

TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 04. SEPTIEMBRE 2018
3,95€ ESPAÑA



PICK UP TRABAJO Y AVENTURA

COMPETICIONES ELÉCTRICAS: CORRER EN SILENCIO

LA RECETA DEL MEJOR NEUMÁTICO

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

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.granpremioainnovacion.com



Tire Pro es una publicación del Grupo Andrés

FACTOR SOSTENIBLE

No emitir y reutilizar. Son dos de las claves del futuro limpio al que todo y todos nos vemos abocados. Ya hemos hablado aquí de lo que se hace con los neumáticos gastados que cambiamos y esa filosofía es la que ilumina la estrategia de futuro de todo el mundo de la automoción.

Ejemplos tenemos en este número 4 de TirePRO. El Mini 'de siempre' va a volver, pero eléctrico y fabricado con técnicas modernas. Michelin quiere que 'pasado mañana' el 100% de sus neumáticos sean reciclados para reducir un ahorro de energía y emisiones equivalente a hacer 54 kilómetros con todos y cada uno de los coches que hay en el mundo. Y Bridgestone plantea sandalias con cubiertas usadas como manera de financiar canchas deportivas en países desfavorecidos.

Lo curioso es que este cambio de filosofía va a llegar incluso a terrenos que le parecían vedados. En 2019, F1 y MotoGP, los máximos exponentes de la competición de motor, tendrán por primera vez dos campeonatos electrificados. Los circuitos parecían coto exclusivo de los motores de explosión, pero progresivamente van a tener que hacer sitio a competiciones más silenciosas y con numerosos guiños a la sostenibilidad: Michelin fabricó desde el primer día para la FórmulaE neumáticos con una alta duración mientras que para MotoGP se plantea que la recarga de baterías sea con fuentes renovables.

El zumbido de los motores eléctricos (o el ahorro de los híbridos) está aquí para quedarse. Van a cambiar nuestra manera de movernos y también las competiciones que más nos gustan. Justo en la dirección que los neumáticos siguen hace años. El factor sostenible es imparable.

NÚM.04 SUMARIO

04
OPINIÓN
 El taller que viene

05
ACTUAL
 Novedades del sector



10
PICK-UP
 Trabajo y aventura en la ciudad



16
COMPE-TICION
 Competiciones eléctricas



20
RADIO-GRAFIA
 del taller desde Guadalajara.

24
SOBRE RUEDAS
 Los ingredientes para la mejor receta

28
OASIS RAID 2018
 Diario de Ruta



**EL ESLABÓN
NECESARIO****Eduardo Salazar**
Director General
Grupo Andrés Neumáticos

El eslabón es esa pieza necesaria en la formación de una cadena.

Así nos sentimos los distribuidores de neumáticos: un eslabón necesario, una pieza clave en un espacio tan cambiante y lleno de retos como es el sector del neumático. Recientemente, asistimos al encuentro promovido por ADINE, la Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumáticos, para analizar el futuro del negocio. De nuevo se puso de manifiesto, ahora más que nunca, nuestro protagonismo como el eslabón necesario entre los fabricantes de neumáticos y los talleres profesionales.

Cambios constantes, márgenes reducidos a la mínima expresión y servicios sobredimensionados, pueden ser un mix peligroso si no se sientan las bases que delimite el rol que debe jugar cada miembro de esta cadena.

Desde Grupo Andrés tenemos claro cuál es nuestro papel: Estamos al servicio de los talleres y nuestra misión no es otra

que disponer la oferta más completa de neumáticos y la red logística más optimizada que nos permita colocar un neumático en el menor tiempo posible a nuestros clientes, atendiendo sus peculiaridades, tamaño o necesidades.

Y eso lo hacemos invirtiendo en tecnología, que nos permite avanzar y crecer, con el único fin de ser el mejor aliado para nuestros clientes. Innovación unida a especialización y asesoramiento. Mientras tanto, las marcas han entendido cuál es su papel: fabricar los mejores neumáticos posibles y comunicar sus bondades.

Nuestro interés es servir de engranaje, de eslabón, de colchón necesario entre fabricante y el profesional para que, al mismo tiempo, el consumidor final pueda optar al mejor neumático con el mejor precio en cualquier momento y lugar.

