

# Pneumatici SSR Montaggio e smontaggio



Pneumatici autovettura

Copyright © 2006 Continental S.p.A. All rights reserved.

[www.conti-online.com](http://www.conti-online.com)



## Pneumatici Continental SSR



SSR sta per **Self Supporting Run-Flat-Tyre**, una tipologia di pneumatici che permette all'autovettura di proseguire la marcia anche in caso di foratura, offrendo comfort e sicurezza anche in situazioni di disagio o di pericolo.

Anche in caso di perdita di pressione, la mobilità è assicurata dal rinforzo dei fianchi dei pneumatici.

I pneumatici Continental della serie SSR sono facilmente riconoscibili dal simbolo **“SSR” stampigliato sul fianco.**

La sigla “SSR” è riportata immediatamente dopo il nome del pneumatico.

Attenzione: I pneumatici SSR possono essere montati solo su veicoli con specifica approvazione da parte della casa produttrice ed equipaggiati con un **sistema di monitoraggio della pressione.**

Bisogna far, quindi, molta attenzione a non danneggiare questo sistema di controllo!



In considerazione del contenuto tecnologico di questo prodotto, la vendita e il montaggio dei pneumatici Continental SSR sono consentiti solo nei centri di assistenza attestati da Continental.

## I vantaggi dei pneumatici SSR

Le probabilità di foratura di un pneumatico sono oggi relativamente scarse.

Statisticamente, ogni automobilista ha a che fare con questo inconveniente ogni 150.000 km o, in termini di tempo, ogni 10 anni. La presenza della ruota di scorta rappresenta, quindi, una soluzione superata ed, in caso di necessità, certamente poco agevole.

I produttori di pneumatici e di autoveicoli hanno sviluppato diversi sistemi per garantire al conducente la possibilità di proseguire la marcia anche in caso di foratura. Il sistema più moderno utilizza un pneumatico con fianchi rinforzati in grado di “auto-supportarsi” anche quando privo di pressione atmosferica al proprio interno.

Anche se ad oggi esistono diverse versioni di questo tipo di prodotto, a loro volta contraddistinte da diverse sigle, si prevede un'unificazione delle stesse in un'ottica di maggiore semplificazione.

Grazie alle proprietà di rotolamento dei pneumatici SSR in condizioni di emergenza ed alle loro caratteristiche di maneggevolezza, l'eventuale foratura degli stessi non viene quasi percepita dal conducente. È per questo motivo che i pneumatici SSR devono essere abbinati al **sistema di controllo della pressione di gonfiaggio** (RDKS, ovvero TPMS\*).



\* RDKS = **Reifen-Druck-Kontroll-System**  
TPMS = **Tyre Pressure Monitoring System**, questo sistema comprende un sensore di rilevamento della pressione nel pneumatico, un sistema di trasmissione dati, un elaboratore ed un display posizionato sul cruscotto.

La perdita di pressione è segnalata da un segnale ottico/acustico collocato nel campo visivo del conducente.

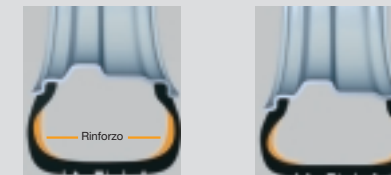
### Pneumatici standard



In caso di forte sgonfiamento o di perdita della pressione, il cerchio preme sui fianchi del pneumatico standard, piegandoli con tutto il peso del veicolo.

In tali condizioni il veicolo può difficilmente essere tenuto sotto controllo ed il pneumatico viene distrutto.

### Pneumatici SSR



I pneumatici SSR sono dotati di fianchi rinforzati, e quindi stabili, in grado di sostenere il cerchio ed il relativo peso del veicolo, anche in caso di perdita di pressione.

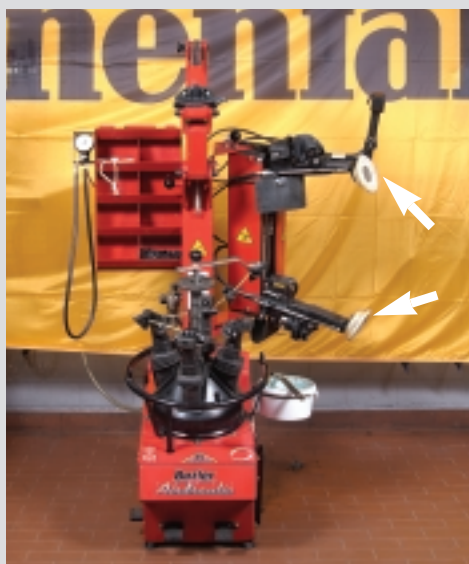
Il surriscaldamento del pneumatico, tipico in situazioni del genere, viene inibito dalla speciale miscela del pneumatico.

