TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 03 MAYO 2018
3,95€ ESPAÑA

4X4
LA AVENTURA VUELVE A PRIMERA LÍNEA

TODO LO QUE SE HACE CON NUESTROS NEUMÁTICOS GASTADOS

JAGUAR D-TYPE
ASÍ SE FABRICA 62 AÑOS DESPUÉS UN MITO DE LE MANS

GRUPO ANDRES NEUMÁTICOS

Tire Pro es una publicación
del Grupo Andrés

SEGUNDA VIDA

El mundo por el que circulamos es cada vez más 'verde', y la reutilización es una de las claves. Con los neumáticos gastados que dejamos en el taller se hacen cosas asombrosas y, sobre todo, se reduce la huella que legamos para el futuro. Este número 3 de TirePRO va, por eso, de segundas oportunidades.

Casi a cada paso que damos nos podemos encontrar con lo que un día fue un neumático. Gracias a la investigación y a la conciencia ecológica, las cubiertas que cambiamos no acaban en un vertedero (nunca lo hagáis) sino convertidas en el césped del campo de fútbol de nuestro barrio, en parques infantiles, en suelas de zapato… y sí, también en nuevos neumáticos. Las aplicaciones son innumerables, pero sólo hace falta una cosa: cumplir con los protocolos para retirar los neumáticos viejos o gastados.

Con ese reciclaje se puede hacer algo tan 'verde' como un neumático lleno de musgo, que respira, genera su propia electricidad y hasta se conecta a Internet, pero que también mejora nuestra seguridad y que, sí, está hecho con polvo de neumáticos reciclados.

Una reutilización muy diferente es la del mítico Jaguar D-Type. Ganador tres años consecutivos de Le Mans en los años '50, la marca británica ha querido saldar una deuda pendiente cuando dejó de fabricarlo: hizo 25 unidades menos de lo previsto… y ahora ha decidido volver a fabricarlo. Es la vuelta a la vida de una leyenda, un viaje en el túnel del tiempo desde el pasado a una nueva vida. Una segunda vida.

NÚM.03 SUMARIO

04 OPINIÓN
Experiencias sobre dos ruedas

05 ACTUAL
Novedades del sector

08 LUGARES
Autódromo Terramar

16 D-TYPE
Una leyenda de Le Mans que vuelve a la vida

18 RINCÓN TALLER
Radiografía del taller

22 SOBRE RUEDAS
La segunda vida de los neumáticos

28 DIARIO DE RUTA
Route 66

OPINIÓN

EL TALLER REDONDO

360 grados. Un círculo perfecto. Un giro total. Un campo de visión completo. Esto es lo que querría todo negocio o profesional, abarcarlo todo, sin margen para los imprevistos, a salvo de los contratiempos y con la seguridad de que tenemos respuesta siempre. También en nuestro mundo, el del neumático. Poder proporcionar lo que nos pida el cliente, casi sin espera, en las mejores condiciones para nuestro negocio y, como está mandado en estos tiempos, a golpe de 'clic'. ¿Imposible? Ya no.

Un servicio capaz de ofrecer todo eso a 20.000 talleres es lo que ofrece ahora Neumáticos Andrés con la Solución 360. Un sistema que es el mejor aliado de los profesionales y que pone a su alcance todo lo que pueden necesitar. ¿Neumáticos? Más de 5.000 referencias para elegir medidas de cualquier gama y sector. ¿Marcas? 70 de los principales fabricantes, desde las enseñas de prestigio a los sorprendentes productos de EEUU o Asia. ¿Entrega? Inmediata: 24 horas, en el día en muchas ciudades, con entregas varias veces en la jornada. ¿Precio? El proceso permite estudiar de manera personalizada la financiación de la compra de lo que se suministra en busca del mejor rendimiento. ¿Negocio? El sistema premia a sus clientes con regalos, promociones y acceso a compras especiales. Todo ello, redondeado con el acceso en un 'clic' a través de la plataforma Onneu. Un giro total. Un campo de visión completo. Un círculo perfecto. Solución 360 grados. El taller 'redondo'.

STAFF

Edita Comunicación
de Neumáticos Andrés
comunicacion@grupoandres.com

Dirección y Coord. editorial
Carlos González

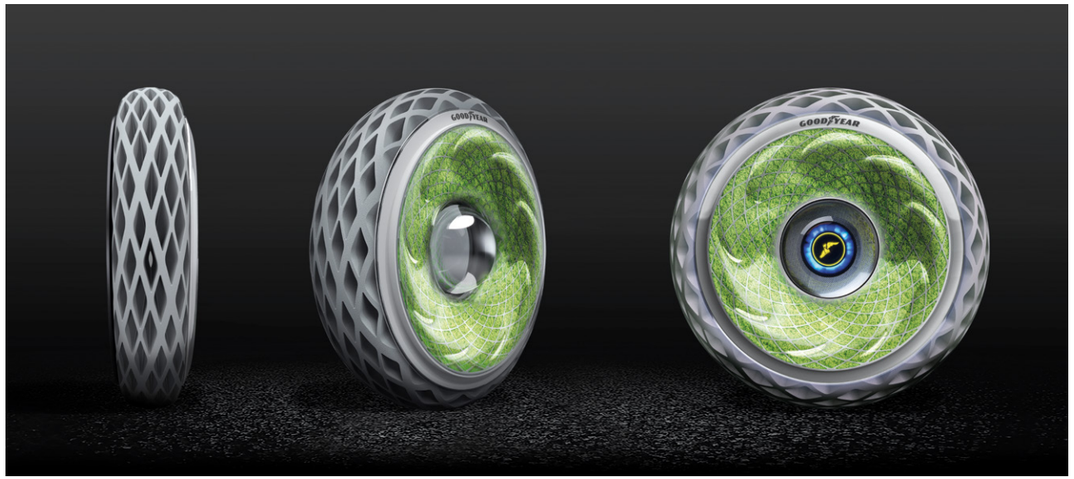
Dirección de arte y diseño
Ana Roncero
Alberto Martínez

