

TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 13 SEPTIEMBRE 2021
3,95€ ESPAÑA

¿POR QUÉ PASARSE YA A LOS ALL SEASON?

LOS NEUMÁTICOS PARA TODO EL AÑO TRIUNFAN

EL FUTURO DE LA F1 Y LE MANS
LA REVOLUCIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

CICLISTAS
PEDALADAS DE SOLIDARIDAD

NÚM. 13 SEPTIEMBRE 2021

GRUPO
ANDRÉS
NEUMÁTICOS



Auto Bild sportscars
Ganador del Test 2021
BRIDGESTONE
Potenza Sport
 9 neumáticos de verano probados
 Dimensión 265/35 ZR 20
 Edición 04/2021

MEDIDAS EN LA GAMA
MÁS POTENZA
ALTAS PRESTACIONES



POTENZA
SPORT



LA MEJOR ESTABILIDAD EN CURVA Y EN RECTA ^{1) 2)}



LA MEJOR FRENADA EN SECO ^{1) 3)}



EXCELENTE PRESTACIONES EN MOJADO ⁴



1) Pruebas realizadas por TÜV SÜD a petición de Bridgestone entre julio y septiembre de 2020. Las pruebas en seco y sobre mojado se llevaron a cabo en las instalaciones de Bridgestone EUPG (Italia) usando un Audi S4 3.0 TFSI y neumáticos de la medida 245/40 R18. Las prestaciones del Potenza Sport se compararon con las de los principales competidores de su segmento: Continental PremiumContact 6, Michelin Pilot Sport 4, Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 y Pirelli P Zero PZ4. Informe anexo n.º [713190691-PS].
 2) Mantén la estabilidad del vehículo durante la conducción tanto en las rectas como en las curvas. Puntuación de estabilidad en recta: Bridgestone Potenza Sport (9,33), Continental PremiumContact 6 (9,00), Michelin Pilot Sport 4 (8,67), Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 (8,67) y Pirelli P Zero PZ4 (8,56). Puntuación de estabilidad en curva: Bridgestone Potenza Sport (9,21), Continental PremiumContact 6 (8,13), Michelin Pilot Sport 4 (8,67), Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 (8,33) y Pirelli P Zero PZ4 (8,58).
 3) La menor distancia de frenado sobre firme seco. Distancia de frenado en seco [de 100 a 0 km/h], en metros: Bridgestone Potenza Sport (33,4), Continental PremiumContact 6 (35,4), Michelin Pilot Sport 4 (34,5), Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 (35,9) y Pirelli P Zero PZ4 (34,8).
 4) Adherencia en superficie mojada de clase A según la etiqueta de la UE.



Tire Pro es una publicación de Grupo Andrés

INNOVAR PARA SER SOSTENIBLES

Soluciones ingeniosas, tecnología y ecología para no quedarnos parados. En este número de TirePRO os traemos varios ejemplos de cómo la innovación mueve nuestro mundo y da respuesta a nuestras necesidades. Desde un sencillo sistema para llevar bien un aspecto clave de nuestros neumáticos, la presión, hasta el uso de la nube para analizar cuándo podemos tener un percance con ellos o la alta tecnología para probarlos sin movernos de un simulador. Tres 'inventos' que nos permiten disponer de neumáticos más seguros y más probados y con los que logramos consumir y desgastar menos.

Esa es una de las claves del momento: una visión transversal de bajas emisiones. Ya no se trata sólo de reducir rozamiento, sino de ser 'verdes' desde el primer al último paso. Cultivos que permiten contar con caucho de mejor calidad, compromiso para usar neumáticos más sostenibles en los vehículos más ecológicos, sistemas para que los grandes transportes por barco reduzcan emisiones...

Una sostenibilidad global aplicada a todos los procesos, también al final de la vida útil o al comienzo de una aventura como la de Velca, la marca española de scooter avalada por Grupo Andrés y Michelin que pone la movilidad limpia al alcance de todos. TirePRO los ha probado y son sorprendentes, además de bonitos.

La sostenibilidad total ha llegado incluso a la competición. Las marcas se fijan cada vez más en las necesidades de las nuevas competiciones 'limpias' y desarrollan neumáticos de altas prestaciones basados en su experiencia en la pista, para después trasladar lo aprendido a los equipos de serie de eléctricos e híbridos. Innovación para ser sostenibles: el nuevo paradigma.

NÚM. 13 SUMARIO

04
OPINIÓN

La cadena de valor del vehículo eléctrico

05
ACTUAL

Novedades del sector

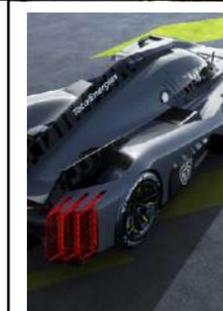
10 **CIRCUITO DE MONTECARLO**
 El Rally por su nombre



18 **CARRETERAS INTERMINABLES**



22
COMPE-TICIÓN



El futuro de la F1 y Le Mans

26
DIARIO DE RUTA

Pedaladas de solidaridad



30
RADIO-GRAFIA

Del taller. Hoy desde Zaragoza

32
GRUPO ANDRÉS

Michelin, Velca y Grupo Andrés

OPINIÓN

LA CADENA DE VALOR DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO



Eduardo Salazar
Director general
Grupo Andrés Neumáticos

A diferencia de lo esperado, no voy a disertar sobre los precios de los fletes marítimos, sobre la incesante subida de los precios de los neumáticos o de la escasez de las materias primas... Hoy, como otras ocasiones, quiero profundizar en todo aquello que determinará nuestro futuro como sector esencial y en plena transformación. La relevancia del sector del neumático en nuestras vidas es una realidad que nosotros ya teníamos más que clara, pero que ha quedado del todo confirmada a lo largo de los últimos meses. El año pasado fue, sobre todo, una prueba de fuego para la gran distribución y los profesionales del taller, y juntos fuimos capaces de asumir con éxito la responsabilidad como servicio esencial, logrando abastecer el mercado con normalidad, a pesar del complicado contexto de restricciones, incertidumbres, parálisis económica y crisis sanitaria sin precedentes. Si bien está ya claro para cualquier ciudadano que una de las guías estratégicas del presente inmediato es la movilidad sostenible y, por ende, la revolución en el sector del automóvil, parece que no ha sido suficiente demostrar que nuestro sector posee capacidad de reacción y acción, porque quienes manejan los hilos de la economía siguen sin tenernos en cuenta a la hora de 'compensar o valorar' el gran esfuerzo realizado. Cuando se ve la luz al final del túnel, nos encontramos una vez más con que nuestros gobernantes premian con fondos europeos de 'salvación' sólo a la industria primaria (fabri-

cantes), dejando de lado al sector secundario (distribución y talleres), rompiendo la cadena en el eslabón más débil, el que más cerca está de los ciudadanos. De nada sirve que dentro de 20 años nos encontremos con un parque móvil totalmente eléctrico o híbrido, si no hay ayudas para la electrificación y digitalización de los talleres. ¿Quién los reparará entonces? ¿Alguien está pensando en eso? Nosotros sí, porque rodamos junto a los talleres, a pie de calle. Nos cuentan y percibimos sus inquietudes, sus intereses, y sus ganas de crecer/modernizarse a un ritmo acompasado con las necesidades del sector y de los consumidores. Es el momento clave para que todos los implicados nos movamos hacia la digitalización y la economía sostenible. El ciudadano así ya lo exige. Para lograr, como dicen, "transformar la cadena de valor del vehículo eléctrico" tiene que haber "medidas facilitadoras" también para el sector secundario del automóvil, tenemos que ir de la mano. Y no es imposible. Debemos trabajar unidos, una línea continua que transite por igual entre Fabricante-Distribución-Talleres. Hace 10 años era difícil recorrer ese camino sin interrupciones, casi impensable, pero hemos demostrado que somos capaces de rodar todos juntos, con la misma velocidad de crucero, apoyándonos unos a otros, por el bien de todos. Así queremos seguir, y seguiremos trabajando para ello, por el bien común del servicio esencial que prestamos a la sociedad.

