione delle gomme che dei sistemi di misurazione della pressione". In Italia, per i prodotti TPMS, Tech Europe si affida principalmente a Rivolta Automotive, che ha integrato



le funzionalità B2B del sito TPMS di Tech nel proprio portale e permette quindi ai clienti italiani di avere facilmente accesso all'intera offerta di prodotti.

Rivolta Automotive opera dal 1951 al servizio dei gommisti professionisti e si è dimostrata sempre molto attenta alle esigenze del cliente. "Da sempre siamo artefici e fautori di corsi di formazione, perché vogliamo essere sicuri che i nostri clienti apprezzino e utilizzino a regola d'arte e con il massimo rendimento i prodotti", afferma Flavio Caropreso, vice direttore commerciale di Rivolta. "Riteniamo infatti che il post vendita sia l'aspetto più importante per fidelizzare i clienti".

Secondo il responsabile commerciale di Rivolta Automotive, con la crisi i clienti sono diventati ancora più attenti alla qualità e al risparmio, per cui il ruolo di 'consulenza' e di assistenza per l'azienda è diventato ancora più importante, in quanto consente davvero di qualificare il punto vendita. "Grazie alla nostra rete di 90 agenti e consulenti monomandatari, tecnici, dimostratori e formatori, e grazie al nostro sito, siamo in grado di conti-

nuare a svolgere questa attività di consulenza e affiancamento anche presso il cliente", continua Caropreso. "In merito ai TPMS, inoltre, siamo stati i primi ad avere un programma completo, differenziato e supportato da corsi mensili specifici". Ma a testimoniare l'attenzione che Rivolta ha dedicato ai TPMS è sotto gli occhi di tutti il sito internet, dove – spiega Caropreso – "con una ricerca rapida del modello di sensore in base a marca/modello/anno di produzione del veicolo, i clienti possono acquistare immediatamente il prodotto che gli serve". "Inoltre – conclude il manager - abbiamo messo a disposizione gratuita nel nostro sito una serie di informazioni in merito alle tipologie di TPMS e al loro funzionamento, ma anche istruzioni d'uso e consigli utili".



Il controllo della pressione dei pneumatici sulle moto

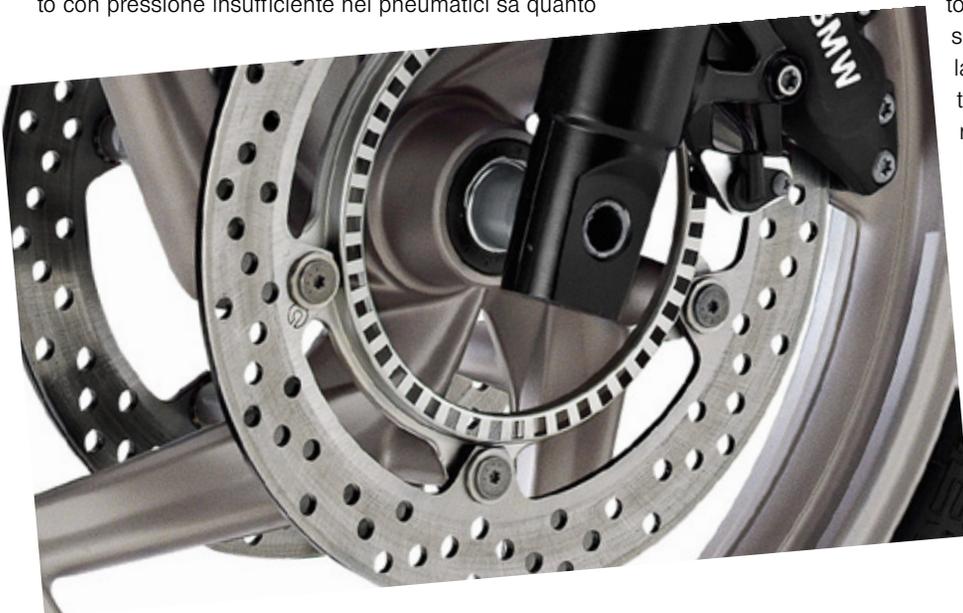


La corretta pressione dei pneumatici è un fattore cruciale per la sicurezza e le prestazioni, in particolare nella guida delle moto. Solo i pneumatici che hanno la pressione raccomandata dal produttore possono offrire le prestazioni ottimali, garantendo al contempo consumi di energia ridotti, la massima sicurezza e il grip migliore. BMW Motorrad è una delle aziende leader in questo settore e ha tra i propri accessori un sistema di misurazione della pressione sin dal 2006. Il sistema BMW si chiama RDC e l'ultima versione è stata migliorata con l'aggiunta del rilevamento del gradiente, fornendo al pilota informazioni affidabili sulla pressione attuale dei pneumatici. Con questo sistema i valori della pressione possono essere visualizzati comodamente sul display del cockpit, semplicemente premendo un pulsante, rendendo non più necessari i controlli di pressione alle stazioni di servizio. I dati vengono forniti da sensori radio sulle ruote. Inoltre, l'RDC è anche dotato di una funzione attiva di avvertimento: appena viene rilevata una differenza importante dai valori nominali, si accende automaticamente una spia gialla o rossa, che indica la perdita di pressione. Un avvertimento viene dato quando la pressione è ancora nell'intervallo di sicurezza, ma in rapida caduta. Il motociclista viene anche avvisato immediatamente del guasto di un sensore. "Chiunque abbia guidato con pressione insufficiente nei pneumatici sa quanto

peggiori la maneggevolezza del mezzo o quanto possa diventare pericoloso. Naturalmente questo è il motivo per cui la pressione dei pneumatici dovrebbe essere controllata a intervalli costanti e prima dei lunghi viaggi. Una perdita di pressione improvvisa o lenta è possibile in qualsiasi momento sulla strada, ad esempio a causa di valvole danneggiate o corpi estranei, e questo costituisce un notevole rischio", afferma BMW.

La casa bavarese però non è l'unica ad aver implementato un sistema TPMS sulle proprie moto. La Kawasaki 1400 GTR/ABS presentata ad Eima 2014 dispone di un sistema di monitoraggio della pressione delle gomme, che viene rilevata da appositi sensori inseriti sullo stelo valvola. Il sistema consente al pilota di monitorare la pressione dei pneumatici in tempo reale. Quando la pressione scende al di sotto dei 220 kPa, viene visualizzato un messaggio che avvisa del calo di pressione. La capacità di tenere in considerazione le variazioni di temperatura e di visualizzare i valori ricalcolati per 20°C previene falsi allarmi, che altrimenti avverrebbero perché l'aria si espande in seguito al riscaldamento dei pneumatici. Anche altri produttori, come KTM e Honda per la Goldwing, offrono alcune soluzioni TPMS. Inoltre, ci sono molti prodotti aftermarket disponibili per i motociclisti che vogliono sentirsi più sicuri, di diversi marchi e prezzi. Infine, va segnalato che nel motomondiale sono arrivati i sensori di misurazione della pressione: il regolamento

2015 vede l'introduzione obbligatoria dei sensori della pressione dei pneumatici per la Moto2. A partire da questa stagione, infatti, tutte le moto in gara dovranno obbligatoriamente montare i sensori per misurare la pressione del pneumatico posteriore. Una norma approvata per ragioni di sicurezza, volta a consentire sia ai commissari che a Dunlop (che ha rinnovato l'accordo di fornitura esclusiva di pneumatici) di supervisionare le pressioni di utilizzo delle gomme, aspetto più volte messo in discussione durante la stagione 2014. Sicuramente questo regolamento porterà alla ribalta i sensori di misurazione della pressione dei pneumatici tra i motociclisti.



Continental VDO: sensori, strumenti e formazione per entrare nel mondo TPMS

Sensori, strumenti diagnostici, formazione: l'offerta Continental VDO nel campo della misurazione della pressione è davvero completa. Dal lancio europeo del VDO Redi Sensor, è apparsa subito chiara la netta distinzione che Continental ha intrapreso rispetto ai principali competitor. Questo sensore multi-protocollo, infatti, presenta caratteristiche uniche, a cominciare dal posizionamento: se quasi tutti gli altri sensori per autovettura sono accoppiati alla valvola, il Redi-Sensor è fornito in un contenitore che viene poi incollato alla superficie interna del pneumatico. Questo semplifica l'installazione del sensore in officina e lo protegge meglio contro i danni e dai contatti esterni durante il funzionamento. Essendo un sensore multi-protocollo, non è necessaria nessuna programmazione aggiuntiva da parte delle officine, ma solamente la riprogrammazione del veicolo, proprio come un sensore OE. Il sensore è infatti pre-programmato e fornito "pronto per l'installazione", da cui il nome del prodotto "Redi".



Mauro Nasi, technical and sales trainer di Continental VDO

“La modalità di installazione del Redi-Sensor è molto semplice – afferma Mauro Nasi, technical and sales trainer di Continental VDO - si pulisce il pneumatico con un liquido standard, si asciuga, si passa la colla con l'apposito applicatore e si preme per 20 secondi. Oltre alla semplicità di montaggio, è importante ricordare che con il Redi-Sensor si esce dalla logica della valvola, quindi si evita il rischio di danneggiare qualcosa, di dover utilizzare una chiave dinamometrica e di preoccuparsi delle coppie di serraggio. Inoltre, le tre varianti vengono divise a seconda del marchio automobilistico, cosa che rende molto più facile la distinzione delle stesse. Un altro vantaggio è l'equilibratura: questo sistema viene di solito installato dalla parte opposta rispetto alla valvola, mentre con i sensori tradizionali il posizionamento è proprio sullo stelo, concentrando il peso in un unico punto. Attualmente,

la copertura del mercato è pari al 60-70%, ma a breve usciranno la quarta e la quinta versione, che aumenteranno ulteriormente la compatibilità con nuove vetture. Il Redi-Sensor è progettato per essere utilizzato su auto che hanno una velocità massima di 250 km/h.”

Sul fronte degli strumenti di programmazione, Continental VDO ha due proposte: il VDO TPMS Pro e il ContiSys Check TPMS. Il VDO TPMS Pro è prodotto da Ateq e consiste nel modello di punta VT56, con in più un software unico sviluppato per VDO. Questo pratico dispositivo mobile utilizza la tecnologia wireless per leggere i sensori TPM, indipendentemente dal fatto che questi siano quelli installati in primo equipaggiamento o quelli aftermarket montati in un secondo momento, sia VDO che di tutti i principali marchi sul mercato. Il VDO TPMS Pro è in grado di fornire im-

portanti informazioni, come la pressione dei pneumatici, la temperatura, lo stato della batteria o l'ID in pochi istanti. Inoltre, se necessario, lo strumento può programmare o configurare i sensori aftermarket non programmati, come l'EZ Sensor di Schrader, l'Eupro, il T-ProSensor o l'Alligator Sens.it. Questa operazione non è necessaria nel caso di sensori pre-programmati, come il VDO Redi-Sensor, il Beru Huf IntelliSens o i sensori OE.

Il VDO TPMS Pro è dotato di un display a colori da 4,3 pollici, chiaro e visibile, con semplici pulsanti di navigazione. Il funzionamento del dispositivo è intuitivo grazie al suo menù multilingue, tra le quali è ovviamente incluso l'italiano. Inoltre, uno scanner di codici a barre consente una facile acquisizione dei dati, che, se necessario, possono essere assegnati ad un ID veicolo e memorizzati. I dati possono essere trasferiti



L'aula dedicata alla formazione



ad un PC via USB, Wifi o scheda SD. Il VDO TPMS Pro è inoltre disponibile su richiesta in versione Print, che aggiunge una docking station e una stampante dati termica.

“Il VDO TPMS Pro gestisce solamente il comparto TPMS, non si occupa quindi di diagnostica meccanica. Grazie alla presa OBD dialoga con il veicolo e può resettare il sensore TPM, leggere eventuali codici diagnostici di guasto TPMS o le informazioni specifiche del sistema di visualizzazione. In definitiva, il VDO TPMS Pro è in grado di gestire tutte le attività di servizio che coinvolgono i sensori TPM, offrendo uno strumento specializzato e specialistico sia per il gommista che per l'officina che entra nel mondo TPMS”, afferma Nasi.

Accanto al VDO TPMS Pro, Continental offre anche il VDO ContiSys Check TPMS. Questo è un potente strumento diagnostico EOBD per l'utilizzo durante le verifiche, la manutenzione ordinaria e la riparazione degli autoveicoli. “Il VDO ContiSys Check TPMS nasce come strumento diagnostico per le officine. Abbiamo successivamente aggiunto la possibilità di montare un modulo supplementare che possiede una batteria, perché altrimenti verrebbe alimentato direttamente dalla presa OBD, e l'antenna TPMS. Questo è un prodotto completamente diverso rispetto al TPMS Pro: uno si occupa solo del servizio TPMS, l'altro è adatto alla diagnostica leggera, quindi se un gommista intende spostarsi verso questo settore, l'i-

deale è comprare il ContiSys Check TPMS.”

Oltre al servizio TPMS, il ContiSys Check TPMS può fare la diagnosi dei dati dell'ECU già al momento dell'accettazione del veicolo, la diagnostica motore durante la manutenzione, con memoria di oltre 20.000 codici di errore (DTC) specifici delle case produttrici, la calibrazione delle trasmissioni VAG e DSG, il reset degli indicatori di intervallo manutenzione e sostituzione olio motore, il reset degli airbag e dei pretensionatori, la verifica dei sistemi ABS/ESP e dei freni di stazionamento elettrici.

Infine, Continental VDO si occupa anche di formazione: “Per le officine e i gommisti nostri clienti offriamo i corsi a titolo gratuito, altrimenti sono disponibili a pagamento.



TUTTO MA PROPRIO TUTTO PER TPMS 





Uno di questi è esplicitamente dedicato al TPMS ed offre tutte le informazioni basilari, con una parte teorica e una pratica in officina. Ci sono anche dei progetti più ampi di affiancamento tecnico alle officine, che stiamo avviando ora: per i rivenditori che sono affezionati al marchio VDO o intendono affiliarsi, c'è la possibilità di avere personale dedicato italiano, che segue queste realtà e le affianca."

Nasi conclude: "Il TPMS rappresenta una bella occasione per il gommista, che in questo modo può uscire da una logica di mercato che lo vede specializzato, ma nel senso di imprigionato, nel settore gomma e aprirsi verso la meccanica leggera. Quei professionisti che capiranno quanto prima, se non l'hanno già fatto, che questa è un'opportunità, avranno nuove possibilità in un settore che ne ha davvero bisogno."



Cub: dall'oriente qualità e convenienza



Cub Elecparts, azienda taiwanese fondata nel 1979 da S.C. Arbula, ha iniziato l'attività producendo in-

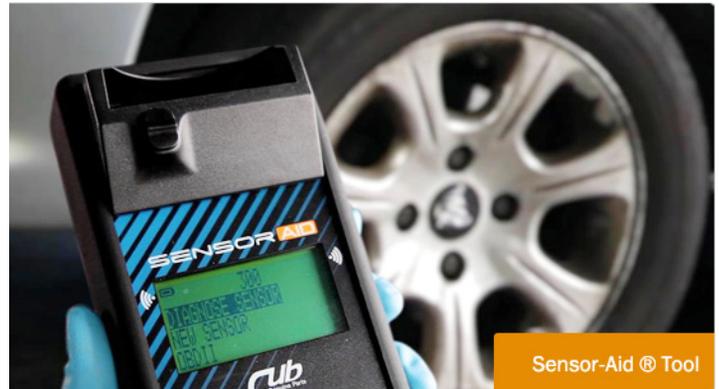
terruttori elettrici di base, crescendo negli anni fino a diventare un fornitore di prodotti elettrici ed elettronici, sia per il primo equipaggiamento che per l'aftermarket. Nel campo dei TPMS, l'azienda offre sia un sensore aftermarket che uno strumento di diagnosi, posizionandosi come alternativa di qualità ad un prezzo interessante.

Il Cub Uni-Sensor è un sensore universale programmabile. Con il supporto del tool di diagnostica e programmazione Sensor-Aid, Uni-Sensor può essere attivato, programmato, duplicato (clonato) per un determinato veicolo, consentendo di sostituire con facilità sensori difettosi o guasti oppure di predisporre set invernali di ruote complete (cerchio/pneumatico) attraverso la funzione di clonazione, senza la necessità di riprogrammare il sistema ECU del veicolo.

Questo sensore presenta due varianti, una per valvola in gomma (snap-in) ed una per valvola in metallo (clamp-in). Il sensore dispone di una funzione brevettata di adeguamento dell'angolo della valvola da 0° a 30°, per massimizzare la compatibilità con la maggior parte dei cerchi in ferro e lega.

Michelle Tsou, responsabile vendite di Cub Elecparts, ha affermato: "Il Cub Uni-Sensor ha una percentuale di copertura delle autovetture pari al 95% e impiega circa 10 secondi per essere programmato. Abbiamo venduto circa 600.000 sensori nel 2014 sul mercato europeo, performance che dimostra l'apprezzamento del nostro prodotto."

Lo strumento di diagnosi di Cub è il Sensor-Aid. Con questo apparecchio si possono decodificare tutti i tipi di sensori, valutandone lo stato, ma è importante chiarire che il Sensor-Aid può programmare solamente il Cub Uni-Sensor e quest'ultimo può essere programmato solamente dal Sen-



Sensor-Aid ® Tool

sor-Aid. Questo strumento di diagnosi è compatibile con il 95% dei sensori originali e ha un menù chiaro ed intuitivo, con l'aggiornamento del prodotto che avviene tramite il software e il collegamento al PC. Cub Sensor-Aid supporta, al momento, dodici lingue, tra cui l'italiano.