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

Fotografía
Seat, Mercedes-Benz, Jaguar, Land Rover, GoodYear, Ducati, Michelin, Signus, TNU, Jeep, Toyota, Continental, Red Bull, Jaime Sánchez

ACTUALIDAD

GOODYEAR OXYGENE
UN NEUMÁTICO QUE ESTÁ VIVO



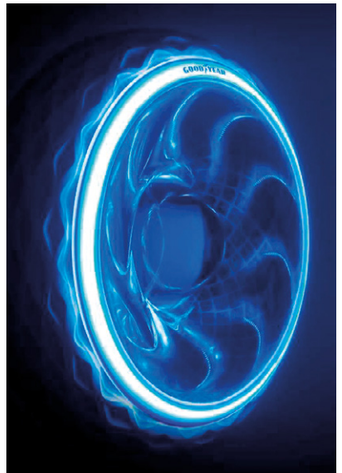
Los neumáticos del futuro apuestan por la ecología, pero pocas veces una marca ha dado un paso más allá como lo ha hecho GoodYear. En los últimos meses hemos visto muchos neumáticos fabricados con materiales reciclados, que no pinchan, cuya banda de rodadura se puede cambiar con facilidad o que se adaptan a las condiciones de la carretera. Pero no habíamos visto ninguno que hiciera la fotosíntesis.

Esta es la característica más llamativa del GoodYear Oxygene, punto de partida para su peculiar propuesta ecológica. La cubierta presenta una construcción no neumática impresa en 3D con polvo de neumáticos reutilizados. Como otros modelos vanguardistas, la estructura es capaz de absorber golpes y queda libre de pinchazos, por lo que prolonga la vida útil del neumático sin mermar sus prestaciones.

Lo diferente empieza en su pared lateral, donde crecen musgos vivos que tienen una función más allá de la decorativa. La estructura abierta con musgos vivos y el diseño inteligente de la banda de rodadura del neumático absorben la humedad y el agua de la superficie de la carretera, dando lugar a la fotosíntesis y, con ella, a la liberación de oxígeno a la atmósfera. Al tiempo, la absorción del agua de la carretera proporciona seguridad en forma de agarre. El neumático es capaz de neutralizar la contaminación de grandes ciudades emitiendo oxígeno.

Oxygene es capaz de generar su propia electricidad. Y es que recolecta la energía generada durante la fotosíntesis para alimentar sus propios componentes electrónicos, como los sensores integrados y una unidad de procesamiento dotada de inteligencia artificial, así como una franja de luz en el flanco del neumático que cambia de color para advertir al resto de conductores y peatones de maniobras como los cambios de carril.

Por último, el Oxygene utiliza un sistema de comunicaciones de luz visible para una conectividad móvil de alta capacidad. Esto permite que el neumático se conecte a otros elementos a través de Internet, lo que posibilita el intercambio de datos entre vehículos y de vehículo a infraestructura, algo fundamental para los sistemas de gestión de movilidad inteligente y autónoma.



MICHELIN REGRESA AL PELOTÓN PROFESIONAL

El gigante francés va a estar esta temporada en la línea de salida de las principales vueltas ciclistas. Lo hace gracias a un acuerdo con el que regresa a las competiciones en ruta de la mano del equipo Cofidis, uno de los integrantes del circuito profesional que hace el calendario completo, con Giro, Tour y Vuelta.

Aunque los neumáticos de bicicleta están en su origen, hacía varios años que Michelin no estaba en la competición al máximo nivel. Ahora, equipará las bicicletas del equipo francés con l a nueva gama Michelin Power en la que ha volcado sus conocimientos sobre neumáticos de bicicletas, e incluye muchos de los últimos avances tecnológicos que han sido desarrollados por el grupo, con expertos en el Centro de Tecnología de la firma francesa para conseguir el agarre, baja resistencia a la rodadura y resistencia a los pinchazos. Michelin se servirá del programa de competición para desarrollar innovaciones que beneficiarán a sus neumáticos para bicicletas.

'IL MOSTRO' CUMPLE 25 AÑOS

Ducati celebra este 2018 los 25 años de uno de sus modelos más importantes: la Monster. Desde que el 5 de marzo de 1993 saliera de la cadena de montaje la primera unidad de 900 cc ha sido fundamental para la historia y la supervivencia de la marca: de hecho, sus ventas han mantenido a flote a la histórica marca italiana muchos años. Su base era sencilla: un motor, un depósito, un chasis y nada más. El diseño fue obra de Miguel Ángel Galluzzi y logró hacerse un sitio en la histórica exposición 'El Arte de la Motocicleta' del Guggenheim.

Durante todo este tiempo, la Monster ha mantenido sus señas de identidad. Incluso los actuales modelos evocan las formas del depósito o del colín de las primeras versiones y su versión de acceso ha recuperado el motor refrigerado por aire tradicional de Ducati. Ahora la marca ha organizado una exposición en la que cuenta con una invitada muy especial: una Monster original de 1993 en perfecto estado de conservación donada por un particular que la ha guardado todo este tiempo.

CARTEROS A LOMOS DE TRICICLOS ELÉCTRICOS CONTINENTAL

Correos ha decidido incorporar a su flota un nuevo tipo de vehículo limpio, silencioso y que puede colarse por cualquier calle. Se trata de los triciclos EBike de Continental, un vehículo que se suma al uso de motocicletas eléctricas que ya ha iniciado la compañía postal.