## Strumenti necessari per la manutenzione dei pneumatici SSR

I pneumatici SSR presentano anche il grande vantaggio di avere le stesse misure, dimensioni, battistrada e manutenzione dei pneumatici standard.

Questo implica che il montaggio avviene attraverso l'utilizzo di macchinari ed attrezzature già esistenti. **In via di principio**, infatti, i pneumatici SSR vengono montati **come normali** pneumatici a sezione ribassata con alti codici di velocità, tenendo presente due **eccezioni**:

- Spesso presentano al proprio interno un  **sensore di pressione**, che non deve essere danneggiato durante le operazioni di montaggio.
- Hanno **pareti laterali più rigide** e talloni più robusti, che richiedono interventi particolarmente prudenti e precisi.



- Per il montaggio e lo smontaggio dei pneumatici SSR si consiglia l'utilizzo dei **moderni macchinari** particolarmente adatti al montaggio dei pneumatici a sezione ribassata (larghi) sui cerchi in lega leggera.

Le macchine illustrate nel presente opuscolo sono del tipo automatico (Butler Airdraulic).

È molto importante che la macchina sia dotata di **rulli in plastica** per i talloni superiore ed inferiore (freccie), ed in grado di assicurare una pressione delicata e precisa, senza strappi. Questo particolare accorgimento aiuta a preservare i cerchi delicati ed i sensori di pressione.

- Per il montaggio dei pneumatici SSR è opportuno fare uso abbondante della specifica **pasta per montaggio**. L'impiego di questo prodotto, infatti, consente ai fianchi rigidi del pneumatico di muoversi senza troppi sforzi, permette di far scivolare delicatamente il tallone inferiore nel cerchio e di far aderire in modo ottimale i talloni nella flangia. Per riuscire a raggiungere uniformemente tutti i punti, si raccomanda l'utilizzo di un **pennello piatto ricurvo**.



- La **leva di montaggio/smontaggio** deve essere di tipo piatto con rivestimento in plastica e con una lingua corta ed angolata (freccie).



- Per il montaggio, può essere di aiuto anche una **catena** (Montage-boy), che consente di mantenere, nel canale, il tallone sotto la flangia.
- Naturalmente anche per il montaggio dei pneumatici SSR devono essere adottate tutte le normali **misure di sicurezza e di protezione** (guanti da lavoro, cuffie fonoassorbenti e scarpe di protezione).

## La posizione dei sensori di pressione

Prima dell'inizio delle operazioni di montaggio dei pneumatici SSR, l'officina deve verificare la presenza del **sistema di controllo** della pressione, al fine di evitare eventuali danni durante la lavorazione.

I pneumatici Continental della serie SSR sono facilmente identificabili dal **simbolo SSR** riportato sul fianco subito dopo il nome del pneumatico.

Sul cruscotto sono, inoltre, identificabili il simbolo o il display del sistema di controllo della pressione di gonfiaggio.

Per i pneumatici della serie SSR sono attualmente disponibili due differenti sistemi di controllo della pressione di gonfiaggio

- diretto - con un sensore montato sulla ruota
- indiretto - che sfrutta il sistema ABS\* (modifica della circonferenza di rotolamento in caso di perdita della pressione di gonfiaggio)

Per il montaggio - e soprattutto per lo smontaggio - dei pneumatici SSR, è importante verificare la presenza del primo sistema (diretto), in quanto i sensori potrebbero venire danneggiati durante i lavori. A seconda della configurazione, **questi sensori possono essere posizionati** in due punti differenti del cerchio:

- **direttamente sulla valvola (fig. A)**
- **a 180°, sul punto opposto alla valvola (fig. B)**

fig. A



fig. B



In considerazione del contenuto tecnologico di questo prodotto, la vendita e il montaggio dei pneumatici Continental SSR sono consentiti solo nei centri di assistenza attestati da Continental.