STAFF

Edita Comunicación
de Neumáticos Andrés
comunicacion@grupoandres.com

Dirección y Coord. editorial
Carlos González

Dirección de arte y diseño
Ana Roncero
Alberto Martínez

Redacción y colaboradores
Félix Oliva
María de Miguel
Mario Vicente
Juan Zamoro
Carlos González

Fotografía
Continental, Bridgestone, Ducati,
Porsche, BMW, GoodYear, Michelin,
C. González, F. Oliva, Velca,
Peugeot, Pirelli, Mercedes-Benz

ACTUALIDAD

EL SIMULADOR DE CONTINENTAL PARA PROBAR SUS NEUMÁTICOS PREMIUM

Continental está invirtiendo en el desarrollo de un simulador de conducción dinámica de última generación para que sus neumáticos premium de la rama de equipos originales sean más eficientes, sostenibles y precisos en línea con las necesidades de los clientes del futuro. La planta de alta tecnología del fabricante Ansible Motion entrará en funcionamiento a mediados de 2022 en el

mayor centro europeo de pruebas de neumáticos de Continental, el Contidrom de Wietze, cerca de Hannover.

Se trata de un simulador Driver-in-the-loop (DIL) que calcula los parámetros exactos de la dinámica de conducción de los neumáticos y de los respectivos vehículos de pruebas. Gracias a su gran movilidad, el simulador puede propor-

cionar a los conductores de pruebas de Continental experiencias de conducción subjetivas, al igual que una prueba de neumáticos en una pista real. Estos conductores podrán experimentar las innovaciones en neumáticos en diferentes escenarios de pruebas virtuales y en diversas situaciones de conducción.





GOODYEAR DRIVEPOINT, LA MEJOR MANERA DE LLEVAR LA PRESIÓN CORRECTA

El control de la presión de los neumáticos es vital para proporcionar a los camiones y remolques una mayor movilidad, eficiencia de combustible, un kilometraje optimizado y prolongar la vida útil de los mismos. Por esta razón, Goodyear presenta DrivePoint, un sistema de monitorización de presión de neumáticos muy fácil de usar. La llegada de esta nueva solución implica que, a partir de ahora, la empresa puede ofrecer tres alternativas de mantenimiento proactivo de neumáticos para satisfacer las necesidades específicas de los administradores de flotas que desean aumentar el tiempo de actividad y planificar el mantenimiento de sus neumáticos.

El Goodyear DrivePoint incluye sensores de presión de neu-

máticos que se instalan de una manera sencilla en la válvula sin necesidad de desmontar el neumático. Después, una vez en el garaje, gracias a los receptores que funcionan con baterías, se puede leer la presión de todos los neumáticos instantáneamente mientras un vehículo pasa a través de ellos. Los datos recopilados se cargan en la nube de Goodyear, lo que proporciona un fácil acceso y generación de informes a través de la web y las aplicaciones móviles compatibles con IOS y Android de Goodyear Fleet Manager. Si la presión está por debajo del nivel recomendado, el administrador de la flota recibe una alerta inmediata para evitar un posible incidente de neumáticos que podría resultar en una parada del vehículo y costes por averías.



LAS NUEVAS SEÑALES PARA YA Y PARA EL FUTURO: V-16 Y BAJAS EMISIONES

En las últimas fechas ha entrado en vigor la utilización de un nuevo dispositivo de aviso en carretera y también se ha conocido el diseño de una señal que veremos mucho en el futuro. El primer caso es el de la señal luminosa V-16, que se puede usar desde el día 1 de julio y que en el futuro sustituirá a los triángulos. Ya existía, pero ahora ya está regulado su uso con la entrada en vigor del reglamento de auxilio en carretera. La luz evita tener que salir del

coche y acaba con el riesgo de atropello por ello; algunos modelos están incluso geocalizados. En enero de 2026 será lo único que se use.

La otra novedad es la señal para marca si estamos en una de las nuevas Zonas de Bajas Emisiones, obligatorias para todas las ciudades a partir de 2023 y que indicará en qué calles no se puede acceder con vehículos que no tengan etiqueta ambiental de bajas emisiones.



REABREN LOS MUSEOS BMW, PORSCHE Y DUCATI

Tras meses cerrados por las restricciones del Covid, tres de las marcas más importantes han abierto sus museos. Ducati lo ha hecho con una doble propuesta, con un homenaje a uno de sus pilotos legendarios, Troy Bayliss, campeón de SBK, al que incluso le han dedicado una moto; y con una exposición permanente que es una maravilla.

El Museo BMW abrió el 25 de mayo con medidas y visitas guiadas. Ya se puede disfrutar de la colección, de las salas de exposiciones y de servicios como el restaurante en la sede de la marca alemana, muy comprometida con el arte. Por su parte, el Museo Porsche también ha reabierto y permite ver no sólo su colección completa, un repaso a sus coches de producción y competición, sino también la muestra que celebra los 25 años del Boxster.

EL PRIMER NEUMÁTICO PARA MAQUINARIA DE PUERTOS

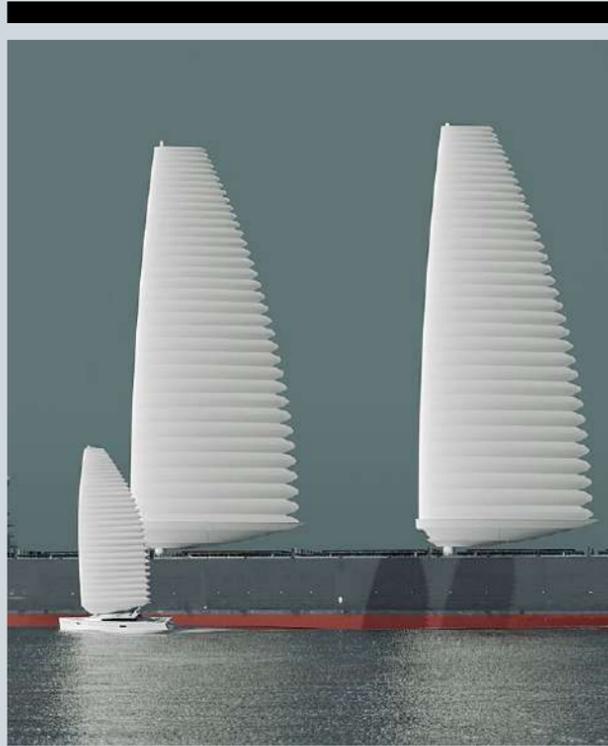
Michelin acaba de presentar el Michelin X AGEV, el primer neumático específicamente desarrollado para vehículos de guiado automático (AGV) que prestan servicio en instalaciones portuarias. El neumático ha sido diseñado para asegurar la fiabilidad y la duración, gracias a su diseño resistente a los daños y a la banda de rodadura lisa, sin dibujo. Es capaz de soportar grandes cargas y se le puede controlar la presión.

