

TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 01 NOVIEMBRE 2017
3,95€ ESPAÑA

ROAD RACES

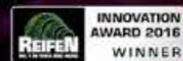
CARRERAS A LA PUERTA DE CASA

POR QUÉ ALONSO QUIERE LA "TRIPLE CORONA"
(Y POR QUÉ PUEDE CONSEGUIRLA)

EL GRUPO ANDRÉS LANZA SU NUEVA PLATAFORMA ON LINE

 **GRUPO
ANDRÉS
NEUMÁTICOS**

No dejes que un pinchazo
convierta sus sueños en una pesadilla.
Neumáticos Bridgestone DriveGuard



Un pinchazo puede convertir cualquier viaje en una pesadilla. Por eso hemos diseñado y creado los nuevos neumáticos Bridgestone DriveGuard que permiten conducir con seguridad durante 80 km hasta a 80 km/h*. Para que cuentes con una tranquilidad absoluta, sin importar el tipo de pinchazo que sea. Protege a los tuyos con los neumáticos que ofrecen las mejores prestaciones de su categoría*. Descúbrelos en driveguard.com

DRIVEGUARD



* La distancia de conducción después del pinchazo puede variar dependiendo de la carga del vehículo, la temperatura exterior y de cuando se activa el Sistema de Control de Presión de los Neumáticos (TPMS). Los neumáticos Bridgestone DriveGuard están clasificados como clase A en Agarre en Mojado en la Etiqueta para la UE. Los neumáticos DriveGuard no están disponibles actualmente para furgonetas y solo están disponibles para coches equipados con TPMS. Visite driveguard.com para más información.



Tire Pro es una publicación del Grupo Andrés

RODAR Y VIVIR

Rodar. Eso es lo que le pedimos a unos neumáticos. Es su función, su tarea, la línea evolutiva que une a los primeros modelos de hace más de un siglo con los últimos conceptos que van a revolucionar las cubiertas de nuestros vehículos. Poco tienen que ver el caucho o las llantas de madera de los primeros modelos de hace más de un siglo con un neumático fabricado en impresión 3D, que no necesita aire y que podremos reponer eligiendo sus características. Pero hay una cosa que no cambia: van a rodar.

Sobre neumáticos discurre parte de nuestra vida. Y en torno a ellos hay cultura, historia, filosofía, medio ambiente, innovación... y, sobre todo, experiencias vitales. Con este propósito de rodar y vivir nace TirePro, una revista destinada a los profesionales del taller, en la que encontraréis un montón de experiencias vinculadas al mundo del neumático y el motor.

Un nuevo vehículo para comunicarnos y compartir experiencias, como venimos haciendo desde que nos conocemos.

Una vez más, gracias por estar ahí y tener presente nuestra marca en vuestro día a día.

Eustaquio Andrés
Presidente del Grupo Andrés



NÚM. 01 SUMARIO

04
OPINIÓN
El taller que viene

05
ACTUAL
Novedades del sector

10 **ROAD RACES**
Carreras a la puerta de casa



16
FERNANDO ALONSO
Por qué quiere la triple corona



18
RINCÓN DEL TALLER
Mecánicos emulando cuadros clásicos



22
SOBRE RUEDAS
Neumáticos de altas prestaciones

28
DIARIO DE RUTA
Aventura en Islandia

EL TALLER
QUE VIENE

Juan Zamoro
Innovación y fidelización
Neumáticos Andrés

Como recién llegado que soy al sector de la automoción, me pica la curiosidad. La prensa especializada y las presentaciones empresariales comienzan a llenarse de términos repetidos insistentemente. Vehículos eléctricos. Coches Conectados. Autonomía en la conducción. Movilidad compartida. No hay quien lo discuta: el sector de la automoción está cambiando de manera radical.

Sin embargo, es muy fácil encontrar diferencias de criterio entre los afectados por el cambio; basta con hacer una pregunta muy sencilla: ¿cuándo? ¿Cuándo se notarán esos cambios en nuestra realidad cotidiana? ¿Cuándo serán mayoría los vehículos eléctricos? ¿Cuándo será habitual cruzarse con vehículos sin conductor? Aquí el desacuerdo está garantizado. No hay una respuesta unánime que ayude a saber si la transformación será cuestión de pocos años, de lustros, o de décadas.

Sí parece claro que, progresivamente, las necesidades de soporte irán evolucionando. Los vehículos contienen cada vez más electrónica, más software. Su mantenimiento mecánico va a simplificarse con la desaparición de piezas, aceites y

filtros no necesarios en los autos eléctricos. Así, es inevitable contemplar, también, una transformación muy profunda de los servicios de asistencia y mantenimiento, los talleres.

Los talleres tendrán que afrontar un reto importante. En poco más de 40 años habrán pasado de mantener y reparar máquinas relativamente simples, a tener que supervisar y poner a punto vehículos capaces de desenvolverse de manera autónoma por nuestro entorno. Dotados, además, de una conectividad y unas funciones de entretenimiento que, hasta hace poco, tenían una importancia muy relativa. A partir de ahora, por el contrario, esos aspectos irán volviéndose cruciales.

Habrà que contar, además, con un cambio en el modelo de propiedad. Los vehículos, en buena parte, pasarán a pertenecer a pocas empresas que los ofrecerán en alguna modalidad de pago por uso. Los clientes, por lo tanto, serán esas empresas, y no tanto los conductores que lleven los coches hasta los talleres.

Sin duda, un panorama movido en el que, para triunfar, habrá que adaptar servicios e infraestructuras y en el que, sobre todo, será necesario contar con los mejores aliados.

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
Comunicación Pirelli, McClaren,
Michelin, Dunlop-Goodyear,
Bridgestone, Continental y Seat.

ACTUALIDAD

NEUMÁTICOS MÁS INTELIGENTES



Los neumáticos que vienen son cada vez más inteligentes y saben 'hablar' con el terreno por el que circulan. El uso de sensores ya no se limita a comprobar si tenemos un pinchazo: adaptan su presión al terreno, a las necesidades de agarre y al desgaste, cambian su dibujo sobre la marcha, pueden repararse y se anticipan a las condiciones climáticas. Esto es lo último que hemos visto en el IAA de Frankfurt.

Neumáticos sin aire. Ya los hemos visto en el concepto Vision de Michelin

ecológicas y reciclables porque se imprimen en 3D y son reutilizables.

Inmunes a los baches. Con los neumáticos de perfil bajo y las llantas de grandes diámetros, cada vez son más habituales los daños por baches. Para contrarrestarlo, Michelin ha presentado Acorus, un sistema de llanta flexible que no se rompe bajo ningún tipo de impacto, sea cual sea la profundidad del bache.

