

TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 02 FEBRERO 2018
3,95€ ESPAÑA



PASO DEL STELVIO

LAS MEJORES 48 CURVAS DEL MUNDO

INVIERNO / ALL SEASON / CADENAS
TE CONTAMOS QUÉ DICE LA DGT Y LAS OPCIONES QUE EXISTEN

¿QUIERES SER EL PROTAGONISTA DE LA RADIOGRAFÍA DEL TALLER?
QUEREMOS CONOCERTE, QUEREMOS CONOCER LA REALIDAD DEL SECTOR

GRUPO
ANDRES
NEUMATICOS

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

BRIDGESTONE
 Your Journey, Our Passion

* 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.
 ** Encuesta online realizada por El Producto del Año con el panel de Netquest a 10.012 individuos representativos de la población española en octubre 2017.
www.granpremioalainnovacion.com



Tire Pro es una publicación del Grupo Andrés

CUESTIÓN DE CONFIANZA

En plena ruta turística, en el desierto del Dakar, a 480 km/h (en pista cerrada, claro...), en las curvas del Stelvio o del 'infierno verde', o en el infierno blanco de la nevada catastrófica de turno. No nos cansamos de decirlo: los neumáticos son el punto de contacto entre nuestros vehículos y el planeta Tierra. Por eso este número 2 de TirePRO va de confianza.

Confianza en un tipo de neumático, el all season, que ha llegado para quedarse igual que el neumático de invierno: de ruedas para unos pocos países con muchos meses de nieve y hielo a neumáticos más que recomendables para toda estación y lugar o para tener un extra de agarre todo el año sin servidumbres en duración o precio. Confianza en dar el próximo salto y pasar de un Mundial al Dakar, el trayecto que ahora inicia Lorenzo Santolino y que antes dieron tantos otros. Confianza en que vamos a disfrutar de las 48 curvas de uno de los pasos de montaña más famosos del mundo, cima legendaria para ciclistas y automovilistas, y de tantas otras carreteras. Y mucha confianza si queremos poner un Bugatti 'a fondo' o enfrentarnos a los diabólicos 22 kilómetros de un 'shangri-la' de los entusiastas del motor como Nurburgring.

Todos ellos son retos tecnológicos, de investigación y de innovación para un sector que no para, en el que el neumático mágico sin aire, las mayores prestaciones imaginables o el sustento de vehículos autónomos hasta donde nunca habíamos imaginado son, cada vez más, una realidad. Una cuestión de confianza.

NÚM.02 SUMARIO

04
OPINIÓN
 Experiencias sobre dos ruedas

05
ACTUAL
 Novedades del sector

10 **STELVIO**
 Las mejores 48 vueltas del mundo



16
OBJETIVO: DAKAR
 La aventura de un nuevo reto

18
RINCÓN TALLER
 Radiografía del taller

22
SOBRE RUEDAS
 Invierno VS All Season

28 **DIARIO DE RUTA**
 Andrés Trophy



OPINIÓN

EXPERIENCIAS SOBRE DOS RUEDAS

Javier Reyes & Javi Antunez
Responsables de I Bike Spain

Si algo nos permiten los neumáticos es vivir Experiencias. Nos llevan a lugares increíbles donde poder disfrutar de nuestra familia o amigos y de nuestros hobbies durante el poco tiempo libre que nos deja la rutina diaria. Ese ritmo de vida actual no da muchas oportunidades para dedicarnos a las cosas que realmente nos apasionan, por eso buscamos opciones que maximicen las sensaciones y las experiencias.

Montar en moto nos proporciona unas sensaciones que no se tienen cuando viajamos en coche. Para rentabilizar todo el tiempo libre una opción es contratar los servicios de empresas especializadas en el disfrute de las personas, con soluciones llave en mano.

En I Bike Spain, llevamos varios años proporcionando esas experiencias mediante nuestros eventos y rutas temáticas. La ubicación de nuestra sede en Extremadura nos

permite aunar unas magníficas rutas de curvas con una gran variedad de recursos culturales y algo tan importante como una inmejorable oferta gastronómica. Todo ello ofrecido desde la cercanía de nuestro staff y road leaders y siempre acompañados por colaboradores líderes en sus respectivos sectores, como es el caso de Neumáticos Andrés, patrocinador de la Andres Trophy 2018.

Desarrollamos nuestros eventos pensando siempre en el cliente que acude a las rutas, poniendo especial foco en los 2 pilares principales: Seguridad y Calidad. Estos están cuidadosamente diseñados y planificados no dejando ningún punto al azar con la finalidad de un resultado 100% satisfactorio. Os animamos a conocer en detalle cómo son nuestras rutas en el reportaje resumen del Andrés Trophy 2017, que puedes ver en este número de TirePro; en la sección 'Diario de Ruta'.

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 Michelin,
Dunlop-Goodyear, Bridgestone,
Porsche, Jaguar-Land Rover,
Opel, BMW, Santolino, Sherco,
RM Auctions, Diego Peláez

ACTUALIDAD

JAGUAR E TYPE ZERO UNA LEYENDA QUE ANTICIPA LA REVOLUCIÓN ELÉCTRICA



La marca inglesa anuncia que todos sus coches serán eléctricos o híbridos a partir de 2020. Su declaración de intenciones la acompaña con una versión del mítico E Type al que el 'enchufe' le ha sentado muy bien: es más potente y más rápido que el original. Jaguar permite transformar modelos clásicos en la nueva versión eléctrica.