Las bicicletas de carga de Bikelecing (BKL) con sistema eBike de 48V Continental harán que el proceso de entrega del servicio postal de Correos sea más práctico y sostenible. Esta bicicleta de tres ruedas cuenta con una capacidad de carga de 550 litros, tiene un peso de 38 kilos y una autonomía de 60 kilómetros, gracias a un sensor de par integrado que garantiza un uso muy eficiente de la batería. El motor de 250 vatios está montado en el centro del cuadro y mejora el confort de marcha.

Correos utiliza inicialmente las bicicletas de tres ruedas en cinco ciudades españolas durante tres meses desde enero de 2018. Se están utilizando modelos de muestra en Madrid, Sevilla, Málaga, Córdoba y Granada para probar su fiabilidad, capacidad y prestaciones en el día a día. Correos cree que la expansión a otras regiones y vehículos es una opción viable. La gran ventaja es que con estos vehículos se puede acceder a los centros urbanos, cada vez más restringidos al tráfico, y callejear sin problemas llevando una notable capacidad de carga.

CAE EL RÉCORD DE VELOCIDAD EN CARRETERA ABIERTA MÁS LONGEVO

En enero de 1938, Rudolf Caracciola, una leyenda de los primeros tiempos del automovilismo, establecía uno de esos récord que parecen imposibles de batir... y que ha tardado en superarse 80 años. Se trata de la velocidad máxima en una carretera abierta. A bordo de un Mercedes-Benz W 125 de doce cilindros alcanzó los 432.7 km/h en un kilómetro lanzado en la autovía entre Frankfurt y Darmstadt. Las claves fueron su motor de 714 CV (¡en 1938!), la cuidada aerodinámica y trucos como un radiador con 48 litros de agua y 5 kilos de hielo. El récord no se ha batido hasta el pasado día 4 de noviembre de 2017 con 445.54 km/h.

AUTÓDROMO TERRAMAR

Seat ha aprovechado la presentación de su nueva marca deportiva, Cupra, para hacer un homenaje al primer circuito de España... y uno de los primeros del mundo. En los años '20 del pasado siglo el automovilismo deportivo apenas había nacido y se empezaba a hablar de los primeros circuitos, porque hasta entonces las carreras se disputaban en carretera abierta. En medio de ese panorama, un grupo de empresarios se empeñó en construir el primer circuito español: el Autódromo Terramar.

Para más complicación, se trataba de un circuito peraltado. Cuando se inauguró, los pocos circuitos que había en el mundo eran así. De hecho, Terramar fue el cuarto, tras Brooklands, Indianápolis y Monza. El trazado español, con forma de riñón, tiene dos kilómetros de longitud coronados por dos grandes curvas peraltadas con una inclinación de 90 grados: los peraltes de Indianápolis tienen 'sólo' 35 grados. Los pocos que han podido circular en los últimos años por semejantes peraltes confirman que, para ir deprisa, hace falta mucha fe y girar fuerte el volante hacia la derecha, apuntando hacia la parte superior del peralte. Sólo así rodaremos seguros.

El circuito es una pieza esencial del automovilismo deportivo, pero su historia ha estado plagada de problemas. La construcción costó 4 millones de pesetas de 1923 y se hizo en sólo 300 días, pero los promotores tuvieron problemas económicos desde el principio: los premios de la primera carrera fueron embargados y por eso no volvieron a disputarse carreras internacionales. Y sólo acogió un puñado de competiciones más. Hubo alguna carrera de motos, exhibiciones entre coches y avionetas, pero en 1956 se disputó la última competición.

Desde entonces, han surgido algunas iniciativas de entusiastas para recuperar el circuito, sin éxito. Al menos, el trazado es único en el mundo porque se conserva original, con sus peraltes formados por placas de cemento que son una virguería: se sustentan apoyadas sobre sí mismas. El récord lo tiene actualmente Carlos Sainz, que en 2012 rodó con un Audi R8 LMS.

CRONOLOGÍA

1923
Un 28 de octubre se inaugura el circuito de Terramar con el GP de España de F1 en el que toman parte ocho coches. Fue diseñado por el arquitecto Jaume Mestres. Los participantes dieron 100 vueltas.

1932
El autódromo es adquirido por un gran aficionado, aristócrata y piloto, Edgar de Morawitz, que organizó algunas carreras y pruebas espectáculo.

1956
El autódromo acoge su última carrera.

2012
El circuito es utilizado para diversas promociones. Carlos Sainz bate el récord de la pista con un Audi R8 LMS.

2014
Un grupo de entusiastas presenta un proyecto de 240 millones de euros para construir un circuito de karting, un hotel, apartamentos y villas de lujo, un museo del motor, parque temático y un club social. El circuito original sigue intacto.

4×4

LA LLAMA QUE NO SE APAGA

Lanzado en 1979 el Mercedes Clase G ha vuelto totalmente renovado

Tire Pro - REPOR EN PROFUNDIDAD 04

Los todo terreno puros han vuelto... aunque nunca se fueron. Mercedes, Land Rover, Jeep o Toyota no los han abandonado nunca: sus modelos con más historia son también sus apuestas más fuertes de futuro.

Con la llegada de la primavera, los aficionados a las escapadas off road están de enhorabuena. Tras un invierno muy lluvioso, llega el momento de preparar nuestro vehículo para esa excursión de fin de semana o para el viaje de largo recorrido en el que llevamos meses pensando. Y como es normal, elegir los neumáticos adecuados es fundamental. Como siempre, depende no sólo del vehículo sino del uso que le queremos dar y el terreno por el que vamos a circular aunque también hay que tener en cuenta características administrativas: hay que ceñirse a lo que homologa nuestro vehículo.