Adaptables al estado de la carretera y al terreno. Continental ha presentado en la última IAA de Frankfurt dos

y Bridgestone lo ha aplicado a la bicicleta con el concepto Aire Free Concept que prescinde del aire en la cubierta. Sus principales ventajas, que decimos adiós a los pinchazos y al mantenimiento de vigilar las presiones. También son propuestas

nuevos conceptos de tecnología, denominados Conti Sense y Conti Adapt, que permiten la monitorización continua del estado del neumático y la adaptación del rendimiento del neumático a las condiciones de la carretera. Los primeros analizan gracias a unos sensores y de forma continua la profundidad y la temperatura de la banda de rodadura, avisando de cualquier deterioro o pinchazo. Los segundos tienen sensores para ajustar la presión de los neumáticos lo que permite adaptarlos a las condiciones: por ejemplo, se hincharán más para rodar en autovía y bajarán presión para hacerlo en nieve.

Se repararán solos. GoodYear acaba de presentar el proyecto Eagle Urban 360. Se trata de un neumático muy peculiar, totalmente esférico, como un balón, compuesto por un polímero y multitud de sensores que le permiten comprobar su propio estado. En caso de detectar un pinchazo, gira para que deje de haber presión sobre la zona del pinchazo y puede autorepararse: la goma crea enlaces moleculares nuevos sobre la zona afectada.

EL NUEVO ICONO DEL JARAMA



ESPAÑA YA TIENE SU PUENTE DUNLOP

Septiembre de 2017 pasará a la historia en el mundo del motor en España, por la inauguración del primer Puente Dunlop en un circuito español. Los próximos 10 años el mítico icono presidirá la cumbre de la Rampa Pegaso en el Circuito del Jarama. Enmarcado dentro del proyecto de renovación Jarama 2021, el nuevo Puente Dunlop es una reinterpretación del diseño clásico con forma de neumático que ha hecho icónicos a los Puentes Dunlop con el paso de los años.

La estructura de 12,48 metros de altura y 62,23 metros de largo es obra del arquitecto español Francisco Javier Plazuelo y está formada por diferentes capas de paneles superpuestos que, según cómo le incida la luz y dependiendo del punto desde el que se observe, adquiere una textura u otra, simulando así incluso el movimiento circular de un neumático al rodar (efecto Moiré).

NOVEDOSO SISTEMA DE ILUMINACIÓN



El Puente Dunlop del Circuito del Jarama es una obra vanguardista no sólo por la arquitectura que le da forma, sino porque también cuenta con un avanzado sistema de iluminación mediante luces LED. Compuesto por 18 paneles de luz LED que se esconden en su entramado, el sistema permite modificar el color con el que se ilumina dependiendo del día. De forma habitual estará iluminado en color amarillo, que combinado con el negro del resto de piezas que lo componen, son los colores corporativos de la marca.

HISTORIA DE UN MITO DE CARTEL PUBLICITARIO A ICONO DE LA COMPETICIÓN

1924

Se crea el primer puente Dunlop. Situado en el Circuit de La Sarthe (Francia), sede de la carrera de resistencia más famosa del mundo, las 24 horas de Le Mans, podemos afirmar que se ha convertido en toda una seña de identidad del circuito.



30'S

La inicial estructura metálica desapareció y la nueva construcción presentaba por primera vez una fachada semicircular y, como si de un neumático de la marca se tratara, no permitía el acceso peatonal.



1955

El accidente mortal del piloto francés Pierre Levegh fue el detonante que dio inicio a una serie de cambios para mejorar la seguridad en la pista. Se traslada la famosa pasarela a la curva que sigue al final de la recta de boxes, curva bautizada con el nombre del fabricante de neumáticos: "Curva Dunlop". Además, cambia la estética del puente: "Dunlop SP" con el logo 'Flying'.



80'S

En la década de los 80, se construyó una nueva versión: un armazón de metal de 13 metros de altura y un arco de 50 metros de largo con un peso total de 70 toneladas, capaz de resistir rachas de viento de más de 200 km/h y acoger en su interior 1.350 aficionados. Además, cambió la estética del puente y en él se podía leer el lema "L'Esprit de Competition" junto al famoso logo "flying D".



90'S

A comienzos de los años 90, sufrió su último lavado de cara. Desde entonces y hasta nuestros días apenas ha sufrido modificaciones. Testigo de multitud de mundiales y pruebas, el Puente Dunlop ha ayudado a que el Circuit de La Sarthe se consagre como uno de los circuitos más importantes a nivel mundial.



LA SEGURIDAD EN LOS COCHES

DESDE EL 600
HASTA NUESTROS
DÍAS

Hace 60 años que Seat puso a la venta el que fue el primer coche de muchos españoles. Aquel modelo, que motorizó a España, permite analizar como han cambiado los coches en materia de seguridad con avances impensables hace seis décadas. En este aspecto, como en tantos otros, los coches de hoy en día no tienen nada que ver con los de antaño. Para comprobarlo, no hay más que ver lo que llevaba el 600 en materia de seguridad y lo que monta su sucesor, el Ibiza.

01

Reposacabezas



El 600 no tenía ni reposacabezas, un elemento muy importante pues, en caso de colisión posterior a baja velocidad, evita que la cabeza vaya hacia atrás y se produzcan los temidos latigazos cervicales. Los reposacabezas empezaron a instalarse en 1968 en coches de Volvo y Mercedes.

02

Cinturón



Invento de Volvo, que los incorporó en 1956, se generalizaron en los '60: en 1964 los cuatro grandes fabricantes estadounidenses los pusieron de serie en todos sus coches. Al principio se trataba de una cinta inextensible que teníamos que adaptar a nuestro cuerpo. Ese es el tipo que llevaban muchos 600. Ahora es distinto, porque es este elemento de seguridad pasiva el que se adapta a nuestro cuerpo y no al revés.

03

Frenos



El sistema de frenado tampoco tiene nada que ver entre ambos modelos. El SEAT 600 incorporaba frenos de tambor con escasa capacidad frenante. La primera patente de discos de freno para un automóvil data de 1902 y en 1905 la marca americana Rochester los monta en un vehículo. Los coches de hoy día, en cambio, llevan discos de freno en las cuatro ruedas, innovación que estrenó Chrysler en 1950. El primer ABS lo estudió Bosch en 1965 y Mercedes y Ford lo ofrecieron de serie a partir de 1985. Ahora es obligatorio incluso para motocicletas.

04

Neumáticos



Los actuales son mucho más anchos, lo que les hace más seguros al tener más superficie de contacto con la carretera. Los del 600 son de medida pequeña y con cámara, más propensos a pinchazos. Los primeros neumáticos sin cámara son de 1940.