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
BMW Group, Michelin,
Bridgestone, Ford, Continental,
Ducati, Dunlop, Goodyear,
Mercedes-Benz, Toyota, MotoE

ACTUALIDAD**MICHELIN MARCA SU AGENDA VERDE:
100% NEUMÁTICOS RECICLADOS EN 2048**

En el encuentro Movin'On 2018, Michelin ha anunciado su ambicioso plan para garantizar que, para el año 2048, todos sus neumáticos sean fabricados con un 80 por ciento de materiales sostenibles y el 100 por cien de los neumáticos sean reciclados. En esta misma cita el año

pasado la marca anunció su concepto Vision, el neumático sin aire que se puede regenerar con impresión 3D. El camino hacia este ambicioso objetivo de utilización de materiales sostenibles se logrará mediante programas de investigación en materiales de origen biológico como

Biobutterfly, para crear elastómeros sintéticos a partir de la biomasa, como madera, paja o remolacha, y trabajando con socios de alto nivel de Michelin, así como a través de las tecnologías y materiales avanzados que se están desarrollando en estas asociaciones.

**RECICLADOS**

Michelin está invirtiendo en el reciclado de alta tecnología para que en 2048 se reciclen el 100 por cien de los neumáticos para los vehículos del futuro. Para lograr estos objetivos, Michelin propone desarrollar alianzas e identificar nuevas formas de reciclar neumáticos, así como nuevos usos de los neumáticos reciclados.

Como resultado, se llevó a cabo un Hackathon en 2017, en

asociación con Alliapur, para generar soluciones en las que se pudieran usar granulados de neumáticos. El ganador de este Hackathon fue "Black Pillow", que sugirió crear muebles urbanos seguros fabricados a partir granulados de neumáticos. Cuando se logren todos estos objetivos – 80 por cien de materiales sostenibles y 100 por cien de neumáticos reciclados – el ahorro anual será equivalente a:



33 millones de barriles de petróleo por año (16,5 superpetroleros), o 54.000 GWh.



30 días de consumo de energía total en un país como Francia.



65 mil millones de km conducidos por un sedán (8 l/100 km) por año.



225 km conducidos de todos los coches de Europa (291 millones km)



NEUMÁTICOS ANDRÉS, EN COLONIA

Neumáticos Andrés asistió como expositor a la feria The Tire Cologne, del 29 de mayo al 1 de junio. La cita sirvió para potenciar la presencia de la marca en el mercado internacional del neumático y difundir los grandes avances de la compañía en los últimos tiempos.

Alemania se convierte con este evento en el foco mundial del neumático y allí estuvo Grupo Andrés como único distribuidor español con stand propio.

La convocatoria de esta primera edición de The Tire Cologne ha sido un rotundo éxito en el sector a nivel internacional y ha acogido a las primeras marcas de fabricantes y mayoristas entre sus más de 500 expositores de 41 países diferentes.

La proyección internacional de Neumáticos Andrés ha dado lugar a la necesaria ampliación de las instalaciones destinadas a almacenaje, y este año llegarán a los 70.000 m² para hacer frente a la creciente demanda de neumáticos. Actualmente, los almacenes de Neumáticos Andrés mantienen un stock de 600.000 neumáticos de 70 marcas diferentes, con capacidad para cubrir la demanda de todas las gamas de producto y con un completo registro de medidas. El grupo ofrece atención integral gracias a su moderna plataforma on line profesional que este verano alcanza los 4 millones de pedidos, y a propuestas como la Solución 360 dirigida al profesional del taller.

SANDALIAS SOLIDARIAS: SUELAS DE BRIDGESTONE PARA CONSTRUIR UNA CANCHA EN EL DESIERTO

En el anterior número de TirePRO, pudimos ver qué se hace con los neumáticos gastados que cambiamos. Ahora, Bridgestone, en colaboración con el fabricante de abarcas MMartinyca, lanza una colección limitada con suelas de neumáticos de la marca. Con la intención de cumplir un objetivo de dejar huella sostenible y solidaria en nuestro planeta, la única empresa española de menorquinas que utiliza neumático reciclado en todo su calzado, en colaboración con Bridgestone lanza mañana una edición limitada de 1.500 abarcas con la que ayudará a construir una pista de baloncesto para niños y jóvenes en riesgo de exclusión en Casablanca, en el desierto del Sáhara.



