

Ridotta la resistenza al rotolamento, non l'aderenza

Continental ContiEcoContact 5

12 Aprile 2011

Grazie al continuo **progresso** delle metodologie di progettazione, della scienza dei materiali e delle tecnologie di produzione, gli pneumatici di ultima generazione coniugano sempre meglio due esigenze contrastanti: la **riduzione della resistenza** opposta all'avanzamento del veicolo e l'aumento di **grip** e **handling**. Il Continental ContiEcoContact 5 è la proposta del Costruttore tedesco



per questa nuova tipologia di gomme *green*, che migliora il compromesso tra efficienza e sicurezza grazie a nuove soluzioni studiate per la "struttura" (carcassa e profilo) e la "chimica" (battistrada e mescola).

EFFICIENZA FA RIMA CON SICUREZZA...

Gli sforzi che i produttori dedicano agli pneumatici ad alte prestazioni UHP (Ultra High Performance), come le gomme **Michelin** e **Goodyear** che OmniAuto.it ha provato in pista, non devono essere ritenuti superiori all'attenzione con cui i progettisti approcciano ai prodotti che puntano sull'efficienza. Come abbiamo analizzato in occasione del test su pneumatici **Pirelli**, l'equilibrio che deve essere raggiunto in gomme come i ContiEcoContact 5 è infatti molto difficile da raggiungere, richiedendo così l'impiego delle migliori risorse umane e tecnologie per raggiungere il risultato. La nuova proposta **Continental** si rivolge alle vetture compatte di classe media, coprendo il mercato con calettamenti che vanno dai **14 ai 17 pollici** e misure che riguardano il ventaglio compreso tra i 165/70 R 14 T ai 225/55 R 17 W. Gli ambiti su cui gli ingegneri hanno lavorato sono il disegno del **battistrada** - sul quale si gioca in buona parte il conflitto tra resistenza al rotolamento e handling - e la **mescola**, che è il parametro su cui agire principalmente per gestire il dualismo fra basso attrito e frenata sul bagnato. Per tutti i Costruttori, l'equilibrio raggiunto tra efficienza e sicurezza sarà poi reso evidente dalla normativa europea che entrerà in vigore nel 2012, quando sul fianco delle coperture sarà obbligatoria una **etichetta** da cui il consumatore apprenderà le doti di ciò che acquista.

...SENZA PRESCINDERE DALLA PRESSIONE

Rispetto ai pneumatici Continental della generazione precedente, per il nuovo **ContiEcoContact 5** viene dichiarata una riduzione del **20%** della resistenza al rotolamento e un incremento della durata (in termini di chilometraggio) del **12%**, in presenza di un contemporaneo abbassamento degli spazi di frenata su asfalto bagnato. Tutti gli interventi messi in opera per ottenere miglioramenti di questo genere vengono tuttavia vanificati dalle cattive abitudini degli automobilisti europei. In un'indagine interna svolta nel 2010 da **Bridgestone**, infatti, il **71%** delle vetture esaminate viaggiava in condizioni di sotto-gonfiaggio. Il controllo della **pressione delle gomme** è quindi il fattore discriminante in termini di sicurezza e prestazioni. Com'è consuetudine tra tutti i Costruttori di pneumatici, il campione statistico dei veicoli esaminati è stato estratto da una popolazione di automobili molto realistica: le 38.000 vetture prese in considerazione erano parcheggiate in aree pubbliche o centri commerciali. La stima dell'aumento del consumo di carburante, dovuta alla non corretta pressione di gonfiaggio, è di 2 miliardi di litri di combustibile, tradotto in 2,8 miliardi di euro annui spesi in più per questo problema.

di **Giuliano Daniele**