Tener un Jaguar E Type es uno de los sueños de muchos coleccionistas y aficionados a los coches clásicos. Se trata, según los entendidos, de uno de los coches más bellos de la historia y, en su momento, causó un impacto tan grande como el de los superdeportivos actuales por su diseño y prestaciones. Se trata de un modelo icónico de la marca inglesa que, ahora, lo ha escogido como declaración de intenciones para el futuro. La tradicional firma británica acaba de anunciar que, a partir de 2020, todos sus modelos serán híbridos o eléctricos, en

paralelo a las restricciones que se anuncian para Gran Bretaña, donde en 2040 dejarán de venderse coches de explosión. Y para entrar en la era eléctrica, la marca ha elegido hacer un guiño al que fue su coche más moderno. El centro Jaguar Land Rover Classic, la división encargada de las restauraciones de los coches históricos de la marca, ha dado a conocer una versión eléctrica del E Type que anticipa las intenciones de Jaguar. Se trata de una transformación sobre un 'tipo E' roadster original en el que se han respetado casi todos los elementos salvo el motor. En lugar del propulsor de la serie XK que llevaba de origen se le ha montado una batería de iones de litio que alimentan un motor eléctrico de 300 CV y 270 kilómetros de autonomía, que va donde está el maletero. Con su nuevo propulsor, el E Type acelera de cero a cien en 5,5 segundos, un segundo menos que el original.

El resto del coche se mantiene original con un par de excepciones: el árbol de transmisión y el cuadro de instrumentos totalmente digital aunque con una terminación muy clásica, como el resto del interior, que respeta diseño y materiales originales. Así que la transformación es reversible: se le puede volver a poner su motor de seis cilindros u optar por el eléctrico. La marca no ha anunciado precios, aunque existen dos opciones: encargarlo completo por unos 300.000 euros o aportar el coche original y que la marca se encargue de la transformación.



BUGATTI PIDE UN NEUMÁTICO QUE SUPERE LOS 480 KM/HORA PARA SU CHIRON

El coche más rápido el mundo busca neumáticos... para poder reclamar su trono. Esto es lo que ocurre con el Bugatti Chiron, el último superdeportivo de la legendaria marca francesa que, al parecer, no encuentra neumáticos que le permitan desarrollar todo su potencial. Sobre el papel, con 1.500 CV el último modelo de Bugatti tiene condiciones de sobra para batir todos los récords de velocidad establecidos por su antecesor el Veyron. Y ahí ha llegado el problema.

Bugatti quiere demostrar que su coche puede llegar a los 480 km/h. Sobre el papel, no debería ser imposible para un coche que llega a los 400 km/h en 32 segundos, pero en el mercado al que va dirigido no basta. El problema son los esfuerzos que se necesitan para alcanzar esa velocidad. Bugatti tiene configurado su Chiron para llegar a 380 km/h en cualquier situación, cuando entra en funcionamiento un primer limitador electrónico; para superarlos, hay que accionar una llave que nos permite llegar a 420 km/h. Y a partir de ahí hacen falta unos neumáticos que no existen.

Por eso, Michelin ya está trabajando en los primeros neumáticos homologados para aguantar más allá de los 480 km/h y que permitan al Chiron volar por encima de los 450 km/h.

EL NEUMÁTICO SIN AIRE DE BRIDGESTONE



Ya os informamos en el número 1 de TirePRO sobre el nuevo neumático sin aire de Bridgestone, pero podemos daros algunos detalles más. Es un neumático cuya estructura está formada por unas lamelas plásticas de material flexible y deformable bajo presión, que simulan un neumático con colchón interno de aire. Este neumático va encolado a la llanta, de material plástico, porque esta estructura también soporta flexiones y deformaciones y absorbe las irregularidades, no solamente el neumático, aunque en menor medida. De momento, sólo está previsto para bicicleta pero es un primer paso para poder aplicarlo a otros vehículos.



BRIDGESTONE CELEBRA SUS 50 AÑOS EN BURGOS CON UNA INVERSIÓN DE 70 MILLONES DE EUROS

La factoría de Bridgestone en Burgos acaba de cumplir 50 años este pasado 2017. La fábrica nació en 1967 bajo la histórica marca de Firestone y desde 1988 es propiedad del gigante japonés. Ahora, se apresta a hacer una gran inversión de 70 millones de euros hasta 2022 para llegar a fabricar 33.500 cubiertas al día y dedicarse a los neumáticos 'premium'. La planta da trabajo a más de 1.300 personas y desde que empezó a fabricar cubiertas en 1967 han salido de sus instalaciones casi 290 millones de neumáticos. La nueva inversión ha sido declarada de interés estratégico por la Junta de Castilla y León.



EL CLÁSICO MÁS CARO DEL MUNDO EN 2017

El pasado año ha sido excepcional para un mercado que parece no tener límites, el de los coches clásicos y de colección. Las principales casas de subastas, como RM Sotheby's, Bonham's o Gooding&Co han batido récords de cotización con lo mejor de coleccionistas y entusiastas. La lista la ha encabezado un espectacular Aston Martin DBR1 de 1956, que ha subido por encima de los 22,5 millones de dólares y se ha colado en el Olimpo de los diez clásicos más cotizados de la historia en subastas: en lo alto, un

Ferrari GTO vendido en 2014 por 38 millones de dólares.

La clave de su precio, que se trata de un modelo clave en la historia de la marca británica, su historial deportivo (ganador en los 1000 KM de Nurburgring), sus pilotos (Stirling Moss, Jack Brabham) y los cuidados que se le han dispensado: ha sido atendido siempre por un especialista en Aston y se vende con un motor réplica para correr con él y tener a buen recaudo el original que, por supuesto, monta.