Tsou ha affermato: "Abbiamo intenzione di aumentare la copertura del mercato e i servizi offerti, sia per quel che riguarda Uni-Sensor che per Sensor-Aid. Sul nostro sito internet sono disponibili dei video di training per capire come funziona il nostro prodotto, con tutte le procedure principali spiegate passo dopo passo, anche se il prodotto è molto semplice da utilizzare. A breve il sito sarà disponibile anche in italiano, in modo da fornire tutte le informazioni nel modo più chiaro possibile. La nostra strategia è quella di proporre un prodotto valido, con una copertura molto ampia, ad un prezzo veramente interessante: il Sensor-Aid costa circa 450 euro. Abbiamo già stretto accordi con alcuni distributori italiani, i cui nomi non possono essere ancora annunciati, ma siamo alla ricerca di altre aziende interessate a collaborare con noi."



La gamma di strumenti Ateq nasce dalle linee produttive delle Case auto

Ateq si distingue da tutte le altre aziende che offrono strumenti di diagnosi e programmazione TPMS per la singolare strategia commerciale. A livello europeo, infatti, l'azienda con sede storica appena fuori Parigi, ha optato per non vendere i propri prodotti direttamente, ma tramite distributori selezionati, per i quali li rimarca, pur mantenendo la visibilità del proprio brand. In Italia, quindi, i tool Ateq possono oggi essere acquistati da Alcar, Continental VDO, Huf e Tech.



Il gruppo Ateq, che nel 2015 festeggia i 40 anni di attività, produce e commercializza stru-

strumentazioni di prova di tenuta e portata che trovano applicazione in molti settori industriali, dagli elettrodomestici alla rubinetteria, ma soprattutto in ambito automotive. “Abbiamo sedi in 34 Paesi nel mondo – dice Vito Martocchia, direttore della filiale italiana – e siamo fornitori di tutti i gruppi automobilistici, perché i nostri strumenti trovano applicazione in tutti i casi in cui sia necessario individuare delle microperdite: motori, cambi, componentistica, tubazioni, filtri, fanali, cruscotti, fino alle stesse valvole di gonfiaggio dei pneumatici”.

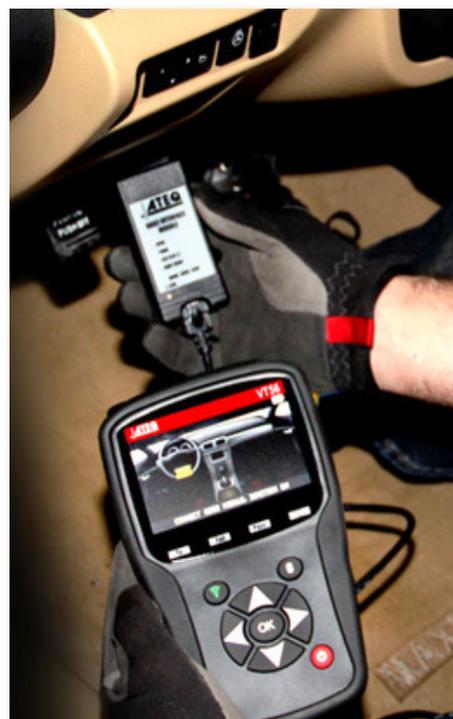
Ateq Italia, fondata a Milano quasi 30 anni fa, è stata la prima filiale del Gruppo e cura anche tutti i rapporti con il gruppo FCA. “L'input per sviluppare gli strumenti per gestire i sistemi di monitoraggio della pressione delle gomme ci è arrivato, già molti anni fa, dalle Case automobilistiche francesi, che per prime hanno messo in pratica la normativa”, spiega Martocchia. “Noi abbiamo iniziato ad affrontare questo tema dalla sorgente e dalla collaborazione con i produttori di auto, da una parte, e di valvole OE, come Schrader, VDO e TRW, dall'altra. Il primo sviluppo da parte nostra è stato infatti industriale, per fornire alle Case dei tool di attivazione da utilizzare sulle linee produttive. La nostra conoscenza in questo settore arriva da lontano e il tester per il gommista non ne è che l'atto conclusivo”.

La gamma Ateq: quattro prodotti diversi per ogni esigenza

Ateq offre al mercato del ricambio ben quattro tester, che vanno da uno strumento più semplice, il VT15, che si limita ad attivare le valvole, fino all'apparecchio top di gamma, il VT56, che comprende tutte le funzioni necessarie per il servizio a 360° sui TPMS e garantisce anche una grande semplicità di utilizzo.

VT15 TPMS activator è lo strumento più semplice della gamma. Si tratta di uno stimolatore, che si limita ad attivare le valvole, senza leggerle. Il dispositivo è dotato di due tasti 'start' e 'stop' e trasmette, nel giro di 30-40 secondi, una sequenza di attivazione per diversi tipi di valvole, finché la valvola in questione non risponde. L'esito dell'attivazione viene visualizzato a bordo del veicolo o su un tool diagnostico collegato. Questa soluzione non è pertanto indicata ai gommisti che avviano ex novo il business, bensì a quelle officine che già dispongono di uno strumento diagnostico da integrare.

VT 30 TPM ID reader è dotato di un display dove selezionare marca e modello dell'auto, attivare la valvola e leggere l'esito dell'attivazione: codice identificativo del sensore, pressione, temperatura e livello della batteria. L'attivazione avviene in qualche secondo, mentre la risposta è in funzione della valvola (tra i 2 e i 10 secondi). L'aggiornamento può essere fatto online e il tool



è disponibile in due versioni: quella base, alimentata con batteria alcalina da 9V, e quella VIP con batteria ricaricabile e caricatore incluso.

Questo strumento sfrutta inoltre il fatto che i segnali per l'apertura e chiusura delle porte dell'auto usano le stesse frequenze e si trasforma quindi anche in un “key tester” per verificare la funzionalità del telecomando dell'auto.

VT55 OBDII TPMS diagnostic tool, insieme al VT56, rappresenta la gamma superiore di prodotti che offrono anche l'interazione con la centralina. L'utilizzo del VT55 è semplice: nel display a cristalli liquidi bisogna selezionare dal database l'auto su cui si sta lavorando (marca, modello e a volte anno) per far comparire sul display un quadro sinotti-

co della vettura con i quattro pneumatici. A questo punto inizia la sequenza di lettura delle valvole girando attorno all'auto, dopo di che, collegando la presa OBD, si passa a programmare la sequenza sulla vettura ed eventualmente stamparla da computer per consegnare al cliente le informazioni. La programmazione della centralina risulta cruciale in varie situazioni, come quando, ad esempio, vengono girate le ruote e devono essere riassegnate alla vettura oppure quando viene sostituita una valvola non funzionante. Il fatto invece di poter interagire con i sensori, clonando i vecchi e riprogrammando i nuovi, consente ai gommisti di evitare i sensori originali, per i quali è impossibile gestire uno stock e quindi si è costretti di volta in volta a rivolgersi al ricambista, e lavorare invece sulle valvole universali che, con il VT55, possono essere semplicemente programmate, copiando i dati esistenti o – nel caso ad esempio di una valvola rotta da sostituire – generando automaticamente un nuovo codice.

Il VT55 è fornito con batterie ricaricabili e alimentatore di serie. La ricarica può anche essere effettuata tramite collegamento USB al computer.

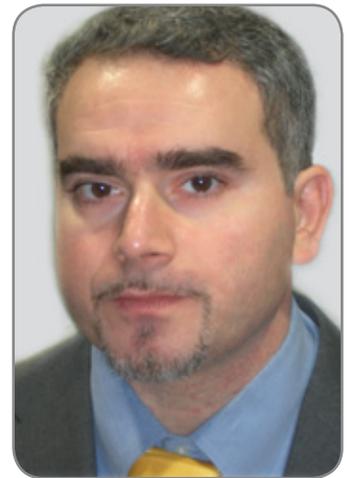
VT 56 TPMS diagnostic tool viene definito dall'azienda "rivoluzionario" rispetto al VT 55. Lo strumento dispone di un display a colori molto intuitivo e risulta molto più semplice da utilizzare, grazie al menù a icone e a una guida in linea che dispensa in-

formazioni e suggerimenti sulle procedure. VT 56 viene fornito con valigetta e docking station che può essere utilizzata su tavolo oppure anche appesa alla parete e che funge da base per la ricarica. Il kit è dotato di stampante a trasferimento termico, che può essere collegata al PC o lavorare via infrarossi. Le funzioni consentono una completa gestione del business, dalla clonazione alla programmazione in OBD.

Questo tool è inoltre dotato di un brevetto: una lampada led sul connettore interno che illumina la zona in cui si va a operare, rendendo più agevoli le operazioni anche in condizioni di scarsa luminosità.

Per andare incontro alla necessità di rapidità che hanno i gommisti durante i picchi stagionali, Ateq VT56 è dotato di una memoria della lettura dei sensori. In questo modo il gommista può preparare in anticipo i treni di gomme e ruote da sostituire, tenendo in memoria i codici e trasferendoli, senza perdite di tempo, quando il cliente si reca in officina.

Un ultimo importante vantaggio offerto da questo strumento è che consente di risparmiare tempo nelle operazioni è che, grazie alla porta a infrarossi, al posto dell'inserimento dei parametri marca/modello/anno della vettura è possibile leggere il barcode che identifica il veicolo direttamente nel parabrezza e procedere velocemente con le operazioni successive.



Vito Martocchia, direttore della filiale italiana di Ateq

La strategia commerciale di Ateq in Europa

La politica commerciale del gruppo viene decisa dalla casa madre e non a livello nazionale, ma europeo. La scelta per i TPMS è stata di evitare il canale diretto e affidarsi esclusivamente a distributori selezionati. I grossi distributori sono quindi seguiti direttamente dall'headquarter francese, che si avvale dell'appoggio delle filiali. "Il ruolo delle sedi nazionali riguarda soprattutto il supporto iniziale ai clienti e l'assistenza tecnica e commerciale", spiega Martocchia. "In genere il nostro compito è di istruire il personale dei distributori, che a sua volta farà da trainer nei corsi di formazione ai rivenditori".



ATEQVT: Il VT15 TPMS activator è lo strumento più semplice della gamma Ateq e si limita ad attivare i sensori



ATEQVT30: Il VT 30 TPM ID reader è in grado di attivare la valvola e leggere l'esito dell'attivazione



ATEQVT55: VT55 OBDII TPMS diagnostic tool, insieme al VT56, rappresenta la gamma superiore dei prodotti Ateq che offrono anche l'interazione con la centralina



Lo strumento per controllare la valvola: Ateq TPMS Sensor Test Box



Nella gamma di Ateq c'è anche un prodotto unico sul mercato, in quanto coperto da brevetto, che serve per provare la funzionalità dei sensori di pressione sia nuovi che usati. Con Ateq TPMS Sensor Test Box è sufficiente inserire la valvola nella scatoletta di plastica, chiudere la maniglia, avviare l'aria compressa e verificare il corretto funzionamento delle trasmissioni in radiofrequenza prima dell'installazione. Il prodotto, che è dotato anche di regolatore di pressione e manometro per impostare la pressione desiderata, risulta fondamentale soprattutto in due situazioni: una valvola nuova che, in caso di difetto, una volta montata difficilmente può essere restituita al ricambista, e una gomma riparata in cui la colla del kit di riparazione è andata ad occludere parzialmente o completamente il forellino del sensore che porta aria al trasduttore che misura la pressione.

Il costo del kit completo è attorno ai 100 euro.

La decisione di non vendere direttamente nasce dalla scelta di eliminare il passaggio commerciale con i relativi costi e dalla volontà di non fare concorrenza ai partner individuati nei vari Paesi. "Un altro motivo che ci ha spinto a questa scelta è al coordinamento centrale per tutti i Paesi europei è che ci permette di evitare frammentazioni e sovrapposizioni, come capita quando, ad esempio, due o tre filiali lavorano allo stesso progetto. In questo modo, il referente nei vari Paesi è lo stesso, come ad esempio

avviene con Alcar sia in Italia che in Germania. Per quanto riguarda i prezzi, invece, abbiamo stabilito un posizionamento, a cui i diversi distributori si attengono". Coerente con questa strategia è anche il sito di Ateq Italia che, per la sezione TPMS, rimanda al portale del Gruppo in inglese e non prevede una traduzione in italiano, che è eventualmente demandata ai distributori nei loro siti web.

Ateq sarà presente, il prossimo maggio, ad Autopromotec (pad. 19 stand D54), una ve-

trina importante per promuovere i prodotti con i rivenditori e un'occasione perfetta per incontrare i distributori europei. "Autopromotec – conclude Martocchia – sarà un appuntamento importante sia per un'operazione di divulgazione verso gli utenti finali, sia per relazionarci con i nostri clienti. A Bologna saranno infatti disponibili il responsabile europeo della divisione TPMS, il vice presidente del Gruppo e molti colleghi che si occupano di questi prodotti in Francia e negli Stati Uniti".



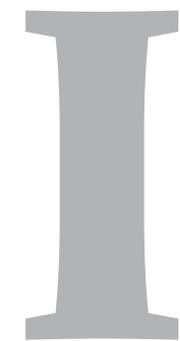
ATEQVT56: Il VT 56 TPMS diagnostic tool è lo strumento di punta di Ateq, completo e semplice da utilizzare, grazie al display a colori molto intuitivo



VT56 – Printer Docking: VT 56 viene fornito con valigetta e docking station completa di stampante a trasferimento termico

Bartec: dagli specialisti dell'OE un'offerta TPMS completa

Bartec Auto ID Ltd, azienda inglese creata nel 1992, è tra i leader nel settore dei sistemi di radiofrequenza e negli strumenti di monitoraggio della pressione dei pneumatici, sia per impianti di produzione che per il mercato aftermarket automobilistico. Dal 2004 l'azienda è sbarcata in Nord America, creando Bartec USA LLC, per dare supporto alla crescente lista di clienti statunitensi, sviluppare partnership per la fornitura degli strumenti utilizzati negli stabilimenti del primo equipaggiamento e per supportare i clienti aftermarket. Oggi, tra i principali clienti OE si annoverano: Ford, Bosch, Chrysler, GM, Mitsubishi, Renault, Volvo, Nissan, Subaru, Isuzu, Land Rover, Jaguar, Honda, Hyundai, Toyota, Kia, BMW, Mercedes e produttori di pneumatici di tutto il mondo. I principali prodotti di Bartec per la diagnosi TPMS sono il Tech400SDE e il Tech500SDE.



I primo, il Tech400SDE, secondo l'azienda "è specificatamente progettato per lavorare nel rigido ambiente delle autofficine" perché è resistente all'acqua, all'olio e al grasso. Per semplificare il lavoro dei gommisti, il menù dello strumento è strutturato in tre fasi principali: il controllo del veicolo per la ricerca dei guasti, il cosiddetto "Test Before Touch", fondamentale perché in questo modo si evitano fastidiose controversie con i clienti che arrivano in officina con i sensori rotti, pensando che a danneggiarli sia stato il gommista. La seconda fase è la programmazione dei sensori universali, mentre la terza opzione è il riapprendimento, ovvero il caricamento dell'ID dei nuovi sensori sulla centralina dei veicoli. Lo strumento guida ogni processo passo dopo passo, rendendo semplici tutte le procedure. Secondo l'azienda, il software risulta di facile comprensione, mostrando tutto il necessario: le informazioni sul sensore (ID, pressione, temperatura, stato batteria), i sensori di ricambio, i Service Kit, i metodi di riapprendimento, i valori della coppia di serraggio, la posizione della connessione OBD e i consigli di servizio. Il Tech 400SDE è compatibile con l'IntelliSens di Huf, l'EZ- sensor di Schrader, il Sens.it di Alligator e il Redi-Sen-



zor di VDO. La memoria interna è di 2GB, il che significa che può contenere i dati di più di 50.000 veicoli. L'aggiornamento del software è gratis per il primo anno e può essere fatto tramite il collegamento internet o con la card SD. Il kit OBD è incluso, quindi lo strumento è completo.

Il Tech500SDE è lo strumento di punta dell'offerta Bartec. In aggiunta alle caratteristiche del Tech400, presenta un design maggiormente ergonomico e funzionalità molto comode e pratiche, come la comunicazione PC via Bluetooth, Wlan e USB, e la ricarica senza fili. Come il 400, il Tech500SDE ha tre funzioni: controllo del veicolo per la ricerca dei guasti e lettura dei sensori, programmazione dei sensori per

copiarli o crearne dei nuovi usando i sensori universali e il riapprendimento. Oltre ai sensori supportati dal modello Tech400, Tech500 può programmare anche il Cub Unisensor, un prodotto asiatico che si caratterizza per l'ottimo rapporto qualità/prezzo. Come accessori, il Tech500 può essere dotato di una stazione di ricarica (charging station), costituita da una robusta copertura in plastica con all'interno della gomma per proteggere lo strumento da eventuali urti, che carica lo strumento senza la necessità di cavi. È disponibile anche una stampante Bluetooth, con stazione di ricarica, grazie alla quale i dati memorizzati sullo strumento possono essere facilmente stampati e trasmessi via Bluetooth, USB o wireless.



Secondo l'azienda, sia il Tech400 che il Tech500 condividono diversi vantaggi: le dimensioni compatte fanno in modo che questi strumenti possano essere azionati con una sola mano, mentre la tastiera in rilievo permette l'utilizzo coi guanti. Inoltre, i componenti elettronici ODB sono all'interno dello strumento e non nel cavo, rendendo economica la sostituzione dello stesso in caso di necessità.

Oltre ai due prodotti di punta, Bartec propone anche il TPMS Pad, uno strumento di programmazione che permette di separare i compiti all'interno dell'officina: mentre il Pad programma il sensore di ricambio, gli altri strumenti si occupano della diagnosi

dei veicoli, aumentando l'efficienza e risparmiando tempo. Collegando al PC il Pad, si può programmare velocemente e intuitivamente un sensore TPMS, anche senza il collegamento ad Internet e senza la necessità di inserire il VIN. Inoltre, il Pad può verificare se il sensore funziona correttamente attraverso l'attivazione LF e leggere direttamente l'ID del sensore. Questo strumento è compatibile solamente con l'EZ Sensor di Schrader.