Los vehículos autónomos o de guiado automático (AGV) son cada vez más comunes en las tareas de manutención portuaria, ya que optimizan las operaciones garantizando altos niveles de productividad y seguridad. Aunque estos vehículos ya funcionan en muchas terminales portuarias de Asia, Europa y Norteamérica, hasta ahora el mercado no ofrecía neumáticos adaptados a sus necesidades.

Con el nuevo Michelin X AGEV, los operadores portuarios disponen de un neumático diseñado para satisfacer los requerimientos de este tipo de maquinaria en cuanto a rendimiento, fiabilidad, productividad y seguridad. Asimismo, es la primera vez que un neumático para vehículos portuarios recibe la identificación "EV", lo que indica que su baja resistencia a la rodadura contribuye a aumentar la autonomía de las baterías de los vehículos eléctricos y a la reducción de emisiones.

Puesto que la mayoría de los vehículos AGV funcionan con baterías, se ha prestado especial atención a la optimización del consumo de energía, lo que convierte a este neumático en el aliado perfecto para los vehículos eléctricos.





LAS VELAS MICHELIN PARA UN TRANSPORTE MARÍTIMO MÁS ECOLÓGICO

Michelin ha desvelado en el marco del Movin'On de este año sus apuestas para contribuir a un transporte más eficiente y a conservar los recursos y entre sus últimas soluciones para fomentar una movilidad más respetuosa con el planeta hay una que introduce al fabricante francés nada menos que en los barcos. El proyecto Wing Sail Mobility (WISAMO) es un sistema de velas automatizado, telescópico e inflable que se puede instalar tanto en buques mercantes como en embarcaciones de recreo. Este sistema es fruto de la colaboración entre el departamento de Investigación y Desarrollo de Michelin y dos inventores suizos que comparten la visión "Todo Sostenible" del Grupo.

La vela hinchable aprovecha el viento, una fuente de propulsión gratuita, universal e inagotable. Su revolucionario diseño permite reducir el consumo de combustible de un barco y, por tanto, contribuir de forma positiva al medio ambiente, al reducir las emisiones de CO₂. El sistema WISAMO se puede instalar en la mayoría de barcos, pero resulta especialmente adecuado para los buques de cargamento rodado, cargueros, petroleros y buques cisterna. Su instalación puede realizarse como equipo original en los barcos nuevos, así como en los que ya están en servicio.

BRIDGESTONE Y MICROSOFT USAN LA 'NUBE' PARA CONTROLAR NEUMÁTICOS DAÑADOS

Bridgestone está colaborando con Microsoft para desarrollar el primer sistema de monitorización a nivel mundial que detecta, en tiempo real, daños en los neumáticos. Una cuestión de especial relevancia, puesto que estos daños son un factor determinante, y es que aproximadamente el 30% de los accidentes automovilísticos son causados por fallos técnicos. : Presión insuficiente, fatiga, desgaste irregular y, por último, daños causados por bordillos, baches u objetos en la carretera pueden hacer que llevemos unos neumáticos peligrosos. Cada vez está más extendido el uso de sensores de presión, pero sin una inspección visual el problema puede producirse en cualquier momento.

El sistema de Bridgestone de monitorización de daños en neumáticos alerta de cualquier percance en tiempo real. Emplea la infraestructura de la nube de MCVP, junto con los datos recogidos por sensores mediante un hardware ya instalado, y utiliza algoritmos para detectar incidencias que afecten a la superficie y la carcasa del neumático. El conductor puede ser informado inmediatamente del peligro y actuar en consecuencia para remediar esta situación.



Continental
The Future in Motion



Haz que tu viaje sea seguro.

La ingeniería alemana que te mantiene seguro en cualquier situación.

Continental PremiumContact™ 6

- Frenada segura en cualquier climatología.
- Disfruta de una conducción confortable gracias a nuestro diseño de huella mejorado.
- Mantén el control con nuestra tecnología Macroblock



GERMAN
TECHNOLOGY

MONTECARLO

EL RALLY POR SU NOMBRE



EL RALLY MÁS EMBLEMÁTICO DEL MUNDO ES TODO UN RETO: HIELO, NIEVE, CARRETERAS SINUOSAS Y ALGUNAS TRADICIONES LO HAN CONVERTIDO EN ÚNICO.

E

l Rally de Monte Carlo celebra este año sus 110 años de vida como el más conocido de su especialidad, una prueba que ha superado el paso del tiempo y los cambios de reglamento y hasta de campeonato para ser considerada como una carrera especial. Sus orígenes arrancan en 1911 y tienen mucho que ver con la promoción turística de la ciudad y también con la carrera en el circuito de F1.

FUE LA PRIMERA CARRERA DEL MUNDO EN LLEVAR EL NOMBRE RALLY

Fue la primera carrera del mundo en llevar el nombre rally, aunque entonces no significaba lo mismo que ahora. De hecho, para determinar el ganador de la primera edición se tuvieron en cuenta factores como el estado del coche o la comodidad de los pasajeros. De hecho, el que llegó primero, y con una semana de ventaja, no fue declarado

ganador. Eso fue así durante años porque tardó casi 50 años en disputarse con un rally convencional.

Desde la primera edición sí ha mantenido una característica muy especial. Es tradición que los participantes tomen la salida desde diferentes capitales europeas y lleguen después al principado para tomar parte en la carrera. Así ocurrió en 1911 y así sigue siendo; Barcelona, París o Marrakech son algunas de las ciudades desde las que los participantes, desde aficionados a campeones del mundo, toman la salida para ir a Monte Carlo por carretera. Ahora esa tradición se conserva en el rally histórico.

Otra tradición que marca su carácter. Aunque tardó en entrar en el calendario del Campeonato del Mundo y recientemente incluso quedó fuera, siempre ha tenido fecha fija: se disputa en enero. En esta época las carreteras de montaña que recorre están llenas de nieve y hielo que, junto al asfalto, son el elemento en el que discurre. Uno de los tramos más famosos es el Turini, trazado en el puerto del mismo nombre. En el pasado, el rally se decidía con la etapa de concentración, otra de mil kilómetros por los Alpes y la última, la de clasificación, se reservaba a los 100 mejores e incluía la noche del Turini, con varios pasos por el puerto.

El rally está abierto a los nuevos tiempos. Desde 1920 permite participación femenina, hace años que se disputa una afamada versión clásica reservada a vehículos que tomaron parte en él alguna vez y ahora tiene también una versión de energías alternativas.

