

Se il pneumatico entra in officina

▲ di Fabio Carletti



Parlare di crisi non è bello, ma questa volta lo facciamo per proporre un antidoto contro questo periodo di magri guadagni. Nascondere la testa sotto la sabbia come gli struzzi non serve, allora guardiamo la realtà negli occhi cercando di capire cosa è cambiato nel settore e come cogliere nuove occasioni per restare a galla, o meglio, per sfruttare tutte le possibilità di aumentare il fatturato.

Un tempo il mondo dell'autoriparazione era nettamente diviso in settori: chi si occupava di meccanica non pensava di lavorare anche sull'impianto elettrico e, men che meno, sulle gomme. I ruoli erano chiari e ogni artigiano ricavava i giusti profitti dalla sua attività. Oggi il mercato è molto cambiato, la cassa fa fatica a riempirsi e a fine mese i conti stentano a produrre dei guadagni. Colpa dei costi di riparazio-

ne che sono saliti alle stelle (per via dei ricambi), della ridotta volontà da parte degli utenti di riparare i propri mezzi, se non di fronte a guasti che ferma-

no il veicolo. Questo ultimo fenomeno è causato da un mercato drogato dalle offerte commerciali delle case automobilistiche che, di fatto, hanno causato il crollo della richiesta di veicoli usati e della volontà di tenere in efficienza la propria auto da parte degli utenti. Perché spendere per una vettura usata quando quella nuova la posso pagare a rate e in un periodo talmente lungo da non sentirne il peso? La realtà è che questa è solo una illusione e prima o poi le rate si pagano e l'unico che ha fatto un profitto di breve termine è

chi è riuscito a conquistare un nuovo acquirente. A conti fatti non è sano provocare una accelerazione della svalutazione dell'usato in una situazione in

**Sempre più spesso il
"meccanico di fiducia"
è anche quello che
prepara la vettura
alla revisione periodica
e quindi tra gli
elementi che devono
essere controllati ci sono
anche gli pneumatici.**

Le attrezzature di ultima generazione rendono più facili le operazioni anche per i meno esperti, ma la competenza professionale è sempre la migliore dote che si possa mettere in campo e una garanzia di successo.



cui girano pochi soldi, infatti così si tolgono di tasca alle persone delle risorse che vanno perse e senza delle quali tutto il settore soffre.

Ecco che si rende necessario ricostruire la cultura della manutenzione dei veicoli e su questo fronte gli autoriparatori debbono fare quasi tutto da soli.

I clienti vanno consigliati e si deve far capire quali spese convengono e quali no, in definitiva è necessario che l'autoriparatore svolga il compito di consulente dei clienti e al tempo stesso fornisca i servizi. Così quelle che un tempo erano solo officine meccaniche adesso si occupano dei problemi elettrici ed elettronici dei veicoli e anche di pneumatici. Le "scarpe" delle automobili hanno infatti una serie di operazioni di manutenzione che possono contribuire a produrre un piccolo reddito all'artigiano che le offre ai propri clienti.

Sempre più spesso il "meccanico di fiducia" è anche quello che prepara la vettura alla revisione periodica (un servizio molto gradito) e quindi tra gli elementi che devono essere controllati ci sono anche gli pneumatici.

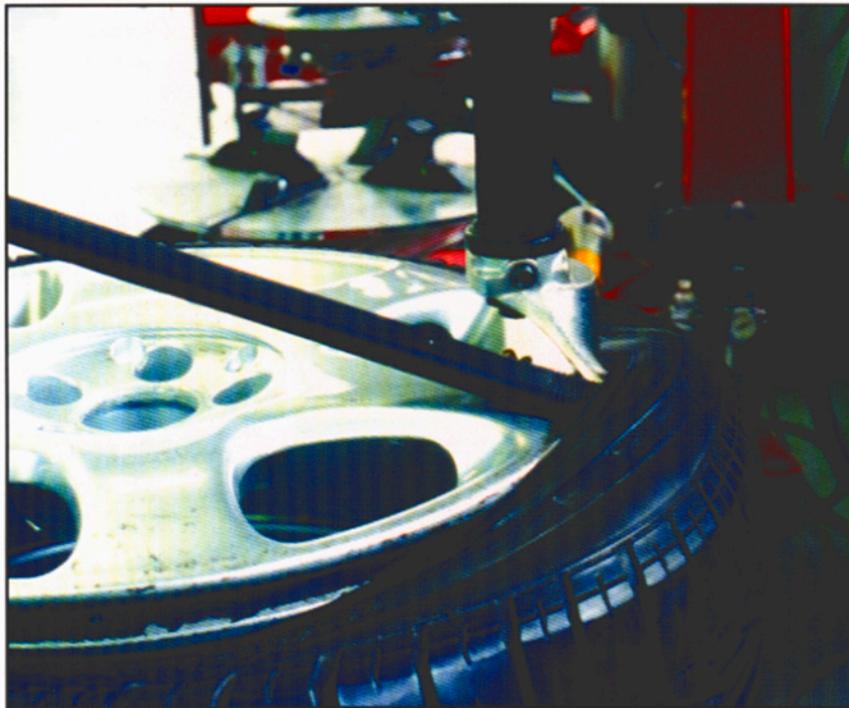
Usura regolare, condizioni delle spalle, spessore del battistrada sono indicatori dello stato generale del veicolo e possono divenire occasione per consigliare la sostituzione di pneumatici usurati, danneggiati o eccessivamente vecchi.