Il TPMS Pad e gli altri strumenti Bartec possono essere gestiti attraverso TPMS Desktop, un programma che permette di occuparsi di tutta l'attività TPMS con pochi click del PC. TPMS Desktop produce e archivia i rapporti di lavoro completi, controlla la lista dei veicoli, ottenendo tutte le informazioni necessarie grazie all'aggiornamento continuo del database e dello strumento e permette di programmare i sensori tramite il TPMS Pad. Per aiutare ulteriormente gommisti, distributori e le officine, Bartec fornisce regolari corsi di formazione sull'utilizzo della sua strumentazio-

ne. È inoltre offerto un servizio di customer support multilingue per la risoluzione di eventuali problemi e domande sui prodotti di Bartec.

Per quel che riguarda il nostro mercato, Bartec è distribuita da Italmatic. Inoltre, l'azienda ha un sito internet in lingua italiana completo e preciso, che è stato presentato a gennaio 2015 e che fornisce tutte le informazioni necessarie a chi è interessato agli strumenti Bartec. Sul portale sono disponibili i manuali dei prodotti e la lista aggiornata delle auto coperte dallo strumento, sempre in lingua italiana.

Claudia Petrincola, Sales & Marketing Executive di Bartec, ha affermato: "Negli ultimi mesi stiamo ampliando il sito web di Bartec con numerose lingue e, dal punto di vista strategico, ogni due settimane abbiamo un incontro con il nostro tecnico IT che ci mostra i paesi che maggiormente visitano il nostro sito web. Una strategia che ci ha spinto a privilegiare in questo momento le quattro lingue in cui il sito web è stato tradotto. Il mercato italiano TPMS è già avviato: abbiamo un distributore, Italmatic, ma prevediamo di incrementare il nostro portafoglio clienti, selezionandoli attentamente per trovare quelli migliori. Per questo motivo e per mostrare la nostra offerta, parteciperemo ad Autopromotec, che si terrà a Bologna dal 20 al 24 maggio."



Tecnomotor: pionieri in Europa e unici nel settore autocarro

Già nel 2006 ad Automechanicka, Tecnomotor, azienda del Gruppo Nexion, aveva presentato il suo primo strumento di diagnosi e programmazione per i sistemi di misurazione della pressione. Oggi questo strumento è stato completamente rinnovato e aggiornato in base alle esigenze del mercato. Grazie alla collaborazione con Alligator, Schra-

der, Huf e Continental, i leader di mercato per i sensori, Tecnomotor garantisce oggi una copertura del 95% del parco veicoli circolante. La lunga esperienza nel settore della diagnosi e in questo specifico prodotto, l'ampia copertura del parco auto e l'appartenenza al gruppo industriale Nexion fanno di Tecnomotor un vero e proprio protagonista

nel settore TPMS. Il suo strumento TPM-02 è infatti uno dei più diffusi in Italia e in Europa, grazie anche alla scelta di distribuirlo sotto diversi brand, sia del gruppo (Tecnomotor, Corghi, Simpesfaip, Mondolfo Ferro e Sice), sia di altre aziende come Rema Tip Top, Schrader e Magneti Marelli.

R

ispetto al TPM da cui deriva, il nuovo TPM-02 è stato completamente rinnovato, con

una tecnologia molto aggiornata, che prevede l'utilizzo di batterie al litio, che assicurano un'autonomia superiore a una settimana, con test di 30 veicoli al giorno. Lo strumento dispone di uno schermo LCD grafico user-friendly, che garantisce una visione ideale anche con luce solare diretta, e di un guscio protettivo che lo rende adatto all'utilizzo quotidiano in officina. Il software di cui è dotato è disponibile in ben 11 lingue, incluse cinesi e giapponese inserite di recente grazie all'interesse manifestato da quei mercati.

"TPM-02 rappresenta la seconda generazione di strumenti", afferma l'ing. Antonio Caso, responsabile dello sviluppo dei prodotti Tecnomotor. "Abbiamo lanciato il primo strumento in questo settore già nel 2006, a distanza di pochi mesi rispetto agli americani e in Europa siamo stati i pionieri".

La storia ormai lunga di questo strumento, il fatto che sia nato praticamente da zero e non su imitazione di prodotti preesistenti e la stretta collaborazione con tutti i principali costruttori di sensori fanno senz'altro di Tecnomotor un'azienda di riferimento. "Tra i nostri referenti per il primo equipaggiamento ci sono Schrader, Alligator, Huf e Continental. Inoltre, insieme a Continental e Pirelli, or-



mai da qualche anno stiamo sviluppando tutte le applicazioni per camion. Ad oggi siamo l'unica azienda al mondo che produce uno strumento di diagnosi e programmazione per il settore autocarro, un settore dove la possibilità di controllare le prestazioni dei pneumatici è particolarmente importante sia per la sicurezza che per i costi di esercizio delle flotte. Tanto che ci ha sorpreso che l'Europa abbia reso obbligatorio il TPMS per i veicoli adibiti al trasporto leggero e non per i mezzi oltre le 3,5 tonnellate", sottolinea Caso.

Le due caratteristiche che distinguono il TPM-02 sono l'ergonomia e i contenuti. La prima è garantita dal sovrastampaggio in gomma, che rende lo strumento quasi indistruttibile, anche con una caduta da due metri, e che lo protegge da acqua e polvere. L'apparecchio è inoltre dotato di uno schermo LCD particolarmente comodo perché consente una buona visione anche al sole. "Queste caratteristiche – dice Caso – sono per noi un pre-requisito, perché collaboriamo con aziende, come Continental, Pirelli e Magneti Marelli, che lavorano nel primo impianto tutti i giorni e pertanto pretendono standard qualitativi molto alti".

“Per quanto riguarda i contenuti, – prosegue il responsabile dello sviluppo prodotto - rispetto ai competitor, noi facciamo un imponente lavoro di verifica dei database delle Case costruttrici di sensori universali. E' un valore aggiunto prezioso, che ci distingue sul mercato, perché il nostro strumento è l'unico integrato e completo. Inoltre, essendo sul mercato da 5-6 anni, abbiamo potuto studiare per primi le problematiche che derivano da uno scorretto utilizzo o da database errati e pertanto ci siamo strutturati già da tempo per offrire un prodotto e un servizio migliori”.

Tecnomotor dal 1993 fa parte di Nexion, un gruppo di aziende che progettano, producono e distribuiscono attrezzature per il servizio di aftermarket dei veicoli. E' stato dunque un passaggio naturale distribuire il TPM-02 anche con gli altri brand e le altre reti commerciali del gruppo: Corghi, Simpesfaip, Mondolfo Ferro e Sice. L'assistenza tecnica rimane invece affidata a Tecnomotor. La strategia commerciale è però andata oltre i confini del gruppo e lo strumento è stato ribrandizzato e caratterizzato secondo le singole peculiarità per società con cui Tecnomotor ha delle collaborazioni storiche di successo: Rema Tip Top, Magneti Marelli, Schrader (che ha recentemente scelto per il suo starter kit il TPM-02), e Huf negli Stati Uniti. Rema Tip Top, con la sua filiale Rema Tip Top Italia di Correggio, è il partner principale per Tecnomotor, che è anche fornitore ufficiale di Fiat e in Italia ha venduto complessivamente circa un migliaio di strumenti (più di 6000 in Europa).

Per quanto riguarda l'impatto con il cliente finale, l'ing. Caso è convinto che sarà positivo per l'importante contributo che questo nuovo sistema offre alla sicurezza. In particolare il sistema diretto spiega all'automobilista che tipo di problema si è verificato e gli consente di capire se è possibile proseguire la marcia o se deve fermarsi immediatamente, a differenza della versione indiretta, che può invece comportare dei rischi per l'automobilista che ignori il segnale di allarme.

Se invece si parla di impatto per il mondo professionale, Antonio Caso sottolinea che in Italia siamo dei follower e non degli innovatori: “i gommisti italiani affrontano il problema quando se lo trovano davanti, non cercano di anticiparlo, mentre in Germania e nei Paesi scandinavi il 30-40% dei rivenditori è già pronto. Affrontare un tool TPMS non è così banale. Acquistarlo e pensare di essere subito operativi è sbagliatissimo. E' necessario un corso di formazione, perché, oltre ai ricambi originali, bisogna saper gestire i sensori universali, che sono

numerosi e diversi, ognuno con le sue peculiarità. Noi quindi consigliamo un training che permetta ai gommisti di entrare velocemente nella problematica, capire quali sono le alternative e salvaguardare il loro business”.

Tecnomotor si propone dunque come un partner affidabile in questa fase, che possiamo definire punto zero del mercato TPMS, ma che subirà presto ulteriori sviluppi ed evoluzioni.

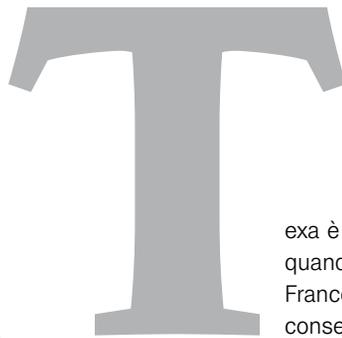
“Siamo stati i primi in Europa – conclude Caso - e abbiamo anni di esperienza alle spalle e collaborazioni attive con aziende leader. Tutto ciò ci permette di anticipare il mercato. Nel prossimo futuro, è molto probabile che verranno utilizzati dei sensori che vengono vulcanizzati e integrati nel pneumatico, come già avviene nel mondo dell'autotrasporto. Noi oggi stiamo lavorando su prodotti e tecnologie che arriveranno nel 2016-2017 e che comporteranno altre nuove problematiche per le Case auto e, di conseguenza, anche per i gommisti. Appoggiarsi alla nostra azienda può quindi significare farsi trovare preparati anche alle evoluzioni dei prossimi anni”.



Texa già pronta per il futuro

Dai prodotti innovativi alla formazione, fino ai progetti sociali: tutto e di più

“Il gommista si trova oggi, come tanti anni fa è successo al meccanico, di fronte ad un cambiamento epocale. Deve pensare a come sarà il suo futuro, a cosa lo aspetta e prepararsi a questo, cercando di anticipare i tempi e farsi trovare pronto alle novità. Deve soprattutto capire di cosa ha bisogno per affrontare questo futuro.” Il presidente e fondatore di Texa, Bruno Vianello, presenta così l'evoluzione a cui si sta assistendo nel settore pneumatici. Texa, leader a livello mondiale nella progettazione e produzione di strumenti diagnostici e altri dispositivi per la manutenzione del settore automotive, ha la sua sede principale a Monastier, alle porte di Treviso, dove lavorano oltre 380 dipendenti dei 500 totali, che qui si occupano del completo sviluppo dei prodotti commercializzati.



Texa è entrata nel mondo dei pneumatici nel settembre 2014, quando ha presentato le soluzioni TPMS ad Automechanika Francoforte. L'azienda ha sviluppato tre soluzioni distinte, che consentono ai professionisti del settore di intervenire con la massima efficacia sul sistema TPMS, potendo scegliere il livello del prodotto che desiderano: Texa TPS, Axone S TPS e TPS Key. “Abbiamo deciso di proporre diversi prodotti, che sono sviluppati per esigenze diverse. Texa TPS, per esempio, si occupa solamente dei sensori della pressione dei pneumatici. Axone S, che è pensato proprio per i gommisti, fa molto di più, perché grazie alla sua concezione multi-utility può espandere le sue funzionalità oltre l'ambito dei pneumatici, divenendo uno strumento completo sia per il mondo fast-fit che per quello della diagnosi. Per il gommista che pensa al proprio futuro, questo è il prodotto ideale”, afferma Vianello.

La soluzione standard è rappresentata da TPS, che significa Tyre Pressure Service, strumento base che Texa propone per le operazioni legate ai pneumatici, caratteriz-



zato da una elevata copertura di marche e modelli, dalla qualità e solidità costruttiva. Dopo aver impostato il veicolo, TPS può attivare la valvola, verificarne l'efficienza, visualizzando sul display integrato pressione, temperatura e, dove disponibile, carica della batteria, oltre al codice identificativo e a tutte le ulteriori informazioni diagnostiche eventualmente previste dal costruttore. Questa procedura è facilitata da un menù estremamente chiaro, in grado di guidare passo per passo nelle singole opzioni. Se è necessario sostituire il sensore, il gommista sarà facilitato dal fatto che TPS possiede un database interno che fornisce la lista dei ricambi compatibili per quel determinato mezzo. Nello stesso database Texa sono disponibili altre utili informazioni, come ad esempio la corretta procedura da seguire nella rotazione dei pneumatici. Se si desi-

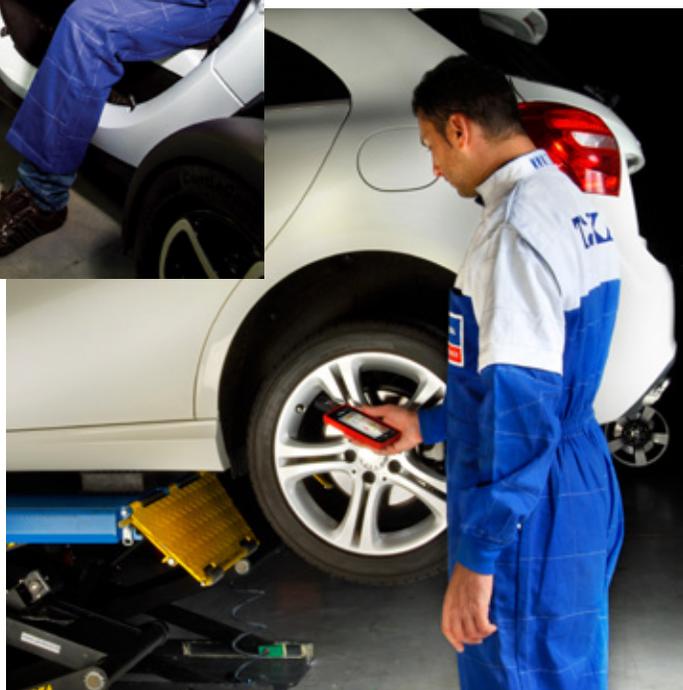
dera sostituire il sensore con uno universale, TPS può programmare quest'ultimo, attribuendogli lo stesso codice identificativo di quello difettoso, così da ripristinare il collegamento con il ricevitore o la centralina del veicolo. L'aggiornamento del prodotto è possibile previa sottoscrizione di un abbonamento. "Questa è una soluzione per un'attività rapida ed efficace, per chi vuole fare una lettura o una programmazione del sensore, senza dover dialogare con la centralina dell'auto. Questo strumento, rispetto alla concorrenza, è molto più veloce ed intuitivo" ha affermato Mimmo Fichera, Car Diagnosis Product Manager di Texa.

Per quelle officine che già hanno uno strumento diagnostico Texa, nello specifico l'Axone 4 o l'Axone 4 Mini, e che intendono utilizzarlo anche per fare la diagnosi TPMS, Texa ha sviluppato TPS Key, che grazie al collegamento con lo strumento tramite presa Usb trasforma Axone 4 e 4 Mini, dotandoli della funzione di controllo dei sensori della pressione dei pneumatici. Grazie a TPS Key, Axone 4 e Axone 4 Mini saranno in grado di interrogare i sensori TPMS e dialogare con le centraline dei veicoli, svolgendo le funzioni di riprogrammazione dei sensori universali ed accedendo alle risorse di diagnosi approfondita. L'installazione di TPS Key avviene tramite la porta di comunicazione Usb dello

strumento in maniera semplice ed immediata e grazie alla app TPMS Repair l'utente viene guidato passo dopo passo attraverso tutte le fasi di lavoro. La App è scaricabile gratuitamente all'interno del negozio virtuale Texa App nelle versioni specifiche dedicate ai vari modelli. Secondo l'azienda, il grande schermo touchscreen a colori, la dotazione hardware di ultima generazione, il software IDC4 che caratterizzano Axone 4 e Axone 4 Mini rendono tutte le operazioni relative al TPMS estremamente agevoli, veloci ed intuitive.

Infine, l'alto di gamma Texa per il servizio TPMS, specificatamente pensato per i gommisti: Axone S, con l'utility TPS. Secondo l'azienda, questo strumento "rappresenta il meglio disponibile oggi sul mercato, mettendo il gommista nella condizione di effettuare qualsiasi intervento relativo ai sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, su qualsiasi tipo di configurazione tecnica scelta dal costruttore." La semplicità di utilizzo è garantita dal sistema operativo Android, lo stesso che troviamo tutti i giorni sugli smartphone, che permette un'esperienza di utilizzo semplice e intuitiva. Axone S è l'unico strumento sul mercato ad avere Android come sistema operativo. Per utilizzarlo, è sufficiente selezionare la marca ed il modello di veicolo su cui si deve intervenire, ed il software propone automaticamente tutte le funzioni disponibili sia per effettuare l'intervento direttamente sulla valvola (come con il TPS), sia per riprogrammare la centralina. Ma c'è di più: "Axone S riesce a capire da solo che modello di auto stiamo trattando. Questo rappresenta un enorme vantaggio, sia perché si risparmia tempo, sia perché si evitano errori che porterebbero ad una programmazione sbagliata, cosa che farebbe fare una brutta figura col cliente e obbligherebbe a dover riprogrammare i sensori, perdendo ulteriormente tempo."

