

Continental sviluppa e produce pneumatici invernali da 90 anni: il primo prodotto specifico per la stagione fredda, denominato "Gelände", è stato introdotto nel 1934. Decenni di esperienza in questo campo hanno dato i loro frutti: i modelli del battistrada e le mescole di gomma degli attuali pneumatici invernali Continental sono perfettamente adatti alle condizioni rigide della stagione fredda.

I pneumatici invernali Continental garantiscono maggiore aderenza e spazi di frenata più brevi su neve, ghiaccio e pioggia. Ciò è evidente anche a basse velocità di guida su uno strato di neve che ricopre il manto stradale.



A 40 km/h, un'auto con pneumatici invernali si ferma in uno spazio complessivo che possiamo paragonare a circa sei lunghezze di veicolo, rispetto ad un'auto che monta pneumatici estivi.

Per garantire che ogni nuova generazione di pneumatici invernali soddisfi i più elevati

standard di sicurezza, Continental testa ampiamente i suoi prodotti sui test track di tutto il mondo.

Il risultato: punteggi elevati regolari nei test indipendenti sui pneumatici.

Nel suo ultimo test sui pneumatici invernali, ad esempio, l'associazione automobilistica tedesca **[ADAC ha nominato il WinterContact TS 870 vincitore del test](#)**, elogiandone le proprietà di guida precise e sicure su strade asciutte, bagnate e invernali.

*“Da 90 anni, i nostri pneumatici invernali sono sinonimo di sicurezza nelle condizioni meteorologiche invernali. Le mescole di gomma più morbide migliorano l'aderenza, mentre le lamelle garantiscono aderenza su neve e ghiaccio. E le scanalature più larghe spostano l'acqua in modo particolarmente efficace”, ha spiegato **Martin Welzhofer**, Head of Global Tire Testing di Continental - “Mettiamo alla prova i nostri pneumatici invernali durante i test su neve e ghiaccio, in Germania e Svezia”.*

Pneumatici invernali: una combinazione perfetta di battistrada e mescola di gomma

Nel sito di prova di Continental vicino al Circolo Polare Artico, più precisamente ad Arvidsjaur, in Svezia, i pneumatici invernali vengono sottoposti a diversi test per quanto riguarda la partenza da fermo, la stabilità in curva, la maneggevolezza e la frenata su ghiaccio e neve.

Il disegno del battistrada e la mescola di gomma utilizzati per i pneumatici invernali sono perfettamente progettati per la guida in condizioni stradali invernali. Un battistrada di pneumatici invernali migliora la trazione, l'aderenza e le prestazioni di frenata, soprattutto su neve, ghiaccio e pioggia.

In combinazione con la costruzione del pneumatico, un design del battistrada appositamente sviluppato migliora significativamente la maneggevolezza.



I pneumatici invernali sono inoltre realizzati utilizzando una miscela di gomma più morbida e flessibile rispetto ai pneumatici estivi. Ciò conferisce al pneumatico un'aderenza significativamente migliore alle basse temperature.

I "tagli" dei blocchi del battistrada vengono ottimizzati per renderli efficaci in condizioni di

asfalto innevato o bagnato, le lamelle presenti in questi "tagli" si agganciano alla neve aumentando il grip.

Grazie alle lamelle, che sembrano numerose piccole incisioni nel battistrada, i pneumatici invernali viaggiano in sicurezza su neve e ghiaccio, impedendo lo slittamento sulle superfici scivolose che si possono incontrare d'inverno.

Le scanalature più larghe e profonde assorbono molta acqua e la spostano efficacemente. Ciò garantisce un maggiore contatto con la superficie stradale e riduce il rischio di acquaplaning.

Continental testa il comportamento delle mescole di gomma dei pneumatici al freddo sulla pista di ghiaccio dell'azienda presso il sito di prova Contidrom.

La rivista di settore britannica "Tyre Review" ha recentemente confrontato pneumatici estivi e invernali durante la frenata su ghiaccio e neve.