PRIMEROS PASOS PARA LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA EN MOTOCICLETAS

El CNMC de Munich (el Connected Motorcycle Consortium, fundado el año pasado por BMW Motorrad, Honda y Yamaha para promover los sistemas inteligentes para motocicletas) la marca alemana desveló el prototipo R 1200 RS ConnectedRide, un anticipo del futuro de los sistemas de seguridad para evitar accidentes entre motocicletas y turismos. Este sistema, además de un asistente para giros a la izquierda y cruces, se

encarga de alertar a otros usuarios de la vía pública, así como al propio motorista, si están a punto de hacer caso omiso de la preferencia de paso, detectando situaciones peligrosas e iniciando las medidas de advertencia correspondientes la tecnología de comunicación entre vehículos V2V, basada en una norma de comunicación entre fabricantes y una localización extremadamente precisa a través de un sistema global de satélite.

ENTREGADO EL PRIMER COCHE VENDIDO EN ESPAÑA POR AMAZON

Javier Luque Mora, un madrileño de 50 años ha sido el primer español que se ha comprado un coche a través de Internet. Opel y Amazon han colaborado en la campaña por la que se pudo realizar el pedido de un automóvil directamente con Opel a través de Amazon.es y recibirlo en un plazo de tan sólo 72 horas una vez formalizada la compra con Opel. El coche era el nuevo Grandland X, para el que como promoción de lanzamiento se ofreció la opción de comprarlo a través de la conocida web. Para Luque el proceso ha sido "realmente muy sencillo. Dos grandes marcas, Amazon y Opel, con las que jamás he tenido un problema, ya que habitualmente compro a través de la plataforma online y he tenido varios vehículos de la marca. Y un precio cerrado, con todo el equipamiento que mi familia y yo necesitábamos".



EL 'INFIERNO VERDE'
LLEGA A LOS 90 AÑOS

NÜRBURGRING

El 'Nordschleife' o circuito norte de Nürburgring es uno de los trazados más míticos de la historia de los deportes de motor y uno de los pocos que ha mantenido su esencia a lo largo del tiempo a pesar de las décadas en las que ha permanecido casi invariable. Su longitud, el estar enclavado en un paraje boscoso, su impredecible climatología, las leyendas deportivas que se han forjado en su asfalto... han conseguido que sobreviva contra viento y marea, a pesar de haber dejado de albergar la F1 o por encima de la quiebra económica que sufrió hace unos años.

Precisamente haber conservado su peculiar planteamiento original ha sido su salvación. Nació con un circuito norte extraordinariamente largo y con un trazado sur más corto, en el que se disputaron F1 y Mundial de Motociclismo una vez que el 'Nordschleife' empezó a ser inadmisibile. Cuando Niki Lauda se abrasó en su Ferrari ya no había manera de asegurar la asistencia rápida de los pilotos y era imposible cumplir con las obligadas retransmisiones por televisión.

Su principal característica son sus 20,8 kilómetros y 174 curvas, muchas ciegas y 'a fondo', un reto para la memoria que sólo algunos maestros consumados han logrado completar. Uno de ellos fue Jackie Stewart, una leyenda de la F1, que le dio el nombre del 'Infierno Verde'. Le va como anillo al dedo porque discurre por parte de la región boscosa del Eifel y porque cualquier error en sus numerosas curvas ciegas puede salir muy caro: fuera de la pista nos esperan quitamiedos y vallas.

A día de hoy, divide su uso entre las marcas que prueban aquí neumáticos y coches. La rivalidad entre las marcas por tener el coche de serie más rápido en Nürburgring ha sido intensa. Además, también abre para los turistas. Son muchos los que acuden para poder rodar sobre este mítico asfalto: hay hoteles en el circuito y se paga un peaje de unos 30 euros por dar una vuelta. En cuanto a competiciones, acoge pruebas de resistencia. El récord lo tiene desde 1983 el alemán Stefan Bellof: hizo los más de 20 kilómetros en 6 minutos y 11 segundos en un Porsche 956.

1927

El trazado empieza a construirse: su primera versión tiene más de 28 kilómetros de longitud y ya existe un circuito norte y otro sur, más corto.

1947

Destruído tras la I Guerra Mundial, este año vuelve a la actividad el nuevo Nürburgring.

1951

Acoge su primera carrera de F1: la gana el italiano Alberto Ascari (Ferrari).

60'S

Sus propietarios gastan 17 millones de marcos en revisar las medidas de seguridad por exigencia de los pilotos: se instalan guardarraíles y vallas en todo el recorrido.

1976

Niki Lauda se estrella en una carrera de F1 y está a punto de perder la vida. Fue la última vez que se disputó un gran premio en el circuito norte. La carrera la gana James Hunt.

1984

Se inaugura el nuevo trazado sur de 4,5 kilómetros, un circuito moderno que vuelve a acoger competiciones internacionales.

PASO DEL STELVIO

**LAS MEJORES 48 CURVAS
DEL MUNDO**

La Strada Stradale 38 es uno de los pasos alpinos más afamados y tiene aquello que distingue a las mejores carreteras del mundo: curvas en cantidad.