05

Carrocería



La carrocería es otro de los elementos fundamentales en la seguridad de un vehículo, y su evolución en las últimas décadas es más que evidente. Tan solo es necesario comparar la anchura de las estructuras. Es el caso por ejemplo de la puerta, que hoy en día es mucho más ancha ya que incorpora elementos de seguridad que protegen mucho mejor que antes en caso de colisión. Como en muchas otras cosas, el pionero fue Volvo en 1991 con su sistema de protección lateral que, por supuesto, el 600 no llevaba. El histórico modelo de Seat se conforma con parachoques metálicos: en 1905 ya los había de caucho, pero para los de plástico, mucho más seguros, hubo que esperar a 1985.

06

Airbags



El SEAT 600 no tenía ninguno ya que esta tecnología se generalizó a partir de la década de los '90. El primer coche en tenerlos en 1981 fue un Mercedes Benz, aunque GM los produce desde 1974 y Bosch, desde 1980. Un Ibiza tiene hasta seis.



ROAD RACES

CARRERAS A LA PUERTA DE CASA

Isla de Man. Un remoto territorio en el mar de Irlanda. Gobierno, parlamento y jueces propios. Legalmente, es independiente del Reino Unido. Sin partidos políticos significativos. Paraíso fiscal por sus bajos impuestos y regulación bancaria: unos 35.000 habitantes y muchísimas más sociedades, entre ellas, alguna conocida de poker online. Sin embargo, no esperen ejecutivos o fortunas entre sus visitantes (al menos, no entre los más notorios). Los que le dan fama son los pilotos y los miles de incondicionales del Tourist Trophy, la reina de las 'road races', que visitan la isla cada junio en una peregrinación cada año más numerosa para asistir a una carrera fuera de su tiempo, la última de una especie. El motociclismo de competición empezó en las carreteras, pero hace décadas que no hay un gran premio del Mundial en carretera abierta.



Samantha Wanless / visordown.com



EN ESPAÑA HACE 30 AÑOS SE CORRÍA EN CIRCUITOS URBANOS

La última fue precisamente el Tourist Trophy de la Isla de Man, la máxima expresión de las 'road races', que se disputa sobre el mismo circuito y riesgo característico de las competiciones de hace décadas. Se trata del calendario de competición más peculiar del motociclismo deportivo. Se extiende casi por todo el mundo, pero su corazón está en las islas británicas. Allí se disputan las más importantes de un 'Mundial' con casi tantos seguidores como el de los Grandes Premios, carreras a la antigua usanza que interesan a millones de personas y que atraen a las islas a miles de aficionados en uno de esos viajes que todo motorista tiene que hacer alguna vez en la vida.

El viaje empieza en un ferry en el puerto de Santander o en el de Bilbao, princi-

En los últimos años, Yamaha con el propio Rossi, Arai, patrocinadores millonarios... se interesan por la carrera y la promocionan.

pales puntos de salida hacia Inglaterra, para después embarcar de nuevo hacia Douglas, principal población de la Isla de Man. En este apartado lugar se corre en moto desde 1907. Es una de las carreras más antiguas del mundo y fue parte del calendario del Mundial de velocidad en su era dorada, desde 1949 hasta 1976, cuando era la carrera más importante de cada temporada. Aquí una afición muy entendida puebla las gradas y los bares que jalonan el recorrido mientras ve las evoluciones de pilotos curtidos en la seguridad de que su vida depende de cómo gire la próxima curva.

Como dicta su centenario origen, la carrera tiene ingredientes propios de los albores del motociclismo deportivo. Se disputa sobre un circuito de 60 kilómetros que une la costa con la montaña, compuesto por carreteras

convencionales; la concurrencia pasa a toda velocidad por varios pueblitos, con cambios repentinos de clima y curvas de nombres sonoros: Creg-ny-Baa, Ballacraigne, Ballaugh Bridge... donde la entendida parroquia valora a los pilotos locales y los foráneos. Y luego están las grandes rectas: el circuito es irracionalmente rápido. El primer ganador lo hizo a una media de 60 km/h; hoy se superan los 200 km/h de media y las motos más potentes superan los 330 km/h de velocidad máxima... En un circuito abierto, entre bordillos, muros y árboles, donde una mala trazada puede significar la muerte. Un contrasentido en la edad dorada de los circuitos permanentes.

El lugar es de peregrinación anual y en los últimos años vive una segunda edad de oro. Los últimos grandes mitos que tuvieron que correr aquí fueron Agostini o el propio Ángel Nieto... que juraron no volver cuando dejó de ser puntuable para el Mundial: el español estuvo sólo una vez y juró no volver, pero el italiano ganó diez veces. Pero en 1976 la presión por su peligrosidad y las numerosas muertes en carrera forzando su salida del calendario del Mundial. La federación española llegó



LOS NEUMÁTICOS, TAMBIÉN ESPECIALES

En el TT de la Isla de Man, como en el resto de 'road races' británicas, hay de todo entre los competidores, desde equipos profesionales a simples aficionados. Las mejores escuadras llevan motos del mejor nivel, adaptadas a las diferentes categorías y reglamentos, pero lo que marca la diferencia son los neumáticos. Las características del circuito de la montaña no son comparables a las de un trazado permanente, y a los neumáticos tampoco se les pide lo mismo. Los más apreciados son los Dunlop especiales que la marca prepara para este circuito, pensados para las altas velocidades mantenidas en las rectas y para ser estables en curva.





El motociclismo de competición empezó en las carreteras, pero hace décadas que no hay un gran premio del Mundial en carretera abierta.

SE TRATA DEL CALENDARIO DE COMPETICIÓN MÁS PECULIAR DEL MOTOCICLISMO DEPORTIVO

a prohibir participar allí tras la muerte de Santi Herrero en 1970: los españoles que han ido después han participado con licencia de Andorra, México...

Fuera del Mundial pasó por malas etapas, cuestionada (todavía hoy) por el alto precio en vidas humanas que seguir corriendo en carretera abierta se cobra. El TT supera los 250 pilotos muertos y cada año la lista suma alguno más: en la edición de 2017 han sido seis. Y sin embargo, su popularidad y atracción van en aumento. El TT se ha reinventado al calor de la enorme afición de los ingleses y su empeño por hacer las cosas a su manera. En buena medida, ha sido un reducto de los pilotos británicos que lo han preservado en sus peores años, y que ahora disfrutan de la enorme popularidad de estas carreras.

La clave es que tiene el sabor de lo auténtico y genuino. Buena parte de la culpa la tienen sus particulares 'estrellas', los pilotos especialistas en 'road races', auténticos héroes en estas tierras. En el Olimpo, Joey Dunlop, el piloto que más veces ha ganado en este circuito: 26 entre todas las categorías. Tras un cuarto de siglo corriendo entre los bordillos de la isla en todo tipo de motos, el norirlandés acabó su vida en otra carrera en carretera, en Estonia. Tiene una estatua en la isla y su figura es venerada entre los

EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, YAMAHA CON EL PROPIO ROSSI PROMOCIONAN

fieles de la religión de las carreras a toda pastilla en carretera.

