

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."