ORIGINALMENTE FUE UN CAMINO PARA CONECTAR LOMBARDÍA Y AUSTRIA

Desde hace cerca de 200 años, el paso del Stelvio está en los mapas de quienes quieren atravesar los Alpes, aunque los motivos originales son ya sólo historia. Lo que originalmente fue un camino para conectar Lombardía y Austria, fue objeto de disputas bélicas y ahora es toda una 'meca' para los amantes de las bicicletas y los coches deportivos, que se reparten su uso casi a partes iguales.

Su nombre oficial es Strada Stradale 38, casi el número de curvas cerradas de su trazado. Construido entre 1820 y 1825 por el imperio austríaco como vía de conexión entre lo que entonces era territorio de Austria a ambos lados de los Alpes, tiene 2.760 metros de altura y sólo el mítico 'col' del Iseran le supera en toda la cordillera. Su diseño ha variado muy poco desde sus orígenes y se ha convertido en una ruta imprescindible para los aficionados al ciclismo de competición, gracias al reto que constituye su pendiente y al Giro de Italia, que

pasó por aquí por primera vez en 1953: en aquella etapa el gran Fausto Coppi sentenció su quinta victoria en la ronda italiana con una victoria a la vieja usanza.

Pero si hay un colectivo que le está sacando partido en los últimos años es el de los automóviles deportivos. Con sus 24 kilómetros de longitud y 48 curvas cerradas, el célebre programa "Top Gear" dio al paso del Stelvio el título de mejor carretera del mundo. Eso sí, sólo de junio a noviembre: el resto de tiempo está cerrado porque es imposible retirar la nieve que cae sobre la carretera.

Ahora, el fotógrafo Stefan Bogner ha retratado no sólo sus curvas, sino a los mejores modelos de Porsche afrontando la subida para un libro excepcional, "Porsche Drive-Stelvio". Ya hizo algo parecido con el volumen "Porsche Drive-15 passes in 4 days" en el que trazaba un itinerario ideal para atravesar los Alpes, sin duda, uno de los mejores lugares si buscamos curvas.

UN NEUMÁTICO PARA ESTAS GRANDES RUTAS

Lo ideal para rodar y vivir estas grandes rutas es un neumático de Super Altas prestaciones (UHP). Ahí va nuestra recomendación:

- **Bridgestone Potenza S007**
- **Goodyear F1 Asymmetric 3**

OTRAS GRANDES CARRETERAS DEL MUNDO

Ruta 1 'Ring Road'.
Islandia. 1.332 kilómetros. Ruta circular de largo recorrido con salida y llegada en Reikiavik y que permite visitar casi todo el país siguiéndola.

Sa Calobra, Mallorca.
España. 13 kilómetros. 'La culebra' es una carretera en plena sierra de la Tramuntana que discurre excavada en la roca, por acantilados. Estrecha y peligrosa, tiene una curva que pasa por debajo de sí misma.

Turini.
Francia. 32 kilómetros/30 horquillas. Un mito del rally MonteCarlo, que históricamente se ha decidido en la noche del Turini, el paso nocturno por este tramo de montaña que no tiene ningún tramo recto de más de 50 metros.

N-222 entre Peso Da Régua y Pinhão.
Portugal. 27 kilómetros/93 curvas. Ruta en pleno valle del Duero, muy al alcance para los aficionados españoles. Elegida mejor ruta del mundo por Avis en 2015 por la mezcla de velocidad y curvas en su trazado.

Carretera del Atlántico.
Noruega. Ocho kilómetros. Es una carretera que une la costa continental del país con dos archipiélagos. Tiene ocho puentes y, aunque es un gran atractivo turístico, también es peligrosa: el mar suele arrojar agua sobre la carretera.

Desfiladero de la Hermita, Cantabria.
España. 21 kilómetros. Carretera que discurre encajonada por el desfiladero más largo del país. Elegida por Seat una de las diez mejores carreteras del mundo.

Transfagarasan.
Rumanía. 90 kilómetros. Una ruta de origen militar que une varias regiones de Rumanía y sus zonas más montañosas. Considerada una de las más espectaculares del mundo y todo un descubrimiento para muchos aficionados.

Paso de Libertadores.
Chile-Argentina. También llamado Túnel del Cristo Redentor es un paso fronterizo en la Cordillera de los Andes entre Argentina y Chile. Una buena dosis de curvas para disfrutar.



LA AVENTURA
DE UN NUEVO RETO

OBJETIVO: DAKAR

Una carrera deportiva puede cambiar mucho si no se toman las decisiones adecuadas. Así es como un piloto prepara el salto a su próximo reto: dejar de ser campeón de España y enfrentarse a la prueba más dura del mundo.

La carrera de los deportistas está llena, en general, de muchos cambios. En los deportes de equipo se concentran en los cambios de club a los que acostumbran futbolistas o jugadores de baloncesto, cuando no traslados de país para jugar en diferentes ligas. En las disciplinas más concretas, como el atletismo, suelen ser cambios de prueba: lo más habitual es subir distancias, del 800 al 1.500 o del cross al maratón. Y luego están las revoluciones, en las que la decisión lleva a sus protagonistas a cambiar incluso de deporte.



"Veía que cada vez había menos oportunidades en el Mundial de enduro, con pocos pilotos oficiales, y aunque mi marca estaba contenta conmigo no sabía cuáles eran sus planes. Entonces me ofrecieron probar en los rallies desérticos, tipo Dakar"

El caso más paradigmático es el de Michael Jordan, que no sólo fue capaz de dejar el deporte en el que era el rey, sino que después de probar en el beisbol (la ilusión de su juventud), regresó por todo lo alto a las canchas de baloncesto. De estos hay pocos, y no se atisba ningún 'grande' que vaya a dar un salto similar: ¿podría hacerlo Rafa Nadal en el golf?