Il modulo Bluetooth che connette Axone S a Navigator Nano S consente inoltre al meccanico di lavorare senza l'ingombro dei fili, muovendosi comodamente attorno alle ruote del veicolo. Tra i vantaggi di questo strumento troviamo anche la solidità, la robustezza e lo schermo capacitivo a colori da 5 pollici, perfetto per visualizzare in modo chiaro tutte le operazioni ed i relativi dati. Axone S è uno strumento di diagnosi Multiutility; con questa nuova filo-





sofia, grazie a differenti configurazioni, ogni specialista potrà dotarsi di un diagnostico che si adatta perfettamente alle proprie esigenze professionali. Disporrà quindi di uno strumento completo per quanto riguarda il supporto alle operazioni che svolge abitualmente nel proprio lavoro, veloce ed intuitivo nella navigazione e privo di funzioni per lui superflue. Inoltre, in ogni momento sarà possibile acquistare nuove funzioni, incrementando le possibilità dello strumento, fino a comprendere le sospensioni elettroniche, la sostituzione delle pastiglie freni sui veicoli con controllo elettronico delle stesse e tantissime altre legate anche all'impianto di climatizzazione, di avviamento, alla strumentazione, ai gruppi ottici, ad alcuni parametri del propulsore, oltre ad effettuare le utilissime operazioni di reset service (tutto questo è possibile acquistando l'utility Fast-Fit). Con l'integrazione della utility Diagnosi, sarà invece possibile rendere Axone S uno strumento diagnostico completo, in grado di lavorare con estrema efficienza su tutte le componenti elettroniche del veicolo, con la garanzia della copertura di modelli Texa. "Il vantaggio di questo prodotto, come l'altro, è la velocità. Noi siamo nuovi nel settore pneumatico, ma la nostra grande esperienza nella diagnosi ci ha permesso di realizzare un prodotto unico. Abbiamo cercato di capire quali erano

le necessità dei meccanici e dei gommisti, creando qualcosa di speciale, che si differenzia nettamente rispetto al resto del mercato."

"Axone S è il prodotto giusto per i gommisti che vogliono avvicinarsi alla meccanica - afferma il presidente Vianello - perché si possono fare moltissime attività, dal cambio dell'olio al clima, alle sospensioni fino ai freni. È uno strumento che può permettere ai gommisti di espandere le proprie attività verso altri orizzonti. Rappresenta una vera e propria opportunità."

Texa ha sviluppato anche un progetto formativo, chiamato TexaEdu, interamente dedicato alla formazione tecnica automotiva, con un completo programma didattico per meccatronici specialisti del settore, con 34 centri di formazione tra Italia ed Europa. TexaEdu è strutturato in moduli che consentono ad ogni officina di seguire il corso specifico più adatto alle proprie esigenze, in particolare il passaggio da una competenza meccanica ed elettronica ad una meccatronica. Nel maggio 2009, l'associazione che riunisce i professionisti ed i produttori del settore automotive ha conferito al programma TexaEdu il "Trofeo dell'Eccellenza" per l'impegno, gli sforzi e l'attenzione profusi dall'azienda per la diffusione della conoscenza. Per i gommisti, i corsi dedicati sono due: "TPMS: Monitoraggio della pressione

dei pneumatici e procedure di ripristino" e "Regolazioni e Configurazioni IDC4 Service per Gommisti & Fast-Fit." Inoltre, Texa ha sviluppato Academy, scuola di formazione per il settore automotive dedicata agli istituti tecnici statali. Il progetto si è rivelato così interessante da sottoscrivere nel giugno 2004 un Protocollo d'Intesa con il Ministero dell'Istruzione. "Stiamo ottenendo un successo al di là delle aspettative. Abbiamo riscontrato ottimi risultati commerciali con i prodotti TPMS, grazie alla nostra esperienza nella diagnosi. Abbiamo circa 200 rivenditori in tutta Italia che si occupano della vendita dei prodotti, ma anche di ospitare i TexaTour, delle dimostrazioni che spiegano ai gommisti i vantaggi dei nostri prodotti. Inoltre, saremo ad Autopromotec per mostrare tutta la nostra gamma. È importante, infine, sottolineare che abbiamo delle filiali in tutta Europa, che assistono i nostri clienti stranieri nella loro lingua, perché solo così si può raggiungere la piena comprensione, mentre ci teniamo molto a rimarcare che tutto lo sviluppo e la produzione avvengono in Italia", conclude Claudio Pavanello, Brand Communications & Event Manager di Texa.

Dall'entry-level all'alto di gamma, tutta l'esperienza di Bosch nei prodotti per la diagnosi

Una soluzione completa e step by step per i gommisti

Bosch è attiva nel segmento pneumatici da molti anni, con prodotti che vanno dagli smontagomme alle equilibratrici, fino alle macchine per il controllo dell'assetto. Inoltre, l'azienda è leader nello sviluppo e produzione dei sistemi di diagnosi. L'unione di questi due campi non poteva che portare all'ingresso di Bosch nel mondo del TPMS. Il prodotto entry – level di Bosch si chiama si chiama TPA 200 e permette di attivare i sensori TPMS, leggere il loro identificativo, verificarne lo stato della batteria, leggere la pressione del pneumatico e programmare i sensori universali. Assieme al tester viene fornito il software per PC TPA Startcenter, contenente un database con le informazioni sui veicoli e quelle sui sensori, come ad esempio i valori di serraggio e tutte le funzionalità per eseguire l'aggiornamento del prodotto, che avviene tramite la porta USB dello strumento ed è gratuita per i primi tre mesi dalla data di attivazione. Grazie al collegamento via Bluetooth, i dati rilevati con TPA 200 possono essere trasferiti in modalità wireless al computer, equipaggiato con il software Startcenter, e quindi salvati e stampati insieme al numero d'ordine e alla targa.

N



nicola La Rocca,
Regional Diagnostic Product

Specialist di Bosch, ha affermato: "Grazie alla grande esperienza di Bosch e al fatto che l'azienda è fornitore dell'equipaggiamento originale, siamo stati in grado di sviluppare una gamma completa di tool per il TPMS. Il TPA200 è il nostro prodotto di ingresso, pensato per quei gommisti che vogliono investire una cifra relativamente contenuta e che non hanno intenzione, almeno per il momento, di interfacciarsi con la diagnosi delle centraline. Questo prodotto svolge tutto il servizio TPMS che non necessita di dialogo con la centralina e può programmare i sensori universali principali: EZ Sensor di Schrader, Sens.it di Alligator e a breve l'IntelliSens di Huf. Oltre al

prodotto, il software Startcenter offre molti altri vantaggi: la copertura delle auto, per esempio, è fondamentale, a partire dall'ingresso del veicolo in officina. Startcenter infatti ha un database che indica subito se il modello di auto in oggetto monta o meno dei sensori TPMS, cosa non scontata. Successivamente, indica anche le coppie serraggio, i codici di ricambio, la copertura dei multisensori e le informazioni sul metodo di apprendimento dei sensori sulla vettura. Un altro punto a favore del TPA200 è che gli aggiornamenti avvengono online, ma che non sono obbligatori: se un gommista non desidera aggiornare il prodotto, questo funziona con l'ultima release installata. Inoltre, è molto semplice da utilizzare e contenuto nelle dimensioni. È un prodotto che sta avendo un grande successo, ne abbiamo venduti quasi 10.000 pezzi, perché permette un approccio per gradi al mondo TPMS."

Il TPA200 rappresenta il completamento ideale della soluzione di diagnosi proposta da Bosch: le officine già dotate di altri tester, infatti, acquistando il TPA200 possono utilizzarlo per lavorare sui

sensori universali, non occupando il tester che intanto può svolgere compiti più complessi. Se poi un gommista intendesse entrare nel mondo della diagnosi, Bosch offre il software ESI[tronic], adesso nella versione 2.0, che permette di eseguire la diagnosi completa del veicolo, a partire da quella delle centraline, con i più recenti dati per sistemi di autovetture, furgoni e veicoli industriali, la ricerca guasti, con le istruzioni di ricerca guidate, la manutenzione, con tutti i dati per ispezione e manutenzione a colpo d'occhio, gli schemi elettrici comfort, con una rapida localizzazione dei guasti nel sistema, e le informazioni tecniche di servizio, per un rapido accesso ai guasti noti. "Nato dall'esperienza acquisita in 24 anni di diagnosi delle centraline, questo software ha raggiunto una copertura di oltre 230.000 veicoli di 150 diversi costruttori. Al suo sviluppo lavorano giornalmente 350 tecnici per assicurare, già dopo 6 mesi dal lancio di nuovi veicoli, le prime informazioni di diagnosi e riparazione agli oltre 75.000 clienti ESI[tronic] nel mondo" ha affermato La Rocca.

Parlando di hardware, Bosch offre la serie di tester KTS, con cui l'officina è preparata per affrontare al meglio le sfide diagnostiche delle auto moderne. I tester di diagnosi della serie KTS, supportati dal software ESI[tronic], rappresentano la combinazione ideale di hardware e software per un procedimento efficiente di analisi del guasto ed un'esecuzione qualificata delle riparazioni. Inoltre, Bosch ha presentato un nuovo tablet PC specifico per la diagnosi: il DCU 100 che è in grado, secondo l'azienda, di "assicurare tutta l'interconnessione, la mobilità, la flessibilità e l'affidabilità di cui l'autoriparatore ha bisogno". Lo schermo touch da 10 pollici, il peso e ingombri ridotti (36x22x5 centimetri per soli 2 kg), la batteria al litio a lunga durata, la costruzione solida a prova di ambiente officina sono le caratteristiche principali di questo prodotto, che è stato pensato per essere abbinato al modulo di diagnosi Bosch KTS della serie 5xx, grazie alla facile interconnessione bluetooth integrata.

Basato su sistema operativo Windows 7 Embedded (POS Ready 7), DCU 100 opera con il software di informazione tecnica Bosch ESI[tronic] 2.0 e viene consegnato completo di alimentatore e valigetta. È importante specificare che per la programmazione dei sensori TPMS rimane comunque necessario dotarsi del TPA 200. "Per tutti i veicoli che arrivano oggi ed arriveranno in futuro in officina è fondamentale che la ricerca guasti sia rapida e che fornisca risultati sicuri. Con la tecnica KTS l'officina è ottimamente preparata per affrontare al meglio le sfide diagnostiche degli autoveicoli moderni. I tester di diagnosi della serie KTS, supportati dal software ESI[tronic], rappresentano la combinazione ideale di hardware e software per un procedimento efficiente di analisi del guasto ed un'esecuzione qualificata delle riparazioni", ha affermato La Rocca.

Parlando di formazione, verrà presto organizzato un corso completo sui sistemi TPMS di uno/due giorni, che comprenderà tutte le informazioni necessarie sui sensori di misurazione della pressione, sulla loro manutenzione, gestione e programmazione. "Abbiamo un reparto dedicato alla formazione, che è sempre stato il fiore all'occhiello di Bosch. Inoltre, tratteremo i TPMS anche in altri corsi a più ampio respiro, in modo da formare i gommisti su molti campi e non limitatamente ad una sola disciplina", continua La Rocca, che conclude: "Bosch offre sia un prodotto entry - level, per i gommisti che intendono rimanere gommisti, sia una serie di prodotti più complessi, che avvicinano il professionista alla diagnosi. In questo modo si può decidere autonomamente come affacciarsi a questo mondo, sapendo di avere un partner forte come Bosch al proprio fianco. I punti a favore dell'offerta Bosch sono decisamente questo approccio a step, la semplicità di utilizzo dei prodotti, i software a supporto, il fatto che l'abbonamento non sia obbligatorio e, ovviamente, la grande esperienza dell'azienda."



Prossime uscite:



PneusNews.it
focus on

MARZO: RICOSTRUZIONE

MAGGIO: AUTOPROMOTEC PREVIEW

GIUGNO: AUTOPROMOTEC REVIEW

Prenota i tuoi spazi!!



Pubblicità Federica Dotto

Tel.: +39 340 4613478

federica.dotto@pneusnews.it

Redazione Lucia Tonini

Tel.: +39 340 3503474

lucia.tonini@pneusnews.it

Ludovico Bencini

Tel.: +39 340 3756225

ludovico.bencini@pneusnews.it

Il manuale per il gommista che affronta TPMS e meccanica leggera

Un capitolo dedicato ai TPMS e una guida per avviare la meccanica leggera nell'ultimo manuale di Massimo Cassano

Il nuovo libro "La manutenzione dell'autoveicolo" del perito industriale Massimo Cassano, già autore di numerosi manuali che trattano la tecnica dell'assetto ruote e dei pneumatici, è rivolto ai gommisti e ai tecnici autoriparatori che vogliono integrare nel proprio punto vendita anche interventi di meccanica leggera, come sostituzione di freni, tiranteria dello sterzo e ammortizzatori. Inoltre il libro di Cassano spiega dettagliatamente come effettuare il tagliando completo, come cambiare olio del motore e liquidi, inclusi i vari filtri. Non mancano nel testo anche approfondimenti legati a tematiche prettamente inerenti ai gommisti, come inversione delle ruote, angoli caratteristici, equilibratura, manutenzione pneumatici, difetti e diagnosi. Un capitolo è stato dedicato alla mecatronica, con particolare riferimento oltre che alle candele, alle candele, alla sonda lambda, al sensore angolo sterzo e ai sensori elettronici di pressione TPMS, già in vigore sulle autovetture di nuova immatricolazione.

Per ordinare il libro, che è di ben 387 pagine e costa 19,90 + spese di spedizione:

- consultare il sito: <http://www.sanditlibri.it/la-manutenzione-dell-autoveicolo.html>
- oppure scrivere all'autore specificando indirizzo completo dell'officina e partita iva per la fatturazione: cassanomassimo@virgilio.it



Dello stesso autore...

Cassano è autore di numerosi libri tecnici su pneumatici, assetto ruote, equilibratura, vibrazioni e diagnostica pratica dei disturbi di guida. Questi manuali si rivolgono a ingegneri, gommisti, tecnici di pneumatici e assetto, autoriparatori, allineatori di telai, formatori di assetto ed equilibratura e scuole professionali. In ordine cronologico l'elenco delle pubblicazioni:

- 1) La diagnostica pratica dei disturbi di guida (per gommisti, tecnici, accettatori di officine)
- 2) Assetto ruote, corso teorico pratico (per gommisti, tecnici di pneumatici, formatori)
- 3) Equilibratura ruote, corso teorico pratico (per gommisti, tecnici di pneumatici, formatori)
- 4) Pneumatici e assetto ruote (per ingegneri, formatori, scuole professionali, gommisti)
- 5) L'assetto della moto (per gommisti di moto, tecnici, autoriparatori)
- 6) Il manuale dell'autoriparatore (per meccanici, gommisti, carrozzieri, centri di revisione)
- 7) Il manuale del carrozziere autoriparatore (per carrozzieri, meccanici, gommisti allineatori)
- 8) Wheels Alignment (in inglese, per ingegneri, tecnici di pneumatici e auto attrezzature, periti).

I cerchi Alcar anello di congiunzione tra gommisti e TPMS

Il servizio TPMS può fare la differenza a favore dei gommisti nella competizione con i concessionari auto

A

lcar, major player nella produzione e commercializzazione di ruote in Italia e in Europa, è stata una delle prime aziende del settore a comprendere la portata del business dei TPMS e si è strategicamente inserita come anello di congiunzione tra i produttori dei sistemi e i gommisti.

Già nel settembre 2013, infatti, il Gruppo austriaco aveva dichiarato la conformità alla direttiva TPMS dei propri cerchi in lega con i marchi AEZ, Dotz, Dezent, Enzo e di quelle in acciaio Alcar Stahlrad. Naturalmente anche la documentazione cartacea, ma soprattutto il configuratore online sono stati aggiornati, grazie anche alla collaborazione con i due leader del mercato dei sensori Schrader e Alligator. L'azienda ha poi fatto un accordo di commercializzazione con il proprio marchio di un sensore, Alcar T-Pro Sensor di Tech, e di uno strumento di diagnosi e programmazione, il VT56 di Ateq. A chiudere il cerchio, la filiale italiana ha avviato un'efficace e capillare campagna di comunicazione e formazione, con ben 1.123 professionisti che, negli ultimi tre mesi del 2014, hanno partecipato a 54 corsi commerciali e tecnici. A supporto di tutto ciò, l'azienda ha messo a disposizione dei clienti una linea telefonica e un indirizzo email dedicati, per guidare i rivenditori nella risoluzione di problemi vari, come l'attivazione e l'utilizzo del VT56, l'inserimento dati nel configuratore, il dimensionamento dei sensori e le procedure di reset ECU.

“I TPMS rappresentano un vero campo minato, in quanto, come nuova normativa, si sono scontrati con la scarsa conoscenza e la disinformazione da parte di operatori, mercato e associazioni di categoria”, afferma Corrado Bergagna, amministratore delegato di Alcar Italia. “Alcar ha iniziato ad affrontare il progetto nel 2012, avviando immediatamente un percorso di ottimizzazione progettuale delle ruote, sia in acciaio sia in lega, per permettere la compatibilità e l'alloggiamento dei sensori. Riteniamo i TPMS parte integrante della ruota e, soprattutto per migliorare la qualità del servizio alla clientela, abbiamo investito nel B2B al fine di renderlo un sistema in grado di configurare veicolo, ruote e sensori allo stesso tempo. Il nostro motto ALCAR YOUR WHEEL PARTNER ce lo imponeva. Proprio per il motivo che il mercato TPMS è in continua evoluzione (sistemi diretti ed indiretti, nuove vetture,

*Corrado Bergagna,
amministratore delegato
di Alcar Italia*



nuovi sensori, ecc....) occorre che Alcar proponga uno strumento di riferimento sempre aggiornato, il configuratore appunto, che diventa strategico nella gestione in negozio del TPMS. La disponibilità dei dati sempre aggiornati è possibile grazie al duro lavoro di Alcar: il faticoso monitoraggio quotidiano del mercato e i continui investimenti in test di valutazione delle informazioni tecniche. In questo modo, tramite il configuratore, il cliente può verificare, reperire e ordinare il corretto sensore per il veicolo indicato, anche se la continua evoluzione strategica di sistemi diretti e indiretti e i nuovi modelli proposti dalle case auto non facilita le cose”.

