

Continental ha ufficialmente prodotto i primi pneumatici a base di gomma di tarassaco, per portarne avanti lo sviluppo e i test di prodotto. Le gomme realizzate con la nuova alternativa alla gomma naturale sono invernali, precisamente WinterContact TS 850 P. Parlando ad una conferenza stampa a Londra, venerdì cinque dicembre, David O'Donnell, vice presidente senior della ricerca e sviluppo per la divisione pneumatici di Continental, ha presentato alcuni dettagli, relativi sia al materiale che alla strategia di produzione di questi pneumatici.

Durante la presentazione, che è stata intitolata "Sostenibilità e pneumatici", O'Donnell ha spiegato che il materiale che la società sta sviluppando deriva dal tarassaco russo, che è conosciuto botanicamente come taraxacum ed è anche il motivo per cui Continental ha chiamato questo prodotto Taraxagum. La differenza principale con il guayule è dove si possono coltivare questi due materiali: il guayule è una pianta simile al cactus e come tale favorisce luoghi desertici. Il tarassaco invece è una pianta molto resistente e può sostanzialmente essere coltivata in qualsiasi clima temperato. Questo differenzia il tarassaco anche dalla gomma naturale, i cui alberi vivono tradizionalmente in climi caldi equatoriali. Inoltre, il Taraxagum può crescere su terreni incolti, il che significa che può crescere nella maggior parte dei luoghi in cui gli alberi della gomma naturale non crescono - tra cui l'Europa - ma significa anche che ci sono vantaggi etici, in quanto la produzione di tarassaco non competerà con quella di piante destinate all'alimentazione.

"Il processo di sviluppo del Taraxagum è stato molto promettente finora e stiamo attualmente continuando il processo di industrializzazione, insieme ai nostri partner. Siamo molto fiduciosi che i risultati conseguiti con i pneumatici di prova fino ad oggi saranno confermati, e che incontreremo i nostri obiettivi di performance" ha aggiunto Andreas Topp, Responsabile del materiale, del processo di sviluppo e dell'industrializzazione dei pneumatici di Continental.

Il ceppo del Taraxagum scelto per la coltivazione è stato selezionato a seguito di approfondite ricerche svolte negli ultimi anni insieme all'Istituto Fraunhofer per la biologia molecolare e ecologia applicata (IME), il Julius Kühn Institute, e la società agricola Aeskulap.

Continental riferisce che i test saranno condotti sia al Contidrom, il circuito di prova dell'azienda a nord di Hannover, in condizioni estive ed in Svezia, sul test track di Arvidsjau, nel nord del paese, dove saranno provate le performance invernali. I dirigenti hanno spiegato che hanno scelto un prodotto invernale perché questi pneumatici contengono una percentuale particolarmente elevata di gomma naturale e quindi i ricercatori sarebbero stati in grado di ottenere "risultati dei test più significativi". Continental pensa di sviluppare le gomme a base di gomma di tarassaco per la produzione in serie entro i prossimi cinque-dieci

anni.



David O'Donnell, vice presidente senior della ricerca e sviluppo per la divisione pneumatici di Continental

Secondo la società, l'obiettivo a lungo termine del progetto di ricerca è quello di trovare una soluzione ecologicamente, economicamente e socialmente praticabile per la crescente domanda di gomma naturale. La definizione preferita di David O'Donnell della sostenibilità è "soddisfare i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni." Negli ultimi tempi la svolta eco-compatibile è stata guidata dalla normativa, in particolare in Europa. Parallelamente, le aziende sono diventate più consapevoli dell'importanza di pensare al di là di questo trimestre o quest'anno e più in linea con ciò che è importante per le generazioni future.

Naturalmente il "campione" della legislazione in materia di sostenibilità è l'etichettatura dei pneumatici e i rappresentanti Continental segnalano che il costruttore tedesco ha svolto un ruolo fondamentale nel portare avanti il principio del "conflitto di obiettivi", ovvero contrapporre l'aderenza sul bagnato alle prestazioni di resistenza al rotolamento. Allo stesso tempo, i produttori di automobili si sono posti l'ambizioso obiettivo di ridurre le emissioni di anidride carbonica a 95 g di CO₂ per km. Tuttavia la sostenibilità è qualcosa di più che ridurre la quantità di CO₂ espulsa per chilometro. Essa inizia con nuovi e più sostenibili materiali, come il Taraxagum, e continua con il riutilizzo di materiali come acqua, calore ed energia - per non parlare del riciclaggio della gomma nel processo di produzione. Inoltre, ci sono tecnologie come ContiSeal e i TPMS, che contribuiscono a mantenere i pneumatici in condizioni ottimali e, pertanto, alla massima efficienza energetica durante il corso della loro vita.

A livello di costi, Continental afferma che il Taraxagum è paragonabile alla gomma naturale, con una resa del terreno compresa tra 1 e 1,5 tonnellate per ettaro. Continental intende lavorare ancora molto con gli scienziati, che presenteranno studi di fattibilità e di logistica, prima di iniziare la produzione di massa. Per questo motivo, non si conosce ancora l'eventuale ubicazione delle colture. È interessante sapere però che i denti di leone impiegano due anni per raggiungere la maturità per la raccolta, mentre gli alberi della gomma sette. Questo significa che sarà ulteriormente velocizzato il processo di produzione dei pneumatici.

Per quanto riguarda le prestazioni, O'Donnell ha spiegato che le prime indicazioni mostrano “nessuna differenza che la miscela non possa compensare”. Anche se probabilmente ci vorranno anni, l’impatto del tarassaco sul mercato sembra senza dubbio positivo.