Dentro de los deportes de motor pasa algo parecido. Y aunque lo parezca, no es lo mismo pilotar un F1 que hacer carrera en la resistencia, corriendo Le Mans, por citar uno de los casos más habituales: el próximo en hacerlo será Fernando Alonso. Más difícil todavía es pasar de especialidades de fuera de carretera a las de circuito, aunque Sébastien Loeb ha conseguido destacar en resistencia en coche tras ganar nueve mundiales de rallies consecutivos. O un cambio cada vez más frecuente, pasarse de las motos a los coches, que muchos han afrontado: el de más éxito John Surtees, único campeón mundial de 500 que también ganó el título en F1.

Detrás de estos cambios siempre encontramos lo mismo: el deseo de seguir adelante con la carrera deportiva. Cada final de temporada, la edad, la competencia o las ofertas deportivas cambian el rumbo de muchos pilotos. Acaban unas etapas y comienzan otras, pero ¿cómo se toman esas decisiones? "Veía que cada vez había menos oportunidades en el Mundial de enduro, con pocos pilotos oficiales, y aunque mi marca estaba contenta conmigo no sabía cuáles eran sus planes. Entonces me ofrecieron probar en los rallies desérticos, tipo Dakar". Así lo cuenta Lorenzo Santolín, un piloto pluricampeón de España de enduro y puntero en el Mundial de la especialidad, el último en dar el salto al próximo reto. Su próximo objetivo es

el Dakar, para el que ya ha empezado a prepararse.

La decisión, no obstante, no es fácil. Tras diez años en el Mundial de enduro, el cambio natural es irse al Dakar como ya han hecho muchos compañeros de especialidad. Pero es una especialidad totalmente distinta: cambia la moto, las carreras, la preparación y la infraestructura. Primero hay que negociar las condiciones, aunque en este caso Lorenzo tiene la ventaja de que su marca (la francesa Sherco) ha apostado por él. En 2016 hizo un primer ensayo en un rally en Marruecos y ganó la categoría de debutantes. Y en 2017 lo refrendó con un noveno puesto en el mismo rally, ya con la moto oficial.

Después de eso, la decisión estaba tomada, pero hay que negociar las condiciones. Se suceden los viajes a la sede del equipo para hablar de los términos del contrato. De cara a un primer Dakar, la clave es hacer un calendario de pruebas preparatorias que permitan conocer un tipo de carreras totalmente diferentes, en las que no sólo hay que correr, sino también hacer la navegación, orientarse a partir de un GPS y un libro de carrera que hay que consultar en marcha... complicado ir a un Dakar sin dominar esto. En la negociación se marca el programa de carreras del año y los objetivos deportivos y económicos. Y luego está la parte técnica.

Los rallies no son el fútbol, y aquí el piloto entrena por su cuenta, pero necesita motos y apoyo técnico. En el acuerdo entra una moto de rallies para entrenar, una unidad del último Dakar, y otra moto de enduro para no perder velocidad; hay acceso a piezas y recambios y a asistencia mecánica. Además, a las carreras de enduro se va con una pequeña estructura y en las de rallies le apoya el equipo oficial.

Entrenamientos, negociaciones, contratos, material... Todo es importante para dar un salto en la carrera deportiva, un cambio en el que la clave es la voluntad de aprender y la ambición de ser competitivo, lo que mueve a cualquier piloto.

ELLOS YA LO HICIERON



CARLOS SAINZ



El doble campeón del mundo de rallies hizo el tránsito natural tras años en los tramos y de probador, y ya se ha apuntado ya dos títulos en el Dakar. Las 24 horas de Le Mans podrían ser su próximo objetivo: ya probó un Toyota de resistencia hace años y sorprendió a todo el mundo.

LAIA SAINZ



Pluricampeona mundial de trial y enduro, se pasó al Dakar e hizo historia con un noveno puesto, el mejor resultado de una mujer. Su próximo objetivo: pasarse a los coches. Ya ha probado en circuito en carreras de resistencia y puede que lo haga en el Dakar.

VALENTINO ROSSI



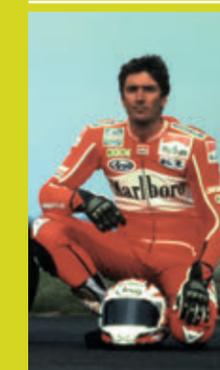
Cuando dominaba el Mundial de MotoGP, Rossi jugó con la posibilidad de irse a la F1. Ferrari se apuntó al carro y el italiano hizo varias pruebas entre 2004 y 2010, en las que se mostró muy rápido. Siempre dijo que su objetivo era divertirse y el sueño italiano no se cumplió. Ahora mata el gusanillo con los rallies, que se le dan bastante bien.

JOAN ROMA



El primer ganador español de un Dakar se pasó de las motos a los coches y es uno de los pocos que lo ha ganado en ambas categorías.

JEAN M. BAYLE



Este piloto francés es uno de los pocos casos de paso de especialidad off road a los circuitos. Después de ganar dos mundiales y tres veces el campeonato americano de Motocross, se pasó al Mundial de velocidad: hizo 82 carreras y logró tres poles.

 2018



¿Quieres un retrato como el de Erwin?

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

Sí, es gratis. Queremos inmortalizarte y conocer a fondo el sector. Escríbenos a

comunicacion@grupoandres.com

RADIOGRAFÍA DEL TALLER

TirePro inicia una serie fotográfica por los talleres de España. Una 'Radiografía' del profesional, 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: Diego Peláez

¿Quién eres?

