Il Rallye di MonteCarlo Historique ha messo davvero a dura prova le gomme Continental. L'occasione per sperimentare a fondo i pneumatici soft winter compound ContiIceContact non è mancata infatti durante gli oltre 3.000 chilometri percorsi dai piloti della Scuderia Milano Autostoriche all'edizione 2012 del Rallye di MonteCarlo Historique. Dodici vetture per la rincorsa ad un successo tra le condizioni più variabili mai incontrate negli anni durante questa gara, con nevicate di quasi due metri nella prima notte, gelo polare nelle tappe intermedie, pallido sole a far capolino tra le nubi e verglass in abbondanza lungo tutte le strade. La manifestazione è stato un successo dunque per l'immagine del brand tedesco, un po' di amarezza è rimasta invece alla Scuderia Milano Autostoriche che, pur essendo rimasta sempre al vertice della classifica assoluta, ha visto sfumare la vittoria nell'ultimo tratto cronometrato a causa di un concorrente francese lento che ostruiva il percorso di gara. Il concorrente di Continental è stato infatti estromesso dai giudici per un sorpasso giudicato pericoloso e la Scuderia Milano Autostoriche si è dovuta accontentare del secondo gradino del podio.

Riguardo alle gomme Mario Sala, in team con Torlasco con la Porsche 911, ha commentato: "Abbiamo usato le ContiWinterContact per tutta la lunga tappa di avvicinamento sotto ottocento chilometri di nevicata. Poi, appena sono iniziate le prove cronometrate, con i chiodati ContiIceContact ci siamo accorti di quanta differenza facevamo sul terreno gelato nei confronti degli altri concorrenti. A me è bastato amministrare la gara, tenendo sempre un ritmo elevato."

I pneumatici **ContiIceContact** utilizzati per il Rallye storico di MonteCarlo sono sviluppati da Continental appositamente per i mercati nordici più freddi, come Scandinavia e Russia, e sono orientati all'aderenza in condizioni di prevalente ghiaccio e neve piuttosto che di compromesso tra fondi stradali asciutti, bagnati e innevati come si trovano in Europa centro-meridionale. ContiIceContact ha infatti una mescola silica che espleta le sue caratteristiche principali in condizioni di sottozero, assicurando la massima aderenza al suolo. Il disegno battistrada asimmetrico e dotato di una fittissima rete di lamellature elastiche sinusoidali assicura spazi di frenata ridottissimi ed elevata capacità di trazione e tenuta in curva su superfici ghiacciate e innevate. Dotato di alveoli sui tasselli delle spalle, è fornito anche in versione chiodata direttamente in fabbrica, con chiodi antighiaccio incollati direttamente nella mescola di base.

Oggi il mercato mitteleuropeo invernale di Continental è centrato su quattro prodotti all'avanguardia, capaci di prestazioni che li pongono sempre al vertice in tutte le prove comparative come testimoniano i report delle maggiori riviste specializzate del settore:

– **ContiWinterContact TS 830 P**: l'invernale che interagisce con l'elettronica. E' il top

di gamma della linea winter, ha un disegno del battistrada asimmetrico bidirezionale ideale per la guida su strade asciutte e bagnate soprattutto in condizioni climatiche invernali. Il particolare sistema di lamelle sinusoidali è stato sviluppato appositamente per interagire con estrema efficacia con l'azione dell'ESC. Per questa ragione il pneumatico è in grado di soddisfare le esigenze delle vetture dalle motorizzazioni più potenti. Il nuovo ContiWinterContact TS 830 P è proposto in 30 differenti misure ed è omologato per velocità 240 km/h ed in taluni casi fino a 270 km/h.

– **ContiWinterContact TS 830**: l'invernale per classi medie e sportive. E' il pneumatico più diffuso, adatto alle vetture di media cilindrata, omologato per velocità fino a 210 km/h, caratterizzato da un disegno battistrada unidirezionale dotato di una fitta rete di lamelle sinusoidali.

– **ContiWinterContact TS 800**: l'invernale per le compatte. Omologato per velocità 190 km/h, è adatto alle vetture di cilindrate inferiori che hanno la necessità di disbrigarsi agevolmente in un traffico fatto tutto di accelerazioni e frenate. Il battistrada è di tipo unidirezionale, dotato di estesa lamellatura.

– **ContiCrossContact Winter**: l'invernale per i SUV. Robusto e performante, è studiato per i SUV più potenti e pesanti, per i quali tenuta di strada si sposa con masse consistenti da rallentare in frenata. Il disegno del battistrada è asimmetrico con lamellature differenziate.

Il miglior equipaggio del team appoggiato da Continental Italia è risultato Rossi-Tarenzi su Lancia Flavia Coupè, diciottesimo assoluto

"Con i chiodati ContiIceContact ci siamo accorti di quanta differenza facevamo sul terreno

gelato nei confronti degli altri concorrenti", ha dichiarato Mario Sala

Il team Bergamaschi-Torlasco a bordo del VW Maggiolone 1.6

© riproduzione riservata

pubblicato il 6 / 02 / 2012