Es tradición que los participantes tomen la salida desde diferentes capitales europeas y lleguen después al principado para tomar parte en la carrera



1911

La primera carrera automovilística aconteció en el año 1911 y es posiblemente la primera carrera que se conoció con el nombre de rally. Von Esmach llegó primero con una semana de ventaja respecto al segundo, realizando una media de 22,6 km/h, pero no fue declarado ganador.

1962

La prueba mantuvo el formato clásico, hasta que en 1962 introdujo por primera vez tramos cronometrados en la carrera.

1973

El Rally Monte Carlo entra en el campeonato mundial y pasa a ser una prueba puntuable, abriendo el calendario, hecho que se repetiría hasta 2008.

2009

El rally pasa ser puntuable para el IRC, un campeonato diferente al Mundial de la FIA, al que regresa en 2012.



DESDE 1920 PERMITE PARTICIPACIÓN FEMENINA

¿POR QUÉ USAR ALL SEASON?

EL DESARROLLO DE LOS NUEVOS NEUMÁTICOS 'TODO TIEMPO' LOS HA CONVERTIDO EN UNA OPCIÓN MUY RECOMENDABLE. SI TODAVÍA NO LOS USAS, ESTAS SON LAS CUALIDADES A TENER EN CUENTA.

01

— TODO EL AÑO

Con el montaje de neumáticos all season logramos las prestaciones necesarias para el verano y para el invierno: aseguran un buen comportamiento los 12 meses del año. Nos ahorran tener neumáticos de invierno en el garaje o vernos con unos neumáticos inadecuados cuando llega el frío, la nieve...

02

— TEMPERATURAS

Están diseñados para ofrecer el mejor comportamiento en un rango muy amplio de temperaturas, mayor que el de los específicos de verano (que bajan de rendimiento por debajo de 7 grados), manteniendo buenas prestaciones con todo tipo de temperaturas ambientales.

03

— CLIMA

Sus características se adaptan muy bien al clima de nuestro país. De hecho, son la opción recomendable para casi todas las regiones: sirven tanto para invierno como para verano.

04

— VEHÍCULOS

Los neumáticos all season son los perfectos para los SUV, los modelos más vendidos del mercado, ya que por agarre y posibilidad de circular en nieve y sin cadenas son los adecuados, tanto en tracción 4x2 como en 4x4.

05

— SIN CADENAS

Los neumáticos all season con marcaje M+S y aquellos All Season homologados para invierno y marcados con un icono de una montaña con 3 picos permiten circular legalmente en aquellos tramos que están limitados al uso de cadenas: no tendremos que llevarlas ni nos pararán.

06

— ECONOMÍA

Los días en los que un all season sufría un mayor desgaste han pasado a la historia: el avance en los compuestos logra una gran eficacia y rendimiento. Su vida útil es tan alta como la de cualquier otro modelo porque además su profundidad de dibujo es mayor.

07

— PRECIO

El éxito de ventas de este tipo de neumáticos ha venido acompañado del aumento de la oferta con modelos de todo tipo de marcas: eso nos permite elegir entre una amplia variedad y rebajar presupuesto.

Los neumáticos para todo el año triunfan: estos son los motivos por los que son la elección idónea para el clima de nuestro país.

Muy pronto, a la vuelta del verano, muchos conductores tendrán que decidir sobre la sustitución de sus neumáticos y, en muchos casos, sus preferencias también influirán en la compra de un vehículo nuevo. Tras la época de más calor, cobra sentido la monta de neumáticos all season que son cada vez más la elección de muchos consumidores por sus características y por su adaptación cada vez mayor al clima que tenemos.

Su éxito es completo. Sus cualidades están respaldadas por un creciente éxito en ventas y por una mayor

oferta de todo tipo de marcas y para todo tipo de vehículos. Los principales segmentos, desde los turísticos a los SUV pasando por las furgonetas, tienen amplias opciones para montar neumáticos all season. El motivo es que se amoldan perfectamente a lo que demandan los usuarios, al clima de nuestro país, a las necesidades de los coches más vendidos, los SUV, y ofrecen agarre, duración y economía en las condiciones más variadas.

Un neumático all season nos permite contar con cubiertas adecuadas para todo el año y todo tipo de condiciones climáticas, incluso la nieve, lo que nos evita tener que sustituir según la época.



PARA TURISMO

CONTINENTAL ALL SEASON CONTACT

All Season Contact es perfecto para las condiciones meteorológicas de muchas zonas de España. Teniendo en consideración las diferentes características que debe tener un neumático para enfrentarse a las diferentes condiciones climatológicas, All Season Contact ha combinado elementos de los modelos de verano y de invierno de Continental para desarrollar el neumático perfecto para todas las estaciones.

El diseño de la banda de rodadura combina las efectivas propiedades contra el aquaplaning de los modelos de invierno con el manejo preciso y el rendimiento en frenada en distancias cortas en carreteras secas de la gama de verano, unas propiedades indispensables para neumáticos que se usan todo el año. Se trata de un neumático adecuado para su uso en invierno y lleva el símbolo del copo de nieve y la marca M+S (Mud&Snow, barro y nieve).



PARA SUV

GOODYEAR VECTOR 4SEASONS GEN3 SUV

Tercera generación de la variante SUV del neumático de todo tiempo de Goodyear. Proporciona mejor agarre sobre nieve gracias a las numerosas entalladuras en el centro de la banda de rodadura. Menor distancia de frenado en seco y maniobrabilidad en seco mejorada. Resistencia al aquaplaning durante toda la vida útil: con el tiempo las ranuras evolucionan para garantizar la dispersión del agua. Es un neumático con varios premios europeos en pruebas sobre el terreno.



PARA FURGONETA

GENERAL TIRE EUROVAN A/S 365



Se trata de neumáticos aptos para circular con la máxima seguridad tanto en verano como en invierno. Junto con el símbolo M + S, una necesidad absoluta para el invierno, llevan el símbolo de copo de nieve en la pared lateral para documentar sus características seguras de conducción de invierno. Se ha diseñado combinando lo mejor de los neumáticos de invierno y de verano, proporciona cortas distancias de frenado en agua y un buen drenado.

Los neumáticos All Season de General Tire se benefician, al igual que los neumáticos de invierno, de la eliminación del uso de cadenas y de la posibilidad de bajar el código de velocidad lo que puede abaratar significativamente su costo.



PARA MOTO

DUNLOP MUTANT

La gama Mutant reúne varias tecnologías de Dunlop para crear un neumático tan versátil como las motocicletas para las que está diseñado. El innovador patrón crossover del Mutant proporciona un agarre excepcional sobre mojado y seguridad en todas las condiciones de conducción durante todo el año.



Se trata de un neumático con marcaje M+S y adecuado para todas las épocas del año. Mutant es adecuado para condiciones húmedas y frías gracias al uso de sílice High Surface Area (HSA) y la tecnología 4 Season.

ALL SEASON

LAS MEJORES OPCIONES:

CARRETERAS INTERMINABLES

LAS CINCO RUTAS MÁS LARGAS DE EUROPA

Son la recomendación ideal para aquellos que nunca tienen suficiente carretera, rutas en las que los kilómetros se cuentan por miles.