Me llamo Erwin Lázaro Chaparro, soy gerente de ERW Multiautos, Mecánico, Chapista y Pintor.

¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?

Por mi pasión por los vehículos y después de haberme preparado para ello.

¿Cuántos años lleva abierto el taller?

El taller lleva abierto 6 años, aunque yo cuento con 24 años de experiencia en el sector. Desde 1995 que empecé, hasta el momento.

¿Quién empezó este negocio?

Yo mismo.

¿Ha cambiado mucho?

La esencia es la misma, pero hemos crecido, pues empezamos dos, y ahora somos seis trabajadores. Esto ha requerido adecuarnos a las últimas tecnologías y los mejores medios para prestar el mejor servicio.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?

Unos 1000 neumáticos, lo cual no está nada mal, dado que no me dedico exclusivamente al neumático.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

Antiguamente ponía siempre primeras marcas.

Pero con la famosa crisis, se dieron a conocer neumáticos de alta calidad y muy buen precio.

Los clientes qué prefieren, ¿duración o agarre?

Duración y buen comportamiento en agua.

¿Se le ha resistido alguna rueda?

Al talonar, algún neumático Coreano.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

Hoy mismo y la semana pasada dos.

¿Qué es lo más raro que le han pedido en el taller?

Últimamente se quiere imponer que le prestes un servicio al cliente poniendo ellos las condiciones de manera abusiva.

Si le digo que llevo mal las presiones...

Comprobamos la presión que corresponde al vehículo y se compensan. Comprobamos también si existe pinchazo.

Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

Los cuatro y te recomiendo los europeos.

¿Cuáles son sus hobbies?

Rutas 4X4, viajar y descanso en familia.

¿Le da tiempo a practicarlos?

En la medida de lo posible. Se programan los momentos apropiados.

DATOS DEL TALLER



Nombre
**ERW
Multiautos**

Dirección
**C/ López Rodó s/n.
Polígono Industrial
Pentasa II, nº 2**

Localidad
Burgos

Contacto
Tf 947 475 827

NEUMÁTICOS DE INVIERNO VS ALL SEASON

El caos en las carreteras el primer fin de semana de este 2018 ha confirmado lo importante que es tener preparado nuestro coche para circular en invierno. La fuerte nevada del día de Reyes dejó a miles de conductores bloqueados en la autopista AP-6; han corrido ríos de tinta sobre los motivos, y también sobre las responsabilidades de lo ocurrido. Lo cierto es que se produjo una combinación entre la mala gestión de la circulación y una climatología que, de forma repentina, se volvió muy adversa y para la que pocos vehículos estaban preparados. De entre los muchos mensajes políticos, climatológicos y viales podemos salvar uno: hay que poner los medios homologados, neumáticos de invierno, all season o cadenas. Te hablamos de ellos.



En España la nieve ha sido, en carretera, sinónimo de cadenas. Este dispositivo es obligatorio en nuestro país cuando la circulación se complica: la Guardia Civil de

tráfico no nos dejará circular por un tramo nevado si no las llevamos. Montarlas ha salvado a muchos conductores de un mal trago, pero tiene algunos inconvenientes.

El principal es el engorro de montarlas, pero también que no se recomienda pasar de 50 km/h con ellas, que sólo valen si hay mucha nieve o hielo y que hay que desmontar en cuanto se limpia el asfalto si no queremos dañar nuestra cubiertas. Ante esta situación, hay una opción menos conocida: la de los neumáticos de invierno. Y una segunda alternativa, los cada vez más aceptados 'all season' que reúnen las ventajas de las cubiertas convencionales y las de invierno.



Qué son

Se trata de neumáticos que permiten circular en condiciones de frío, hielo y nieve, habituales del invierno. No tienen nada que ver con los antiguos neumáticos de nieve, que montaban clavos y que, como las cadenas metálicas, no sirven para circular una vez se limpia el asfalto. Tráfico los considera una alternativa legal a las cadenas.

Los neumáticos de invierno se diferencian de los 'convencionales' en los compuestos de goma que usan y en el diseño de su banda de rodadura, con canales más anchos para evacuar agua y pequeñas laminillas o tacos para mejorar el agarre. Se pueden identificar porque en los flancos llevan las letras M+S de 'mud and snow': barro y nieve. Además de llevar el icono de una montaña con un copo de nieve en su interior. Este último pictograma es el que indica que ese neumático ha pasado las pruebas más exigentes de conducción en nieve y hielo por los fabricantes.

Cuándo se pueden usar

La ventaja de los neumáticos de invierno es que se puede circular con ellos en todo tipo de condiciones invernales, con mucha o poca nieve, con hielo o sin hielo. Con cadenas se recomienda no pasar de los 50 km/h, un límite que no existe con los neumáticos de invierno. Eso sí, su mayor eficacia se produce con temperaturas bajas que favorecen el funcionamiento de sus compuestos químicos y naturales frente a los convencionales. Los All Season actúan igualmente en invierno en temperaturas extremas pero, a diferencia de los anteriores, también se pueden usar con altas temperaturas.

Y cuándo no tienen ventajas

Un neumático de invierno carece de sentido en las temperaturas habituales en nuestro país, y menos en verano. En muchos países del Norte de Europa son obligatorios durante varios meses al año y en España las autoridades de tráfico los equiparan a las cadenas. Un 'all season' es más versátil porque se puede usar todo el año y se adaptan bien a la circulación sobre nieve, hielo y lluvia. Es decir, adaptados a todo tiempo y estación.