Al Nord (ultimamente però il clima è più piovoso al Sud) bisognerebbe montare le coperture invernali nei mesi più freddi e piovosi per aumentare la sicurezza (e ricoverare quelli estivi), la bilanciatura andrebbe periodicamente controllata (per preservare ammortizzatori e cuscinetti ruota e mantenere in piena efficienza l'Abs), infine c'è la rotazione tra asse anteriore e posteriore per uniformare il consumo del battistrada tra ruote motrici e non.

Con questi pochi esempi, e non considerando le riparazioni delle forature e le sostituzioni per danni provocati dalle scalate dei marciapiedi, già si intuisce un piccolo giro d'affari. Per accedere a questo mercato è però necessario attrezzarsi, si può iniziare con le macchine base per capire la recettività dei propri clienti e decidere solo in un secondo tempo se e in quale direzione specializzarsi.

Le operazioni sono semplici, ma vanno eseguite con cura e attenzione: qui si sta calzando una copertura sul cerchio dopo averla ingrassata con l'apposito prodotto che ne agevola lo scorrimento e la tenuta pneumatica; è importante non sollecitare inutilmente la struttura del pneumatico.

Se il pneumatico entra in officina



Un'altra fase delicata è quella di estrazione del pneumatico, se non si è provveduto a stallonare completamente la copertura e a comprimerla nel canale centrale del cerchio l'operazione avviene in modo forzato con buona probabilità di fare dei danni.



I due attrezzi di base sono lo smontagomme e la bilanciatrice, ma attenzione l'offerta è abbastanza vasta e bisogna avere le idee chiare.

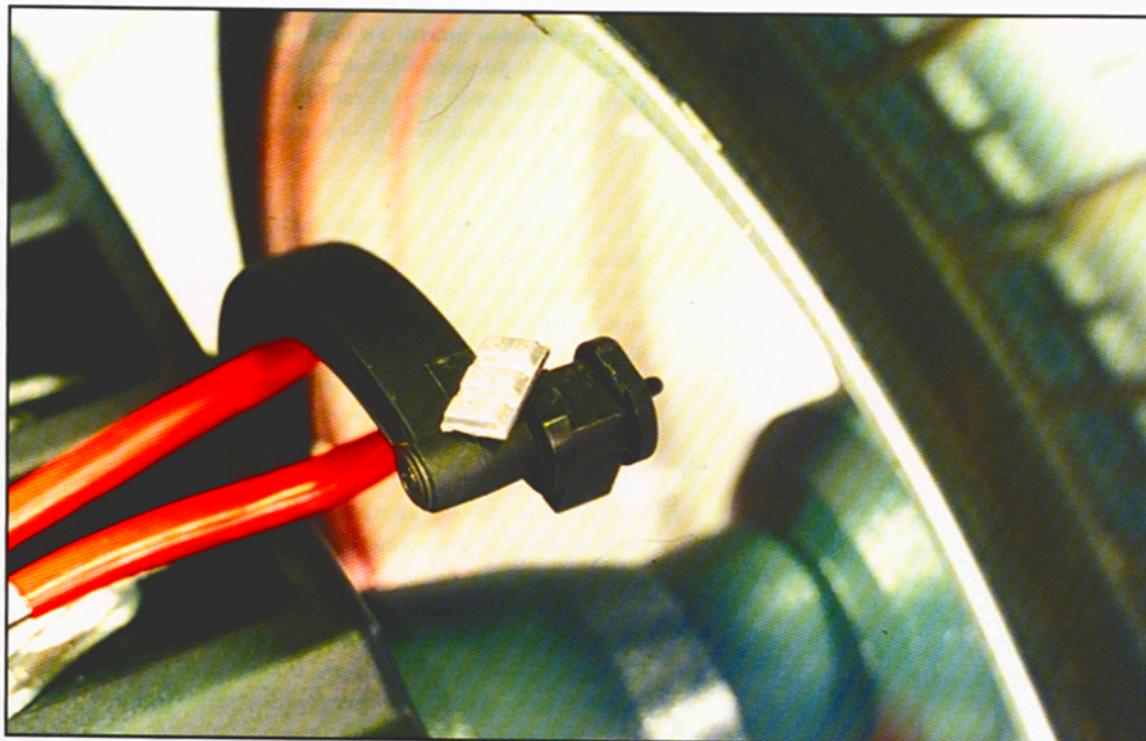
Il passa parola è sempre una buona sorgente di informazioni, chiedete quindi ai vostri colleghi che già si sono attrezzati lumi sulle attrezzature che si sono messi in officina, se sono soddisfatti, di che qualità e sollecitudine sia il servizio di assistenza, dove si trova il rappresentante e il laboratorio di riparazione, e ogni altro dato che possa aiutarvi a procedere nella scelta.