Alcar ha dunque il merito di aver compreso il valore di questa nuova opportunità di business e di essere riuscita a sfruttare la posizione privilegiata in cui si trovava. Ai produttori di TPMS mancava la conoscenza diretta del mercato di riferimento e ai gommisti mancava un interlocutore noto che facesse da tramite per l'avvio del nuovo business. Ed ecco il ruolo chiave di Alcar, che ha giocato in prima linea, aumentando la popolarità e credibilità dell'azienda e sostenendo le vendite di ruote. L'impegno non è stato di poco conto: “L'investimento del Gruppo è enorme, - continua Bergagna - avendo implementato addirittura una nuova business unit, la quarta, dedicata al nuovo progetto. In Italia è stato creato un TPMS team in grado di fare formazione, seguire la linea telefonica dedicata, rispondere alle richieste online e assistere la clientela anche in loco”.

L'aspetto più critico e al tempo stesso strategico del progetto è sicuramente la formazione dei rivenditori specialisti, che hanno competenze meccaniche, ma raramente di elettronica. “I gommisti tradizionali - spiega il manager di Alcar Italia - guardano con sospetto e poca confidenza a tutto ciò che è elettronico e la grande maggioranza non è qualificata per approcciare il tema TPMS senza una specifica preparazione.” Tuttavia il 'problema' TPMS, se ben

affrontato, diventa una vera e propria 'opportunità' per la categoria, che si deve specializzare e deve aumentare competenza e competitività, aggiungendo al proprio business nuovi prodotti e nuovi servizi, con degli investimenti che sono relativamente bassi.

“Sostenendo dei costi modesti per l'acquisizione delle apparecchiature diagnostiche ed eventualmente per il training, i gommisti hanno la possibilità di differenziarsi dal proprio concorrente di zona, che magari è refrattario al cambiamento”, spiega Bergagna. “Ma soprattutto possono differenziarsi da quello che oggi è per loro un importante concorrente: il concessionario auto. Il concessionario è spesso più competitivo del gommista per la vendita di ruote e pneumatici, ma ora esiste l'opportunità di proporre il servizio TPMS con prezzi di vendita spesso nettamente più competitivi rispetto a quelli dei concessionari. Infatti i concessionari vendono di norma solo i sensori originali OE con lo spread di prezzo rispetto ai sensori aftermarket, tanto che spesso il gommista, tramite la proposta di sensori aftermarket, riesce a recuperare nel prezzo totale del complesso montato il mancato margine di ruota e pneumatico!”.

La strategia quindi ha portato frutti e Bergagna conclude sottolineando che “i risultati sono stati positivi non tanto economicamente, in quanto l'impatto delle nuove auto con sensori per il momento è limitato e si amplierà nei prossimi mesi, ma soprattutto per aver sviluppato e migliorato il rapporto con la clientela, offrendo un servizio di assistenza tecnica importante”. “L'immagine ne ha certamente beneficiato - conclude Bergagna - e il 2015 ci vedrà ancora protagonisti, continuando la strada percorsa fino ad ora, ma con sempre maggiori mezzi e conoscenze”.



Il configuratore online di Alcar Italia



Alcar T-Pro Sensor



Lo strumento di diagnosi VT56 offerto da Alcar e prodotto da Ateq

Da Rema Tip Top la soluzione a 360 gradi per il TPMS

Il gommista affiancato in ogni necessità

Rema Tip Top Italia Automotive, azienda con sede a Correggio, in provincia di Reggio Emilia, è specializzata nel campo della riparazione dei pneumatici, nel servizio gomme e nelle attrezzature per officine. Tra i prodotti offerti non poteva quindi mancare il segmento TPMS, che offre tutto il panorama relativo alla misurazione della pressione: i principali sensori OE, quelli universali, gli strumenti di diagnosi, i Service Kit, gli utensili e, fondamentale, la formazione.



*Daniel Schön,
amministratore delegato
di Rema Tip Top
Italia Automotive*

L'amministratore delegato di Rema Tip Top Italia Automotive, Daniel Schön, ha affermato: "Rema Tip Top è leader mondiale per quanto riguarda la produzione di materiale di consumo per gommisti e autofficine. Nel 2009 abbiamo iniziato lo studio del TPMS, sviluppando con partner strategici prodotti differenziati rispetto alla concorrenza. Ad Autopromotec 2011 abbiamo lanciato il nostro prodotto sotto il marchio Prema, ma è dall'anno scorso che abbiamo riscontrato un enorme interesse del mercato, sia per quello che riguarda lo strumento di diagnosi che per la richiesta di informazioni e formazione."

Partendo da queste necessità, l'azienda ha sviluppato una soluzione a 360 gradi che aiuta il gommista e l'officina in ogni problematica. Innanzitutto, Rema Tip Top ha creato una sezione dedicata del sito internet, in cui è possibile acquistare i sensori montati in primo equipaggiamento o, in alternativa, quelli riprogrammabili delle principali aziende del settore che si dividono il mercato OE: Schrader, Alligator, Huf e VDO. Ovviamente insieme ai sensori sono disponibili tutti i Service Kit dedicati: ad ogni cambio pneumatici in-

fatti vanno sostituiti il dado, la guarnizione, il meccanismo interno e il coperchietto e Rema offre sia i pezzi di ricambio che gli strumenti necessari per la manutenzione.

Per la diagnosi, Rema propone il proprio strumento, chiamato Profiler TPM II, che sta avendo un buon successo perché è semplice e intuitivo, leggero e poco ingombrante e permette di svolgere tutto il servizio TPMS con pochi click. Grazie alla presa EODB, infatti, è possibile anche leggere e risolvere i guasti nella centralina TPMS. "Il vantaggio unico del nostro strumento – afferma Schön – è che, oltre a fornire i codici di ricambio originali, presenta anche i codici di ricambio Rema Tip Top, in modo che il gommista possa semplicemente andare sul nostro sito e ordinare velocemente il pezzo di cui ha bisogno, semplificando enormemente tutta la procedura ed eliminando la necessità di dover controllare ogni volta le tabelle universali di copertura, la cui consultazione comporta ovviamente molto tempo. Questo è un prodotto premium offerto ad un prezzo interessante, con inoltre la possibilità di acquisto modulare: si può comprare, infatti, senza presa EODB, per poi aggiungerla in un secondo momento."

Parlando di formazione, infine, l'azienda offre corsi personalizzati, per singoli negozi o aziende con più sedi, sia presso la propria struttura che in quella dei clienti, con 2 tecnici sul territorio specializzati nel TPMS, che si occupano di assistenza, dimostrazione e formazione. Anche la rete vendita, composta da 55 agenti, è continuamente formata, in modo da supportare i gommisti in ogni loro esigenza. Inoltre, la collaborazione con partner importanti come Michelin, ha dato vita a corsi della durata di circa 3,5 ore, con spiegazioni teoriche, pratiche ed esercitazioni su vetture con sensori. Con Michelin ed Euromaster, per esempio, abbiamo già formato oltre 1000 gommisti."

Secondo Schön, la caratteristica che distingue Rema Tip Top dalla concorrenza è proprio l'offerta a 360 gradi: "Molti distributori di sistemi TPMS offrono solamente la fornitura della diagnosi, senza i servizi e i ricambi per il Post Vendita. Il gommista e il meccanico vengono abbandonati e sono spesso costretti a limitarsi alla semplice sostituzione del pneumatico, sperando di non danneggiare il sensore. Il TPMS è molto di più rispetto al mero sistema elettronico montato sul pneumatico: coinvolge tutte le procedure, tutti i processi aziendali del gommista, a partire dall'accettazione fino alla sostituzione o programmazione della centralina. Per il gommista è necessario ripensare tutti i flussi di lavoro. Ma questo non è un fattore negativo, se il professionista è pronto, preparato ed affiancato da una struttura solida e concreta."



Lo strumento di diagnosi e programmazione di Rema Tip Top, il Profiler TPM II

Il gommista infatti, secondo Schön, ha cercato finora di evitare in tutti i modi di avere a che fare con i TPMS, ma non è più possibile un comportamento di questo tipo e lo sarà sempre meno. Il futuro, infatti, è l'elettronica. "Il gommista deve abituarsi all'idea che la tecnologia sarà sempre più presente nell'officina: adesso si sta parlando di un sensore su un pneumatico, ma tra dieci anni cosa succederà? L'elettronica non si fermerà certamente qui e il gommista non potrà limitarsi alla diagnostica TPMS, ma dovrà implementare quella completa, che comprende il sottoscocca, il servizio olio, il clima e la meccanica leggera in generale. Esattamente lo stesso processo che ha coinvolto le officine anni fa: il TPMS è solo un piccolo passo nella direzione tecnologica futura."

Hai attrezzature o stock di prodotti da vendere?
Cerchi un'occasione d'acquisto?
Finalmente online una sezione per te!

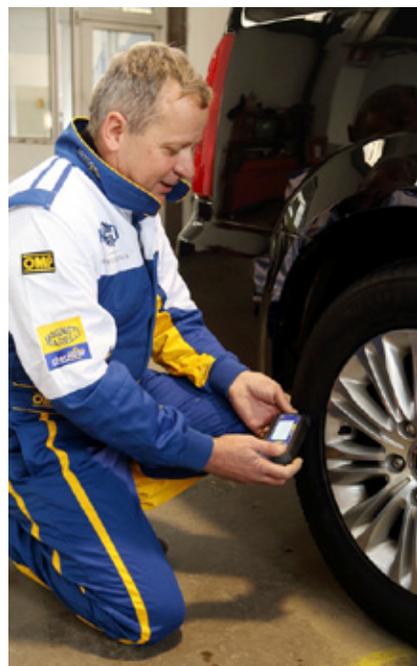
 **PneusNews.it**

Magneti Marelli e Yokohama fanno salire la pressione sulla meccanica leggera

Magneti Marelli non poteva mancare alla partita dei TPMS. Il gruppo multinazionale è leader nella progettazione e produzione di sistemi e componenti ad alta tecnologia per autoveicoli e ha 38.000 addetti, 85 unità produttive, 12 centri di Ricerca e Sviluppo e 26 Centri Applicativi. L'azienda è presente direttamente in 19 nazioni, fornisce tutte le maggiori Case auto in Europa, Nord e Sud America, Asia e la rete Magneti Marelli Checkstar Service è composta da circa 4.000 officine. Insomma i numeri ci sono tutti.

La soluzione per applicare la direttiva TPMS è stata realizzata dalla divisione After Market Parts & Service, che distribuisce ricambi, componenti e attrezzature alle reti di officine e si occupa anche di formazione e know how tecnico. Così, nel maggio 2014, il catalogo di attrezzature Magneti Marelli si è arricchito del TPMS Connect Evo, uno strumento prodotto da Tecnomotor e ribrandizzato Magneti Marelli, che serve per il controllo, la diagnosi e la codifica dei sensori wireless di pressione dei pneumatici.

TPMS Connect Evo esegue un controllo iniziale del sistema all'ingresso del veicolo, prima di qualsiasi intervento sulle ruote o sui sensori, identifica l'ID dei singoli sensori nelle ruote senza rimuovere i pneumatici, controlla complessivamente il sistema al momento della restituzione del veicolo al cliente (ad es. in seguito alla manutenzione completa dei pneumatici), evidenziando gli errori e le possibili cause dell'attivazione dell'indicatore TPMS sul cruscotto, misura la temperatura e la pres-



Letture del singolo sensore TPM per verificarne il funzionamento, con la possibilità di salvare tutti i dati disponibili nella schermata e di stamparli successivamente.



Lo strumento Magneti Marelli TPMS Connect Evo

sione dei pneumatici e codifica le valvole universali Ez-Sensor di Schrader, Sens-It di Alligator, IntelliSens di Huf e Redi-Sensor di VDO. Lo strumento è rivestito con gomma antishock per resistere a urti o cadute e ha un display transflettivo (4x16 caratteri) con ampio angolo di lettura che permette la visualizzazione delle informazioni anche in situazioni di luce intensa. Inoltre, grazie ad una batteria interna al litio a ricarica veloce e lunga durata, permette un utilizzo frequente.

Le funzioni principali sono: lettura completa di tutti i sensori installati sul veicolo legati alla corrispondente ruota, lettura del singolo sensore, programmazione dei sensori universali, diagnosi OBD per codifica/DTC e dati tecnici dei sensori. Tutti i dati rilevati durante il risveglio delle valvole possono essere salvati sul TPMS Connect EVO, archiviati sul PC e stampati, attestando il lavoro eseguito. L'archiviazione dei dati valvole facilita infatti le operazioni successive, come ad esempio il cambio gomme estive/invernali, la sostituzione di un sensore danneggiato e/o a fine vita per la batteria scarica, in quanto tutti i dati possono essere riscritti in modo veloce. L'operatore è inoltre aiutato nelle attività di manutenzione del sistema con informazioni quali: coppia di serraggio sensore, codice di ricambio valvola OE, procedure di adattamento valvole e molto altro ancora.

Aggiungendo il Kit OBD (On Board Diagnostic), TPMS Connect EVO diventa uno strumento di diagnosi non solo dei sensori, ma anche della ECU di gestione del TPMS a bordo veicolo, permettendo la lettura e cancellazione di errori, la codifica e lettura dei

parametri della centralina, nonché la codifica valvole direttamente nella ECU.

La partnership con Yokohama Italia

La praticità dello strumento, ma soprattutto la capacità e la lunga esperienza nell'organizzazione di corsi di formazione hanno fatto sì che Yokohama Italia abbia individuato in Magneti Marelli un partner ideale. Il problema cruciale per i gommisti italiani nella gestione dei TPMS sembra infatti essere la formazione, in quanto è un'attività che coinvolge l'elettronica e che finirà per trasformare in maniera sostanziale il lavoro di tutti i giorni. Yokohama Italia ha scelto quindi di offrire al proprio network Consulenti di Guida non solo il prodotto per la diagnosi, ma anche la collaborazione con un'azienda in grado di offrire corsi di formazione chiari ed efficaci sui TPMS e non solo.

“Nel 2015 struttureremo una serie di corsi di formazione sui TPMS, che saranno il vero e proprio cardine attorno a cui ruota un progetto di crescita delle officine dei gommisti partner di Yokohama”, spiega Pietro Maria Gastaldi, responsabile vendite Italia di Magneti Marelli. “Già dai primi corsi effettuati, abbiamo notato che i partecipanti sono molto interattivi. Questo significa che hanno capito che si tratta di un'opportunità da cogliere e stanno già guardando in prospettiva al business che possono generare.”

Secondo Magneti Marelli, i TPMS, che dovranno essere gestiti in quanto introdotti sul mercato per legge, per i gommisti rappresentano solo il primo passo per entrare in un mondo di servizi più complessi. “Noi abbiamo offerto a Yokohama e alla sua rete tutto il nostro catalogo di prodotti e tutta la nostra esperienza in campo formativo: è dal 1985 che organizziamo corsi di base nel campo dell'elettromeccanica e siamo quindi in grado di guidare anche i gommisti a svolgere attività alternative e complementari al core business dei pneumatici. Ci sono infatti molti altri servizi, in ambito di meccanica, ma anche di elettronica di bordo, che possono diventare un'opportunità di crescita per i rivenditori di pneumatici. Un esempio è il cambio dei gas della climatizzazione, un'operazione che coincide con il cambio stagionale delle gomme e che quindi si inserirebbe perfettamente nelle officine CDG, come servizio aggiuntivo”.

Magneti Marelli e Yokohama sono d'accordo: solo la differenziazione consentirà di rimanere vivi e sani su questo mercato. “La novità dei TPMS aumenterà la sensibilità alla manutenzione e alla sicurezza e darà l'occasione al gommista di proporre altri servizi, ampliando il settore di intervento ai freni e alla meccanica leggera. Nel prossimo futuro sarà vincente chi saprà diversificare, crescere in professionalità e fidelizzare il cliente”, spiega Gastaldi.

Yokohama Italia sarà dunque l'anello di congiunzione, mentre Magneti Marelli offrirà una gamma di sensori dei principali produttori, il proprio strumento di diagnosi e la formazione. Roberto Pizzamiglio, direttore vendite e marketing di Yokohama Italia, sottolinea che non si tratta di un dictat per la rete, ma semplicemente di un'opportunità offerta ai rivenditori che sapranno coglierla, sempre nel rispetto della loro autonomia.



TPMS Connect Evo di Magneti Marelli ha la possibilità effettuare la clonazione dei sensori, leggendo i dati dalla valvola OE, generandoli automaticamente o attraverso una procedura manuale. I Sensori Universali supportati sono: EZ-sensor (Schrader), Sens.it (Alligator), IntelliSens (Huf) e REDI-Sensor (VDO).

I corsi di formazione, organizzati in collaborazione tra le due aziende, in parte si svolgeranno a Carpenedolo, presso la sede della filiale italiana di Yokohama, e in parte saranno itineranti e sfrutteranno alcune filiali e aule di Magneti Marelli nella penisola. Per l'operatività Magneti Marelli dispone di ben 8 formatori e 7 service manager sul territorio.

Per quanto riguarda il tester TPMS Connect Evo, Magneti Marelli lo definisce “un prodotto di altissimo livello e qualità, che si colloca nella fascia premium di mercato”. “L'investimento iniziale per un'officina media che non ha mai trattato i TPMS è attorno ai 650-700 euro, a cui si deve aggiungere un magazzino di valvole del costo attorno ai 90-100 euro l'una, un investimento importante, ma – secondo Gastaldi – facilmente ammortizzabile”.

Paolo Marconati, responsabile tecnico di Yokohama Italia, segue fin dall'inizio l'evoluzione legislativa dell'implementazione dei TPMS, che, secondo lui, avrebbe avuto senso mandare in vigore già nel 2012, in concomitanza con l'etichetta europea. “I parametri dell'etichetta si riferiscono a resistenza al rotolamento, aderenza su bagnato e rumorosità, tutti valori che sono strettamente legati alla corretta pressione di gonfiaggio. Per questo motivo – dice Marconati – ritengo che l'introduzione dei TPMS avrebbe dovuto andare a braccetto con l'etichetta”.