Afortunadamente, la oferta de marcas y modelos es cada vez más alta gracias no sólo a la irrupción de los SUV, la categoría con mayores perspectivas de venta para el futuro, sino al renacimiento de los auténticos 4x4. Su aspecto aventurero y sus cualidades para adaptarse a todo tipo de terrenos sin grandes servidumbres han devuelto a algunos clásicos a primera línea. Tanto, que Mercedes Benz acaba de renovar su mítico Clase G que no variaba desde 1979. El motivo son las importantes ventas que ha cosechado, hasta el último día, la anterior generación, muy demandada y que ha evolucionado a base de series especiales. Algo parecido a lo que está haciendo Land Rover para despedir a su histórico Defender o Jeep con su eterno Wrangler, sin olvidarnos del Toyota Land Cruiser, un símbolo del gigante japonés.

Todos ellos son todo terrenos puros, pensados para contar con grades capacidades fuera del asfalto, aunque se defiendan bien sobre él. Imprescindibles chasis de largueros, largas suspensiones, robustez, amplios ángulos de ataque y salida, altura... Pero para que puedan subir las pendientes a las que se enfrentan tienen que ir bien calzados.

En este sentido, las marcas con más prestigio en todo terreno suelen ser la referencia: Land Rover y Mercedes son las más activas, y ambos han coincidido en el tiempo en una elección. Tanto los británicos como los alemanes se han decantado por General Tire, que desbanca a un referente como BF Goodrich. La revista 'Land Rover Owner International' ha designado al *Grabber X3 Mud Terrain de General Tire* como mejor neumático

GENERALTIRE

***Grabber X3 Mud Terrain (80/20) de General Tire**, reconocido por la prestigiosa revista Land Rover Owner como mejor neumático en el test realizado.*

LAND ROVER Y MERCEDES HAN COINCIDIDO EN MONTAR GENERAL TIRE

***Grabber AT² de General Tire**, montada en origen en el nuevo clase G de Mercedes*

GENERALTIRE

4x4 en una comparativa con diez test. Tras someterlo a pruebas de capacidad de frenado sobre terreno mojado, de ruido en carretera, de fortaleza para salir de roderas embarradas, resistencia en baches, agarre en diversas condiciones de difícil ascenso o descenso, en vías de gran pendiente, enfangadas y colinas resbaladizas y arenosas... fue el ganador.

Por otro lado, Mercedes Benz ha optado por montar los *General Tire Grabber AT²* en la medida LT 265/75 R 16 como monta de origen y de sustitución del nuevo Clase G 300. El nuevo todo terreno puro de la estrella llevará estas cubiertas a partir de mayo cuando empiece a venderse en España.

Otra opción premiada es el nuevo *GoodYear Wrangler AT Adventure*, premio al neumático del año SUV 4x4 e la revista 'Neumáticos y Mecánica Rápida'. Una cubierta que reúne muchas de las cualidades que tenemos que pedir a un neumático de 4x4: resistencia a cortes y pinchazos gracias a su capa reforzada con kevlar, bordes diseñados para un mejor agarre, bloques para evacuar barro... y un 37% más de duración en kilometraje.

Tire Pro - REPOR EN PROFUNDIDAD 04

CADA 4X4 TIENE SU NEUMÁTICO IDEAL

característica de los neumáticos para SUV y por aportar una gran seguridad en todas las estaciones del año. Para lograr estas características, General Tire ha creado una banda de rodadura con bloques firmes en los hombros, lo que aporta un gran agarre en asfalto seco y también en mojado. Aseguran, además, un gran kilometraje por la distribución equilibrada de su pisada. Se ofrece cinco medidas de este neumático para llantas de 17 a 19 pulgadas, adecuadas para los SUV de fabricantes europeos y asiáticos.

Y si tengo un SUV ¿qué pongo?

Además de los 4x4, los SUV son la tipología más mimada por todos los fabricantes y, en pocos años, se ha hecho con una buena parte del pastel de las ventas, 'robando' unidades a berlinas grandes y medias, a todoterreno puros, a familiares, a monovolúmenes... Son los coches de moda y sus posibilidades en carreteras de montaña, pistas o pequeñas rutas obligan a contar con neumáticos específicos que den prestaciones fuera y dentro de la carretera. Para ello, una gran opción es el primer neumático 'all-season' para 4x4 y SUV. El nuevo *Grabber A/S 365 de General Tire* destaca por la gran robustez

GENERAL TIRE

Grabber A/S (All season) 365 de General Tire

Grabber AT³ (50/50) de General Tire

GENERAL TIRE

Un neumático para cada terreno

Hay muchos 4x4 y todos tienen su neumático ideal, pero no es lo mismo un tracción integral de carretera que un SUV o un todoterreno puro. Para estos últimos hacen falta cubiertas específicas que permitan rodar fuera de asfalto y, si es preciso, que también mantengan prestaciones en carretera.

También hay que tener en cuenta el terreno por el que nos movemos. Para arena, nos hacen falta neumático más ancho y con un dibujo no muy marcado; también fabricados con una carcasa que nos permita bajar la presión y ganar agarre. Para tierra, neumáticos con un perfil alto, de goma espesa para evitar pinchazos, pero dura para conseguir duración. Para barro, neumáticos de menos sección que permitan escarbar en caso de llevar un coche ligero o más anchos para evitar hundirse si llevamos un coche más pesado; necesitaremos grandes tacos de goma con canales entre ellos para evacuar el barro. Para circular sobre piedras, mejor perfiles altos, goma dura y tacos pequeños que aguanten bien cortes. En el caso de la nieve, mejor cubiertas con gruesos tacos si es nieve sobre tierra y neumáticos con laminillas si es sobre asfalto.