CONTINENTAL DICE ADIÓS AL AQUAPLANING

El aquaplaning es una de las situaciones más peligrosas en la carretera. Cuando viajamos bajo la lluvia, se puede crear una pequeña capa de agua que separe el neumático y nuestro vehículo de la carretera: cuanto nuestro coche pierde el contacto con el asfalto. Ahora, Continental permite detectar el riesgo con antelación y evitarlo. La clave es detectar cuando hay suficiente agua en la carretera para provocarlo. Para ello, el sistema de Continental se vale de las cámaras que ya llevan muchos coches para avisar cuando se da una situación de acumulación de agua; unos sensores (denominados eTIS) analizan las reacciones del neumático al rodar; gracias a la tecnología de los coches conectados que ya se empieza a aplicar, el sistema de Continental lanza una alerta de que por donde está pasando el coche en ese momento hay riesgo de aquaplaning. Los demás coches reciben ese aviso y se anticipan al problema.

DUCATI PREPARA RADARES PARA SUS SISTEMAS DE PILOTO AUTÓNOMO

Ducati comenzó a desarrollar estos sistemas ya en 2016, en colaboración con el Departamento de Electrónica, Información y Bioingeniería de la Universidad Politécnica de Milán. El estudio ha llevado al desarrollo de un sistema de aviso basado en un radar trasero, capaz de identificar y señalar los vehículos que se encuentran en la "zona ciega" (esto es, la parte de la carretera que no es visible ni directamente ni con los retrovisores), o el tráfico que se acerca a gran velocidad desde atrás. Ahora Ducati y Bosch van a colaborar para desarrollar un nuevo dispositivo. El objetivo de este dispositivo será gestionar el control de cruce adaptado, permitiendo que se mantenga una distancia predeterminada (que puede ajustar el usuario) con el vehículo de delante, y advertir al piloto de cualquier riesgo de distracción relacionada con las colisiones.



FORD 'SHARE THE ROAD', RESPETO ENTRE AUTOMÓVILES Y CICLISTAS

Conforme aumenta el número de usuarios que se decantan por la bicicleta para desplazarse por la ciudad, la convivencia entre los conductores y los ciclistas se hace más complicada y, desgraciadamente, acaba en situaciones de riesgo.

Y mientras que las infraestructuras que mantienen separados a los diferentes usuarios de la carretera luchan por mantenerse al día con tanto cambio, Ford lanza una nueva campaña diseñada para ayudar a

mejorar la seguridad y reducir la contaminación y el tráfico.

"Share the Road" pretende fomentar la armonía entre los usuarios de las carreteras y destaca la convicción de la empresa de que permitir que más personas utilicen la bicicleta de forma segura, especialmente en trayectos cortos, resulta beneficioso para todos. Se trata de una experiencia de realidad virtual en la que, literalmente, meterse en la piel del otro.

EL MINI CLÁSICO RESUCITA ENCHUFADO A LA ELECTRICIDAD

El histórico Mini volverá pronto a las carreteras de todo el mundo, pero no con la forma de los actuales modelos, sino con la carrocería del clásico de Sir Alec Issigonis y acompañado de un propulsor eléctrico para adaptarse a los nuevos tiempos y las nuevas formas de movilidad más sostenibles.

No es la primera experiencia de Mini con la electricidad, ni tampoco con la carrocería clásica. El diseño original se fabricó hasta 2001, cuando empezó a venderse el 'moderno'. Hasta el último día tuvo mucha aceptación e incluso hay especialistas que lo han vuelto a fabricar: David Brown hizo en 2017 un Mini Remastered con el aspecto y dimensiones del antiguo.

Ahora el proyecto es 100% directo de la marca y será producido en serie en la fábrica de Oxford. Mantiene el aspecto exterior y estilo del modelo clásico, aunque no han trascendido las dimensiones ni las características de motor y baterías. Es probable que tome experiencia de otro modelo eléctrico, el Mini Cooper SE Countryman ALL4 Plug-In Hybrid. Este modelo combina un motor de combustión interna con un accionamiento eléctrico que proporciona una potencia de 224 CV y un sistema inteligente de tracción total, consiguiendo una autonomía de hasta 125 kilómetros en modo completamente eléctrico.





VILLA d'ESTE

LA ARISTOCRACIA DEL MOTOR

Esta vez nuestro lugar seleccionado de TirePRO no es ningún circuito ni carretera, sino un paradisíaco enclave en el italiano lago de Como. Se trata de el Grand Hotel Villa d'Este y Villa Erba en Cernobbio, dos edificios que acogen el que está considerado concurso de elegancia más importante del mundo: el Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

El primer Concorso d'Eleganza Villa d'Este se celebró aquí, en la orilla del Lago de Como, en 1929 y hoy día ningún otro evento de su tipo puede competir con su herencia y tradición. El secreto es que, desde entonces, es el lugar reservado para las creaciones más exclusivas de los carroceros, escultores de las carrocerías más espectaculares de los años dorados del diseño.