A su rebufo han aparecido generaciones de pilotos lejos del estándar de los grandes premios, especialistas en un terreno que los mundialistas hace años que no pisan. Es el caso de John McGuinness, el único que, con sus 23 victorias hoy por hoy puede amenazar el reinado del fallecido Dunlop. Este inglés no tiene pinta de piloto, pero es el más rápido de los últimos tiempos en la isla. McGuinness había sido escogido por Honda para hacer ganar su nueva moto superdeportiva en un 'dream team' con el Rossi de las 'road races', Guy Martin, uno de los más rápidos aquí, mecánico

de camiones y estrella mediática. Este año ninguno ha sumado triunfo: McGuinness se lesionó de gravedad en la North West 200, una carrera en Irlanda con tanta o más leyenda que el TT. Y Martin se ha encontrado con una moto problemática.

A pesar de todo, McGuinness ya tiene en mente el próximo TT. Lo mismo que los aficionados de medio mundo que ya cuentan los días para el próximo Tourist Trophy o para acudir al Manx GP, el Ulster GP, Macao... o cualquiera de las carreras a la vieja usanza que han enganchado a miles de aficionados. Un espectáculo detenido en el tiempo en una remota isla británica.





POR QUÉ
ALONSO
QUIERE

LA 'TRIPLE CORONA'

(Y POR QUÉ
PUEDE GANARLA)

La primera experiencia del asturiano en la *brickyard* ha demostrado su capacidad para seguir siendo competitivo y el enorme tirón que un piloto de su carisma tiene.

Vuelve a la F1, pero su carrera ha dado un saldo sideral: puede plantearse un reto que sólo una leyenda como **Graham Hill** ha logrado.

La primera participación de Fernando Alonso en las 500 Millas de Indianápolis ha sido el acontecimiento deportivo de los últimos meses, al menos, en lo que a deportes del motor se refiere. Ahora Alonso vuelve a centrarse en la F1 con el señuelo de que la desastrosa alianza Honda-McLaren pasa al olvido y recupera el vínculo con un socio de sólo le trae buenos recuerdos: Renault. Su mente vuelve a estar en la F1, pero el asturiano no descarta de

cara al futuro, y menos las 500 Millas.

La aventura arrancó el pasado día 12 de abril. Alonso, por sorpresa, anunciaba que no acudiría al GP de Mónaco a finales de mayo, una de sus citas preferidas. El asturiano cambiaba las calles monegascas por los peraltes del óvalo de Indianápolis. El objetivo, lograr la 'Triple Corona', pero también recuperar las ganas de competir que amenazaban con esfumarse 'gracias' a la F1.

Pero, ¿qué es eso de la 'Triple Corona'? ¿Por qué la quiere Alonso?

LA PRIMERA PARTICIPACIÓN DE FERNANDO ALONSO EN LAS 500 MILLAS DE INDIANÁPOLIS HA SIDO EL ACONTECIMIENTO DEPORTIVO DE LOS ÚLTIMOS MESES, AL MENOS, EN LO QUE A DEPORTES DEL MOTOR SE REFIERE

Decir que este título honorífico es el sumun del automovilismo deportivo en circuito. Consiste en ganar el Gran Premio de Mónaco, las 500 Millas de Indianápolis y las 24 Horas de Le Mans. Más que tres carreras, son tres monumentos del automovilismo de competición que contienen buena parte de la historia, la magia y la pasión de las carreras de coches casi desde el inicio de las competiciones de motor. La hazaña de haber ganado todas ellas al menos una vez no está al alcance de muchos. Más bien, de casi nadie, porque muchos lo han tenido a tiro pero sólo un piloto lo ha logrado en toda la historia: Graham Hill, una de las leyendas del automovilismo.

Hill, nacido en Inglaterra, ganó por primera vez en Mónaco en el año 1963 (ganó cuatro veces más). Tres años después ganó las 500 Millas de Indianápolis, y en 1972 fue el vencedor de las 24 Horas de Le Mans. Fernando Alonso ha ganado dos veces el Gran Premio de Mónaco, tiene dos mundiales de F1 y, por lo visto, puede sumar a su palmarés unas 500 millas. A día de hoy, no tiene mucha competencia para igualar a Hill. Sobre el papel, y a medio plazo, sólo un viejo conocido: Juan Pablo Montoya, ganador en Mónaco sobre un F1, ganador en las 500 Millas en su debut y que ha declarado que quiere correr en Le Mans.

Pero, ¿puede ganar el asturiano estas carreras? La verdad es que Alonso se ha visto competitivo en América. Entre sus 'compañeros' más incisivos de la F1 ha habido muchas bromas con respecto al nivel de Indianápolis, 'cementerio' de pilotos veteranos o poco competitivos. Ciertamente se trata de una competición diferente, pero las críticas bien podrían volar en el sentido contrario: en la F1 cada vez son más los pilotos que pagan por competir y que rellenan las parrillas sin la menor opción de hacer ningún resultado. Todos estamos de acuerdo en que el asturiano es uno



Es el tiempo de Alonso

Tiempo suficiente para que Alonso se marche de la F1 dejando su sello y no por la puerta de atrás.

Tiempo de sobra para sumar la proeza de la 'Triple Corona'. Y un plan de jubilación excepcional: pocos como Alonso viven el automovilismo de ahora con la pasión de antes. GP de Mónaco, 500 Millas y Le Mans: es un objetivo que le va como anillo al dedo.

de los mejores de la historia y ni por esas puede hacer nada con su actual coche en la F1.