D

urante meses, los viajes por carretera han estado más que vedados. Moverse en la era Covid ha estado prohibido y sigue siendo complicado por las restricciones, pero ahora ya nos podemos plantear coger nuestro coche, caravana o moto y lanzarnos a la carretera. Y para los que tengan muchas ganas, hay cinco carreteras en las que no nos van a faltar kilómetros. Se trata de las cinco rutas más largas de Europa, que unen países y tejen el continente a lo largo de miles de kilómetros. La más interminable, los 8.600 kilómetros de la E-40, pero en España también tenemos la nuestra. Se trata del trayecto español de la E-80, una autovía transeuropea que une Portugal y Turquía y que en España arranca en la provincia de Salamanca y termina en San Sebastián tras pasar de nacional a autovía y autopista.



LA E-80, UNA AUTOVÍA TRANSEUROPEA QUE UNE PORTUGAL Y TURQUÍA Y QUE EN ESPAÑA ARRANCA EN LA PROVINCIA DE SALAMANCA Y TERMINA EN SAN SEBASTIÁN

E-40

Francia
Kazajistán



8.641 kilómetros tiene esta carretera que une Calais (Francia) con la localidad de Ridder (Kazajistán), lo que la convierte en la carretera más larga de Europa. Atraviesa Francia, Bélgica, Alemania, Polonia, Ucrania, Rusia, Uzbekistán, Turkmenistán, Kirguistán y Kazajistán. En total 10 países que podemos conocer si nos lanzamos a la aventura por esta ruta europea. Además, la E-40 termina muy cerca de la frontera entre Rusia y China, por lo que podríamos alcanzar el país asiático.

E-60

Francia
Kirguistán

La localidad francesa de Brest es el inicio de esta carretera de 8.200 kilómetros, que llega hasta Irkeshtam, un pueblo de Kirguistán, situado en la frontera con China. De hecho, allí se encuentra el paso fronterizo entre Kirguistán y Xinjiang (China), que recibe el mismo nombre de la localidad. Por ello, uno de los países que podemos visitar si recorremos esta carretera es el gigante asiático pero no es el único pues transitando por la E-60 también pasaremos por Francia, Suiza, Alemania, Austria, Hungría, Rumanía, Georgia, Azerbaiyán, Turkmenistán, Uzbekistán, Tayikistán y Kirguistán.

E-30

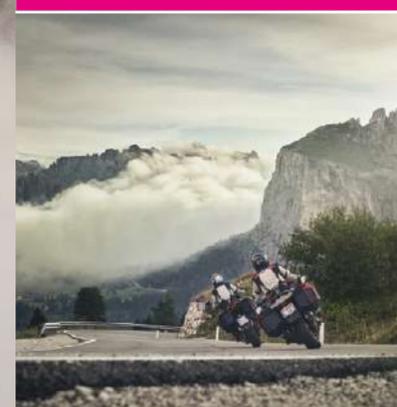
Irlanda
Rusia

Esta carretera europea, con catalogación de clase A, comienza en el puerto de Cork (Irlanda) y recorre 6.530 kilómetros hasta la ciudad de Omsk (Rusia), situada muy cerca de la frontera con Kazajistán. Al transitar la E-30 por Rusia, sigue la autopista transiberiana, mientras que al este de los montes Urales se usa la Red de Autopistas de Asia, que lleva hasta Busan (Corea del Sur). En total la E-30 pasa por siete países: Irlanda, Reino Unido, Holanda, Alemania, Polonia, Bielorrusia y Rusia.



E-80

Lisboa
Turquía



Esta carretera, también conocida como Autopista Transeuropea, va desde Lisboa (Portugal) hasta Gürbulank (Turquía). Son más de 6.100 kilómetros, en los que transitamos por 10 países: Portugal, España, Francia, Italia, Croacia, Montenegro, Kosovo, Serbia, Bulgaria y Turquía. La ciudad donde finaliza la E-80 está en la frontera con Irán, por lo que también podríamos visitar ese país.

E-22

Reino Unido
Rusia

5.320 kilómetros tiene esta ruta que une la ciudad de Holyhead (Reino Unido) con Ishim (Rusia). La E-22 transcurre por Reino Unido, Holanda, Alemania, Suecia, Letonia y Rusia. Y pasa por algunas de las ciudades más importantes de estos países como Manchester, Ámsterdam, Hamburgo, Malmö, Riga o Moscú.



EL YLE MANS

LOS CAMBIOS EN LA REGLAMENTACIÓN, CON NOVEDADES COMO LA AERODINÁMICA DE LOS COCHES Y EL AUMENTO DEL DIÁMETRO DE LLANTA, MARCARÁN EL FUTURO DE DOS DE LAS MAYORES COMPETICIONES Y LOS NEUMÁTICOS VAN A SER CLAVE.

LA REVOLUCIÓN EMPIEZA POR LOS NEUMÁTICOS



L

os cambios en la reglamentación, con novedades como la aerodinámica de los coches y el aumento del diámetro de llanta, marcarán el futuro de dos de las mayores competiciones y los neumáticos van a ser clave.

Dos de las competiciones más importantes del mundo de la automoción, la F1 y el Mundial de Resistencia, afrontan un cambio histórico, revolucionario. En 2022, ambas estrenarán novedades técnicas y reglamentarias que van a cambiar su desarrollo y que permiten decir que entran en una nueva era.



Al dar el salto de las 13 a las 18 pulgadas, Pirelli se convierte en el único fabricante de neumáticos que ha competido en F1 con las tres medidas.

F1: UN SALTO DE 60 AÑOS

Desde que en los años '60 del pasado siglo empezó a disputarse la F1 han cambiado muchas cosas, pero hay una que se había mantenido invariable: el diámetro de las llantas. La máxima competición del automovilismo había sido fiel a las 13 pulgadas de diámetro,

EL PRÓXIMO AÑO PIRELLI TE PRESENTA LOS NUEVOS MODELOS PARA LA TEMPORADA 2022, LA PRIMERA CON LA NUEVA MEDIDA DE LLANTA DE 18 PULGADAS

un concepto técnico que ha condicionado el diseño de los monoplazas, su aerodinámica y sus neumáticos. Nos habíamos acostumbrado a que los coches más avanzados del mundo tuvieran cubiertas de perfil muy alto y unas llantas que nada tienen que ver con lo que lleva cualquier coche

de altas prestaciones. Eso va a cambiar el próximo año. Pirelli acaba de presentar los nuevos modelos para la temporada 2022, la primera con la nueva medida de llanta de 18 pulgadas. Los nuevos P Zero F1 ponen un mayor énfasis en la proximidad tecnológica y estética al coche de calle. Tienen la misma anchura de banda que los actuales (305 mm los delanteros y 405 mm los posteriores), pero un diámetro mayor, que pasa de 660 mm a 720 mm.

