E' in arrivo, quest'autunno, il nuovo ContiWinterContact TS 850, che debutta con numerose caratteristiche tecniche innovative. Un profilo di nuova concezione garantisce un'eccellente presa sulla neve: il battistrada con disegno direzionale del nuovo ContiWinterContact TS 850 è progettato per moltiplicare al massimo il numero dei bordi di presa, garantendo una guida sicura su neve e ghiaccio. Grazie al nuovo design del battistrada, il pneumatico è strutturato per conservare praticamente per l'intera vita utile il grip necessario per una guida sicura in tipiche condizioni invernali. Il nuovo pneumatico invernale di Continental offre un elevato livello di sicurezza anche su fondi asciutti o bagnati grazie all'ulteriore potenziamento sia della manovrabilità, che delle caratteristiche di frenatura rispetto al modello precedente. La struttura del pneumatico si è inoltre evoluta in direzione di un ulteriore abbattimento della resistenza al rotolamento.

Il nuovo ContiWinterContact è indicato per tutta una serie di vetture dei segmenti compatto e medio. Con l'avvio della produzione saranno disponibili 27 misure omologate per velocità tra 190 e 240 km/h.

Il nuovo design del battistrada garantisce un'eccellente presa sulla neve

Il battistrada con disegno direzionale del nuovo ContiWinterContact TS 850 è progettato per ottenere la massima presa su neve e ghiaccio moltiplicando il numero di bordi tassello a contatto con il fondo. I tasselli sono stati configurati per mettere a disposizione circa il 10 per cento di bordi in più alla partenza e in frenata, e circa il 20 per cento in più in curva. I bordi dei tasselli leggermente inclinati nelle fasce laterali dell'area d'impronta assicurano un grip elevato sulla neve, mentre la forte inclinazione dei tasselli al centro del pneumatico è stata sviluppata per una presa sicura sul ghiaccio. Il battistrada, dotato di zone con funzioni specifiche, permette di "catturare" meglio la neve incrementando la capacità di aderenza e consentendo di scaricare meglio il film microscopico d'acqua che si forma sul ghiaccio ("liquid layer") grazie al maggior numero di bordi e di potenziare quindi la presa.

Nuova tecnologia di lamellatura per maggiore grip

Con le innovative lamelle sinusoidali, la cui lunghezza d'onda si riduce in funzione della profondità del battistrada, gli sviluppatori Continental sono riusciti a incrementare ulteriormente la lunghezza dei bordi, a parità di rigidità, per l'intera vita utile del pneumatico. Queste lamelle di nuova concezione, inserite nei tasselli della parte centrale del battistrada, aumentano l'attrito su neve e ghiaccio. Sulle strade innevate il grip aumenta grazie alla presa più salda dei bordi della lamellatura, facilitando frenata e partenza. In marcia sul ghiaccio le numerose lamelle svolgono un'azione analoga a quella di un tergicristalli, che spazza il film d'acqua sui tratti ghiacciati per rendere più efficace la presa

dei bordi delle lamelle.

L'azione delle lamelle nei tasselli sulle spalle del pneumatico si configura diversamente: si ingranano nella parte interna dei tasselli quando questi sono sottoposti a sollecitazione in curva. Il risultato è una maggiore rigidità, che rende più sicura la manovrabilità su qualsiasi tipo di fondo, dalle strade asciutte a quelle ghiacciate, trasmettendo con maggiore precisione i comandi dello sterzo dal pneumatico alla strada. Per conservare una rigidità dei tasselli costante per l'intera vita utile del pneumatico, le lamelle sono inoltre disposte nei tasselli in modo che la loro presa ceda nel tempo per compensare l'aumento della rigidità dei tasselli provocato dalla minore profondità del battistrada.

La modifica del contorno del fianco migliora la manovrabilità su fondi asciutti

Per aumentare anche la manovrabilità del nuovo ContiWinterContact TS 850 rispetto al modello precedente è stato necessario potenziare soprattutto la rigidità laterale. Per raggiungere questo obiettivo da un lato è stata accorciata la lunghezza del fianco del pneumatico, dall'altro è stato sviluppato uno speciale contorno piano. Grazie a queste modifiche, all'atto della sterzata le forze trasferite dal cerchione ai pneumatici vengono scaricate ancora più rapidamente e il veicolo reagisce più prontamente ai comandi del guidatore. Migliora la manovrabilità e quindi la sicurezza della vettura. In particolare, proprio nel caso di manovre rapide in curva, necessarie ad esempio per evitare ostacoli, è possibile controllare il veicolo con più precisione e sicurezza.

La struttura dei fianchi è la base per ridurre l'attrito di rotolamento

Anche se è ormai da tempo superato il pregiudizio secondo cui l'attrito di rotolamento dei pneumatici invernali è particolarmente elevato, gli sviluppatori degli pneumatici Continental per il nuovo ContiWinterContact TS 850 hanno modificato soprattutto i componenti del fianco (fianco, apice e protezione del cerchio) in modo da ridurre la deformazione in questo punto, per limitare ulteriormente la perdita di energia associata alla resistenza al rotolamento. Allo stesso tempo, per i componenti posti nella zona tra pneumatico e cerchione gli sviluppatori sfruttano un'innovativa miscela a base di carbon black che contrasta la deformazione delle parti. Con questa soluzione si è potuto ridurre del dieci per cento la resistenza al rotolamento del pneumatico rispetto al modello precedente.

© riproduzione riservata
pubblicato il 5 / 09 / 2012