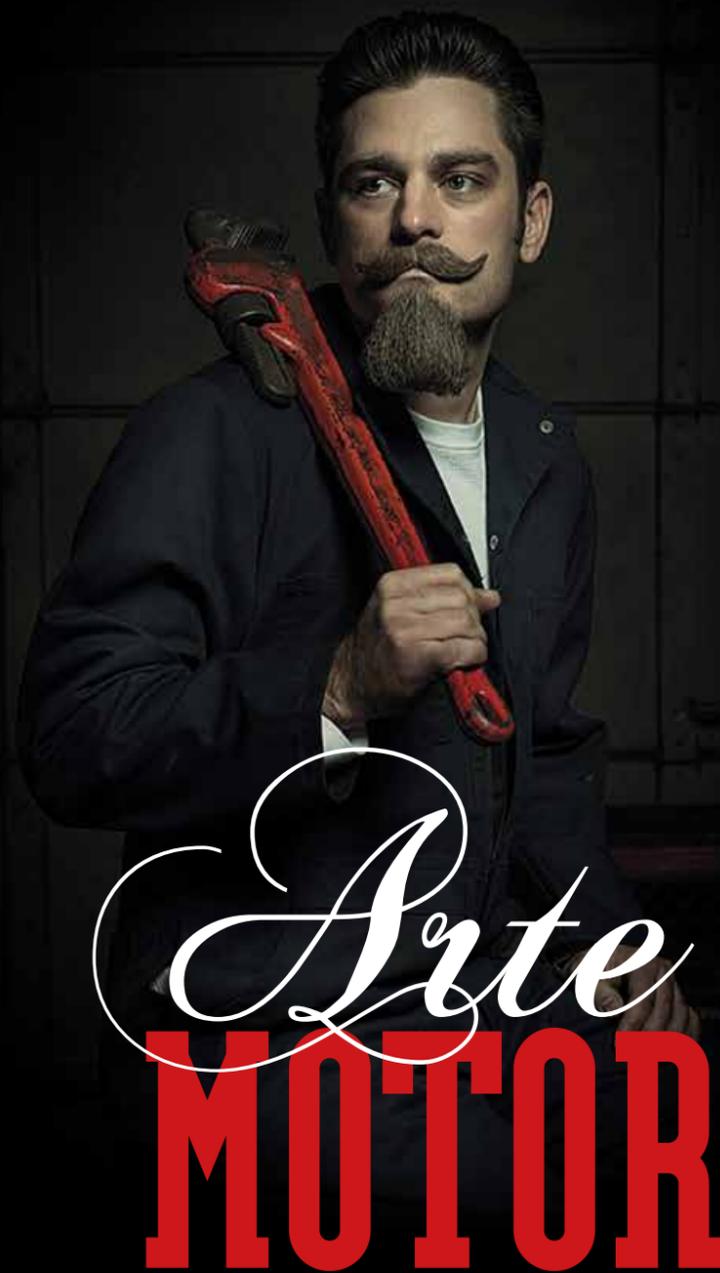
El resultado en las 500 Millas, quinto en entrenamientos y con opciones de victoria hasta que rompió el motor Honda (la maldición le ha perseguido, aunque no sea el mismo caso) confirma que puede aspirar a todo. Ni siquiera su falta de experiencia en los óvalos le ha frenado. De paso, se ha confirmado que el asturiano sigue teniendo una legión de seguidores: la cobertura de medios en Indianápolis alrededor de Alonso ha sido histórica. Televisión, radios, prensa especializada y generalista... Alonso sigue teniendo tirón y a la Indy le interesa su presencia. La victoria, visto lo visto, es posible.

De momento, ya ha renovado con McLaren y sus jefes le han abierto la puerta a competir fuera de la F-1, con la única condición de no volver a perderse un gran premio y de elegir: 500 Millas o Le Mans, pero nunca las dos en un mismo año. Aunque no están en su mejor momento, los ingleses de Woking siguen sabiendo hacer coches y pueden ser la llave para la 'Triple Corona'. Con McLaren, Alonso puede repetir la aventura de las 500 millas con opciones de victoria. Y también le podrían dar en un futuro un coche ganador en Le Mans, donde McLaren ya ganó con derivados de sus coches 'de calle'.

Y si no, puede ser con otra marca: en 2015 estuvo a punto de correr con Porsche, el equipo que ganó... Sólo hay que esperar que alguna de las marcas que, periódicamente, dominan la carrera francesa quieran contar con Alonso. Tiempo hay de sobra para que Alonso se marche de la F1 dejando su sello y no por la puerta de atrás. Las 500 millas de Indianápolis parecen un objetivo factible y para Le Mans siempre hay tiempo. Un plan de jubilación excepcional, un objetivo que le va como anillo al dedo.



El McLaren de Alonso 'calza' unos Firestone Firehawk



Arte MOTOR

¿Una última "La última cena" de Da Vinci entre grasa y tatuajes? ¿La "Lección de anatomía" de Rembrandt como la autopsia a un motor en vez de un cuerpo humano? ¿O "La creación de Adán" de Miguel Ángel con personal del taller? Son las impactantes propuestas del fotógrafo Freddy Fabris, que se ha hecho famoso por sus versiones de los grandes cuadros hechas a partir de fotografías en las que los personajes de estos cuadros históricos están encarnados por mecánicos. El proyecto se llama Renaissance Series y ha triunfado.

Imágenes: **Freddy Fabris**

La historia de este fotógrafo estadounidense, nacido en Nueva York y criado en Buenos Aires, Freddy Fabris, parte de un garaje en el medio Oeste estadounidense. Allí encontró la inspiración que guardaba en su interior. Afamado fotógrafo publicitario, su formación pictórica le había llevado a barruntar desde hace tiempo qué pasaría si

traducía a sus fotografías las obras de los grandes maestros de los pinceles. La fórmula fue sacar los cuadros de su contexto y cambiar a los protagonistas por mecánicos.

Lo primero fue una serie de retratos del personal de un taller, pero fotografiados como si fueran burgueses de la Holanda de Rembrandt. Después vino la idea de recrear cuadros clásicos como

los citados o 'La creación de Adán' de Miguel Ángel, el clásico en el que Dios y Adán son sustituidos por dos mecánicos y el dedo creador es... una llave inglesa. Un giro conceptual de genio. Y con ese toque clásico Fabris ha cruzado un puente entre las grandes obras pictóricas y el arte moderno. Además de sus recreaciones, ha retratado a deportistas con ese toque renacentista.



LA LECCIÓN DE ANATOMÍA
REMBRANDT



LA ÚLTIMA CENA
LEONARDO DA VINCI





NEUMÁTICOS
DE ALTAS
PRESTACIONES

**RENDIMIENTO HASTA
EL LÍMITE**

El tipo de vehículo que usamos condiciona la elección de nuestros neumáticos, lo mismo que el clima o las medidas de las cubiertas que monta. Pero hay otro perfil de usuario, y de vehículo, que pone en primer lugar otra característica: el rendimiento cuando se le exige el máximo a unos neumáticos. Estos son los usuarios de neumáticos de altas prestaciones, una gama cada vez más demandada por sus bondades en agarre, frenada o manejabilidad, pero que no descuida la comodidad o la duración.