Los pilotos ya los han podido probar para adaptarse porque este cambio de perfil variará el comportamiento de los monoplazas de Fórmula 1, mejorando la precisión a nivel de dirección. Los tests realizados hasta ahora –tanto sobre asfalto mojado como seco– han permitido recoger un buen feedback por parte de los pilotos. Los compuestos serán totalmente nuevos, aunque habrá tres para elegir. El cambio implicará modificaciones en suspensiones y diseño, así que se espera una importante revolución.

EL NUEVO REGLAMENTO LE MANS HYPERCAR VA A MODIFICAR EL TRATAMIENTO AERODINÁMICO DE LOS COCHES



INNOVACIÓN

Al dar el salto de las 13 a las 18 pulgadas, Pirelli se convierte en el único fabricante de neumáticos que ha competido en F1 con todas las medidas reglamentarias de la historia del campeonato. Un legado que inicia en 1950 con las primeras victorias para la P lunga con los monoplazas con mecánica delantera de Alfa Romeo, Ferrari y Maserati y las famosas cubiertas estrechas. Con el paso de los años el deporte se inclinó hacia las llantas de 13 , que coinciden con el retorno de la marca como partner global de neumáticos en 2011.



LE MANS: SIN ALERÓN

También en 2022 habrá cambios en las carreras de resistencia. El nuevo reglamento Le Mans Hypercar (LMH), establecido por la FIA y el ACO para sustituir a la categoría reina LMP1 va a modificar el tratamiento aerodinámico de los coches. Al permitir una mayor suavidad en las superficies aerodinámicas, ha abierto la puerta a nuevos diseños y fabricantes. En este marco se produce la entrada de un histórico como Peugeot, que acaba de presentar el 9x8 Hypercar. Heredero de toda una tradición de supercoches de resistencia con los que la marca ha ganado Le Mans (los 905 y 908, ganadores respectivamente en 1992 y 1993, y en 2009), se presenta con una aerodinámica revolucionaria y un detalle: no lleva alerón. Peugeot no será la única marca que entre en este nuevo reglamento y Ferrari o Porsche ya se lo están pensando.

Introducido por primera vez en los Chaparral 2F de la edición de 1967 de las 24 Horas de Le Mans, el alerón trasero se cuestiona por primera vez en el último medio siglo. La nueva categoría Hypercar marca el peso (1.100 kg), la potencia (750 cv), la posibilidad de usar mecánicas híbridas y da a los fabricantes libertad para diseñar el cuerpo y aerodinámica del vehículo, salvo en ciertas áreas controladas. Esto ha llevado a Peugeot a prescindir de él, algo de lo que presume: sobre su difusor trasero se ha colocado una inscripción humorística: "We need no rear wing" (No necesitamos alerón trasero).

En su lugar, y gracias al reglamento, puede decantarse por otras ventajas. Entre ellas tienen protagonismo los neumáticos. En el prototipo francés van descubiertos tanto delante como detrás y sus aletas se convierten en apéndices aerodinámicos.

Un grupo con ciclistas profesionales y aficionados recorre los 461 kilómetros entre Salamanca y Sevilla en homenaje a todos los que han ayudado en la pandemia. Han contado con la ayuda de Grupo Andrés y General Tire.



CICLISTAS

PEDALADAS DE SOLIDARIDAD



Atardecer, mitad de camino aproximadamente, la fatiga iba apareciendo, pero la moral estaba intacta.



Llegada a la Giralda con el equipo de policía local, sin duda unos grandes aliados en la capital Hispalense.



Momento de la salida, unas breves palabras de agradecimiento a los destinatarios del reto.



Regreso a casa, nuestro "acorazado" con los caballos de batalla.



Los cinco guerreros en meta, objetivo cumplido, la Giralda a nuestros pies.



Uno de los avituallamientos en ruta, sin duda el General Tire fue un gran baluarte.

Da De Salamanca a Sevilla por agradecimiento. Este es el plan que ha completado un grupo de ocho aficionados al ciclismo en el que han estado ilustres como Santi Blanco o Roberto Laiseka y que han tenido el apoyo de Grupo Andrés y General Tire.

La idea era sencilla. Hacer los 461 kilómetros que separan Salamanca de Sevilla por carretera. El equipo, Emilio Díez, Santi Blanco, Roberto Laiseka, Miguel Ángel Panero, Ángel Moreira, Manuel Ángel González y José Antonio Fernández. El reto, hacer el recorrido por todos aquellos que lo han dado todo en la lucha contra el Covid. Una idea a la que Grupo Andrés se sumó cediendo la pick-up de General Tire como vehículo de apoyo.

EL RETO, HACER EL RECORRIDO POR TODOS AQUELLOS QUE LO HAN DADO TODO EN LA LUCHA CONTRA EL COVID. UNA IDEA A LA QUE GRUPO ANDRÉS SE SUMÓ CON EL APOYO DE GENERAL TIRE

Los participantes tomaron la salida el 21 de junio y 24 horas más tarde habían completado la gesta. "Por el personal sanitario, cuerpos y fuerzas de seguridad, logística, transporte, servicios de primera necesidad y, en definitiva, por todos los que han puesto todo su esfuerzo al servicio de los demás por hacer esta pesadilla más llevadera, así como apoyar y darles todo nuestro ánimo a todas esas familias que hayan sufrido la pérdida de algún ser querido", contaban los protagonistas.



Emilio en uno de los descansos de la ruta.



El equipo con la placa que entregaron a grupo Andrés en agradecimiento por el apoyo prestado en la ruta,



¿QUIERES SER EL PROTAGONISTA DEL PRÓXIMO NÚMERO?

Queremos inmortalizarte y conocer a fondo el sector.

Déjanos tus datos y nos pondremos en contacto contigo para incluirte en la serie 'Radiografía del Taller'.

comunicacion@grupoandres.com

RADIOGRAFÍA DEL TALLER

TirePro continúa con esta serie fotográfica por los talleres de España. Una 'radiografía' del profesional del neumático, que nos permitirá conocer quiénes son, cómo se iniciaron en este mundo y nos acercará a la realidad de nuestro sector.

Nos acompañarán en este viaje los mejores fotógrafos retratistas del país. Arte y motor, de la mano.

Fotografía: Neumáticos Solano

¿Quién eres?

Fidel Solano Salvatierra

¿Cómo llegó al mundo del taller y del neumático?

En 1948, con 15 años de edad empecé a acudir al taller de mi padre los jueves y los fines de semana para ayudarlo con algunas tareas e ir aprendiendo el negocio. Un año después ya me establecí con él, y hasta hoy.

¿Cuántos años lleva abierto el taller?

El taller lleva abierto desde 1921 cuando lo fundaron mi padre y mi tío.

¿Quién empezó este negocio?

Lo empezó mi padre asociado con mi tío, aunque en 1925 mi padre se quedó como único propietario y pocos años después ya entré yo para trabajar codo con codo.

¿Ha cambiado mucho?

Claro, en aquella época todo había que hacerlo a mano, incluso fabricábamos nuestra propia disolución. Con el tiempo empezó a llegar algo de maquinaria, las primeras pistolas de impacto que tuvimos eran eléctricas pero se estropeaban con frecuencia.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?