Anche il responsabile tecnico della filiale italiana di Yokohama è un sostenitore di questo nuovo sistema che migliorerà la sicurezza stradale e ridurrà, come ha già fatto negli Stati Uniti, l'incidentività. “E' una forma di monitoraggio importantissima, perché oggi il 50% del parco auto circolante viaggia con pressioni non corrette e questo compromette sia la sicurezza che le prestazioni del veicolo”, sottolinea Marconati.

Fondamentale, secondo Marconati, è però l'atteggiamento dei gommisti nell'approcciare questa nuova attività: “Qualcuno è ancora diffidente e infastidito da questa evoluzione della professione, ma chi ha fiutato e colto il business ha fatto il corso di formazione, si sta attrezzando e ha già cominciato a raccogliere i risultati extra che si sommano alla tradizionale e ormai consolidata attività dei pneumatici”.

TPMS Euroshop: una soluzione per ogni vettura

Italmatic, azienda con sede a Cassina de' Pecchi, in provincia di Milano, specializzata nella realizzazione di macchinari per la produzione e ricostruzione dei pneumatici, per la produzione di contrappesi e nella distribuzione di consumabili per pneumatici (valvole, rappezzi, ecc.), nel corso del 2014 ha lanciato in partnership con Schrader GmbH, azienda leader nella produzione dei sensori per il controllo della pressione dei pneumatici, il portale www.tpmseuroshop.it. Questo sito presenta un assortimento completo dei sensori TPMS, sia di Schrader che degli altri principali produttori, come Continental VDO, Huf/Beru, Cub e Alligator e si prefigge l'obiettivo di essere il punto di riferimento sui TPMS per il mercato italiano e non solo.

Paolo Polenghi, responsabile della divisione TPMS Euro Shop, ha affermato: "L'obiettivo della divisione TPMS Euroshop di Italmatic è quello di dare una soluzione al gommista e all'officina per qualsiasi veicolo che entra dal portone di ingresso. Ci siamo concentrati sulle marche premium che soddisfano i più elevati standard qualitativi e di affidabilità sia di provenienza EU che asiatica, come ad esempio il sensore Cub. Inserendo sul portale www.tpmseuroshop.it tre dati: anno di produzione, marca e modello dell'auto si ottengono tutte le informazioni necessarie sul prodotto originale ricercato, sulla copertura dei sensori universali e sui Service Kit."

L'offerta di TPMS EuroShop è ampia e completa: oltre ai citati sensori, sono proposti i Service Kit per la manutenzione dei sensori, con il dado, la guarnizione, il meccanismo interno e il co-perchietto che devono essere sostituiti ad ogni cambio pneumatici, tutti gli strumenti di cui necessitano le officine per il servizio TPMS, come le chiavi dinamometriche, le leve per montare le valvole snap-in e gli strumenti di diagnosi, necessari per programmare i sensori universali. La gamma di strumenti di diagnosi include tra gli altri il Tech400 e il Tech500, i due strumenti di punta della Bartec, caratterizzati da funzionalità distintive ed affidabilità elevatissima. Infine, Italmatic offre anche un programma di formazione, che può essere svolto sia nella sede dell'azienda che



Paolo Polenghi,
responsabile della divisione
TPMS Euro Shop

direttamente presso il cliente nonché una soluzione di E-Learning.

Nel 2014, secondo Schrader, i veicoli dotati di TPMS diretto erano 600.000 e nel 2015 raddoppieranno, per arrivare a 2,3 milioni nel 2018. Riferendosi al 2015, Polenghi afferma: "Ovviamente, il primo obiettivo è crescere ancora nel panorama italiano, consolidando la posizione di punto di riferimento del mercato per il TPMS. Per fare questo, il portale includerà a breve informazioni sulla compatibilità dei sensori universali anche delle altre marche, non solamente di Schrader, sulle disponibilità di magazzino, integrando il nostro gestionale e sulle procedure di riapprendimento dell'ID di un nuovo sensore. Infine, vorremmo creare un sistema di pagamento e ordinazione il più semplice possibile, integrando il nostro gestionale aziendale. La forza di Italmatic è quella di avere sviluppato partnership strategiche con le aziende leader del settore per offrire un mix di prodotti completo, in grado di soddisfare le esigenze di manutenzione dei sistemi TPMS di tutti i veicoli in circolazione. A questo si aggiungono prodotti progettati direttamente da Italmatic come la valigetta dei service-kit (parti di ricambio) con assortimento mirato al mercato italiano e degli starter kit, che includono un assortimento di sensori universali e strumenti di diagnostica/programmazione a prezzi competitivi. Siamo quindi in grado di diventare il partner unico dei gommisti nel campo TPMS, che quindi possono interfacciarsi con un solo specialista, rendendo più facile un periodo in cui si assiste ad un vero e proprio cambiamento culturale. Insomma, diamo una soluzione per ogni vettura."



Stack TPMS: l'innovazione arriva dal motorsport

I sensori senza batteria saranno il futuro?

Il motorsport solitamente svolge la funzione di traino del mercato, inventando, migliorando e testando idee e progetti. I sistemi di misurazione della pressione non fanno eccezione e Stack, azienda con 30 anni di esperienza nella realizzazione di tachimetri, soluzione per la registrazione dati, software di analisi dei tempi sul giro e altri prodotti motorsport, ha deciso di realizzare un prodotto particolare, che non prevede l'uso di batterie.



L'azienda stessa spiega l'importanza dei TPMS nel motorsport: "avere una macchina in griglia di partenza con le gomme alla giusta temperatura e pressione è un vantaggio importante e ben noto, fondamentale soprattutto nei primi giri di gara. Inoltre, il monitoraggio dinamico della pressione, mentre l'auto è in pista, consente al team di ottimizzare le prestazioni dei pneumatici sul giro e su tutta la corsa."

Per questo motivo l'azienda ha sviluppato Stack TPMS che intende ridefinire completamente il TPMS nel motorsport: il sensore è basato sulla tecnologia SAW (Surface Acoustic Wave) brevettata da Transense e con licenza di utilizzo esclusivo per il motorsport da parte di Stack. I sensori SAW sono passivi, senza nessun tipo di batteria richiesta, wireless, a basso costo, robusti ed estremamente piccoli e leggeri (pesano appena 15 grammi). Possono misurare la pressione, la temperatura e la coppia di oggetti in movimento (ad esempio pneumatici, alberi di trasmissione, ecc). I sensori SAW sono piezoelettrici: utilizzano un campo elettrico oscillante per generare un'onda acustica che si propaga sulla superficie del substrato, per poi trasformarsi nuovamente in un campo elettrico per la misurazione. Un modulo centrale interroga i sensori a turno,

trasmettendo un segnale in radiofrequenza. Tre elementi all'interno di ogni sensore SAW ritrasmettono una specifica frequenza RF, corrispondente alla pressione e alla temperatura all'interno del pneumatico. Il modulo centrale raccoglie i segnali RF SAW e li converte in dati di pressione e temperatura, che sono trasmessi successivamente ad un data logger e/o al display in abitacolo.

Questi sistemi consentono all'utente di misurare la pressione in ciascun pneumatico fino a 20 volte al secondo, permettendo così un miglioramento continuo dell'assetto, oltre a prevedere la rottura di un pneumatico. Il sistema è facilmente configurabile tramite il programma fornito insieme ai sensori e l'output può essere connesso ad un manometro appositamente sviluppato da Stack, che mostra tutti i dati all'interno dell'abitacolo. Il sistema funziona con 1, 2, 4 o più ruote ed è quindi adatto a autovetture, camion e moto. Il futuro dei TPMS sarà molto probabilmente senza batteria o con una batteria sostituibile. Il motorsport, intanto, si occuperà di testare questa soluzione sulle piste di tutto il mondo.

Alligator Sens.it	Beru Huf IntelliSens	Continental Redi Sensor
		
<p>Tipo di sensore: Universale programmabile</p>	<p>Tipo di sensore: Multiprotocollo (pre-programmato)</p>	<p>Tipo di sensore: Multiprotocollo (pre-programmato)</p>
<p>Numero varianti: Una, in versione clamp - in e snap - in</p>	<p>Numero varianti: Una, in versione clamp - in e snap - in</p>	<p>Numero varianti: Tre disponibili e due in fase di sviluppo</p>
<p>Copertura del mercato auto: 80% e 90% entro fine 2015</p>	<p>Copertura del mercato auto: 80%</p>	<p>Copertura del mercato auto: 50% circa</p>
<p>Strumenti di diagnosi compatibili: Bartec, Ateq, Tecnomotor, Bosch, Hella-Gutmann, Continental VDO, Rema Tip Top, Texa</p>	<p>Strumenti di diagnosi compatibili: Ateq, Bartec, Tecnomotor</p>	<p>Strumenti di diagnosi compatibili: Tutti</p>
<p>Riprogrammabilità: si</p>	<p>Riprogrammabilità: si</p>	<p>Riprogrammabilità: non necessaria</p>
<p>Tempo medio di attivazione/programmazione: 30/35 secondi</p>	<p>Tempo medio di attivazione/programmazione: < 5 secondi</p>	<p>Tempo medio di attivazione/programmazione: Equivalente ai sensori OE</p>
<p>Pezzi venduti OE/Aftermarket: n.d.</p>	<p>Pezzi venduti OE/Aftermarket: n.d.</p>	<p>Pezzi venduti OE/Aftermarket: n.d.</p>
<p>Garanzia: 1 anno o 25.000 km</p>	<p>Garanzia: 3 anni</p>	<p>Garanzia: 1 anno</p>
<p>Prezzo consigliato al gommista: 42 euro</p>	<p>Prezzo consigliato al gommista: n.d.</p>	<p>Prezzo consigliato al gommista: 51,02 euro</p>
<p>Distribuito da: Tutti i distributori europei più importanti, in particolare Rema Tip Top e Italmatic per l'Italia</p>	<p>Distribuito da: Italmatic, Pressens, Prema, Rhiag, Berner, Stahlgruber, Wessels + Müller, Rema TipTop e altri</p>	<p>Distribuito da: Rete ufficiale VDO</p>
<p>VANTAGGI</p>	<p>VANTAGGI</p>	<p>VANTAGGI</p>
<p>Riduzione dei costi di attività e di stoccaggio, sensore compatibile con la maggior parte delle applicazioni, nessun costo di software, aggiornamenti automatici online gratuiti, tracciabilità completa delle operazioni effettuate, analisi delle statistiche, helpdesk integrato, vincitore del Reifen Innovation Award 2012</p>	<p>Programmazione più veloce del mercato: essendo un sensore universale configurabile (non programmabile), i protocolli di comunicazione sono già memorizzati e quello corretto necessita semplicemente di essere "attivato" per essere compatibile con il veicolo. Altri plus sono la qualità OE, la durata della batteria, il design unico dell'accoppiamento con lo stelo valvola</p>	<p>Installazione veloce facile e sicura, richiede pochi attrezzi, nessun kit di manutenzione nè chiavi dinamometriche. Minor incidenza sull'equilibratura e minori rischi di danneggiamento grazie al posizionamento opposto rispetto alla valvola. Necessità di pochi codici a scaffale per coprire circa il 50% del parco veicoli.</p>
<p>Contatti: www.alligator-sensit.com europe@alligator-sensit.com +49 (0) 7322 130 415</p>	<p>Contatti: www.intellisens.com info@intellisens.com +49 (0)2051 272-6006</p>	<p>Contatti: www.it.vdo.com info.consumatori@continental-corporation.com +39 02 356801</p>

Cub Unisensor	Schrader EZ-sensor	Tech T-Pro
		
Tipo di sensore: Universale programmabile	Tipo di sensore: Universale	Tipo di sensore: Tipo di sensore: Multiprotocollo (pre-programmato)
Numero varianti: Una, in versione clamp - in e snap - in	Numero varianti: Una, in versione clamp - in e snap - in	Numero varianti: Una, in versione clamp - in e snap - in
Copertura del mercato auto: 95%	Copertura del mercato auto: 80%	Copertura del mercato auto: 55% dei veicoli immatricolati nel 2014
Strumenti di diagnosi compatibili: Cub Sensor-Aid	Strumenti di diagnosi compatibili: Bartec, Tecnomotor, Ateq, Texa, BrainBee, Wow	Strumenti di diagnosi compatibili: Ateq VT56
Riprogrammabilità: si	Riprogrammabilità: si	Riprogrammabilità: si
Tempo medio di attivazione/programmazione: 10 secondi	Tempo medio montaggio e attivazione/programmazione per auto: 15 secondi per sensore	Tempo medio montaggio e attivazione/programmazione per auto: 8 secondi
Pezzi venduti OE/Aftermarket: Nel 2014 in Europa 600.000 aftermarket	Pezzi venduti OE/Aftermarket: Nel 2014 in Europa 16 milioni OE, 600.000 aftermarket	Pezzi venduti OE/Aftermarket: n.d.
Garanzia: 1 anno	Garanzia: 2 anni	Garanzia: n.d.
Prezzo consigliato al gommista: n.d.	Prezzo consigliato al gommista: 46 euro	Prezzo consigliato al gommista: n.d.
Distribuito da: n.d.	Distribuito da: Italmatic e Rema Tip Top	Distribuito da: Rivolta Automotive
VANTAGGI	VANTAGGI	VANTAGGI
Rapporto qualità/prezzo, ampia copertura del parco auto, funzione brevettata di adeguamento dell'angolo della valvola da 0° a 30°, Cub Uni-Sensor è compatibile solo con il Cub Sensor-Aid	La copertura più ampia del mercato, soprattutto per i veicoli di nuova immatricolazione: 80% del parco auto esistente e 50% delle immatricolazioni 2015, che diventerà 75-80% entro giugno. I sensori aftermarket per costruzione, funzioni e tecnologia, rispettano i più alti standard OE. Assistenza: linea dedicata multilingue e training. Tool TPM-02 gratis o quasi con gli starter kit.	Tech T-Pro è preconfigurato con un vasto numero di protocolli OE e può essere attivato in soli 8 secondi. Altri plus sono il risparmio di tempo e denaro, la copertura del parco auto, nessuna necessità di stock a magazzino di sensori OE, batterie Maxwell a lunga durata, chip leader di mercato Freescale
Contatti: www.cubelec.com sales@cubelec.com.tw +886-4-778-2010	Contatti: www.schraderinternational.com aftermarket@schrader.co.uk +49 (0) 8254 27 999 33	Contatti: www.techpms.com info@techeurope.co.uk +44 2892 665721

Ateq VT15 TPMS activator	Ateq VT 30 TPM ID reader
	
Funzioni: Attivazione dei sensori	Funzioni: Lettura dei sensori
Dati misurati: nessuno	Dati misurati: ID, pressione, temperatura e livello della batteria
Sensori compatibili: Nessuno	Sensori compatibili: Tutti
Dimensioni e peso: 155x50x30 mm - 132 g	Dimensioni e peso: 103 x 64.5x 29.2 mm - 132 g
LCD (dimensione, colore): nessuno	LCD (dimensione, colore): Display LCD monocromatico
Autonomia in numero di attivazioni: n.d.	Autonomia in numero di attivazioni: n.d.
Memoria in numero di pneumatici: n.d.	Memoria in numero di pneumatici: n.d.
Connessione: USB	Connessione: USB
Lingua: Non prevista	Lingua: Italiano, inglese, francese, tedesco, spagnolo, polacco, ceco
Batterie: Batterie alcaline da 9V	Batterie: Nella versione base batteria alcalina da 9V; nella versione VIP batteria ricaricabile e caricatore incluso
Accessori: n.d.	Accessori: n.d.
Formazione: A cura dei distributori	Formazione: A cura dei distributori
Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.	Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.
Prezzo: n.d.	Prezzo: n.d.
Prezzo Aggiornamenti: n.d.	Prezzo Aggiornamenti: n.d.
Garanzia: 1 anno	Garanzia: 1 anno
Distribuito da: Alcar, Continental VDO e Tech/Rivolta	Distribuito da: Alcar, Continental VDO e Tech/Rivolta
VANTAGGI	VANTAGGI
Separa le attività in officina, permettendo di utilizzare gli strumenti più complessi per altre operazioni. VT15 TPMS activator è lo strumento più semplice della gamma Ateq. Si tratta di uno stimolatore, che si limita ad attivare le valvole, senza leggerle. Il dispositivo è dotato di due tasti 'start' e 'stop' e trasmette, nel giro di 30-40 secondi, una sequenza di attivazione per diversi tipi di valvole.	Separa le attività in officina, permettendo di utilizzare gli strumenti più complessi per altre operazioni. VT 30 TPM ID reader è dotato di un display dove selezionare marca e modello dell'auto, attivare la valvola e leggere l'esito dell'attivazione: codice identificativo del sensore, pressione, temperatura e livello della batteria. L'attivazione avviene in qualche secondo, mentre la risposta è in funzione della valvola (tra i 2 e i 10 secondi).
Contatti: www.ateq.it, ateq@ateq.it +39 02 5521083	Contatti: www.ateq.it, ateq@ateq.it +39 02 5521083