Los neumáticos de altas prestaciones suelen estar vinculados a dos tipos de vehículos. Por un lado, los modelos de las marcas más renombradas, deportivos fundamentalmente, pero también grandes todoterrenos y granturismos, que tienen en común un alto nivel de potencia y prestaciones. Y por otro, los modelos más prestacionales de las marcas convencionales, desde compactos GTI a berlinas y todoterreno. Los neumá-

ticos de altas prestaciones ofrecen el máximo agarre, reduciendo considerablemente la distancia de frenado. Sus características permiten al automóvil mantener la trayectoria del coche sin problemas incluso a alta velocidad, pero además le proporciona un alto nivel de adherencia, estabilidad y precisión en las curvas. Constructivamente, suelen ser neumáticos de perfil bajo, con carcassas rígidas en las que se aplican las últimas tecnolo-

gías y compuesto de goma de gran agarre, en ocasiones, diferenciado según el lado interior y exterior. El dibujo y el diseño de la banda de rodadura para aguantar altas velocidades y frenadas son la clave. Están en la gama de las marcas más prestigiosas como Continental y Michelin. En el segmento medium, hay UHP como el AS-2+ de Nankang con excelente relación calidad-precio.

El destino fundamental de estos neumáticos es calzar a los modelos con más prestaciones y compaginar los dos usos más habituales en estos casos: la carretera y el uso en circuito. En el caso de los todoterrenos, sus neumáticos de altas prestaciones deben soportar bien el peso extra y mantener la capacidad para salir del asfalto y soportar este uso específico. También es importante asegurarse de que su montaje no daña las sofisticadas llantas que equipan muchos de estos coches: algunos modelos vienen diseñados para evitarlo.

A la hora de elegir unos neumáticos de altas prestaciones, hay que tener en cuenta varias diferencias con respecto a los convencionales. En los precios las diferencias pueden ser grandes, pero también pueden ser grandes las diferencias en peso del neumático: hasta dos kilos por neumático. Lo normal es que estén identificados con un código de velocidad a partir de la letra H (más de 210 km/h) y hasta la Z: hay modelos preparados para llegar a los 400 km/h. Las medidas arrancan en llantas de 17-18 pulgadas y llegan hasta las 21-22. En cuanto a la sección, se mueven entre 225 y 345 mm. Y cada vez se cuidan más aspectos como la duración, la comodidad y la baja rumorosidad que podrían ser menos importantes en este tipo de cubiertas.

LOS MICHELIN PILOT SPORT CUP 2 Y EL PORSCHE 911 GT2 RS ESTABLECEN UN NUEVO RÉCORD MUNDIAL



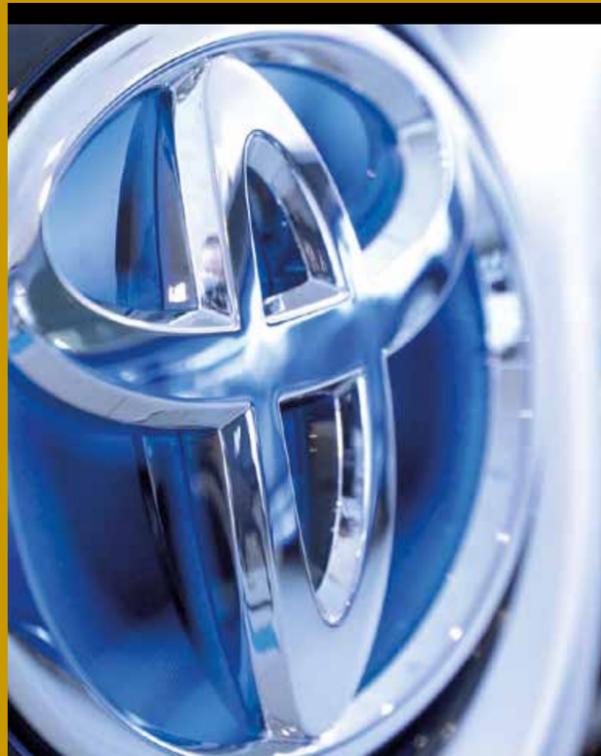
El nuevo Porsche 911 GT2 RS, equipado con neumáticos MICHELIN Pilot Sport Cup 2, ha establecido un nuevo récord mundial en el circuito de Nürburgring Nordschleife (Alemania) para un deportivo homologado para carretera, con un tiempo de 6 minutos y 47,3 segundos por vuelta. Pilotado por Lars Kern, un piloto de pruebas de Porsche, el 911 GT2 RS montabalos neumáticos MICHELIN Pilot Sport Cup 2 265/35 ZR 20 en el eje delantero y 325/30 ZR 21 en el trasero, al igual que ocho de cada diez coches que salgan de la fábrica de Porsche de Zuffenhausen.

Los neumáticos MICHELIN Pilot Sport Cup 2, que incorporan tecnologías desarrolladas en las competiciones de motor del más alto nivel, son ya equipo original de numerosos coches de alta gama del constructor alemán, incluyendo los Porsche 918 Spyder, Cayman GT4, 911 GT3 y 911 GT3 RS. Gracias a estas homologaciones como primer equipo, los conductores de vehículos de serie pueden beneficiarse de los más altos niveles de duración, adherencia, manejabilidad y seguridad que proporcionan las avanzadas tecnologías de los neumáticos MICHELIN.

“Es difícil expresar con palabras el magnífico rendimiento del nuevo GT2 RS. Es verdad, sin embargo, que, sin una perfecta armonía y un equilibrio entre el chasis y los neumáticos, no hubiera sido posible lograr un tiempo tan rápido”

-
Lars Kern,
tras conseguir este récord mundial.





EL RÁNKING DE LAS MARCAS MÁS VALIOSAS DEL MUNDO

Toyota es, otro año más, la marca de automoción más valiosa del mundo. Así lo certifica el informe BrandZ de las 100 marcas más valiosas del mundo —2017 BrandZ Top 100 Global Brands—, publicado por Kantar Millward Brown y WPP. Con un valor de 28.660 millones de dólares —unos 25.477 millones de euros al cambio de principios de junio de 2017—, Toyota Motor Corporation (TMC) se sitúa líder en la clasificación en el sector del automóvil. Toyota, número 30 en la clasificación global de BrandZ que encabeza Apple, es la marca de automoción de mayor valor en el mundo por quinto año consecutivo.

La marca japonesa se ha impuesto a dos rivales alemandas, Mercedes-Benz y BMW, con 23.500 y 22.300 millones de euros de valor, respectivamente. Desde que en 2006 comenzó a elaborarse el ranking BrandZ Top 100 Global Brands, Toyota ha sido líder en su sector todos los años salvo dos —2010 y 2012—. El informe elaborado por BrandZ subraya que el valor total de marca de los diez principales fabricantes de automóviles se sitúa en 139.200 millones de dólares —unos 126.545 millones de euros—. Es un 3 % menos que en 2016.

SEAT BUSCA NOMBRE ESPAÑOL PARA SU NUEVO SUV

Seat puso hace semanas en marcha un concurso para elegir el nombre su nuevo SUV, "el todoterreno de grandes dimensiones y hermano mayor del Ateca" que se presentará en 2018. Desde que se anunció el nuevo coche de la marca durante la presentación de los resultados de 2016, Seat ha recibido más de 10.000 propuestas de nombres a través de llamadas y de las redes sociales.