No lo sabría ni calcular, varios miles, ha sido toda una vida dedicándome al neumático.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

No, antiguamente además había muy pocas opciones, en España básicamente se podía elegir entre la Michelin, la Pirelli y la Firestone, luego fueron apareciendo más marcas hasta hoy en día que el mercado está saturado. En la actualidad nuestra relación con Michelin es más cercana que con otras, pero también apostamos por otras marcas de calidad, y por supuesto siempre intentamos cubrir

las necesidades de todos los clientes.

Los clientes qué prefieren ¿duración o agarre?

Antiguamente no se hacían tantos km por lo que lo que más preocupaba era el agarre, hoy en día tampoco se puede generalizar pero el cliente suele valorar mucho que el coste final sea ajustado y eso implica que el rendimiento kilométrico debe ser lo mayor posible.

¿Se le ha resistido alguna rueda?

La verdad es que no, en mis tiempos no había tanta formación como hay ahora y había que aprender de los que tenían más experiencia o sobre la marcha así que siempre podía haber algún tipo de cubierta que costase más que otras.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

Un pinchazo para un cliente hace bastantes años pero hace no demasiado sí que tuve que reparar uno de urgencia un día que ya estábamos cerrados.

Si le digo que llevo mal las presiones...

Puede pasar a revisarlas gratuitamente por Neumáticos Solano y le invitaremos a un café, es importante revisarlas para que los desgastes sean los correctos, el consumo no se dispare y que el neumático responda bien.

Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

No hay nada infalible en esta vida, pero recomiendo dejarse aconsejar siempre por profesionales de cada campo.

¿Cuáles son sus hobbies?

Hace años me gustaba practicar deportes como el fútbol, el baloncesto o el ping pong, pero ahora ya con charlar un poco con los clientes de toda la vida y estar al día de la actualidad me conformo.

¿Le da tiempo a practicarlos?

Los deportes nada, pero charlar con los clientes y leer el periódico sí que lo hago todos los días.

¿Qué opinas de Neumáticos Andrés el servicio que presta a sus clientes, los talleres profesionales?

Qué voy a decir, hace muchos años que Neumáticos Andrés es una de las principales referencias del mundo de la distribución en España, siempre adaptándose a los tiempos siendo de los primeros en abrir tienda online. Nosotros trabajamos con los principales fabricantes pero la mayor parte de las compras que hacemos a distribuidores se las lleva Neumáticos Andrés, que además en nuestro caso tiene el mejor reparto con Domingo, de Coimbra Tir, que siempre está aquí cuando abrimos el taller a primera hora

DATOS DEL TALLER



Neumáticos Solano

Polígono La Unión, Ctra. Castellón, km 3.7, Nave 15, 50013 Zaragoza
Telf. 976 49 08 82

Los neumáticos elegidos para todos los modelos de Velca son los Michelin CityGrip2, la evolución de los conocidos neumáticos para motos urbanas, un toque Premium y de seguridad para los nuevos modelos de la marca española que montan los que probablemente son los mejores neumáticos urbanos de scooter. Estas cubiertas incluyen un innovador compuesto de goma que incorpora sílice, el primer modelo de scooter que incorpora ese elemento a su composición. Además, llevan marcaje M+S con lo que son el primer neumático all season para motos de esta clase.

En cuanto a prestaciones, su dibujo con laminillas proporciona un gran agarre en asfaltos mojados o sucios como los de las ciudades, lo que otorga un nivel extra de seguridad a los conductores de Velca. La inclusión de sílice aumenta el agarre y, como es habitual en Michelin, grip, seguridad y confort se mantienen hasta el último kilómetro de vida del neumático.



MICHELIN VELCA Y GRUPO ANDRÉS: ALIANZA SOSTENIBLE POR LA MOVILIDAD

GruPO Andrés y Michelin suman fuerzas en los scooter Velca, la apuesta de la empresa por la movilidad urbana del futuro: eléctrica, segura, de bajo impacto ambiental y sostenible.

Moverse en nuestras ciudades es cada vez más difícil. Al intenso tráfico, la dificultad para estacionar y las crecientes limitaciones para acceder con vehículos que no sean de bajas emisiones se ha sumado ahora con la pandemia la necesidad de descongestionar los centros urbanos para dejarlos a los peatones y la obligación de la distancia social. En estas circunstancias, emerge un vehículo como solución perfecta: el scooter. Una pequeña moto urbana de propulsión eléctrica es la unión perfecta de movilidad y sostenibilidad y eso es lo que ofrece la alianza entre Grupo Andrés y Michelin en Velca, la nueva marca de motos españolas 100% eléctricas y con 'gracia'.

Las nuevas Velca, marca participada por Grupo Andrés, reúnen todos los elementos para ser el mejor acceso a la movilidad sostenible. Son bonitas y fáciles de llevar, económicas de uso y de adquisición, totalmente respetuosas con el medio ambiente gracias a que son eléctricas y seguras gracias a los mejores neumáticos urbanos de scooter. Con cuatro modelos ya a la venta, suponen la democratización del acceso a la movilidad 100% eléctrica.

Su puesta de largo ha tenido lugar en Michelin ECO Trips, un evento que ha reunido a prensa especializada e influencers para compro-

bar de primera mano qué ofrece Velca. El encuentro, organizado por Michelin, ha puesto de manifiesto que la histórica marca francesa apuesta sin duda por el cuidado del medio ambiente. En 2050 todos los neumáticos Michelin serán 100% sostenibles gracias a una estrategia global que abarca desde las materias primas a su producción, ciclo de uso y tratamiento en el final de la vida útil del neumático. En todos los pasos se busca, y se consigue, el menor impacto a partir de materias primas de origen renovable, programas de reforestación, procesos que reduzcan emisiones en las fábricas, diseños pensados para limitar el rozamiento al circular y primar una mayor duración o la inversión en plantas de reciclaje.

MICHELIN CITYGRIP 2 EL PRIMER ALL SEASON DE SCOOTER

Esa filosofía la asume Grupo Andrés y la vuelca en los scooter Velca. Son vehículos de nulas emisiones al ser eléctricos, asequibles económicamente en consumo, que contribuyen a descongestionar las ciudades y que, además, añaden el extra de la seguridad para sus conductores al montar neumáticos Michelin.

ASÍ SON Y ASÍ VAN

Velca se ha dado a conocer con una gama de cuatro scooter 100% eléctricos. La marca tiene el apoyo y la implicación de Grupo Andrés y se presenta con características muy interesantes. Todos los modelos tienen batería extraíble y, aunque se pueden cargar en el propio vehículo, es posible sacarla y recargarla en cualquier enchufe convencional.

La marca ofrece cuatro modelos equiparables en prestaciones a un ciclomotor, caso del Bora, y a scooter de 125, caso del Calima y los Tramontana y Tramontana S. Todos tienen agradables líneas entre clásicas y retro y están puestos a punto con indicaciones del equipo técnico de la marca en España. Los neumáticos Michelin CityGrip2 que monta son un plus de seguridad y se nota: proporcionan agarre y estabilidad por encima de lo habitual en este segmento.