El concurso vive en estos momentos una era dorada. Estuvo 40 años en el olvido, pero desde 1995 ha recibido un nuevo impulso para volver a ser uno de los eventos

más exclusivos del mundo. Por su alfombra han desfilado los modelos más prestigiosos y los carroceros con más estilo. Tener una invitación es para los asistentes prueba de estatus y los jardines y el entorno del lago Como hacen el resto.

El concurso comienza el sábado con un programa para los participantes que, por rigurosa invitación, acuden con sus joyas para competir por el trofeo máximo, la Coppa D'Oro, y las diferentes categorías de coches y motocicletas. Cada diciembre se abren las inscripciones y colocar un coche entre los seleccionados es, además de un orgullo para muchos coleccionistas, un seguro de cotización. Además, desde su primera edición, el concurso ha tenido un premio del público tan valorado como el del jurado. El domingo los aficionados a los automóviles tienen la oportunidad de admirar de cerca estas obras maestras de la automoción en el colindante edificio de Villa Erba.

CRONOLOGÍA

1929

El septiembre se crea por primera vez el Concorso d'Eleganza Villa d'Este por iniciativa del autoclub de Como. Se celebra en Villa Olmo y Villa d'Este. El primer ganador es un Isotta Fraschini con carrocería de Sala.

1933

El concurso se desplaza a Villa Olmo tras una división entre sus impulsores y la renuncia de la empresa propietaria del hotel Villa d'Este a organizarlo: fue el final de su primera y más brillante etapa.

1938

Con Italia en guerra y una importante crisis de los productores de coches y los fabricantes de carrocerías especiales, el concurso deja de celebrarse.

1947

El concurso vuelve a celebrarse bajo su esquema y con el nombre original. Dos años después, había cien coches inscritos y la cita había recuperado toda su importancia. En 1949 llega a su culmen: la versión Touring Coupé del 6C Alfa Romeo 2500 SS obtuvo la la calificación de obra maestra.

1951

El concurso deja de celebrarse por la crisis de la industria de los carroceros, que ven como la producción industrial arrastra a fábricas históricas al cierre.

1955

Tras un primer intento en 1986, vuelve el concurso. A partir de 1995 y hasta 1998 se celebra en su formato histórico y cuando parece que va a interrumpirse de nuevo, el patrocinio del grupo BMW le da un impulso definitivo y lo vuelve a poner en lo más alto.



PICK-UP

**TRABAJO Y AVENTURA EN
LA CIUDAD**

Un cambio normativo y la llegada de nuevos modelos dispara las ventas de este tipo de vehículos.



Mercedes-Benz, la primera marca Premium que lanza un vehículo para este segmento, el Clase X.

La de las pick-up's es una de las estampas características del parque móvil más genuino de Estados Unidos. Allí son las reinas del mercado y tener la camioneta más vendida es todo un honor que, históricamente, corresponde a Ford y su legendaria F150. Sin embargo, y como casi todo en este mundo globalizado, hace tiempo que dejaron de ser exclusivas de aquel mercado. En nuestras carreteras ya son habituales y, desde hace unos meses, sus ventas están imparables.

Pero, ¿qué ha pasado? Las pick-up ya eran vehículos interesantes con importantes cualidades como herramienta de trabajo. Permiten combinar el transporte de pasajeros con el de

una carga que va en una zona separada y descubierta. Están bien preparados para las dos tareas: las más interesantes llevan doble cabina y tiene capacidad para cuatro-cinco pasajeros y la parte de carga está preparada para acarrear todo tipo de material e incluso se puede cubrir. Pero ahora, además, están cada vez mejor dotadas para el día a día. Su estética aventurera y robusta es muy apreciada, están tan equipadas como sus 'hermanos' los todoterreno y tiene aptitudes muy notables fuera de carretera, ya que usan chasis de largueros y mecánicas muy camperas.

El salto en ventas se ha notado y ya nadie quiere quedarse sin su parte del pastel. Siguen siendo vitales en EEUU, donde 16 de cada cien coches que se ven-

den son pick-up (se venden 2,3 millones al año), pero en Europa sus ventas han subido un 20% durante 2017. Y, ¿en España? El año pasado se vendieron más de 7.400 unidades, el doble que en 2013: pueden parecer pocos, pero son tantas como coches eléctricos se matriculan.