Toyota Land Cruiser

Lanzado en 1955 como una respuesta al Jeep Willys... y por encargo del ejército de EEUU. Las primeras generaciones son objeto de culto de los aficionados. Con el paso de los años, ha mutado en coche de lujo, pero sorprenden sus aptitudes fuera de carrera pese al equipamiento y el tamaño: sigue siendo un 4x4 puro.

Jeep Wrangler

El todo terreno más puro de la firma estadounidense lleva en catálogo desde 1986 y no hay planes para su jubilación. Durante todos estos años ha adoptado algunas variantes como los motores diésel o una carrocería de cinco puertas. Ahora llega su cuarta generación, ya estrenada en EEUU, con el mismo aspecto de siempre, tracción permanente 4x4, pero más ligero e incluso con motor híbrido.

Land Rover Defender

Mientras la casa se decide a lanzar su sustituto, sigue dando vida a su clásico. Oficialmente, cesó la producción en enero de 2016 y la nueva generación llega este 2018... pero la 'vieja' es un icono objeto de deseo. Land Rover lo ha hecho regresar fugazmente para celebrar su 70 aniversario, nada menos que con el Defender más potente de la historia: 400 CV en un motor V8.

Mercedes Clase G

Lanzado por primera vez en 1979, ha disfrutado de innumerables versiones y ha triunfado en los últimos años con sus variantes más especiales de hasta 6x6. Acaba de renovarse profundamente. Es más grande, se ha actualizado con la última tecnología pero conserva muchas de sus señas de identidad, como las bisagras de las puertas a la vista, los pasos de rueda, los pilotos traseros o los intermitentes delanteros resaltados.

UNA LEYENDA DE LE MANS QUE VUELVE A LA VIDA

Jaguar reinicia la producción de uno de sus coches más legendarios 62 años después de fabricar la última unidad: un clásico auténtico y original para 25 afortunados.

D-TYPE

Desde hace un tiempo, en el departamento de clásicos de Jaguar y Land Rover han vuelto a verse viejas herramientas, planos de antiguos modelos, materiales añejos… Sus talleres de Warwickshire están acostumbrados a tratar con las leyendas de estos dos iconos británicos, pero lo que se traen entre manos desde hace un tiempo es mucho más serio. Es un túnel del tiempo al pasado. Se trata de devolver la vida a coches que no se fabrican desde hace décadas. Y hacerlo respetando los métodos de fabricación originales. Es lo que están haciendo con el D-Type.

El D-Type es, sin duda, el coche de competición de más éxito de Jaguar, y eso es mucho decir. Ganador de las 24 horas de Le Mans en 1955, 1956 y 1957 de manera consecutiva, fue concebido como un modelo de carreras y fue pilotado durante su vida deportiva por las grandes leyendas de la marca británica, desde Stirling Moss a Peter Walker. Fue uno de los primeros coches en incorporar, juntos, el chasis autoportante y los discos de freno en las cuatro ruedas.

Su producción arrancó en 1954 con la idea de fabricar cien unidades. Parte serían coches para el equipo oficial de competición, algunos de los cuales se usarían para desarrollar el modelo; y también se producirían unidades 'carreras cliente' para pilotos independientes. Cuando en 1956 cesó la producción en la factoría de Conventry, se habían fabricado 75 unidades (71 según otras fuentes), medio centenar para vender a clientes y el resto para el equipo de fábrica.

Ahora Jaguar ha decidido reiniciar la producción y fabricar los 25 que faltan. Para la continuación del D-Type, se ha recurrido a planos originales y la fabricación a mano. Todo es como era entonces: cada pieza corresponde exactamente con el período correcto. También los neumáticos Dunlop que monta. Cada unidad fabricada está hecha en las auténticas especificaciones originales, en cada detalle. Baste decir que los clientes podrán escoger entre la

versión Shortnose de 1955 o la carrocería Longnose de 1956, las dos variantes que se hicieron en su momento y que se diferencian por el morro. No se sabe qué motores montarán, ya que en su día equipó tres variantes de diferente cilindrada del seis cilindros en línea del XK.

El D-Type es uno de los Jaguar de competición más deseados. Su palmarés es difícilmente igualable y la cotización de las unidades originales es impresionante. Ronda los 20 millones de euros, muy por encima de lo que alcanzan los E-Type aligerados y XKSS a pesar de que de estos se fabricaron menos unidades. La clave de su precio es el pedigrí que pueden acreditar las mejores unidades, aquellas que tuvieron al volante a los pilotos oficiales de la marca. Quien tiene uno de estos coches, y la documentación que prueba su historial, tiene un tesoro.

En el caso de los 'nuevos' D-Type, son algo poco habitual en el mercado. No son recreaciones ni réplicas, sino coches totalmente auténticos: la marca así los considera y extiende las acreditaciones correspondientes. La primera unidad fabricada fue presentada el pasado febrero en Retromobile de París; la marca ya acepta pedidos. Jaguar no ha comunicado el precio, pero rondará el millón de euros, lejos de la cotización de las unidades 'clásicas'. No compiten en el mismo mercado. La marca los califica como exactos a los originales, pero como es lógico carecen del historial de las unidades de los años '50. A cambio los afortunados propietarios adquieren un túnel del tiempo con la forma de uno de los coches de carreras más legendarios de la historia. Y eso es mucho.

EL D-TYPE ES EL COCHE DE COMPETICIÓN DE MÁS ÉXITO DE JAGUAR

DUNLOP SPORT CLASSIC

Los neumáticos de la continuación del Jaguar D-Type también respetan el patrón clásico. Se trata de modelos de la gama Sport Classic de Dunlop, que permiten montar cubiertas de las medidas correctas, con aspecto de sus antiguos modelos, que se han seguido fabricando, pero con las ventajas de los materiales modernos. Fundamentalmente se trata de los modelos Crossply CR65 y R5, los neumáticos de competición de los '50, '60 y '70 que hicieron famosa a Dunlop.

