

Nonostante la convinzione di molti consumatori, non sempre i pneumatici danneggiati devono essere sostituiti immediatamente. Nella maggior parte dei casi, possono essere riparati professionalmente ed essere utilizzati in sicurezza ancora per lungo tempo. Riparare i pneumatici contribuisce a proteggere l'ambiente, oltre ad essere un sollievo per il portafoglio del proprietario dell'auto.



Secondo **Ludwig Ketzer**, Head of Global Product Management & Application Automotive presso Rema Tip Top AG ed esperto in materia, non ci sono dei veri limiti tecnici o economici alla riparazione dei pneumatici, purché il battistrada residuo sia sufficiente. Unica eccezione sono i danni da rotolamento della gomma sgonfia, che non possono essere riparati nemmeno con i sistemi più moderni. *“Le lesioni tipiche, invece, di solito possono essere riparate in modo rapido e affidabile”*, dice Ketzer. *“I danni sulla parete laterale possono essere riparati con la vulcanizzazione, mentre le forature nel battistrada possono contare su vari sistemi combinati, come, ad esempio, il Minicombi certificato TÜV di Rema Tip Top per estensioni di 3-6mm. In caso di danni fino ai 10mm si torna invece alla vulcanizzazione a caldo.”*

“La riparazione deve sigillare in modo permanente la lesione e ripristinare completamente la forza del legame. Il metodo standard è la vulcanizzazione a caldo, in cui il danno viene riempito con una riparazione speciale di gomma e la carcassa viene rinforzata con un'apposita toppa o patch”, continua il manager. *“Questa procedura richiede attrezzature speciali e più tempo della riparazione a freddo - circa 50 minuti in più e il montaggio è possibile subito dopo il raffreddamento”*.



Un'officina, per poter eseguire riparazioni professionali deve essere, in primo luogo, capace di valutare se il pneumatico sia riparabile, e per questo è fondamentale la formazione, che Rema Tip Top eroga nella sua sede di Poing, vicino a Monaco, in Germania, spiegando i diversi sistemi di riparazione per moto, autovetture, camion, trattori e macchine per il movimento terra.

Oltre alla formazione bisogna possedere gli spazi e l'attrezzatura necessaria, in base al tipo di pneumatici e al metodo di riparazione. Aggiustare una gomma per vettura, ad esempio, ha bisogno di meno spazio rispetto a una gomma per trattore o autocarro. L'area destinata alle riparazioni deve prevedere una postazione di lavoro luminosa e pulita e un deposito asciutto per i materiali.

Tutti questi consigli suggeriti da Ludwig Ketzer consentiranno ai clienti di utilizzare i pneumatici il più a lungo possibile, evitando così anche di creare "rifiuti, emissioni di CO2 e consumo di materie prime".

© riproduzione riservata pubblicato il 1 / 12 / 2022