ENTONCES, ¿NEUMÁTICOS DE INVIERNO SÍ O NO?

La recomendación de los expertos de Grupo Andrés es clara: 'all season' para casi toda España y todo el año, salvo en zonas de montaña del Norte y en invierno. Una alternativa: contar con un juego adicional de llantas (mejor de hierro) y tener montados en ellas neumáticos de invierno, además de la monta de serie. La época para ponerlos en nuestro coche: a partir de noviembre.

INVIERNO FRETE A 'ALL SEASON'



Bridgestone modelo
Blizzak LM001
Invierno



Goodyear Vector
4Seasons Gen-2
All season

Ventas

Los neumáticos de invierno suponen un 3% de los 18 millones de cubiertas que se venden cada año en España. Su mercado está en las zonas donde realmente son útiles: comarcas montañosas como Pirineos y León. El 'all season' se vende cada vez más: crecen tres veces más deprisa que los convencionales. Día a día, las All Season van restando ventas a las de Invierno.

Identificación

Se distinguen por llevar las letras M+S ('mud and snow') en los flancos y símbolos alusivos a copos de nieve. La certificación 3PMSF (el símbolo de Tres Picos de montaña con un copo de nieve en medio) es un marcaje adicional que indica que los neumáticos han sido diseñados para condiciones invernales. Los 'all season' llevan esta leyenda en los flancos.

Desgaste

En los neumáticos de invierno, similar a los neumáticos 'all season' si se usan a temperaturas bajas, aunque algunos modelos ya se comportan de manera convencional a todas las temperaturas. Como es fundamental mantener su huella, salen de fábrica con dos testigos de desgaste: uno a 1,6 milímetros, el mínimo legal en España, y otro a 4 milímetros, el recomendado para este tipo de gomas.

Rodaje

Los fabricantes recomiendan un rodaje previo de 100-200 kilómetros en los que hay que ser cuidadoso: eso mejorará el rendimiento de los neumáticos durante su vida útil. No hay rodaje recomendado para 'all season' y cubiertas convencionales.

Marcas y medidas

Casi todos los fabricantes están incorporando neumáticos de invierno por la creciente aceptación de los coches más aventureros. A la hora de montarlos, hay que consultar la ficha técnica de nuestro coche: hay algunas medidas de llanta incompatibles con los neumáticos de invierno. Los 'all season' tienen una gama extensa.



ANDRÉS TROPHY

4 provincias, 4 comunidades, 1 Aventura.
Así es el Andrés Trophy, que organiza I Bike Spain, con
el patrocinio de Neumáticos Andrés.

4 oportunidades para vivir experiencias inolvidables sobre dos ruedas. En 'Diario de Ruta' nos adentramos en un particular challenge que a lo largo de 2017 ha concentrado a más de 2.000 moteros, en Salamanca, Extremadura Cantabria y Málaga, en rutas moto turísticas, pensadas para disfrutar de la carretera y de los mejores destinos turísticos de nuestro país.

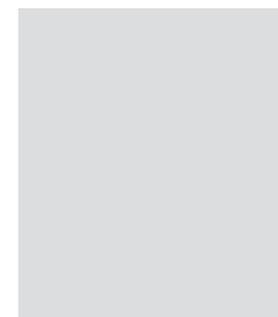
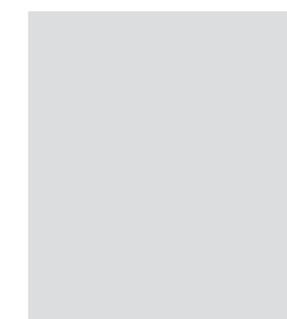
Os mostramos algunas imágenes de la edición 2017.

Total inscritos
1560

Total kilómetros
2017

SALAMANCA CHALLENGE BRIDGESTONE

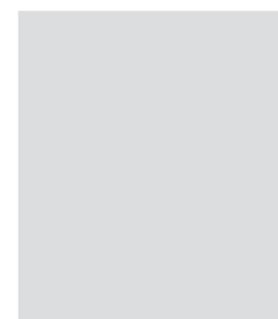
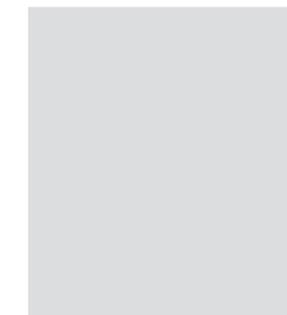
Salida y Llegada:
Bejar
Fechas:
31 de Marzo y 1 de Abril
Número de Inscritos:
430
Kilómetros Recorridos:
540



EXTREMADURA CHALLENGE PIRELLI



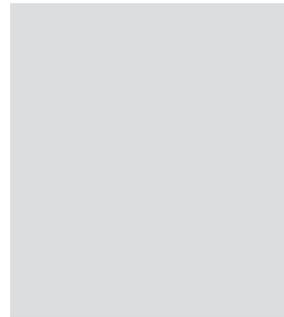
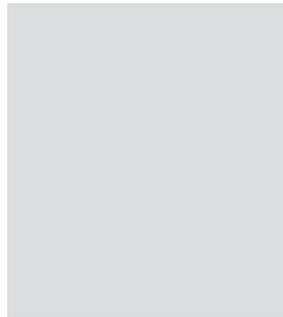
Salida y Llegada:
Plasencia
Fechas:
23 y 24 de Junio
Número de Inscritos:
500
Kilómetros Recorridos:
580