Bajo la etiqueta #SeatbuscaNombre, la compañía celebró hasta el 22 de junio el proceso de participación para que los usuarios envíen sus propuestas a través de la página web. "Es requisito imprescindible que sea un topónimo español", ha destacado el presidente de Seat, asegurando que los usuarios pueden elegir cualquier nombre de un monumento, río, ubicación o pueblo de la península. Además, el nombre deberá seguir la estrategia de la marca, transmitir sus valores "y ser fácil de pronunciar en todos los países en los que Seat está presente", ha explicado De Meo.

Los nueve finalistas fueron: Abrera, Alborán, Arán, Aranda, Ávila, Donosti, Tarifa, Tarraco y Teide. Y el día 13 de septiembre se desvelaron las opciones para el nombre definitivo del nuevo modelo: será escogido por votación popular entre los cuatro nombres que han resultado finalistas: *Alborán, Aranda, Ávila y Tarraco*.



LAS MOTOS DE CORREOS, ELÉCTRICAS

Correos ha adquirido una docena de nuevas motocicletas eléctricas marca Silence para los carteros de Valladolid y León que ahora empiezan a circular con estos vehículos. Correos ha puesto a disposición de sus carteros de toda España 200 motos Silence by Scutum, que se han repartido entre las principales unidades de distribución de la empresa postal. Estas nuevas motos eléctricas mejoran en comportamiento en cuanto a prestaciones a las motocicletas de combustión, con las ventajas que comporta ser un vehículo eléctrico. En concreto, la batería se alimenta directamente de la red de suministro de energía, requiriendo un enchufe normal, de tipo doméstico de 220 voltios, con una potencia mínima de 600 vatios por moto. Alcanza una velocidad de 80 kilómetros por hora y soporta hasta 175 kilogramos de carga, con una autonomía de 100 kilómetros. Cuenta con iluminación LED, función de marcha atrás y tres modalidades de conducción diferentes: City, Sport y Eco, lo que permite ahorrar más de 500 euros cada 10.000 kilómetros, comparadas con las motos de combustión.

FIAT 124 SPIDER UN CABRIO ITALIANO CON ENCANTO

Fiat ha recuperado un nombre histórico para regresar al mercado de los pequeños descapotables deportivos. El 124 Spider, que ya está en los concesionarios de la marca italiana, recupera el mismo nombre de un cabrio de 1966 de idéntica denominación. Por lógica, no comparten ni un solo tornillo, aunque sí tienen un aire que les emparenta. Aquel 124 Spider de los '60 del siglo pasado aguantó en cartel hasta los '80, principalmente en EEUU, donde logró un importante éxito que le llevó a ser uno de los pocos Fiat reconocidos en aquel país. Era un descapotable elegante, en la línea del Alfa Romeo Spyder, y deportivo en cierto modo. Más o menos la misma propuesta que su sucesor.

Hacia mucho que Fiat no tenía un descapotable de dos plazas en su catálogo. Desde el primer Spider, la única excepción había sido el Barchetta, un pequeño roadster que apareció en los albores del siglo XXI. La apuesta está bien calculada porque, como su antecesor, espera tener éxito en EEUU. Para recuperar en su catálogo este tipo de coches tan minoritarios, Fiat ha sido muy pragmática y ha tomado la base del Mazda MX-5: un acierto, porque es uno de los deportivos biplaza más conseguidos desde hace años. Por supuesto que para distinguirlos no se han limitado a un simple cambio de logos. En Fiat han modificado la carrocería de manera notable, con guiños a su modelo original: los pilotos traseros horizontales, el largo capó, los faros delanteros y la parrilla que nos recuerdan a la original... El resultado es un coche bonito y deportivo. El interior, por contra, es prácticamente el del Mazda.



UN ALFA ROMEO DE 1957, EL COCHE MÁS ELEGANTE DE ESTE AÑO

El Concurso de Elegancia de Vila d'Este, en Italia, ha coronado al que es el coche clásico más bonito de este año. Este concurso, el más reconocido en su estilo, es una cita imprescindible que lleva a los coleccionistas más afamados a una villa a orillas del lago de Como para competir por la prestigiosa competición.

Este año el afortunado ganador es un coleccionista llamado Corrado Lopresto, y su inscripción en el concurso tiene una bonita historia.

El coche ganador, un Alfa Romeo Giulietta SS Prototipo, es sin duda uno de los coches más bonitos del mundo y esta unidad es una de las primeras producidas.

Su diseñador fue Franco Scaglione, jefe de diseño de Bertone en 1957.



AVENTURA EN ISLANDIA



Spánverjavígin es un término en islandés que hace referencia a un acontecimiento único en la historia de Islandia y de España. En el año 1615, treinta y dos balleneros españoles fueron asesinados en la isla por motivos que hasta el día de hoy se debaten. Pero lo curioso es que hubo una ley promulgada por el Rey de Dinamarca vigente hasta el año 2015 por la cual estaba permitido a los islandeses matar españoles.

Desafiando esta anécdota, TirePro acompaña en su Diario de Ruta a 15 motociclistas españoles en su aventura por esta maravillosa isla para descubrir y entender aquel acontecimiento y tender lazos de amistad con la población actual.

Quince días, quince moteros, quince desafíos. Os mostramos las imágenes más impactantes de esta travesía épica por la tierra del hielo y del fuego.



ANLAS CAPRAX, NEUMÁTICOS PARA UNA AVENTURA

Les hemos preguntado cómo se encontraron con los neumáticos con que rodaron y ésta es su experiencia en primera persona:

“La verdad es que desconocía esta marca de neumáticos. La primera impresión fue buena, tenían buena pinta. Una vez en Islandia tenía mis dudas ya que no teníamos referencia de los Anlas CapraX, las motos iban a ir muy cargadas y la ruta pasaría por todo tipo de carreteras y condiciones. Tuve la oportunidad de exigirles en una etapa de 140km de pista donde pude abrir gas ya que la moto estaba descargada de equipaje. Circulamos por terreno pedregoso, arena de playa, lava seca, terreno rizado... ¡hasta cruzamos un río que el agua llegaba hasta el faro! La tracción fue muy buena en todo momento y la frenada más de lo mismo, me quedé gratamente sorprendido ya que para mí, ese es el destino final de uso de este tipo de neumático.”