El empujón definitivo a este cambio de tendencia en España lo ha dado la normativa. En julio de 2017, Tráfico adaptó la normativa para estos vehículos a la directiva europea. Hasta entonces, eran tratados como camiones y no podían pasar de 90 km/h en autovía. Ahora, y si no pasan de 3.500 kilos y dos metros de altura, su límite es el mismo de los turismos, aunque su fiscalidad y periodicidad de ITV sigue siendo de camión.

**DESDE
HACE UNOS
MESES SUS
VENTAS
ESTÁN
IMPARA-
BLES**



Toyota Hilux, líder del mercado en España, lleva 50 años fabricándose para todo el mundo.

En la siguiente página se pueden ver el Clase X de Mercedes y el Ford Ranger.





**SU ESTÉTICA
ROBUSTA Y
AVENTURERA
ES MUY
APRECIADA**

HILUX INVINCIBLE

A

AMPLIA OFERTA DE MODELOS

El resultado es una explosión de ventas animada por la impresionante oferta. Podemos elegir entre clásicos como el Toyota Hilux, líder del mercado en España y que lleva 50 años fabricándose para todo el mundo, el Nissan Navara, el Ford Ranger, Fiat acaba de lanzar el Fullback sobre la base del conocido Mitsubishi L200, el Ford Ranger, propuesta europea de la marca líder en EEUU... La guinda la ha puesto Mercedes-Benz, primera marca Premium que lanza un vehículo para este segmento, el Clase X. El secreto de todos ellos, que cada vez más se pueden usar como un vehículo convencional y resolver desplazamientos urbanos o por carretera, quizás con la única pega de su tamaño.

Como buen vehículo polivalente, las pick-up pueden disponer de un amplio catálogo de neumáticos en función del uso. Una de las montas más habituales es el Bridgestone Dueler HT, un neumático de verano que usan habitualmente los SUV. Está disponible con elevados índices de carga para compatibilizar la capacidad de llevar mercancía o para remolcar de los pick-up. En caso de querer exprimir al máximo las cualidades off road, los BFGoodrich Mud-Terrain T/A KM3, la nueva generación del neumático todoterreno para condiciones extremas, con más capacidad para superar zonas de barro o subidas en roca. Y para un uso más profesional los Michelin Agilis CrossClimate, un neumático de verano con certificación invernal, el primero de una nueva generación de neumáticos all season para vehículos comerciales, disponible en algunas medidas compatibles.

N

NEUMÁTICOS TODAS LAS OPCIONES

DESTACADOS

Por su excelente relación calidad precio, destacamos los modelos Grabber X3 y Grabber AT3 de General Tire. Dos cámaras que han cautivado a los profesionales y amantes del 4x4 y Suv. Por su gran agarre y rendimiento; el Grabber AT

ha sido reconocido como el "Rey de los neumáticos todoterreno", por la prestigiosa revista SA4X4; mientras que la publicación Land Rover Owner Internacional, calificó el Grabber X3 como los mejores neumáticos 4x4 en sus pruebas de campo.



OTRAS OPCIONES

BFGoodrich Mud-Terrain T/A KM3,

Bridgestone Dueler AT

Goodyear Wrangler AT Adventure



COMPETICIONES ELÉCTRICAS

CORRER EN SILENCIO

La F-1 y MotoGP tendrán en 2019 sus dos réplicas eléctricas: la impulsión del futuro conquista también los circuitos



H

ace tiempo que la movilidad del futuro es eléctrica. Los híbridos y sus variantes enchufables copan ya una importante parte de la tarta de ventas de automóviles, pero han sido sólo la avanzadilla de un futuro que será totalmente enchufado o no será. En la calle la revolución es irreversible, pero ¿y en las pistas? Pues podemos decir que la ola eléctrica hace tiempo que se hace notar en los circuitos y que 2019 será un año clave.

La realidad es que, desde que el tiempo es tiempo, eléctricos y prestaciones han ido de la mano. El primer coche que superó los 100 km/h en el lejano 1899 fue un eléctrico, el 'Jamais Contente' de Camille Jenatzy. Al aparato le sobraba potencia (67 CV eran un récord entonces), pero se enfrentaba a los problemas aparejados todavía a este tipo de propulsión: peso, volumen y capacidad de las baterías. Más de un siglo después la ecuación empieza a ser favorable y coches y motos de competición, pero limpios y silenciosos, se preparan para reinar en los circuitos. Este último es uno de los detalles que más sorprenden: ver pasar a toda velocidad bólidos sin más ruido que el zumbido del motor eléctrico cortando el aire.