La testa di inserimento della macchina e la leva devono, quindi, essere inserite con la massima cautela per evitare il danneggiamento del sensore. **E' importante controllare la posizione del sensore/valvola rispetto alla testina di montaggio della macchina**: esso, infatti, deve essere di fronte alla testina per il montaggio, appena dietro la testina per lo smontaggio.

\*ABS: Sistema autobloccaggio che supporta la frenata

## Smontaggio dei pneumatici SSR

### Smontaggio del tallone superiore

**1** Bloccare la ruota, levare l'ago del corpo valvola e sgonfiare il pneumatico.

**2** Posizionare lo stallonatore sul tallone superiore e quello inferiore e schiacciare. Spalmare la pasta da montaggio tra la flangia ed il tallone. Schiacciare con cautela e controllare se c'è il sensore.



**3** Inserire la testina in posizione ore 12. Appena prima del sensore, estrarre il tallone e portarlo sulla testina utilizzando la leva con rivestimento in plastica. (Un abbondante utilizzo di pasta da montaggio facilita queste operazioni).



**4** Ruotare lentamente la ruota in senso orario mantenendo costante la distanza tra la leva ed il sensore.

### Smontaggio del tallone inferiore

**5** Per lo smontaggio del tallone inferiore, posizionare la testina in senso di rotazione appena prima della valvola/sensore.



**6** Inserire la leva (facendo attenzione alla sede del sensore!) e sollevare il tallone oltre la flangia del cerchio. Ruotare lentamente il cerchio.



**7** Controllare il corretto fissaggio o gli eventuali danni della valvola.



I pneumatici SSR **danneggiati** ovvero che sono stati utilizzati in emergenza **non devono essere riutilizzati (riparati/rigonfiati).**

## Montaggio dei pneumatici SSR

- Prima del montaggio, verificare le condizioni del cerchio, della valvola metallica e del sensore.
  - Sostituire sempre il corpo valvola interno.
  - Pulire il cerchio nella zona di contatto del tallone.
  - Spennellare con pasta da montaggio il bordo di inserimento del cerchio.
  - Spennellare abbondantemente con pasta da montaggio anche i due talloni del pneumatico. (Su una larghezza di almeno 3 cm dalla punta).



- Posizionare il cerchio pulito sul piatto della macchina in modo che la valvola/sensore risulti sul punto opposto alla testina di inserimento.



### 3 Montaggio del tallone inferiore

Appoggiare la testina di inserimento e ruotare lentamente il cerchio facendo attenzione che la distanza tra il punto di trazione\* e la valvola/sensore sia superiore a 15 centimetri circa. (Il cerchio non deve „slittare” lasciando fermo il pneumatico)



\*Punto di contatto dal quale il pneumatico viene trainato dal cerchio in rotazione.

### Montaggio del tallone superiore con l'aiuto del premitallone

- Orientare la valvola/sensore in posizione opposta alla testina di inserimento. Mantenere una distanza di circa 15 cm tra la valvola/sensore ed il punto di trazione.
- Girare lentamente la ruota/il cerchio ed incastrare in successione i tasselli sulla flangia del cerchio, inserendo, quindi, il rullo superiore. All'altezza del sensore, l'ultima parte del tallone viene inserita sulla flangia del cerchio.

Per levare i tasselli, girare in senso antiorario ed aiutarsi col rullo del premitallone.



### Compensazione e regolazione della pressione di esercizio

- Dato che i pneumatici SSR aumentano la massa non molleggiata del veicolo, essi devono essere compensati con cura.

Per la compensazione, occorre aumentare la pressione del premitallone fino a far “slittare il pneumatico” e portare a far coincidere la valvola con il segno sul fianco.

Gonfiare il pneumatico senza l'ago del corpo valvola interno ad una pressione di montaggio di 3,3 bar.

Lavorando con cura ed applicando una quantità sufficiente di pasta da montaggio, non è necessario aumentare la pressione di montaggio.

Avvitare, quindi, l'ago del corpo valvola interno e gonfiare il pneumatico in base alla pressione di gonfiaggio indicata dal produttore del veicolo. Per i pneumatici SSR, questa regolazione è particolarmente importante in quanto il sistema di controllo funziona correttamente con questa pressione nominale.



## Da osservare assolutamente



In considerazione del contenuto tecnologico di questo prodotto, la vendita e il montaggio dei pneumatici Continental SSR sono consentiti solo nei centri di assistenza attestati da Continental.



I pneumatici SSR danneggiati ovvero già utilizzati in emergenza **non devono essere né riparati né rigonfiati**, quindi non sono riutilizzabili in sicurezza.