Se pensate di avere solo un piccolo numero di operazioni al mese da fare non acquistate macchine sofisticate, progettate per grandi volumi di lavoro, è però importante che la bilanciatrice sia in grado di lavorare su tutti i più diffusi tipi di cerchi e pneumatici (coni e flange per cerchi in lega e di lamiera) e disponga dei programmi per nascondere i pesi nei cerchi a razze e per correggere tutti i tipi di sbilanciamento e con tolleranze graduabili.

Lo smontagomme, al principio, può essere semplice, ma tenete conto che gli pneumatici run flat (tipo Pax con banda di appoggio al centro del cerchio) si stanno diffondendo sempre più e necessitano di accessori particolari che permettono di stallonare il copertone senza danneggiarlo; un discorso analogo vale per i superribassati che, a causa delle spalle di ridotta altezza sono difficili da smontare.

È quindi importante che questi attrezzi aggiuntivi siano installabili sulla macchina che state considerando. Va anche considerata la necessità di destinare una certa area nell'officina per questo tipo di lavori in modo da operare in sicurezza; ci vogliono le debite vie di accesso e fuga (un pneumatico che esplose può ferire anche in modo grave e se vi trovate in un budello poco accessibile sarà difficile soccorrevi), i ripiani dove riporre gli attrezzi di comune impiego devono essere a portata di mano, e infine se pensate di ricoverare le gomme invernali e quelle estive dei vostri clienti dovrete attrezzare delle scaffalature ad hoc.

I Run Flat hanno spalle molto rigide e per mantenerle abbassate è necessaria una attrezzatura accessoria (il rullo che si vede in primo piano) che aiuti l'operatore. I profili ribassati congiunti alla tecnologia Run Flat complicano le operazioni, in questi casi lo smontagomme base non basta, deve essere dotato dei particolari dedicati.



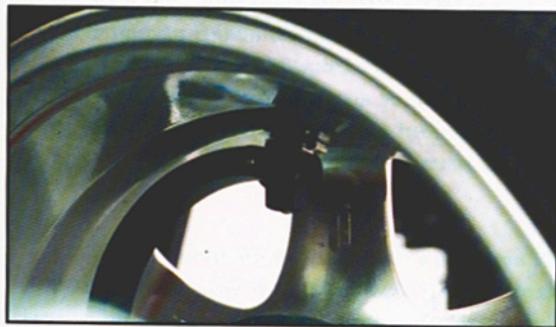
Alcune bilanciatrici moderne usano lo stesso braccio che serve a rilevare le misure del cerchio per posizionare i pesi auto adesivi, in questo caso l'operatore deve solo seguire le indicazioni della macchina per ottenere un buon risultato.

All'inizio conviene tenere a magazzino il minimo assortimento di pneumatici possibile, individuato attraverso la statistica delle misure montate sulle vetture dei clienti abituali, se poi si crea un certo giro è possibile ampliare la disponibilità, ma attenzione a non immobilizzare troppe risorse preziose e a non mettersi in casa pneumatici di scarso smercio (le gomme invecchiano!).

Da cosa nasce cosa: tra pneumatici, cerchi in lega, freni e ammortizzatori il passo è breve ed è più faci-

le cogliere occasioni di vendite o operazioni di manutenzione se si è in grado di offrire un buon numero di servizi.

Ultima ma non per questo meno importante è la necessità di prepararsi e studiare almeno i rudimenti del mondo del pneumatico e di come vada trattato in modo da poter realmente offrire ai vostri clienti un servizio con un valore che non mancherà di rendervi delle soddisfazioni professionali ed economiche.



Tra i programmi utili c'è quello che aiuta a nascondere i pesi di bilanciatura dietro le razze dei cerchi in lega, anche l'estetica ha la sua importanza, far notare il particolare al cliente è utile per sottolineare la qualità del lavoro.



Non si vive di sola lega leggera, la bilanciatrice deve in primo luogo poter trattare i normali cerchi in lamiera che rappresentano la maggioranza numerica. Qui il tastatore sta rilevando le misure geometriche del cerchio.