Ateq VT55 OBDII TPMS diagnostic tool	Ateq VT56 TPMS diagnostic tool
	
Funzioni: Lettura, clonazione, programmazione	Funzioni: Lettura, clonazione, programmazione
Dati misurati: ID, pressione, temperatura e livello della batteria	Dati misurati: ID, pressione, temperatura e livello della batteria
Sensori compatibili: Tutti	Sensori compatibili: Tutti
Dimensioni e peso: 125 X 120 X 85 mm - 682 g	Dimensioni e peso: 200 x 120 x 40 mm- 900 g
LCD (dimensione, colore): Display LCD monocromatico	LCD (dimensione, colore): Ad alta risoluzione, a colori, 4,3"
Autonomia in numero di attivazioni: n.d.	Autonomia in numero di attivazioni: Circa 1000 attivazioni per ciclo di carica completa
Memoria in numero di pneumatici: n.d.	Memoria in numero di pneumatici: n.d.
Connessione: USB e OBD	Connessione: USB, wifi e SD card, OBD
Lingua: Italiano, inglese, francese, tedesco, spagnolo, polacco, ceco	Lingua: Italiano, inglese, francese, tedesco, spagnolo, polacco, ceco, danese, svedese, olandese, norvegese, portoghese, finlandese
Batterie: Ricaricabile LI-ION	Batterie: Ricaricabile LI-ION
Accessori: Kit OEEDB	Accessori: Docking station con stampante a trasferimento termico + KIT OEEDB
Formazione: A cura dei distributori	Formazione: A cura dei distributori
Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.	Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.
Prezzo: n.d.	Prezzo: n.d.
Prezzo Aggiornamenti: n.d.	Prezzo Aggiornamenti: n.d.
Garanzia: 1 anno	Garanzia: 1 anno
Distribuito da: Alcar, Continental VDO e Tech/Rivolta	Distribuito da: Alcar, Continental VDO e Tech/Rivolta
<p style="text-align: center;">VANTAGGI</p>	<p style="text-align: center;">VANTAGGI</p>
Utilizzo semplice, menù intuitivo. VT55OBDII TPMS diagnostictool rappresenta la gamma superiore di prodotti che offrono anche l'interazione con la centralina. L'utilizzo del VT55 è semplice: nel display a cristalli liquidi bisogna selezionare dal database l'auto su cui si sta lavorando (marca, modello e a volte anno) per far comparire sul display un quadro sinottico della vettura con i quattro pneumatici.	Barcode scanner per l'identificazione del veicolo, display a colori molto intuitivo, lampada led sul connettore interno, memoria della lettura dei sensori. VT 56 TPMS diagnostictool viene definito dall'azienda "rivoluzionario" rispetto al VT 55. Lo strumento dispone di un display a colori molto intuitivo e risulta molto più semplice da utilizzare, grazie al menu a icone e a una guida in linea che dispensa informazioni e suggerimenti sulle procedure.
Contatti: www.ateq.it, ateq@ateq.it +39 02 5521083	Contatti: www.ateq.it, ateq@ateq.it +39 02 5521083

Bartec TPMS PAD	Bartec Tech400SDE
	
Funzioni: Programmazione dei sensori (testa, copia e crea un sensore), verifica del corretto funzionamento attraverso l'attivazione LF, lettura diretta dell'ID del sensore	Funzioni: Controllo del veicolo per la ricerca dei guasti e lettura dei sensori, programmazione dei sensori per copiarli o crearne dei nuovi usando i sensori universali, riapprendimento.
Dati misurati: Lettura e generazione di un ID	Dati misurati: ID, temperatura, livello della batteria, dati OBD, informazioni sul sensore
Sensori compatibili: EZ- sensor di Schrader	Sensori compatibili: IntelliSens di di Huf, EZ-sensor di Schrader, Sens.it di Alligator e Redi-Sensor di VDO
Dimensioni e peso: 103 x 103 x 23 mm - 91,2 g	Dimensioni e peso: 176 x 92 x 43 mm - 480g
LCD (dimensione, colore): nessuno	LCD (dimensione, colore): B/n
Autonomia in numero di attivazioni: Non applicabile	Autonomia in numero di attivazioni: Dipende dall'uso, normalmente più di una settimana
Memoria in numero di pneumatici: Non applicabile	Memoria in numero di pneumatici: 2GB, più di 50.000 veicoli
Connessione: USB	Connessione: OBD II e USB
Lingua: Italiano, inglese, tedesco	Lingua: Italiano, inglese, francese, tedesco, turco, ceco, olandese, svedese
Batterie: Non necessarie	Batterie: Polimeri di litio
Accessori: No	Accessori: No
Formazione: Su richiesta	Formazione: Su richiesta
Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.	Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.
Prezzo: 275 euro	Prezzo: 950 euro
Prezzo Aggiornamenti: n.d.	Prezzo Aggiornamenti: Gratuito il primo anno, successivi n.d.
Garanzia: 1 anno	Garanzia: 1 anno
Distribuito da: Italmatic	Distribuito da: Italmatic
<p style="text-align: center;">VANTAGGI</p>	<p style="text-align: center;">VANTAGGI</p>
Separazione dei compiti in officina. Il TPMS PAD funziona attraverso il TPMS Desktop, un software da scaricare gratuitamente sul proprio PC o computer portatile. Basta collegare lo strumento al PC tramite cavo USB per programmare i sensori. Il TPMS Desktop presenta una vasta gamma di modelli per auto compatibili con i sensori EZ- sensor di Schrader. Non è richiesto il collegamento ad internet e non necessita di alcuna batteria.	Strumento robusto ma leggero e in gomma, dimensioni compatte (può essere azionato con una sola mano), tastiera in rilievo (facile da usare con i guanti), tecnologia LF & UHF (no lettura del sensore sbagliato), componenti elettronici OBD non nel cavo (sostituzione del cavo non costosa), batteria affidabile (ricarica wired & wireless), ampia copertura di veicoli, orologio integrato in tempo reale, applicazione TPMS Desktop unica, hardware e software realizzati in Europa.
Contatti: www.bartecautoid.it sales@bartecautoid.com +44 (0)1226 770581	Contatti: www.bartecautoid.it sales@bartecautoid.com +44 (0)1226 770581

Bartec Tech500SDE	Bosch TPA 200
	
Funzioni: Controllo del veicolo per la ricerca dei guasti e lettura dei sensori, programmazione dei sensori per copiarli o crearne dei nuovi usando i sensori universali, riapprendimento.	Funzioni: Lettura e visualizzazione dati sensori di tutti i produttori. Programmazione sensore universali.
Dati misurati: ID, temperatura, livello batteria, dati OBD, informazioni sul sensore.	Dati misurati: ID, livello batteria e pressione
Sensori compatibili: EZ-sensor di Schrader, IntelliSens di Huf, Sens.it di Alligator, Cub UniSensor e Redi-sensor di VDO	Sensori compatibili: Sensori universali
Dimensioni e peso: 187 x 106 x 46 - 480g	Dimensioni e peso: 60 x 160 x 22 mm - 150 g
LCD (dimensione, colore): B/n	LCD (dimensione, colore): Multilinea ad alto contrasto
Autonomia in numero di attivazioni: Dipende dall'uso, normalmente più di una settimana	Autonomia in numero di attivazioni: n.d.
Memoria in numero di pneumatici: 2GB, più di 50.000 veicoli	Memoria in numero di pneumatici: n.d.
Connessione: Bluetooth, WLAN e USB, OBD II	Connessione: USB e Bluetooth
Lingua: Italiano, inglese, francese, tedesco, turco, portoghese, ceco, olandese, svedese, spagnolo, polacco	Lingua: Multilingua
Batterie: Polimeri di litio	Batterie: 3.7 V/ 520 mAh , 2,5 ore autonomia, autospegnimento
Accessori: Stazione di ricarica (charging station), stampante bluetooth + stazione di ricarica, caricatore PAD	Accessori: Cavo USB incluso, CD TPA Startcenter incluso
Formazione: Su richiesta	Formazione: A breve corso dedicato
Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.	Pezzi venduti OE / Aftermarket: Circa 10.000
Prezzo: 1.050 euro	Prezzo: 699 euro listino consigliato
Prezzo Aggiornamenti: Gratuito il primo anno, successivi n.d.	Prezzo Aggiornamenti: Gratuito i primi tre mesi, 160 euro/anno listino consigliato
Garanzia: 1 anno	Garanzia: n.d.
Distribuito da: Italmatic	Distribuito da: Bosch
VANTAGGI	VANTAGGI
Strumento robusto ma leggero e in gomma, dimensioni compatte (può essere azionato con una sola mano), tastiera in rilievo (facile da usare con i guanti), tecnologia LF & UHF (no lettura del sensore sbagliato), componenti elettronici OBD non nel cavo (sostituzione del cavo non costosa), batteria affidabile (ricarica wired & wireless), ampia copertura di veicoli, orologio integrato in tempo reale, applicazione TPMS Desktop unica, hardware e software realizzati in Europa, connessione Bluetooth attraverso la chiavetta fornita, funzionalità WLAN, vasta gamma di prodotti accessori.	Grande esperienza di Bosch nello sviluppo di strumenti di diagnosi, know-how derivante dall'equipaggiamento originale, semplicità d'uso, database completo, aggiornamenti online non obbligatori per il funzionamento dello strumento, dimensioni contenute, software a supporto, approccio per step. Assieme al TPA200, prodotto entry - level di Bosch, viene fornito il software per pc TPA Startcenter, contenente un database con le informazioni sui veicoli e sui sensori.
Contatti: www.bartecautoid.it sales@bartecautoid.com +44 (0)1226 770581	Contatti: www.bosch-automotive.com www.bosch.it, +39 02 36961

Bosch KTS 440 (DCU100+KTS540)	Continental VDO TPMS Pro
	
<p>Funzioni: Lettura/cancellazione errori, reset manutenzione, rigenerazione DPF, sostituzione pastiglie, regolazione angolo di sterzo, cambio batteria, funzioni speciali, attuatori, multimetro</p>	<p>Funzioni: Diagnostica TPMS, lettura e cancellazione codici di errore, programmazione sensori riprogrammabili, apprendimento ed installazione sensori OEM e sensori universali RDKS attraverso interfaccia OBDII, visualizzazione informazioni sui sensori, visualizzazione informazioni sul veicolo, visualizzazione lettura valori attuali dei sensori, inserimento del numero di registrazione del veicolo (n. targa)</p>
<p>Dati misurati: ID, livello batteria e pressione (se associato a TPA 200)</p>	<p>Dati misurati: ID, pressione, livello batteria, temperatura, n° ricambio OE, n° ricambio Aftermarket, n° ricambio kit manutenzione</p>
<p>Sensori compatibili: Sensori universali (se associato a TPA 200)</p>	<p>Sensori compatibili: Lettura sensori OEM, universali RDKS, Redi-Sensor, sensori riprogrammabili, sensori multi applicazione. Programmazione sensori universali RDKS, Sens.it Alligator, IntelliSens Huf, EZ-sensor Schrader, Eupro, T-Prosensor</p>
<p>Dimensioni e peso: DCU100: 361 x 222 x 49 mm - 2 kg</p>	<p>Dimensioni e peso: 200 x 120 x 85 mm - 682 g</p>
<p>LCD (dimensione, colore): DCU100 10" TFT touchscreen risoluzione 1024 x 600 dpi</p>	<p>LCD (dimensione, colore): Monitor innovativo a colori da 4,3"</p>
<p>Autonomia in numero di attivazioni: n.d.</p>	<p>Autonomia in numero di attivazioni: n.d.</p>
<p>Memoria in numero di pneumatici: n.d.</p>	<p>Memoria in numero di pneumatici: 5 pneumatici per ogni veicolo, storico fino ad 8 veicoli</p>
<p>Connessione: IEEE802.11 b/g/n, WiFi, Bluetooth Classe 1</p>	<p>Connessione: OBD, USB, Wi-Fi e SD card</p>
<p>Lingua: Multilingua</p>	<p>Lingua: Italiano, tedesco, inglese, francese, spagnolo, olandese, polacco, portoghese, ungherese, rumeno, finlandese, danese, norvegese, svedese, ceco</p>
<p>Batterie: DCU100 Lithium Ion. 5200mAh @7.2V (= 37.5Wh)</p>	<p>Batterie: n.d.</p>
<p>Accessori: n.d.</p>	<p>Accessori: Inclusi Kit OEDB, docking station, stampante, connessione bluetooth o raggi infrarossi per stampante, scanner codici a barre</p>
<p>Formazione: A breve corso dedicato</p>	<p>Formazione: disponibile su richiesta del cliente, supporto telefonico attivo, per informazioni visitare il sito http://www.it.vdo.com</p>
<p>Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.</p>	<p>Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.</p>
<p>Prezzo: n.d.</p>	<p>Prezzo: 1149 euro senza stampante, 1399 euro inclusa stampante</p>
<p>Prezzo Aggiornamenti: n.d.</p>	<p>Prezzo Aggiornamenti: Gratuiti per il primo anno attraverso il tool di registrazione</p>
<p>Garanzia: n.d.</p>	<p>Garanzia: 1 anno</p>
<p>Distribuito da: Bosch</p>	<p>Distribuito da: Rete ufficiale VDO</p>
<p style="text-align: center;">VANTAGGI</p>	<p style="text-align: center;">VANTAGGI</p>
<p>Tablet da 10", schermo touch screen per un utilizzo flessibile e rapido, solido e robusto, perfetto per l'ambiente d'officina, massima portabilità grazie al peso ridotto, operatività mobile di lungo periodo grazie alla potente batteria al litio, pratica staffa di sostegno sul retro, diagnosi con ESI[tronic] 2.0 espandibile in funzione delle esigenze dell'officina.</p>	<p>Utilizzo facile e intuitivo, ideale per l'autoriparatore e il gommista che cercano uno strumento dedicato e di ampio utilizzo per il TPMS. Il VDO TPMS Pro è prodotto da Ateq e consiste nel modello di punta VT56, con in più un software unico sviluppato per VDO. Questo pratico dispositivo mobile utilizza la tecnologia wireless per leggere i sensori TPM, indipendentemente dal fatto che questi siano di primo equipaggiamento o aftermarket.</p>
<p>Contatti: www.bosch-automotive.com www.bosch.it +39 02 36961</p>	<p>Contatti: www.it.vdo.com, info.consumatori@continental-corporation.com +39 02 356801</p>

Continental VDO Contisys Check TPMS	Cub Sensor - Aid
	
Funzioni: Diagnostica di primo livello, lettura codici di errore (DTC), cancellazione codici di errore, azzeramento spie di manutenzione e di malfunzionamento sui seguenti componenti: EOBD, ABS ed SBC (Mercedes-Benz), Airbags, Pretensionatori, SRS, Climatizzatori, Codifica Iniettori CR Diesel, Sensori angolo sterzo, Azzeramento indicatori "service" BMW CBS, MB Assyst Plus, VAG CAN, TPMS, Trasmissioni ASG DSG	Funzioni: Diagnosi e programmazione
Dati misurati: ID, pressione, livello batteria, temperatura, n° ricambio OE, n° ricambio Aftermarket, n° ricambio kit manutenzione	Dati misurati: ID, pressione, livello batteria, temperatura
Sensori compatibili: Lettura sensori OEM, universali RDKS, Redi-Sensor, sensori riprogrammati, sensori multi applicazione.	Sensori compatibili: Diagnosi 95% sensori OE, Programmazione Cub Uni - Sensor
Dimensioni e peso: 170 x 146 x 85 mm - 800g	Dimensioni e peso: 215 x 90 x 55 mm - 500 g
LCD (dimensione, colore): 4 pollici b/n	LCD (dimensione, colore): 128x64 pixel, STN unico colore
Autonomia in numero di attivazioni: n.d.	Autonomia in numero di attivazioni: n.d.
Memoria in numero di pneumatici: 4, 5 o 8 in funzione del veicolo	Memoria in numero di pneumatici: 5
Connessione: USB e OBD	Connessione: Cavo
Lingua: Italiano, inglese, francese, tedesco, spagnolo	Lingua: Dodici differenti lingue tra cui italiano
Batterie: Polimeri di litio, autospegnimento dopo 5 minuti	Batterie: Polimeri di litio, 15V, autospegnimento
Accessori: Antenna TPMS	Accessori: n.d.
Formazione: disponibile su richiesta del cliente, supporto telefonico attivo, per informazioni visitare il sito http://www.it.vdo.com	Formazione: n.d.
Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.	Pezzi venduti Aftermarket: Circa 8,100 unità nel 2014 sul mercato europeo
Prezzo: 1500 euro compresa antenna TPMS	Prezzo: 450 euro
Prezzo Aggiornamenti: 190 euro per attivare un anno completo di aggiornamenti, non obbligatorio	Prezzo Aggiornamenti: n.d.
Garanzia: 1 anno	Garanzia: 1 anno
Distribuito da: Rete ufficiale VDO	Distribuito da: n.d.
VANTAGGI	VANTAGGI
Prodotto di facile utilizzo dedicato a quei meccanici e/o gommisti che vogliono iniziare ad affacciarsi al mondo della diagnostica, della manutenzione e dei TPMS. ContiSys Check TPMS consente di effettuare la diagnostica di una vasta gamma di funzioni di utilizzo quotidiano e anche se impiegato su sistemi elettronici complessi, mantiene sempre la sua notevole semplicità di utilizzo.	Rapporto prezzo/prestazioni, compatibilità con sensori originali, facilità d'uso. Sensor-Aid permette di decodificare tutti i tipi di sensori, valutandone lo stato, ma può programmare solamente Cub Uni-Sensor e quest'ultimo può essere programmato solamente dal Sensor-Aid. Questo strumento di diagnosi è compatibile con il 95% dei sensori originali e ha un menù chiaro ed intuitivo, con l'aggiornamento del prodotto che avviene tramite il software e il collegamento al PC.
Contatti: www.it.vdo.com , info.consumatori@continental-corporation.com +39 02 356801	Contatti: www.cubelec.com , sales@cubelec.com.tw +886 4 778 2010