Per l'utilizzo standard, i pneumatici SSR **non devono essere montati in modo promiscuo** - nemmeno in coppia su un solo asse. (In casi eccezionali, può essere montato un pneumatico tradizionale solo per un breve periodo/ brevi percorrenze. In tal caso, il conducente non disporrà quindi delle caratteristiche di sicurezza del pneumatico SSR e ne dovrà essere opportunamente informato).



I pneumatici SSR possono essere montati solo su veicoli con specifica approvazione da parte della casa produttrice ed equipaggiati con un sistema di monitoraggio della pressione.

Si possono trovare maggiori informazioni sui pneumatici Continental SSR sul sito Internet [www.conti-ssr.it](http://www.conti-ssr.it)

## Avvertenza importante per grossisti / rivenditori:

I distributori devono essere in possesso di tutte le informazioni relative alla tecnologia SSR, in particolare agli strumenti specifici necessari per le attività di montaggio, smontaggio e manutenzione dei pneumatici SSR, e alle precauzioni da adottare in tali fasi.

I distributori devono essere in possesso di informazioni sulla tipologia di veicoli su cui i pneumatici SSR possono essere montati e su quali dotazioni di sicurezza accessorie le vetture devono avere affinché il sistema operi funzionalmente in sicurezza.

I distributori devono informare l'utente/consumatore, che acquista ed installa sulla vettura pneumatici SSR, sui requisiti di sicurezza dei pneumatici SSR e sulle accortezze necessarie per massimizzare gli stessi.

Il distributore si impegna **ad informare** il cliente, che acquista e rivende all'utente/consumatore pneumatici SSR, sui requisiti di sicurezza dei pneumatici SSR e sulle accortezze necessarie per massimizzare gli stessi, **a trasferire le informazioni** ricevute da Continental Italia S.p.a. relative agli strumenti specifici necessari per le attività di montaggio, smontaggio e manutenzione dei pneumatici suddetti e alle precauzioni da adottare in tali fasi, ed **alla tipologia di veicoli** su cui tali pneumatici possono essere montati e su quali dotazioni di sicurezza accessorie le vetture devono avere affinché il sistema operi funzionalmente in sicurezza.

## Indicazioni dell'editore

Il contenuto del presente opuscolo non è vincolante ed ha solo carattere informativo. Le informazioni qui contenute non rappresentano un'offerta ai sensi delle normative di legge applicabili e non motivano quindi rapporti contrattuali per i prodotti descritti. Se non espressamente e diversamente concordato, queste informazioni non costituiscono nemmeno l'oggetto di contratti già in essere o ancora da stipulare con la Continental S.p.A.

Il presente opuscolo non fornisce garanzie, né rappresenta un accordo sulle caratteristiche dei prodotti della Continental S.p.A. - né in maniera espressa, né tacita - nemmeno per quanto riguarda l'attualità, la correttezza, l'integrità e la qualità delle informazioni e la disponibilità dei prodotti. Le informazioni contenute nel presente opuscolo e i prodotti e i servizi descritti possono essere modificati o aggiornati in qualsiasi momento dalla Continental S.p.A. anche senza preavviso.

La Continental S.p.A. non si assume nessuna responsabilità per quanto riguarda il contenuto del presente opuscolo. Nella misura in cui è consentito, si esclude la responsabilità per qualsiasi danno diretto o indiretto, per richieste di risarcimento e per danni conseguenti di qualsiasi tipo e natura giuridica derivanti dall'applicazione delle informazioni contenute nel presente opuscolo.

I diritti di privativa industriale dei marchi (Loghi) o brevetti riportati nel presente opuscolo sono e rimangono di proprietà della Continental S.p.A. o delle sue affiliate. La loro rappresentazione grafica nel presente opuscolo non rappresenta una concessione né di licenze né di diritti di godimento. Senza specifica autorizzazione scritta da parte della Continental S.p.A., il loro uso è interdetto.

Tutti i testi, le immagini, le grafiche e gli altri materiali nonché il loro coordinamento e la disposizione nel presente opuscolo, sono protetti dai diritti d'autore della Continental S.p.A. o sue affiliate e non possono essere modificati o copiati per scopi o distribuzione commerciale o per altri usi.

Copyright © 2006 Continental S.p.A.  
Tutti i diritti riservati.

TDC 02/2006