TRES CLÁSICOS RESUCITADOS

Es la tercera vez que Jaguar devuelve a la vida a unos de sus iconos. Su departamento de clásicos se ha empeñado en resucitar varios de sus modelos icónicos y ya hizo lo propio con los seis E-Type Lightweight que quedaron sin fabricar de los 18 previstos de la versión aligerada de este coupé; y también con los nueve XKSS de los 25 previstos que no pudo hacer en su día por culpa de un incendio en su fábrica de Brown.

Los tres modelos resucitados. De arriba a abajo el D-Type, el XKSS y el E-Type Lightweight.

¿Quieres un retrato como el de Hugo?

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

Para este segundo retrato de taller, nos vamos a Ibiza, a visitar el taller de Hugo.

Fotografía: **Jaime Sánchez**

¿Quién eres?
Hugo López, 36 años, Valladolid.

¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?
Desde pequeño he sido un apasionado del mundo del motor. En 2011decidí dejar mi trabajo (Gerencia Campos de Golf) para dedicarme a lo que realmente me apasionaba; los coches. 7 años después, no puedo estar más contento de la decisión que tomé.

¿Quién empezó este negocio?
La idea original del proyecto fue mía pero siempre de la mano de Carlos, mi hermano y socio. Sin él, nada hubiera sido posible.

¿Ha cambiado mucho?
Sí, ha cambiado, pero para bien. Estamos creciendo en torno a un 15% anual en volumen de negocio y en Ibiza podemos decir que ya somos líderes en ventas de neumáticos; esperamos seguir la misma línea e incluso aumentarla en los próximos años con nuevos proyectos que tenemos en mente y que esperemos vean la luz pronto.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?
¿Si te digo que nunca he montado un neumático me creerías? (risas) Para eso, ya están nuestros mecánicos (Marco y Stoyan) que tienen más de 15 años de experiencia en el sector y que montan una media de 1700 neumáticos al año.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?
No. Parte de mi trabajo es conocer a fondo los pros y contras de la gran mayoría de modelos del mercado para poder ofrecer el mejor asesoramiento posible a nuestros clientes y para eso tengo que probar muchos modelos diferentes, además de estar en continua formación. En cada coche tengo montado una marca/modelo diferente.

Los clientes qué prefieren, ¿duración o agarre?
Cada cliente tiene unas necesidades en concreto. Ibiza es un mercado "diferente" al resto de España ya que no se recorren grandes distancias, por lo que el tema de la duración no tiene demasiada importancia.

¿Se le ha resistido alguna rueda?
Hasta la fecha no, aunque hemos tenido algún montaje "delicado". En Ibiza montamos neumáticos a Lamborghini, Ferrari, Porsche, Hummer, etc. habitualmente por lo que estamos curados de espantos ya.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?
¿Qué hora es? (risas) Trabajando para empresas de alquiler, las reparaciones de pinchazos son diarias. En verano podemos llegar a reparar 10 pinchazos al día o más.

Últimamente se quiere imponer que le prestes un servicio al cliente poniendo ellos las condiciones de manera abusiva.
Lo sé, pero tengo claro que no vamos a entrar en ese "juego". Cada uno en su casa marca sus condiciones y su manera de trabajar. Si el cliente no las acepta (rara vez pasa), mejor que se busque otro taller.

Si le digo que llevo mal las presiones…
Te creo (yo seguramente también), aunque hoy en día es más difícil ya que los coches suelen llevar sensores que te avisan cuando el neumático no lleva la presión adecuada.

Deme un consejo infalible sobre neumáticos.
Monta siempre el mejor neumático que tu economía te permita. Es lo único que mantiene tu coche en contacto con el suelo.

¿Cuáles son sus hobbies?
Coches y motos, deportes y sobre todo disfrutar de mis amigos y familia.

¿Le da tiempo a practicarlos?
No todo lo que quisiera ya que mi trabajo me "roba" gran parte del día.

DATOS DEL TALLER

Taller Ibiza Auto
C/ Morna 2
07800 Ibiza
600513281

Talleres Fourman
C/ Pirita 53
47012 Valladolid
983304053

LA SEGUNDA VIDA DE LOS NEUMÁTICOS

Todo lo que se hace con nuestras ruedas gastadas

Tire Pro - SOBRE RUEDAS 04

Ha llegado la hora de cambiar nuestros neumáticos. Tienen muchos kilómetros y su vida útil ha llegado a su fin. Cerca de 300.000 toneladas de cubiertas van cada año en España camino del reciclaje, la última parada de su ciclo... ¿o no? La realidad es que al juego de neumáticos que desechamos de nuestro coche le quedan todavía muchas vueltas que dar para empezar una nueva vida más cerca de lo que pensamos.

Empecemos por el principio. Los neumáticos gastados no siempre terminan su vida cuando los cambiamos, pero es necesario que entren en una cadena para su correcto tratamiento ambiental, acorde a las exigentes normativas. Si no lo hacemos dañaos el medio ambiente: sus elementos tardan mil años en descomponerse y desaparecer. Ni pensar en los todavía habituales cementerios de neumáticos donde no sólo son un peligro ambiental, sino que pueden originar peligrosos incendios. Del proceso de tratamiento se encargan empresas como TNU y Signus, que empiezan por recoger en los talleres los neumáticos que ya no sirven. La recogida, obligatoria, es gratuita para las empresas en las que se originan las cubiertas para reciclar, y el coste lo paga el usuario en forma de una tasa que, en función del peso, se paga: a patir de 0,77 euros por un neumático de ciclomotor. Una vez son recogidos, los neumáticos se trasladan a una planta de valorización para separarlos entre los que se pueden usar de segunda mano y los que van para recauchutado; en caso de no poder reutilizarse, irán a la planta de reciclado.