MICHELÍN POWER RS CANTABRIA CHALLENGE

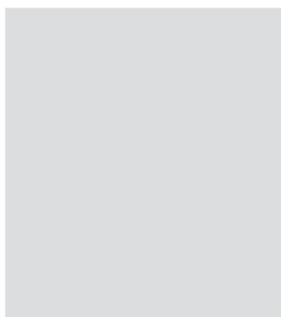


Salida y Llegada:
Hoznayo
Fechas:
29 y 30 de Septiembre
Número de Inscritos:
330
Kilómetros Recorridos:
485



Salida y Llegada:
Fuengirola
Fechas:
17 y 18 de Noviembre
Número de Inscritos:
300
Kilómetros Recorridos:
412

MALAGA CHALLENGE METZELER



ANDRÉS TROPHY 2018

¡Vuelve el Andrés Trophy y ya tenemos fechas!
Anota y reserva:

07

Abril

23

Junio

29

Septiembre

10

Noviembre



Inscíbete en
www.ibikespain.com

NACE ONNEU

LA UNIÓN DE PUNTOS PROFESIONALES CON NEUMÁTICOS ANDRÉS

Neumáticos Andrés acaba de hacerse con el control de Onneu.es, uno de los principales portales de venta online de neumáticos de nuestro país, que cesa su actividad de venta on line de neumáticos para particulares y se reconvierte en una herramienta de negocio para los clientes profesionales del Grupo.



Onneu.es reunirá a los mejores clientes de Neumáticos Andrés, talleres especialistas en el neumático, que hayan acreditado a lo largo de su relación laboral con Grupo Andrés cualidades como experiencia, calidad, conocimiento y compromiso. Valores con los que se identificará esta nueva Red de Puntos de Servicio Onneu donde el usuario encontrará producto, precio, servicio y especialización. Por su parte, el taller profesional que se una a este proyecto se verá recompensado con innumerables ventajas, al poder contar con toda la fuerza comercial que aúna este nuevo proyecto. La unión de sinergias entre Onneu y Neumáticos Andrés ha permitido ya cerrar acuerdos de suministro y colocación de neumáticos con empresas de renting y alquiler de vehículos, flotas de empresa o compañías VTC (Vehículos Turismo con conductor), un tipo de cliente

profesional al que difícilmente un taller independiente puede llegar. "Nuestros clientes encontrarán ahora vía onneu.es no un competidor, sino un aliado 'comercial' que llevará hasta su puerta nuevos clientes y futuros negocios", asegura Eduardo Salazar, director general de Grupo Andrés. "La red se beneficiará de toda la oferta y stock de las marcas de neumáticos que distribuimos con unas condiciones muy ventajosas. Y los clientes objetivo de onneu.es consiguen cercanía y servicio al contar con un grupo de profesionales de confianza donde montarlos, todo ello con el aval de Neumáticos Andrés, principal actor del sector". Neumáticos Andrés ha iniciado ya, entre sus clientes, la selección de talleres profesionales que formarán parte de esta red nacional. Los profesionales interesados podrán solicitar su adhesión a través del formulario habilitado en la web onneu.es



ONNEU

CLÁSICOS

CITROËN TRACTION AVANT 11B

MODERNIDAD Y VANGUARDIA A LA FRANCESA



Citroën ha sido siempre una marca atrevida en sus soluciones tecnológicas y la personalidad de sus modelos, y probablemente eso empieza con el 'Traction Avant', aunque casi le cuesta la ruina. Fue el primer turismo de gran producción con chasis autoportante, que unía la estructura y la carrocería. También tenía suspensión independiente delante, un motor con válvulas en cabeza... Su desarrollo fue costoso y no exento de problemas, y el mismo año de su presentación, 1934, la marca entró en bancarota. Su mayor acreedor se quedó con la marca: Michelin fue así propietario de Citroën hasta 1976.

A lo largo de 23 años se vendieron más de 750.000 unidades de diversas versiones y con diferentes carrocerías. El que

os presentamos es uno de los modelos icónicos, un modelo 11B con su habitual color negro, motor cuatro cilindros y con todos sus elementos de origen, entre ellos, la tapicería de cuero gris o su instalación eléctrica de seis voltios. Estuvo una década abandonado en un pajar hasta que fue rescatado por un carrocerero en Salamanca.

Se trata de un coche muy rutero y en España fue fácil verlos mucho más allá de su año deretirada; dejó de fabricarse en 1957 con el solo paréntesis de la Segunda Guerra Mundial. Aquel año fue sustituido por el famoso Citroën DS, que heredó la suspensión hidroneumática que se ensayó en el '11 ligero' en 1954 y que seguiría con la historia de exquisitez y vanguardia de la marca.



NEUMÁTICOS
165/400

Motor

Delantero, 4 cilindros en línea,
1.911 CC

Cambio

3 velocidades

Potencia

55 CV

Peso

1.025 kg.

Medidas (Batalla/Largo/Ancho)

3.090/4.620/1.710 mm.

Frenos (Del./Tras.)

Tambor/Tambor

Suspensiones (Del./Tras.)

Independiente/ Eje rígido con barras de torsión

Prestaciones

135 km/h.

Cotización

20.000/60.000 euros



UN SERVICIO A LA ALTURA
DEL CLIENTE MÁS EXIGENTE

**RED DE PUNTOS
DE SERVICIO ONNEU**
WWW.ONNEU.COM

UNA MARCA DE GRUPO ANDRÉS

