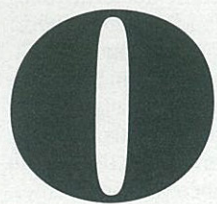


O pneu mais desportivo de sempre da Continental

Foi muito mais que a apresentação de um produto final, com os usuais testes de travagem e condução em seco e molhado. Os responsáveis da Continental foram além e mostraram todas as etapas da criação do seu novo pneu superdesportivo. *João Palma*



SportContact 6 é um novo pneu superdesportivo fabricado pela Continental para carros de alta *performance*, como Porsche 911, Audi R8 e S3, Honda Civic Type R, Volkswagen Golf GTR, Mercedes AMG, BMW M, etc. Este pneu UHP (Ultra Alta Performance) estará disponível a partir de Outubro (já se aceitam encomendas), em 41 medidas para jantes de 19" a 23", com um único índice de velocidade: ZR (> 240 km/h). Algumas destas medidas serão fabricadas em Portugal, na fábrica de Lousado da Continental.

A fábrica de Lousado, uma das 17 da Continental espalhadas por 17 países em cinco continentes, é uma das unidades de produção de referência do fabricante alemão de pneus. E por isso tem competência para produzir o que é o mais sofisticado pneu criado pela Continental até ao momento. Mas não é só pela qualidade que a fábrica de Lousado se distingue: em 2014 produziu 17 milhões de pneus (96% destes para exportação), mais de seis vezes o consumo total em Portugal de pneus para veículos ligeiros.

Sendo um pneu que representa o "estado da arte" da Continental, os responsáveis da marca alemã procuraram ir mais além dos usuais testes de condução e travagem em seco e molhado. Não só descreveram todos os passos na criação do seu novo pneu superdesportivo – composição química e desenho da banda de rodagem bem como estrutura do pneu – como possibilitaram aos jornalistas experimentarem e compararem o comportamento das duas versões experimentais antecedentes (designadas Evo 1 e Evo 2) com o produto final.

E foram mais além: num breve

exercício, os jornalistas tiveram oportunidade de criar em computador um pneu que obedecesse às características exigidas, jogando com dezenas de elementos (polímeros, materiais de enchimento e resinas) de modo a que a linha de comportamento do pneu se situasse na zona verde de um gráfico. Claro que isto foi uma versão muito simplificada de como se produz um pneu – se fosse só assim, qualquer um, com o programa certo de computador e os ingredientes necessários, poderia fabricar um pneu. Mais, entre as dezenas de frascos expostos contendo os produtos necessários para fabricar um pneu havia um vazio – o do composto secreto.

Mas isto é só o começo: construído o pneu em computador, há que simular o seu comportamento virtual. A fase seguinte são testes de laboratório. Segue-se o fabrico de protótipos e os testes em condições reais.

O novo pneu superdesportivo, o sexto de uma linhagem iniciada em 1994, deveria obedecer aos seguintes requisitos: máxima aderência, máximo comportamento em seco e em molhado, máxima estabilidade e segurança, máxima precisão. O protótipo Evo1 tinha uma excelente precisão em seco mas aderência inferior em molhado. Já o Evo2 tinha boa aderência em molhado mas era menos preciso. Por fim, o SportContact 6 reúne todas as qualidades requeridas a um pneu para equipar carros superdesportivos. A sua superioridade foi comprovada em ensaios comparativos entre os três pneus (sim, eram três pneus diferentes, na construção, composição e desenho da banda de rodagem). Nos parâmetros avaliados pela etiqueta europeia de pneus, que são apenas três entre as dezenas consideradas pelos fabricantes de pneus,



O SportContact 6 reúne todas as qualidades requeridas a um pneu para equipar carros superdesportivos

obteve o máximo (A) na travagem em molhado. No ruído obteve 2 ondas (em 3). Já na resistência ao rolamento (economia de combustível) a classificação foi E (de A a G), porque, como é evidente, algo havia de ser sacrificado para se conseguir estabilidade direccional, resistência à aquaplanagem, comportamento e direcção em piso seco e molhado, travagem em seco, máxima aderência e resistência a altas temperaturas (pista). Outros parâmetros em que o SportContact 6 perde para um pneu economizador como o ContiEcoContact 5 são o desgaste e durabilidade. No entanto, face

ao ContiSportContact 5P, o novo pneu superdesportivo é superior em todos os parâmetros, incluindo a durabilidade e resistência ao rolamento.

Passemos por cima da descrição do composto (denominado Black Chili) da banda de rodagem, do desenho desta, da construção da carcaça e das cintas interiores de reforço em Aralon (combinação de aramida e nylon). O que interessa é o resultado final, a sensação de segurança proporcionada nos testes de pista, tanto com piso seco como molhado, a resposta segura à travagem (em piso molhado a 90 km/h), o comportamento em slalom a 110 km/h, a estabilidade em curva ou em recta.

Foi apenas uma breve amostra, mas, embora seja um novo pneu que ainda não está aprovado como equipamento de origem pelos principais fabricantes de carros superdesportivos, pelas suas características e *performances*, essa aprovação deverá inevitavelmente ocorrer a breve prazo. Aliás, a Continental, no desenvolvimento de um pneu como o SportContact 6, trabalha não só com os fabricantes clássicos mas com empresas de *tuning* conceituadas, como a Brabus, AC Schnitzer ou ABT, que modificam os superdesportivos de produção para os tornar ainda mais potentes e com desempenhos superiores.

Entretanto, a primeira aprovação do SportContact 6 como equipamento de origem, para o Honda Civic Type R, ocorreu de forma marcante: um veículo de pré-produção (mas com um motor de afinações standard e as suspensões, a transmissão, o escape, os travões e a aerodinâmica da carroçaria idênticos aos do Civic Type R de produção) bateu o recorde de volta para um carro com tracção dianteira no lendário circuito de 20,8 km/12,9 milhas de Nürburgring Nordschleife na Alemanha, com o tempo de 7m50,63s. Esse carro já estava equipado com pneus SportContact 6.