Andreu Aguilà

“Un resultado fantástico, la aventura de recorrer Islan-

dia por una gran variedad de terrenos y condiciones climáticas se ha hecho muy fácil gracias a los CapraX. A pesar de ser un neumático de taco, el rodar por asfalto era muy cómodo, prácticamente no había traqueteo, tanto en seco como en mojado demostraron un gran agarre. Respecto a la conducción off road más de lo mismo, daba igual piedras que grava, que arena, seco mojado etc., el comportamiento genial”

Adolfo Iglesias

“Después del uso de cerca de 4.000 km. de estas cubiertas, por carreteras asfaltadas y pistas de diferentes tipos, en condiciones de seco y mojado, puedo asegurar que son unas cubiertas todoterreno. Me ha sorprendido muy gratamente el uso de estas cubiertas en la aventura que hemos realizado. En varias ocasiones hemos reconocido que sin estas cubiertas no hubiéramos podido realizar

alguno de los tramos que nos encontramos en la ruta fijada. El pilotar con ellas ha dado un alto grado de seguridad y confianza. Mi valoración de estas cubiertas es muy satisfactorio, un notable alto”

Juan Miguel Guinea

“Cuando me dijeron que íbamos a rodar en el viaje a Islandia con ruedas de taco no me convenció la idea. No suelo hacer pista y era la primera vez en casi 90.000km que le iba a montar unos neumáticos off a mi ST. La ruta del viaje iba a ser en un porcentaje alto por asfalto mojado y me parecía que no era lo mejor para los tacos. Al final fue un acierto, primero porque se hizo más pista de la que en un principio parecía y segundo porque estos Capra X se han comportado de una forma increíble.

Pedro Palacios



EL GRUPO ANDRÉS LANZA SU NUEVA PLATAFORMA ON LINE

Neumáticos Andrés continúa a la vanguardia tecnológica, tras estrenar con éxito su nueva plataforma online profesional para la compra de neumáticos.

Agilidad, usabilidad, diseño, unido a un potente motor de búsqueda son las características de la nueva herramienta profesional B2B para el profesional del taller. Una web a la altura de su modelo de negocio, capaz de buscar con agilidad las mejores ofertas entre las más de 500.000 ruedas en stock con que cuenta en sus almacenes logísticos distribuidos por España; y capaz de servir los pedidos en tiempo récord en cualquier punto de la península.

Para celebrar el lanzamiento, Neumáticos Andrés ha puesto en marcha todo un conjunto

de acciones entre sus clientes: regalos exclusivos, promociones increíbles y descuentos, así como premios tras alcanzar los retos personales marcados para cada usuario. En definitiva, un amplio programa de consolidación y fidelización con el que el profesional del taller ve recompensada su fidelidad gracias al nuevo programa de ventas.

Con esta nueva herramienta profesional B2B, Neumáticos Andrés vuelve a revolucionar el sector del neumático, porque aúna todos estos elementos con un único objetivo: convertirse en el mejor aliado de sus clientes, en un partner para su negocio en precio, ofertas y promociones; pero también en servicio, inmediatez y formación, como elemento valor añadido.

Un lanzamiento muy personal
No todo es virtual en la nueva interfaz. El lanzamiento tiene un rostro definido. El de Raquel, la anfitriona del portal. Es la encargada de recibir a los clientes profesionales que accedan al nuevo entorno y guía sus pasos para que no pierdan ni un detalle de las enormes posibilidades que la plataforma aporta.



NEUMÁTICOS ANDRÉS

da este paso consciente del importante papel de la innovación y la tecnología en su modelo de negocio. Fue la primera empresa en contar con un portal profesional on line B2B que hoy recoge más del 95% por los pedidos y dirige sus pasos hacia el **pedido on line 4 millones**. "Tenemos que ser capaces de ofrecer muchas cosas diferentes a muchos clientes

diferentes al mismo tiempo. Medir resultados y recompensar a nuestros clientes. Y esto pasa por soluciones B2B más potentes, por analítica e interpretación de los stocks, almacenes y precios; pasa por profundizar en el acceso a las grandes bases de datos y su interpretación y por herramientas nuevas de consolidación y fidelización de los clientes".

CLÁSICOS

'SIR' AUSTIN HEALEY 3000

EL CLÁSICO DEPORTIVO INGLÉS



Os mostramos una joya de la colección personal de vehículos clásicos de Neumáticos Andrés: El Austin Healey, una de esas realizaciones típicamente inglesas con las que las marcas de las islas británicas triunfaron en Europa y Estados Unidos. MG TD y A, Jaguar Type E, Triumph TR4, SS100, AC... la lista de roadster (biplazas deportivos) es inacabable, todos entre los más codiciados por coleccionistas y aficionados a los coches clásicos.

El coche está en producción desde 1959 y es un éxito inmediato. Las primeras versiones tenían motor de cuatro cilindros y después pasan a usar un seis cilindros de las berlinas de Austin. Es el caso de este Healey 3000 de su último modelo que se fabrica entre 1964 y 1968. La marca

lo ofreció en dos variantes: roadster ó 2+2 cabriolet que podía acoger a dos pasajeros además del piloto y copiloto. El primero es el más buscado porque encarna todo lo que un deportivo inglés tiene que tener. Una línea deportiva, un comportamiento a la altura y un gran motor, en este caso, con 150 CV, asistido por cuatro velocidades y un overdrive, una palanquita que acciona un mecanismo eléctrico que alargaba el desarrollo en tercera y cuarta velocidades. Un invento que daba un mayor cruce y mejores aceleraciones. El Healey 3000 es el más valorado en el mercado, rondando los 55.000 euros. Con sus 200 km/h y un motor que lo mueve perfectamente, sólo basta vigilar la corrosión típica de los ingleses y los frenos, escasos ya de partida, para elegir uno.



NEUMÁTICOS

DUNLOP 165/80 R15 87H SPORT CLASSIC
DISPONIBLE EN WWW.GRUPOANDRES.COM/CLASSICS



Motor

Delantero, 6 cilindros en línea,
12 válvulas, 2.912 CC

Cambio

4 velocidades + overdrive

Potencia

150 CV

Peso

1.190 kg.

Medidas (Largo/Ancho/Alto)

4.000/ 1.540/ 1.235 mm.

Frenos (Del./Tras.)

Discos/tambor

Suspensiones (Del./Tras.)

Muelles y barra estabilizadora/
ballestas y eje De Dion

Prestaciones

195 km/h.

Cotización

56.000/65.000 euros

Imágenes pertenecientes al vehículo de la colección personal de Eustaquio Andrés, fundador de Grupo Andrés.

Continental 
The Future in Motion

Emoción

DESARROLLADA POR TECNOLOGÍA ALEMANA

El conocimiento en automoción y la tecnología del neumático unidos en una compañía.

- › Conectamos el automóvil y la carretera con la tecnología más innovadora.
- › La ingeniería desde el pedal al neumático.
- › Experiencia global para el desarrollo de los mejores neumáticos.
- › Control y confianza para todos los vehículos en cualquier situación.

**GERMAN
TECHNOLOGY** 

www.continental-neumaticos.es