Magneti Marelli TPMS Connect EVO	Rema Tip Top Profiler TPM II
	
Funzioni: Risveglio e lettura parametri sensori TPM, clonazione sensori TPM OE, programmazione sensori Universali, diagnosi centraline TPMS	Funzioni: Diagnosi, clonazione, procedure di apprendimento, ricambi e kit manutenzione, stampa report wireless con bluetooth (in esclusiva)
Dati misurati: ID, pressione, temperatura, livello batteria ed altri parametri resi disponibili dal sensore	Dati misurati: ID, pressione, livello batteria, temperatura
Sensori compatibili: Originali, EZ-sensor di Schrader, Sens.it di Alligator, IntelliSens di Huf e Redi-Sensor di VDO	Sensori compatibili: OE, EZ-sensor di Schrader, IntelliSens di Huf, Sens-it di Alligator, Redi-Sensor di VDO
Dimensioni e peso: 160 x 80 x 36 mm - 290 g	Dimensioni e peso: 160 x 80 x 36 mm - 600g
LCD (dimensione, colore): Grafico 128x64 pixel, 3 pollici, transflettivo e retroilluminato	LCD (dimensione, colore): 63 X 32 mm Schermo b/n antiriflesso, leggibile anche con esposizione ai raggi solari
Autonomia in numero di attivazioni: Autonomia superiore ad 1 settimana con test di 30 veicoli/giorno	Autonomia in numero di attivazioni: n.d.
Memoria in numero di pneumatici: archiviabile anche su PC senza limiti	Memoria in numero di pneumatici: n.d.
Connessione: USB	Connessione: USB, Bluetooth, WIFI (Marzo 2015)
Lingua: Italiano, inglese, francese, tedesco, spagnolo, greco, olandese, svedese, finlandese, ceco, polacco, ungherese, russo, rumeno, sloveno	Lingua: Italiano
Batterie: Lito ricaricabile tramite alimentatore e presa jack protetta, con autoalimentazione da presa EOBD e spegnimento automatico	Batterie: 800mAx11,1V
Accessori: Kit OBD per diagnosi centraline TPMS e per riprogrammazione sensori in centralina veicolo	Accessori: n.d.
Formazione: Corso specifico di 4 ore su normative, tipologia di valvole OE e Aftermarket, manutenzione del sistema e utilizzo TPMS Connect EVO con Kit OBD.	Formazione: Copertura nazionale / eventi dedicati
Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.	Pezzi venduti OE / Aftermarket: Circa 3.000
Prezzo: Da 520 euro a 739 euro	Prezzo: A partire da 548 euro
Prezzo Aggiornamenti: Gratuito il primo anno a partire dalla data di attivazione, dal secondo anno TPMS Connect EVO Listino 160 euro/anno, con Kit OBD Listino 240 euro/anno	Prezzo Aggiornamenti: a seconda del modello
Garanzia: 2 anni dopo la data di attivazione	Garanzia: 1 anno, servizio riparazione disponibile dopo fine garanzia
Distribuito da: Distributori Magneti Marelli, convenzione per la catena Magneti Marelli CheckStar e Yokohama/ GT Radial CDG	Distribuito da: Rema Tip Top Italia Automotive, convenzione con Euromaster / Michelin
VANTAGGI	VANTAGGI
TPMS Connect EVO include una banca dati contenente codici per sensori OE, valvole, cappuccio, sicurezza, serraggio ruota e la procedura di codifica valvole su ECU TPMS. Lo strumento include una SD Card che aggiorna il tester. Protezione (IP54) con rivestimento antiurto in gomma sovrastampata non rimovibile. Interazione facilitata con l'operatore grazie a setup impostazioni vibrazione e segnalazione acustica. La funzione di Test telecomandi offre una ulteriore possibilità di verifica del sistema di chiusura veicolo.	Database con codici di ricambio Rema Tip Top per un veloce riordino di ricambi e kit manutenzione, tascabile, veloce, antiurto, protezione IP54, cavo aggiuntivo e versione EOBD opzionale, copertura 900 veicoli EU, di cui 2/3 programmabili con sensori clonabili, 100% investimento per il futuro con aggiornamento data-base mensile, coppie di serraggio e kit manutenzione, procedure apprendimento EOBD, programma inverno/estate con EOBD.
Contatti: www.magnetimarelli.com, info@magnetimarelli.com +39 02 97227111	Contatti: http://webshop.rema-tiptop.it/ info@rema-tiptop.it +39 0522 1685.350

Tecnomotor TPM-02	Texa TPS
	
<p>Funzioni: Diagnosi sensori, programmazione e test sensori universali, procedure di autoLearning, programmazione ID in centralina veicolo (con opzione Kit EOBD)</p>	<p>Funzioni: Risveglio sensore, misura di temperatura, pressione, carica batteria, individuazione codice identificativo. Programmazione nuovo sensore. Il ricco database interno fornisce la lista ricambi compatibili con il veicolo su cui il gommista sta operando.</p>
<p>Dati misurati: ID, pressione, livello batteria, temperatura, accelerometro</p>	<p>Dati misurati: ID, pressione, livello batteria, temperatura, stato accelerometro</p>
<p>Sensori compatibili: OE (Schrader, Continental/VDO, Huf/Beru, Pacific, Lear), Sensori Universali (EZ Sensor, Sens.it, IntelliSens, RED!)</p>	<p>Sensori compatibili: Tutti i sensori OE su parco circolante Europa, Aftermarket EZ-Sensor, IntelliSens, Sens.it, T-Pro, Alcar</p>
<p>Dimensioni e peso: 160x80x36 mm - 500 g</p>	<p>Dimensioni e peso: 63 X 142 X 30 mm - 136 g</p>
<p>LCD (dimensione, colore): 2,8 pollici grafico transflettivo</p>	<p>LCD (dimensione, colore): Monocromatico retroilluminato, risoluzione 64X128.</p>
<p>Autonomia in numero di attivazioni: > 150</p>	<p>Autonomia in numero di attivazioni: da 500 a 5.000 a seconda del tipo di sensore</p>
<p>Memoria in numero di pneumatici: 120 espandibile</p>	<p>Memoria in numero di pneumatici: 4</p>
<p>Connessione: USB</p>	<p>Connessione: USB e Bluetooth</p>
<p>Lingua: Italiano, inglese, francese, tedesco, spagnolo, portoghese, francese, olandese, svedese, sloveno, polacco, finlandese, norvegese, ungherese</p>	<p>Lingua: Italiano, bulgaro, cinese, croato, ceco, danese, tedesco, inglese, finlandese, francese, greco, ebraico, giapponese, coreano, norvegese, polacco, portoghese, romeno, russo, serbo, sloveno, spagnolo, svedese, turco</p>
<p>Batterie: Ioni di litio, alimentazione da alimentatore o USB, autonomia circa 1 settimana con test 10 veicolo/gg, possibilità di programmare autospegnimento</p>	<p>Batterie: Li-ion capacità 1100 mAh, Tensione 3,7 V. Autonomia 8 ore</p>
<p>Accessori: KIT EOBD, stampa tramite porta USB in connessione con il PC</p>	<p>Accessori: Comunica con la presa OBD via Bluetooth. Lo strumento di diagnosi Texa funge da docking station. La stampante, opzionale, funziona via Bluetooth e sarà presto disponibile</p>
<p>Formazione: Tecnomotor organizza corsi di formazione ad hoc sul TPM-02 in collaborazione con i propri agenti e distributori, e per i prodotti private label in collaborazione con i partner commerciali</p>	<p>Formazione: Corso specialistico D7 "Monitoraggio della pressione pneumatici e procedure di ripristino".</p>
<p>Pezzi venduti OE / Aftermarket: >6000</p>	<p>Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.</p>
<p>Prezzo: Listino 720 euro. Versione Plus con kit EOBD 1100 euro</p>	<p>Prezzo: Listino 450 euro</p>
<p>Prezzo Aggiornamenti: Listino 160 Euro. Versione Plus 240Euro</p>	<p>Prezzo Aggiornamenti: 160 euro all'anno</p>
<p>Garanzia: 1 anno</p>	<p>Garanzia: 2 anni</p>
<p>Distribuito da: Tecnomotor distribuisce il prodotto con il proprio brand tramite la sua rete di agenti e distributori in esclusiva, mentre il prodotto brandizzato Schrader e Corghi è distribuito dalle rispettive reti</p>	<p>Distribuito da: Texa attraverso rete di rivenditori autorizzati</p>
<p>VANTAGGI</p>	<p>VANTAGGI</p>
<p>Database dati tecnici, diagnosi sensori, sensori universali completamente integrati, robustezza e IP54 garantito dal sovrastampaggio in gomma, molto ergonomico, facilmente utilizzabile con una sola mano, display di dimensioni adeguate e con ottima visibilità grazie alla tecnologia transflettiva anche con luce solare diretta, più di 8 anni di esperienza sul mercato europeo in collaborazione con i maggiori produttori di sensori e veicoli, software TPMS Manager su PC per archiviazione dati, stampa e aggiornamento, kit EOBD acquistabile anche in un secondo momento.</p>	<p>Dimensioni contenute, leggero e molto maneggevole, estremamente preciso, facilmente aggiornabile. Grazie alla APP gratuita TPMS Repair è in grado di interfacciarsi con un normale PC su cui sia installato il software Texa IDC4, ma anche con Axone 4 e Axone 4 Mini, e di dialogare con le centraline per le operazioni di manutenzione e sostituzione delle valvole. TPS, che significa Tyre Pressure Service, è lo strumento base che TEXA propone per le operazioni legate ai pneumatici, caratterizzato da una elevata copertura di marche e modelli e dalla qualità e solidità costruttiva.</p>
<p>Contatti: www.tecnomotor.it info@tecnomotor.it +39 0522 747411</p>	<p>Contatti: www.texa.it, info.it@texa.com +39 0422 791311</p>

Texa TPS KEY	Texa AXONE S TPS
	
<p>Funzioni: Tutte le operazioni legate al controllo pneumatici ed anche la comunicazione con la centralina TPMS per la riprogrammazione della stessa ed il reset della spia. Da utilizzarsi su unità di visualizzazione Texa (Axone S, Axone 4, Axone 4 Mini, no PC).</p>	<p>Funzioni: Strumento completo per tutte le operazioni legate al controllo pneumatici ma anche per la comunicazione con la centralina TPMS, per effettuare la riprogrammazione della stessa ed il reset della spia. Con l'utility FAST-FIT, si possono effettuare operazioni relative alle sospensioni elettroniche, alla sostituzione delle pastiglie dei freni, climatizzazione, gruppi ottici, reset service e molto altro ancora.</p>
<p>Dati misurati: ID, pressione, livello batteria, temperatura, stato accelerometro.</p>	<p>Dati misurati: ID, pressione, livello batteria, temperatura, stato accelerometro.</p>
<p>Sensori compatibili: Tutti i sensori OEM su parco circolante Europa, Aftermarket EZ-Sensor, IntelliSens, Sens.it, T-Pro, Alcar</p>	<p>Sensori compatibili: Tutti i sensori OEM su parco circolante Europa, Aftermarket EZ-Sensor, IntelliSens, Sens.it, T-Pro, Alcar</p>
<p>Dimensioni e peso: 37 x 72 x 16,5 mm - 36 g</p>	<p>Dimensioni e peso: 158 x 83,5 x 17,5 mm - 215 g</p>
<p>LCD (dimensione, colore): Non presente</p>	<p>LCD (dimensione, colore): LCD-TFT 5 pollici, 32 milioni di colori. Risoluzione 800X480 pixel. Touch screen capacitivo.</p>
<p>Autonomia in numero di attivazioni: a seconda dello strumento</p>	<p>Autonomia in numero di attivazioni: da 300 a 1.000 a seconda del tipo di sensore</p>
<p>Memoria in numero di pneumatici: A seconda dello strumento</p>	<p>Memoria in numero di pneumatici: 5</p>
<p>Connessione: Abbinata ad Axone S tramite presa USB oppure ad Axone 4 ed Axone 4 Mini con minidocking opzionale</p>	<p>Connessione: USB, Bluetooth e Wi-Fi</p>
<p>Lingua: A seconda dello strumento</p>	<p>Lingua: Italiano, spagnolo, portoghese, francese, inglese, tedesco, polacco, russo, sloveno, greco, olandese, ungherese, croato, bulgaro, ceco, danese, romeno, svedese, finlandese</p>
<p>Batterie: In connessione con le interfacce TEXA.</p>	<p>Batterie: Li-ion, 2600 mAh, 3,7 Vdc.</p>
<p>Accessori: Minidocking per connessione ad Axone 4 e cavo USB per Axone 4 Mini.</p>	<p>Accessori: Comunica via Bluetooth con l'interfaccia veicolo Texa Navigator nano S collegata alla presa di diagnosi OBD</p>
<p>Formazione: corso specialistico D7 "Monitoraggio della pressione pneumatici e procedure di ripristino".</p>	<p>Formazione: corso specialistico D7 "Monitoraggio della pressione pneumatici e procedure di ripristino".</p>
<p>Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.</p>	<p>Pezzi venduti OE / Aftermarket: n.d.</p>
<p>Prezzo: Listino 350 euro</p>	<p>Prezzo: Listino 1490 euro</p>
<p>Prezzo Aggiornamenti: TPS Key non ha un aggiornamento associato in quanto funziona in connessione con Axone S, Axone 4 o Axone 4 Mini e sfrutta quindi gli aggiornamenti degli strumenti</p>	<p>Prezzo Aggiornamenti: 160 euro/anno solo diagnosi TPS, 280 euro/anno se anche con diagnosi FAST-FIT</p>
<p>Garanzia: 2 anni</p>	<p>Garanzia: 2 anni</p>
<p>Distribuito da: Texa attraverso rete di rivenditori autorizzati</p>	<p>Distribuito da: Texa attraverso rete di rivenditori autorizzati</p>
VANTAGGI	VANTAGGI
<p>Dietro alle dimensioni estremamente ridotte (37x72x16,5 mm, 36 g) si nasconde una tecnologia d'avanguardia che consente allo strumento, attraverso la presa USB di cui è dotato, di connettersi alle interfacce Axone 4 (tramite minidocking opzionale) e Axone 4 Mini, trasformandole a tutti gli effetti in strumenti completi per operare con il sistema TPMS.</p>	<p>Questa soluzione non si limita al controllo dei sensori dei pneumatici ma è in grado di dialogare anche con la centralina, effettuando anche il reset della spia. Il sistema operativo Android, inoltre, permette un'esperienza di utilizzo semplice ed intuitiva, supportando il tecnico passo dopo passo grazie ad indicazioni precise. Altro plus è lo schermo capacitivo da 5 pollici e 32 milioni di colori che consente di visualizzare chiaramente tutte le operazioni che si stanno compiendo. Fornito in promozione con diagnosi FAST FIT gratuita.</p>
<p>Contatti: www.texa.it info.it@texa.com +39 0422 791311</p>	<p>Contatti: www.texa.it info.it@texa.com +39 0422 791311</p>

CONTATTI:

Alcar:	www.alcar.it	info@alcar.it	+39 0362 488301
Alligator:	www.alligator-sensit.com	europa@alligator-sensit.com	+49 (0)7322 130 415
Ateq:	www.ateq.it	ateq@ateq.it	+39 02 5521083
Bartec:	www.bartecautoid.it	sales@bartecautoid.com	+44 (0)1226 770581
Beru Huf:	www.intellisens.com	info@intellisens.com	+49 (0)2051 272-6006
Bosch:	www.bosch-automotive.com , www.bosch.it	info@it.bosch.com	+39 02 36961
Continental VDO:	www.it.vdo.com	info.consumatori@continental-corporation.com	+39 02 356801
Cub:	www.cubelec.com	sales@cubelec.com.tw	+886 4 778 2010
Italmatic:	www.italmatic.net , www.tpmseuroshop.com	info@tpmseuroshop.com	+39 02 95300545
Magneti Marelli:	www.magnetimarelli.com	info@magnetimarelli.com	+39 02 97227111
Rema Tip Top:	http://webshop.rema-tiptop.it/	info@rema-tiptop.it	+39 0522 1685.350
Schrader:	www.schraderinternational.com	aftermarket@schrader.co.uk	+49 (0)8254 27 999 33
Tech:	www.techtpms.com	info@techeurope.co.uk	+44 2892 665721
Tecnomotor:	www.tecnomotor.it	info@tecnomotor.it	+39 0522 747411
Texa:	www.texa.it	info.it@texa.com	+39 0422 791311
Yokohama:	www.yokohama.it	info@yokohama.it , info@cdg-one.it	+39 030 9987430



Preview

Nel prossimo numero **focus on** **Ricostruzione**

Il prossimo numero di focus on, che uscirà a metà marzo, sarà dedicato alla RICOSTRUZIONE. Una breve anteprima degli articoli che saranno presenti.

La ricostruzione entra in "Rete d'Impresa"

Nasce un nuovo modello di business nel mondo della ricostruzione: la "Rete d'Impresa". Quattro aziende del nord Italia hanno deciso di unirsi con questa innovativa forma contrattuale che punta alla collaborazione tra le imprese. Il Gruppo, che diventa una realtà da 60 milioni di fatturato e 27 centri sul territorio, ha scelto di realizzare progetti e condividere obiettivi comuni per incrementare innovazione e competitività sul mercato.



Pirelli avvia la ricostruzione a caldo Novatread in tutta Europa

Pirelli completa l'offerta alle flotte con la ricostruzione a caldo Novatread che, dopo aver superato il test pilota in Italia, viene lanciata in tutta Europa. Il pacchetto completo prevede i pneumatici di ultima generazione Serie 01, le fasce prestampate Novateck, disponibili presso i ricostruttori accreditati da Pirelli, e la gamma Novatread di pneumatici ricostruiti in stampo, con carcasse originali Pirelli, che raddoppiano la resa della prima vita e mantengono le performance di resistenza al rotolamento della serie originale.



Cima Impianti personalizza la produzione per incontrare la domanda

Cima Impianti sta diversificando sempre più la sua offerta, allargando il campo d'azione e le competenze. Da un lato, i macchinari sono sempre più personalizzati e sviluppati direttamente con il cliente, dall'altro invece, l'azienda sta esplorando nuovi settori, come quello dell'acciaieria e dei materiali di consumo per le officine. Molte novità, ma i valori principali dell'azienda sono sempre in primo piano: l'assistenza a 360 gradi e l'attenzione alle esigenze specifiche.



Prossime uscite





Our language
is tyres.

The group:

neue
Reifenzeitung 

 tyres
& accessories

 **PneusNews.it**
rivista online sul mondo dei pneumatici

 **Reifenpresse.de**
Ein Service der NEUE REIFENZEITUNG

 **tyrepress**
The website for tyre and wheel professionals

 **PneusNews.it**
focus on