Sulla neve, il WinterContact TS 870 P di Continental si è fermato dopo 18,25 metri durante una frenata brusca da 40 km/h, mentre il pneumatico estivo di riferimento del test lo ha fatto dopo 44,18 metri.

Considerando una lunghezza media di un veicolo di circa 4,40 metri, ciò rappresenta una differenza di quasi sei lunghezze tra lo spazio di frenata di un pneumatico rispetto all'altro.

Le cifre sono simili durante la frenata sul ghiaccio, dove il pneumatico WinterContact testato si è fermato dopo 11,13 metri durante una frenata di emergenza da 25 km/h e il pneumatico estivo dopo 32,19 metri. Qui, la distanza di frenata dei pneumatici estivi è quasi tre volte più lunga, ovvero circa 4,5 lunghezze di auto in più.

Continental testa ampiamente i suoi pneumatici invernali in Svezia e al Contidrom

I tagli ottimizzati del battistrada e le lamelle dei pneumatici invernali si agganciano alla neve. Ciò garantisce un maggiore contatto con la superficie stradale e quindi una maggiore sicurezza, come con il vincitore del test ADAC 2024, il WinterContact TS 870.

La sicurezza è la massima priorità, motivo per cui ogni nuovo pneumatico Continental viene testato in modo approfondito.

Un nuovo modello di pneumatico invernale viene sottoposto ad almeno 500.000 chilometri di prova in più di 20 discipline di prova prima di essere pronto per il mercato.

Durante questi test, i pneumatici vengono messi alla prova in diverse sfide riguardanti trazione, controllo direzionale e caratteristiche di frenata su strade asciutte, bagnate e innevate.



Ciò garantisce una distanza di frenata più breve possibile, una precisione di sterzata migliore possibile ed un'elevata stabilità in curva.

Inoltre, anche l'usura dei pneumatici, il consumo di carburante, la rumorosità e il comfort di guida generale svolgono un ruolo importante.

Parte dei test viene eseguita vicino al Circolo Polare Artico presso il sito di prova di Continental ad Arvidsjaur, in Svezia. Qui, le condizioni sono ideali per mettere alla prova i pneumatici invernali per quanto riguarda la partenza, la stabilità in curva, la maneggevolezza e la frenata su ghiaccio e neve.

Continental effettua più di 60.000 misurazioni individuali ogni inverno. Vengono inoltre eseguite ulteriori manovre di guida per verificare la stabilità direzionale, con nuovi modelli di pneumatici guidati su circa 18.000 curve su neve e ghiaccio.

Il sito di prova Contidrom, situato vicino ad Hannover, ha anche una pista di ghiaccio al coperto che può essere utilizzata tutto l'anno, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche.

Qui, gli esperti tecnici di Continental testano il comportamento delle nuove mescole di gomma dei pneumatici al freddo.

A questo scopo, un veicolo gommato Continental porta un veicolo sulla superficie ghiacciata e frena. I dati misurati vengono quindi valutati e analizzati.

Le temperature del ghiaccio possono essere impostate su diversi livelli di freddo, questo consente di svolgere prove differenti e testare i pneumatici in diverse condizioni.

Massima sicurezza da oltre 90 anni



Il primo pneumatico invernale di Continental si chiamava “Gelände” ed è stato uno dei primi del suo genere al mondo nel 1934. Il pneumatico presentava un nuovo tipo di battistrada appositamente progettato per neve, ghiaccio e fanghiglia.

Nel 1953, l'azienda ha testato le prestazioni effettive degli pneumatici invernali di Continental. Equipaggiati con il pneumatico Continental M+S, i veicoli hanno attraversato in sicurezza il Passo del San Gottardo innevato, un passo di montagna nelle Alpi che collega la Svizzera all'Italia.

Oggi, Continental spinge i suoi pneumatici, come l'attuale WinterContact TS 870, al limite sulla pista di prova in Svezia o nella pista di ghiaccio del Contidrom.

L'azienda è inoltre costantemente alla ricerca di nuovi profili, materiali e tecnologie per ottimizzare i propri pneumatici.

© riproduzione riservata pubblicato il 17 / 12 / 2024