Durante una jornada en Madrid el equipo de TirePRO pudo probarlos en profundidad. Sorprenden sus prestaciones, más que suficientes para la ciudad, incluso con conductor y pasajero a bordo. La impulsión eléctrica les proporciona la ventaja del empuje inmediato y hay una conexión muy directa con el acelerador. Son fáciles de llevar y estables en todas las condiciones, algo muy importante para que lleguen a un público amplio. Tiene un sistema curioso con dos modos de motor que pueden funcionar como limitador en ciudad. El Tramontana S, el más alto de gama, permite recorrer hasta 100 kilómetros con una batería y tiene una velocidad máxima de 90 km/h.

Para terminar el día, pudimos disfrutar del menú de uno de los nuevos Estrella Verde de Michelin, novedosa categoría de las afamadas distinciones gastronómicas de la marca. Fue en el restaurante El Invernadero de Rodrigo de la Calle, uno de los primeros en conseguir la distinción y que nos ofreció un menú sorprendente. Y también pudimos conocer proyectos como el nuevo calzado Ecoalf el colaboración con Michelin, unos mocasines de bajo impacto ambiental cuya suela está realizada con goma reutilizada.

GRUPO ANDRÉS SE CONVIERTE EN PROVEEDOR OFICIAL DE NEUMÁTICOS LINGLONG PARA ESPAÑA Y PORTUGAL

La empresa líder de distribución de neumáticos en la Península Ibérica tendrá la exclusividad en Turismo, 4x4 y Furgoneta

Grupo Andrés ha alcanzado un importante acuerdo de distribución con el fabricante asiático Linglong por el que se convierte en el proveedor oficial de todos sus neumáticos en la Península Ibérica, con exclusividad en los neumáticos para las clases Turismo, 4x4, y Furgoneta.

Potenciar la presencia de estos productos dentro del catálogo de Grupo Andrés es muy importante en la oferta de segmento Budget, para el que Linglong cuenta con una completa gama de neumáticos de verano, invierno y all season.

La relevancia internacional de la empresa Linglong Tyre en la industria del neumático es indiscutible teniendo en cuenta su destacada posición en el puesto número 12 del ranking mundial de ingresos por neumáticos en 2021. Grupo Andrés es consciente de la alta calidad de los neumáticos Linglong y, como explica Iván Andrés, vicepresidente y director comercial de la compañía, "estamos muy satisfechos con la relación que siempre hemos mantenido con esta marca asiática, una relación que ahora fortalecemos con el nuevo acuerdo alcanzado y que nos permite mejorar la oferta destinada a nuestros clientes profesionales".

SEGÚN LOS RESPONSABLES DE LA MARCA EN EUROPA: "EL LIDERAZGO DE GRUPO ANDRÉS EN EL MERCADO DE LA DISTRIBUCIÓN DEL NEUMÁTICO EN LA PENÍNSULA IBÉRICA Y LA CONFIANZA QUE GENERA COMO PARTNER DE LOS CLIENTES PROFESIONALES EXPLICAN

CON CRECES NUESTRA ELECCIÓN A LA HORA DE CONTAR CON ELLOS COMO PROVEEDORES OFICIALES EN LA ZONA, LA CALIDAD DE GRUPO ANDRÉS EN LAS TAREAS DE LOGÍSTICA, ALMACENAMIENTO, GESTIÓN Y ESTRATEGIA COMERCIAL SON ELEMENTOS FUNDAMENTALES QUE BUSCAMOS EN NUESTROS SOCIOS INTERNACIONALES".



Linglong Tyre se fundó en China en 1975, y en la actualidad cuenta con fábricas en China, Tailandia y próximamente se instalará también en Serbia. Además, posee centros de I+D en Alemania, China y Estados Unidos, con más de 930 patentes y numerosos premios de reconocido prestigio en la industria internacional del neumático.

Desde las fábricas de Linglong se exporta a 173 países de Europa, Medio Oriente, América, Asia Pacífico y África y se sirven neumáticos de equipo de origen (EO) a 60 fabricantes de automóviles de renombre mundial, como Audi, Volkswagen o Ford. Linglong Tyre está presente en 7 de las 10 principales fabricantes de vehículos del mundo y es socio oficial de la Juventus club de fútbol.

CLÁSICOS

MERCEDES E500

CON ALMA DE PORCHE



En los '90, los dos gigantes de Stuttgart colaboraron para crear una de las mejores berlinas de todos los tiempos: ahora cumple 30 años en creciente cotización.

Se presentó en el Salón del Automóvil de París de 1990 y salió a la venta en la primavera de 1991. El 500 E impresionó al mundo a comienzos de aquella década por la manera en la que combinaba la comodidad de un turismo con las prestaciones de un deportivo. Hoy es un coche muy valorado entre los coleccionistas porque cumple varias de las máximas para ser un modelo cotizado. Se hicieron muy pocos, 10.479 unidades, unía a dos marcas de renombre como Mercedes-Benz y Porsche, y montaba un motor V8 que lo convertía en el más especial de la saga W124. Y su comportamiento es, todavía hoy, fabuloso.

El germen es un acuerdo en los '80 del siglo XX en el que Mercedes contrataba a Porsche para servicios de ingeniería. La idea era hacer un W124, el clase E entonces, potente, dinámico y elegante, pero no ostentoso, con unas prestaciones increíbles y que se convirtiera en referencia de las berlinas de altas prestaciones. Porsche se implicó a fondo y asumió el peso del 90% del desarrollo.

El proceso de producción duraba 18 días y cada 500 E hacía dos veces el viaje de Zuffenhausen a Sindelfingen, dos de las factorías históricas de la marca. Empezaron fabricándose diez al día y hubo que doblar producción por la alta demanda. Hoy son modelos cotizados, especialmente la serie Limited de 500 unidades.



NEUMÁTICOS:
MICHELIN PRIMACY 3.



Motor
V8, 4.973 cc, 4 válvulas

Peso
1700 kg.

Suspension (Del./Tras.)
Independiente (delante),
Multibrazo (detrás).

Cambio
Automático, 4 velocidades

Medidas (Largo/Ancho/Alto)
4.75 / 1.80 / 1.41 m

Prestaciones
250 km/h, 5,9sg 0-100

Potencia
326 CV

Frenos (Discos Ventilados)
4-2 pistones (del.-det.)

Cotización
55.000-65.000 euros

START SOMETHING GREAT TODAY.



GO

GOOD YEAR



**20% MAYOR KILOMETRAJE
FRENTE AL SIGUIENTE
MEJOR COMPETIDOR***

EfficientGrip Performance 2

*20% / 11.000 km más que el siguiente mejor competidor. Kilometraje (hasta que se alcance el límite legal de la banda de rodadura) comparado con los cuatro últimos modelos de los principales competidores en el segmento HP de Verano (Michelin Primacy 4, Continental PremiumContact 6, Bridgestone Turanza T005 y Pirelli Cinturato P7 Blue). Probado por TÜV SÜD Product Service GmbH en noviembre de 2019 a petición de Goodyear. Medida del neumático: 205/55R16 91V. Vehículo: VW Golf Mk7; Localización: carreteras convencionales en Alemania central. Número de informe: 713171748. Informe completo disponible en: https://www.goodyear.eu/en_gb/consumer/tire-test-reports/tire-test-reports-summer.html.