

E' consuetudine storica affrontare il Rallye di MonteCarlo montando pneumatici chiodati; chiunque è infatti convinto che questa sia l'unica soluzione possibile, dato lo stato prevalentemente ghiacciato, quando non addirittura innevato, delle strade che interessano la manifestazione monegasca che si sviluppa lungo i percorsi alpini e montani di mezza Francia.

Continental ha voluto sfatare questa convinzione, forte del fatto che il suo uomo di comunicazione si era offerto come cavia per questo esperimento. "Oggi abbiamo una tecnologia così avanzata nel pneumatico winter" spiega Alberto Bergamaschi, PR di Continental Italia, "che possiamo competere ad armi pari, anzi, possiamo essere addirittura più performanti del pneumatico chiodato sulle superfici ghiacciate".

Per questo scopo è stata scelta la gara più impegnativa per vetture prive di qualsiasi assistenza elettronica, in grado così di mettere in risalto la qualità pura del pneumatico nelle sue condizioni di utilizzo più stressanti: il Rallye di MonteCarlo Historique, riservato alle auto costruite prima del 1980. L'esperimento ha tenuto conto che, in una gara di 2.500 chilometri a cavallo tra fine gennaio e inizio febbraio su e giù per i passi alpini, il rischio di trovare superfici gelate, con o senza neve, era estremamente alto.

Una temperatura particolarmente mite ed un sole caldo durante i cinque giorni di gara hanno praticamente ridotto ai minimi termini l'innnevamento stradale, lasciando campo libero a strade pulite attraversate, però, da pericolosi rigagnoli di neve in scioglimento. Queste condizioni hanno fatto sì che nelle prime ore della mattina e durante la notte i concorrenti si sono trovati a dover affrontare improvvise placche di ghiaccio dovuto al congelamento dell'acqua sull'asfalto, soprattutto nelle curve più esposte. In queste condizioni la qualità dei materiali costruttivi dei pneumatici fa davvero la differenza. "Un pneumatico chiodato ha l'handicap di dover cedere parecchio in tenuta di strada ed in frenata se viaggia su terreno asciutto o addirittura bagnato, e questa perdita di prestazioni non è realmente compensata dalla percezione di vantaggio che si avverte quando si passa sul terreno gelato" prosegue Bergamaschi. "Un pneumatico soft compound studiato espressamente per i climi artici, come il ContiIceContact montato sul nostro Maggiolone da 140 cavalli, offre il massimo possibile dell'aderenza su tutti i fondi quando la temperatura scende sotto zero, aggrappandosi con mescola e lamelle anche sui tratti più ghiacciati. Quando però la temperatura sale sopra zero, per far lavorare in maniera corretta l'assetto della vettura bisogna adeguare le coperture alle condizioni climatiche più mitteleuropee. Così noi, nelle fasi di gara che si disputavano di giorno, con il termometro a cavallo tra i 7°C e i 2°C, abbiamo giocato la carta degli ultimi nati di casa Continental, i nuovi ContiWinterContact TS850, migliorando ulteriormente il vantaggio rispetto a chi era costretto a lottare con la tenuta di strada di coperture che facevano attrito sul suolo asciutto

solo con l'acciaio dei chiodi".

© riproduzione riservata
pubblicato il 4 / 02 / 2013