Allí, primero se clasificarán en función de sus características para después triturarlos y separar sus componentes. Y, ¿qué se puede sacar de un neumático? Una cubierta está compuesta al 75% de caucho, pero también contiene fibras textiles (12%) y acero (12%) que forman las carcasas y un 1% de productos químicos. Materias primas cuya recuperación evita emisiones al medio ambiente y dar un segundo ciclo de vida a un producto como el neumático.

¿QUÉ SE HACE CON LOS NEUMÁTICOS RECICLADOS?

Tras el granulado del caucho y la separación del resto de materiales, todavía se pueden hacer muchas cosas con lo que era una cubierta gastada. Entre las aplicaciones más frecuentes, césped artificial para campos de fútbol, pavimento para parques infantiles, drenajes y rellenos para construcciones, balsas de agua, pantallas acústicas, asfalto para carreteras, suelas de zapato, barreras tipo 'ney jersey'... y también nuevos neumáticos. Una reencarnación final para una segunda vida en toda regla.

LOS PASOS DEL RECICLAJE

01
El proceso arranca con la recogida de neumáticos usados: entidades como TNU o Signus se ocupan de ello. Se transportan a una planta de tratamiento.

02
Cada rueda que se recoge se clasifica en función del tipo de cubierta y sus características: neumáticos de turismo, de furgoneta, de camión…

03
Se separan los otros componentes de la cubierta, como fibras textiles o acero.

04
Tras convertirse en material granulado, se destina a diferentes usos: parques infantiles, pavimentos deportivos, carreteras e incluso… nuevos neumáticos

EJEMPLOS DE APLICACIONES

Techo de una vivienda unifamiliar
Se pueden emplear entre 600 y 1000 neumáticos fuera de uso, convertidos en paneles de caucho que posteriormente son recubiertos con polvo de pizarra para darles un aspecto más real en forma de tejas. La durabilidad de estos tejados esta garantizada para más de 50 años.

Cinta transportadora hecha con caucho reciclado

Generador de energía en las plantas cementeras
La recuperación de neumáticos usados en cementeras es una actividad avalada por la Unión Europea, de hecho, la Comisión Europea considera que el uso de residuos como combustibles es la (mejor técnica disponible), ya que las características especiales de los hornos de cemento permiten reciclar y valorizar residuos, sin generar riesgo para el medio ambiente o la salud de las personas, ni un detrimento en la calidad del producto.

Productos resistentes contra impactos
El Departamento de Ingeniería Mecánica y Materiales de la Escuela Politécnica Superior de Alcoy, Universidad Politécnica de Valencia, ha desarrollado productos resistentes contra impactos de proyectil y explosivos a partir de GTR (Ground Tire Rubber), CTR (Crumb Tire Rubber) procedente del triturado de neumáticos fuera de uso y hormigón armado mediante sinterizado, con diferente granulometría.

Pantallas acústicas
La gran capacidad de absorción de vibraciones de los materiales procedentes del neumático, así como su alta estabilidad ante agentes atmosféricos, permite que se pueda utilizar como láminas de aislamiento acústico.

Balsas para líquidos
El neumático entero puede disponerse en capas homogéneas y utilizarse para la construcción de balsas, tanto de infiltración para mantener el ciclo hidrológico del agua como de retención para la reutilización del agua almacenada para otros usos.

Guardarraíles seguros
Con neumáticos reciclados se pueden construir sistemas de doble y simple bionda que se acoplan a los 'quitamiedos' convencionales para reducir riesgo de lesiones de motoristas. Pueden incorporar partes reflectantes.

Césped artificial
Con un neumático usado podemos hacer un metro cuadrado de césped artificial para un campo de fútbol, por lo que para cubrir un estadio como el Santiago Bernabeu o el Camp Nou, se necesitarían 7.140 neumáticos. Se usan tanto para campos de fútbol como para pistas de pádel.

Raíles de los tranvías urbanos
Este sistema, desarrollado por el departamento de I+-D+i de Acciona, y probado por primera vez en Granada, utiliza neumáticos usados en la construcción del sistema de amortiguación de la vía, que por sus propiedades elásticas, amortiguan y reducen las molestas vibraciones y el ruido producido por el paso de los tranvías.

Aditivo de alta tecnología
La empresa Sacyr ha desarrollado el RARX, un aditivo de alta tecnología que cuenta con un 60% de polvo de neumático y sirve para generar asfalto. Su utilización se hace de forma directa en las plantas de asfalto, por lo que no se necesita utilizar maquinaria auxiliar, consiguiendo así un ahorro de sobrecostes. Además, el asfalto final también dispone de ventajas una vez que ya está en uso y los coches circulan sobre él, ya que mejora la durabilidad del suelo y reduce la contaminación acústica. Hacen falta 1.300 neumáticos para un kilómetro.

Barreras en circuitos
Gracias a la gran capacidad de absorber energía y de su gran resistencia a la intemperie, el neumático entero es un elemento muy usado en circuitos automovilísticos. No vale cualquiera: los neumáticos seleccionados para este fin deben cumplir normas específicas de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).

Reductores de altura de ola
Combinando diversas disposiciones de varios neumáticos sobre una estructura, se construyen unos sencillos sistemas que consiguen reducir la altura de las olas en aguas interiores (de puertos por ejemplo) u otras ubicaciones marítimas de condiciones moderadas.

ROUTE 66

~

Cuatro amigos, cuatro Harley Davidson, 17 días y un periplo desde Chicago hasta San Francisco: así es uno de los grandes viajes que todo aficionado quiere hacer.

