

Tre anni fa, Continental ha iniziato a concentrarsi sui business non-automotive, al fine di bilanciare meglio le attività di vendita dell'azienda. Un beneficiario di questa nuova enfasi è stato il business Pneumatici Speciali Commerciali (CST) di Continental, con i primi investimenti intesi a far crescere il portafoglio rivolto al segmento dei pneumatici portuali. Ora, nel 2016, è la volta dei pneumatici movimento terra, con una nuova gamma che sarà introdotta entro la fine dell'anno. Come avvenuto con la gamma portuale, i prodotti movimento terra avranno l'obiettivo di rendere Continental il marchio principale della società nel settore OTR.

Tracey Mortimer, marketing manager di Continental per i pneumatici commerciali, ha affermato: "Da alcuni anni stiamo sviluppando le gomme movimento terra, ma inizieremo a promuovere le gomme quando saranno in vendita."

**Il lancio ufficiale avverrà al salone MINExpo alla fine di settembre, ma ci sono già alcuni dettagli sulla gamma, senza dover per forza viaggiare fino a Las Vegas per scoprire l'iniziale line-up.**

I pneumatici OTR Continental confluiranno in due famiglie di prodotti - ContiMine e ContiEarth. Il primo segmento comprende pneumatici per applicazioni minerarie sotterranee, mentre ContiEarth presenterà prodotti per industrie minerarie di superficie e per la costruzione, come cave e cantieri. I primi prodotti ContiEarth lanciati nel 2016 sono il Conti EM-Master e il Conti RDT-Master.

## **Conti EM-Master & RDT-Master**

Il Conti EM-Master è disponibile in due versioni. Il primo, Conti EM-Master E3/L3, è particolarmente adatto per l'uso in terreni fangosi e morbidi, mentre il secondo, Conti EM-Master E4/L4, è più orientato per l'uso su ghiaia e superfici rocciose. La differenza tra i due pneumatici sta nel battistrada: Conti EM-Master E3/L3 presenta un battistrada standard e una spaziatura dei blocchi più ampia rispetto al Conti EM-Master E4/L4. Questo, secondo le informazioni di Continental, si traduce in eccellenti caratteristiche autopulenti, trazione potente e una buona manovrabilità. Il disegno del battistrada aperto e la profondità del battistrada standard del pneumatico E3/L3 offrono inoltre un migliore raffreddamento e quindi meno accumulo di calore, e quindi una maggiore durata.

Rispetto al Conti EM-Master E3/L3, la versione E4/L4 offre una maggiore dimensione dei blocchi, con minor spaziatura e maggiore profondità del battistrada. Il pneumatico offre quindi una maggiore protezione della carcassa e una migliore resistenza al taglio, riducendo al minimo il rischio di forature e tempi di inattività. Continental afferma che la minor

spaziatura tra i blocchi del battistrada si traduce anche in una marcia più comoda, anche su superfici dure, e grazie all'altezza del battistrada il Conti EM-Master E4/L4 offre una durata ancora più lunga rispetto all'E3/L3. **Entrambi i pneumatici saranno disponibili in dimensioni 23.5R25, 26.5R25 e 29.5R25; Conti EM-Master E3/L3 sarà anche prodotta in dimensione 20.5R25.** Le applicazioni consigliate includono autoarticolati con cassone ribaltabile, pale gommate e bulldozer.

Il Conti RDT-Master E4 è un pneumatico per dumper rigidi progettato per il trasporto di carichi extra-pesanti. Il pneumatico presenta un battistrada profondo e un raggio del battistrada largo e piatto, qualità che si prestano ad un'elevata capacità di carico e resistenza di taglio. I bordi del battistrada angolati e il disegno della spalla aperta consentono una stabilità laterale superiore, che secondo Continental si traduce in una migliore comportamento di guida e una trazione massimizzata, anche su terreni ondulati. Inoltre, il disegno del battistrada fornisce caratteristiche di pulizia eccellenti sui terreni fangosi. **La RDT-Master E4 sarà disponibile nei formati 18.00R33, 21.00R33, 21.00R35 e 24.00R35.**

L'EM-Master E3/L3, l'E4/L4 e il Conti RDT-Master E4 possono lavorare insieme al sistema di monitoraggio **ContiPressureCheck (CPC)**. CPC, il sistema di monitoraggio della pressione dei pneumatici Continental, è stato originariamente progettato per il settore camion e autobus e le vendite di sistema sono in prevalenza per queste applicazioni. "Tuttavia abbiamo sperimentato il CPC sui carrelli elevatori, nei porti su grandi carrelli e sui portacontainer e ora con i pneumatici movimento terra, in cui il monitoraggio della pressione è un fattore critico nel prevenire danni a questi prodotti così costosi", commenta Mortimer. I sistemi ContiPressureCheck per l'uso su pneumatici OTR sono ora sul mercato e la marketing manager afferma che presto ci saranno ulteriori novità.

"Il CPC che vendiamo oggi è un'unità autonoma con un monitor montato in cabina. A Bauma Continental ha presentato qualcosa che chiamiamo ContiFlexBox, un prodotto telematico ancora in fase di sviluppo. "ContiFlexBox completerà l'unità CPC, consentendo la raccolta e la fornitura di dati legati ai pneumatici e trasmettendolo via Wi-Fi o GSM ad un server centrale per l'analisi e la preparazione di dati legati ai pneumatici da parte dei gestori di flotte. Sarà anche possibile trasferire dati a tablet, cellulari e altri dispositivi mobili. Quando si combinano ContiPressureCheck e ContiFlexBox, gli utenti potranno preventivamente misurare la pressione dei pneumatici e la temperatura in tempo reale. Questo sistema verrà introdotto all'inizio del prossimo anno."