

Secondo l'esperienza di Bartec Auto ID GmbH, durante la manutenzione dei pneumatici su veicoli dotati di un sistema di monitoraggio diretto della pressione (TPMS), le officine spesso si chiedono quale sia la scelta migliore in caso di sostituzione: un sensore universale o uno di primo impianto? Con questo in mente, l'azienda mira a dissipare luoghi comuni comuni e a fornire alle officine uno strumento decisionale solido, soprattutto alla luce dell'avvio del cambio stagionale.

I sensori di primo impianto sono già pre-programmati per uno o più modelli specifici e pertanto non è più necessario riprogrammarli. Ciò significa che tali sensori non possono essere riprogrammati o assegnati a un ID sensore diverso. Al contrario, i sensori universali, che secondo Bartec sono generalmente adatti a quasi tutti i veicoli con TPMS a misurazione diretta, devono prima essere programmati per il veicolo specifico utilizzando uno strumento diagnostico TPMS. Possono, grazie a questo procedimento, essere riprogrammati con un ID sensore diverso o assegnati a un veicolo diverso in qualsiasi momento.

*“Ancora oggi, molte officine si affidano ai sensori OE, il che è certamente dovuto alla diffusa convinzione che i sensori OE siano più economici da acquistare e più facili e veloci da utilizzare rispetto ai sensori universali”,* afferma **Matthias Langhals**, Responsabile Marketing della filiale tedesca di TPMS Bartec Auto ID. I prezzi dei sensori OE sono soggetti a una notevole volatilità, sebbene in media siano *“leggermente superiori a quelli dei sensori universali”*, spiega. Aggiunge che questi ultimi offrono anche un livello di prezzo più stabile e sono quindi più facili da calcolare per le officine in termini di costi di rivendita.

Tuttavia, secondo Langhals, *“il più grande equivoco”* tra i centri di assistenza automobilistica è che le officine spesso percepiscano la programmazione dei sensori universali come un'operazione dispendiosa in termini di tempo. Sebbene sia vero che, se non sono già pre-programmati, devono prima essere *“assegnati”* a un veicolo e poi *“addestrati”* a quel veicolo utilizzando uno dei tre metodi seguenti: automatico (il veicolo li riconosce autonomamente dopo una certa distanza percorsa), addestramento stazionario (utilizzando combinazioni di tasti nel veicolo) o tramite l'interfaccia OBD utilizzando uno strumento diagnostico TPMS.

Tuttavia, da un lato, il processo di addestramento può essere aggirato clonando/copiando i sensori esistenti utilizzando uno strumento TPMS, mentre dall'altro, l'utilizzo di sensori OE richiede tempo. *“I sensori OE sono specifici per ogni modello di veicolo e richiedono l'identificazione precisa del codice articolo corrispondente. Questo può richiedere molto tempo, soprattutto se il sensore non è immediatamente disponibile”*, spiega Langhals. Mentre un sensore OE deve essere prima ricercato e ordinato nel sistema del grossista in fase di approvvigionamento, è possibile programmare in parallelo diversi set di ruote con

sensori universali, senza tempi di consegna o di attesa, poiché i sensori sono prontamente disponibili, aggiunge.

*“Se viene adottato anche l’ID del sensore esistente, il processo viene completato immediatamente. A differenza dei sensori OE, questo elimina completamente anche il lungo processo di apprendimento”,* afferma il Direttore Marketing di Bartec Auto ID GmbH. In questo contesto, Langhals sottolinea che, data la rapida crescita della diversità di marchi e modelli in Europa, in particolare a causa delle importazioni asiatiche, i sensori OE di marchi automobilistici come Toyota, Lexus, Kia o MG *“spesso incontrano difficoltà di consegna in Europa”* o non sono nemmeno disponibili all’ingrosso, con conseguenti lunghi tempi di attesa per le officine e i loro clienti.

Il manager vede anche un problema nel fatto che gli errori causati dall’ordinazione errata di sensori OE progettati specificamente per determinati veicoli sono più difficili da correggere (resi, riordini, tempi di attesa ripetuti, ecc.) rispetto a qualsiasi programmazione errata nei sensori universali. Langhals cita anche un altro luogo comune: il presupposto che i sensori universali consumino inutilmente la batteria durante lo stoccaggio e quindi abbiano una durata inferiore rispetto ai sensori OE.

*“In effetti, i moderni sensori universali sono in modalità di risparmio energetico quando non sono attivati, il che richiede pochissima energia. Con i sensori OE, tuttavia, non è chiaro per quanto tempo siano rimasti conservati presso il grossista prima di essere utilizzati”,* sottolinea, non senza affrontare anche la questione dei gateway di sicurezza e i potenziali problemi che possono causare. Soprattutto perché, la questione del libero accesso ai dati del veicolo tramite l’interfaccia OBD non è ancora risolta in Europa.

*“Questo può rappresentare un ostacolo per le officine, poiché i sensori OE potrebbero non essere più riprogrammati se il veicolo utilizza solo l’OBD come metodo di riprogrammazione. L’unica soluzione in questo caso è copiare i sensori esistenti su un sensore universale”,* afferma Langhals, che riassume il tutto con la seguente conclusione: *“Anche se l’utilizzo di un sensore OE rimane il metodo preferito da molte officine in determinati casi d’uso, un sensore universale di alta qualità combinato con uno strumento diagnostico TPMS adeguato è diventato nel corso degli anni un’alternativa seria, professionale ed economica.”*

Per quanto riguarda l’utilizzo di sensori universali, sottolinea in particolare *“la loro flessibilità e la possibilità di evitare processi di riprogrammazione complessi e soggetti a errori tramite clonazione”*. *“Si consiglia di rivolgersi a uno specialista TPMS affidabile, poiché purtroppo sul mercato sono disponibili molti prodotti economici provenienti*

*dall'Estremo Oriente che non soddisfano gli standard europei. I prezzi di dumping dovrebbero sempre essere considerati un segnale d'allarme. Chiunque risparmi sui prodotti TPMS potrebbe correre un rischio elevato per i propri clienti", consiglia alle aziende di assistenza pneumatici.*