

C'è molta Continental nell'autocarro elettrico Newton che, prima in assoluto in Italia, Niinivirta Transport installa per le consegne nel centro storico di Milano, off-limits nelle ore diurne per i normali veicoli a motore termico. Presentato nel capoluogo lombardo a Palazzo Isimbardi, col patrocinio della provincia di Milano, il Newton, costruito dalla inglese Smith, è un veicolo medio-pesante di 10 tonnellate a pieno carico, lungo quasi 9 metri ed alto più di 3 metri e mezzo a propulsione completamente elettrica, dotato di batterie agli ioni di litio e capace di un'autonomia di 200 chilometri. E' la soluzione ideale per le consegne voluminose nella famosa "zona C", l'area del centro di Milano in cui ha la piena facoltà di accedere senza alcuna restrizione in qualsiasi ora del giorno e della notte, essendo il veicolo ecologico per eccellenza. Continental, in particolare la Business Unit CVT (Commercial Vehicle Tires), sempre attenta al discorso ambientale, non si è lasciata sfuggire l'occasione di equipaggiare questo autocarro estremamente all'avanguardia nel mondo del trasporto medio-pesante, intervenendo su componenti essenziali per la gestione del veicolo. L'aspetto più evidente di questa cooperazione sono gli pneumatici: Continental LSR 1+ di misura 225/75R17.5 (129/127M), montati allround su tutti gli assi. L'LSR 1+ è il più moderno dei pneumatici destinati agli autocarri medio-pesanti, e rispetto al suo predecessore guadagna in scorrevolezza grazie alla riduzione di oltre il 10% della resistenza al rotolamento. Ciò è tanto più importante nell'impiego su veicoli elettrici, in quanto il ridotto assorbimento di energia prodotto dalla scarsa resistenza al rotolamento consente cicli di utilizzo più lunghi della carica degli accumulatori, e di conseguenza più chilometraggio fruibile. Le moderne mescole messe a punto dai tecnici della Casa di Hannover, in abbinamento con una raffinata struttura della carcassa, dotata di un rivestimento interno AirKeep ad elevata tenuta d'aria, e ad un disegno del battistrada estremamente lineare a spalle robuste con cordonature continue dotate di ridotte scanalature oblique rispetto al senso di rotolamento, contribuiscono a rendere l'LSR 1+ una delle coperture più ecologiche nel proprio settore di impiego. Il fatto di usare l'LSR 1+ su entrambi gli assi, a dispetto che lo pneumatico nasce per utilizzo prevalente su assi liberi o sterzanti, migliora ancor più le performances del veicolo rispetto all'uso classico sugli equi-portata autocarri a gasolio, equipaggiati generalmente con il disegno lineare (LSR 1+) sull'asse direzionale e col disegno trattivo (LDR 1+) sull'asse motore, senza alcuna controindicazione in termini di trattività, dato l'impiego stradale esclusivamente urbano e suburbano del mezzo. Meno di evidenza immediata, ma tutt'altro che marginale, è l'equipaggiamento del Newton con il sistema di monitoraggio della pressione di gonfiaggio degli pneumatici, il ContiPressureCheck. E' questo un sistema di misurazione montato direttamente all'interno dello pneumatico: quando la pressione diminuisce, quest'ultimo è soggetto ad uno sforzo di rotolamento maggiore determinato dal surriscaldamento. Tramite un sensore posto all'interno dello pneumatico, collegato wireless al ricevitore centrale (ECU - Unità di Controllo Elettronico), il ContiPressureCheck elabora i dati, memorizza le segnalazioni e le invia in tempo reale al

display posizionato nella cabina di guida. In questo modo il conducente può adottare immediatamente misure correttive per impedire danni al pneumatico: ogni variazione è quindi monitorata e segnalata sullo schermo non soltanto per verificare che non vi siano perdite di pressione, ma soprattutto per assicurare che tutti i pneumatici siano sempre riempiti con la corretta ed uniforme massa d'aria. Il vantaggio del ContiPressureCheck rispetto ai sistemi tradizionali con sensori posti all'esterno del pneumatico è quello di evitare errori di misurazione dovuti al riscaldamento in frenata. Ciò è tanto più importante per un veicolo elettrico, in quanto un abbassamento anche di pochi decimi della pressione di gonfiamento produce uno sproporzionato incremento della resistenza al rotolamento che si traduce in una richiesta superiore di energia per muovere il mezzo, e quindi una diminuzione della capacità di autonomia delle batterie in termini di chilometri percorribili. Un ruolo importante è giocato anche dalla strumentazione di ultima generazione VDO, marchio del Gruppo Continental. Sul mezzo è stata infatti installata l'ultima versione del tachigrafo digitale VDO, il DTCO 2.1 Active, completo del modulo GeoLoc, che registra i dati sulla posizione del mezzo. Il tachigrafo installato permette all'autista di ricevere messaggi di "avviso" che riguardano, ad esempio, la fine della sosta o l'approssimarsi del momento in cui scaricare i dati della Carta Conducente. La nuova versione include inoltre la funzione VDO Counter, che permette di visualizzare in tempo reale le ore di guida e di riposo. Il DTCO 2.1 Active incorpora anche la "Regola del Minuto" ed è conforme ai più recenti requisiti della legislazione dell'UE. Inoltre è "ITS Ready", ovvero pronto per i sistemi di trasporto intelligenti: si interfaccia con il CAN-Bus, gli strumenti di scarico dati e supporta la comunicazione wireless, la comunicazione GPRS e GPS e la connessione agli smartphone. Attraverso poi il DLD Wide Range GPRS collegato al tachigrafo la trasmissione dei dati in memoria avviene in remoto da qualsiasi luogo coperto da rete GPRS. L'operazione è completamente pianificabile: con l'invio del segnale "WakeUp" il tachigrafo si accende, anche a veicolo spento, ed inizia il processo di download dei dati senza interrompere la sosta o le ore di riposo dell'autista. Dopo Gran Bretagna, Stati Uniti e Germania è ora l'Italia ad installare un autocarro completamente elettrico in servizio per le consegne. Niinivirta Transport SpA, azienda di trasporti milanese nata 24 anni fa dall'acquisizione di una società scandinava, proprio per questa sua matrice nordeuropea votata alla tutela ambientale, sposta così l'ago dei trasporti sul valore di eco compatibilità mettendo in servizio, in prima assoluta sul territorio nazionale, un vero camion elettrico. Continental, uno dei leader mondiali nel settore automotive e uno dei primi produttori di pneumatici a progettare coperture ecologiche sia per autovettura che per autocarro, si accorda oggi proprio in Italia per sviluppare un trasporto che ha l'obiettivo del rispetto dell'ambiente.

Continental equipaggia Newton, il primo camion elettrico ad emissioni zero in servizio in Italia | 3