Recorrer la legendaria Ruta66 es uno de esos viajes que todo motero quiere hacer alguna vez en su vida. Se trata de una carretera histórica, con casi cien años de antigüedad y que ha sobrevivido incluso a su desaparición: en 1985 fue borrada de los mapas, superada por las interestatales. El Gobierno federal consideró entonces irrelevantes estos 4.000 kilómetros que atraviesan casi todo Estados Unidos de costa a costa. Por supuesto, que eso no ha hecho más que incrementar el aura mítica que atrae a moteros como Luis, Ángel, Eduardo y Héctor a poner sus ruedas sobre su asfalto. Cuatro amigos, cuatro Harley (montadas originalmente con neumáticos Dunlop), 17 días: no suma 66... pero qué más da.

Promovida en 1923 por Cyrus Avery, fue una de las primeras integrantes de la Red de Carreteras Federales de Estados Unidos.

En la década de los 90 se fundan las Asociaciones de la Route 66 en varios estado que revalorizan este histórico trazado.

Algunos parajes inolvidables de esta ruta mítica capturados por nuestros aventureros.

De Chicago a Los Ángeles atravesando hasta siete estados como Arizona, Nuevo México, Texas, Kansas...

Conduce fuera de la carretera en cualquier momento.

XVIII EDICIÓN PREMIOS NMR
NEUMÁTICO DEL AÑO 2017
SUV / 4X4
GOODYEAR
WRANGLER AT ADVENTURE

Nuevo Goodyear
Wrangler® All-Terrain Adventure
El neumático todoterreno versátil con dureza Kevlar®.

Kevlar® es una marca registrada de E.I Du Punt Nemours and Company.

GOODYEAR
MADE TO FEEL GOOD.

GAMIFICACIÓN EN NEUMÁTICOS ANDRÉS

EL LADO MÁS DIVERTIDO DE LA COMPRA ON LINE

En los últimos meses, un nuevo término se ha abierto paso con fuerza en el universo del marketing: "gamificación". Como su propio nombre indica, la gamificación es la aplicación de conceptos, técnicas, dinámicas y mecánicas de los juegos a otros procesos o áreas de actividad que no son juegos. Mediante la gamificación se busca mejorar la experiencia del usuario en nuestro e-commerce (B2B) a través de implicar a los talleres con Neumáticos Andrés, generar una experiencia positiva en los usuarios de la B2B, recibir un feedback activo, romper la monotonía en procesos repetitivos o tediosos y hacer de nuestra herramienta de trabajo algo fácil de usar y que reporte un beneficio tanto a los talleres como a Neumáticos Andrés.

Entre los conceptos, mecánicas y dinámicas más empleados en los juegos, destacan, por ejemplo, las recompensas, los niveles, los progresos, las cuentas atrás, los programas de fidelización, etc. Entre las mecánicas de gamificación más destacables que se han implementado en nuestra B2B se encuentran: ***Kilómetros.*** Se ha creado un sistema de kilómetros que se irán acumulando en función de las acciones que vaya haciendo el cliente en nuestra B2B. Todas las acciones que conlleven la consecución de kilómetros se identificarán visualmente. ***Retorno.*** Se premia la fidelidad de los clientes, de manera que cada día que vuelven se les da kilómetros y si vuelven cuatro días a la semana se dará un regalo especial. ***Recompensas.*** El catálogo de recompensas permite elegir premios y descuentos en función de los kilómetros que se hayan conseguido por interactuar con nuestra B2B. Así se premia la acumulación de kilómetros de los talleres.

JAGÜAR MKII 3.8 DE 1964

DEPORTIVO CON TRAJE DE 'GENTLEMAN'

Jaguar se ha significado, desde sus orígenes, por el toque deportivo de todas sus creaciones, cualidad que rara vez desentona con un aspecto elegante. Es una mezcla especial que pocas marcas pueden dar a sus modelos, más difícil todavía si llevan años produciendo. Este es el caso del Jaguar MkII, una berlina seria, pero con un innegable toque deportivo.

Presentado en 1959 como evolución del MkI, se trataba de una berlina de cuatro puertas con un aspecto muy serio, lobo vestido con piel de cordero gracias a sus motores. Sus tres versiones ofrecen grandes prestaciones, pero por encima de todas destaca el 3.8, que es el que presentamos aquí en nuestro repaso a la colección de Eustaquio Andrés.

Para hacernos una idea, sólo unas cifras sobre sus prestaciones: 195,5 km/h de velocidad máxima y los 1000 m desde parado en 31 segundos. Son guarismos que le permitirían moverse hoy, casi 70 años después, con soltura en el tráfico actual. Con estas prestaciones, el MkII se permitía el lujo de competir con los coches más deportivos de su momento como el Porsche 356 de 90 CV o Alfa Romeo 2.600, y al nivel de dos leyendas como el Mercedes 300 SL y el Ferrari 250 GT. Todo ello, vestido de cuero y madera como manda la tradición británica.

NEUMÁTICOS
DUNLOP 185/70-15

Motor 6 cilindros en línea 3.781 CC	**Peso** 1.440 kg.	**Suspensiones (Del./Tras.)** Delantera independiente Trasera de eje rígido
Cambio Tracción trasera y 4 velocidades	**Medidas (Largo/Ancho/Alto)** 4.590/1.690/1.460 mm.	**Prestaciones** 195,5 km/h.
Potencia 220 CV	**Frenos (Del./Tras.)** Disco Dulop en las 4 ruedas	**Cotización** 40.000/54.000 euros

UN SERVICIO A LA ALTURA
DEL CLIENTE MÁS EXIGENTE

RED DE PUNTOS
DE SERVICIO ONNEU
WWW.ONNEU.COM

UNA MARCA DE GRUPO ANDRÉS

ONNEU