Lo eléctrico ha conquistado ya algunos récords. En abril de este 2018 un Porsche 919 Hybrid batió el récord de Spa Francorchamps, rodando más rápido que Lewis Hamilton en su Mercedes de F1. La clave, liberarlo de las limitaciones del reglamento: resultado, 440 CV en su motor eléctrico para 1.160 en total y un récord para la historia. Y sin ir tan lejos, el Toyota con el que Fernando Alonso ha conquistado las 24 Horas de Le Mans monta la tecnología híbrida de la que presume el fabricante japonés y que le da la ventaja de estirar sus repostajes para no perder tiempo en boxes.

El próximo salto es para los eléctricos 100%, y 2019 será un año histórico. Por primera vez, la F1 y MotoGP, los dos máximos campeonatos, tendrán sus réplicas eléctricas: la FormulaE que nació hace unos años y Moto-E que se estrena el año que viene. La primera, que arrancó en 2014, está más que asentada con un calendario cosmopolita y exF1 como pilotos (Vergne, Di Grassi, Buemi). De la segunda, sabemos que arrancará compartiendo algunas pruebas del calendario con MotoGP, que los equipos los formarán algunas de las escuadras del mundial y que muchos expilotos se han apuntado a competir de nuevo.



En el caso de Moto-E, el reto tecnológico ha sido importante. Los vehículos eléctricos pelean con el handicap del peso de las baterías, que la tecnología todavía no logra reducir lo suficiente. El TT de la Isla de Man disputa desde 2010 su categoría eléctrica, TTZero, con prototipos de altas prestaciones como Mugen, con 165 CV, ganadora en los últimos años con una mejor vuelta a 180 km/h de media (este año las motos de gasolina han rozado los 218 km/h de media en la mejor vuelta) 'lastrada' por 248 kg. El peso condiciona sus evoluciones en pista de manera notable: afecta a frenadas y manejabilidad.

El peso es, hoy por hoy, su principal pega... y casi la única. El modelo elegido para Moto-E acelera de 0-100 km/h en tres segundos, alcanza los 245 km/hora y tiene 145 CV. Quienes se han subido a ellas, como el expiloto Simon Crafar, han quedado prendados. "Lo más impresionante es la aceleración. Es súper suave, pensé que como era un motor eléctrico sería algo más on/off pero no, aceleras saliendo de una curva como en una moto normal. Lo más raro es que busco constantemente las marchas y no están", asegura el neozelandés, ganador en la época de 500 cc, que cree que cuando se reduzca el peso sus prestaciones en circuito serán muy notables.

VEHÍCULOS ESPECIALES



NEUMÁTICOS ESPECIALES

Pero en las pistas hay un factor decisivo, los neumáticos. Híbridos y eléctricos están viendo atencidas sus especiales necesidades de calzado en la carretera, con novedades como el Goodyear Efficient Grip Electric Drive, un prototipo del neumático que la marca presentará en 2019 para combatir un hecho comprobado: los neumáticos convencionales se desgastan un 30% más en coches eléctricos por el par y el peso de las baterías. En los circuitos es, si cabe, más importante. En la FórmulaE, Michelin se ocupa desde el primer día de los neumáticos de la F-1 eléctrica. La firma francesa asegura haber aprendido mucho y, por ejemplo, ha conseguido cubiertas más ligeras para ahorrar peso o que aguantan ya una carrera completa pese a las

altas demandas del elevado par de estos motores. Desde el principio introdujo neumáticos con dibujo, en 18 pulgadas de alto (15 en la F1), que superan los 700 kilómetros de duración y hasta con un chip para identificarlos. En cuanto a las motos, Dunlop acaba de iniciar una colaboración con la histórica marca Saroléa. La firma belga ha renacido con un gran prototipo de competición, la SP7, con el que han competido ya en la Isla de Man y con la que ahora afrontan un nuevo objetivo: el Mundial de resistencia. Doble reto, ser competitivos con el peso de las baterías y con su autonomía, básica para esta especialidad. Dunlop va a desarrollar los neumáticos que necesita para soportar sus 205 CV y 450 nm de par, más del doble de lo habitual en motos de competición.



VELOCIDAD ELÉCTRICA

FÓRMULA E

Nació en 2014. En la primera temporada, el coche era el mismo para todos: el Spark-Renault SRT 01E. Motor, transmisiones y sistema electrónico eran de McLaren y chasis de Dallara, un histórico de la competición de monoplazas. Tiene unos 270 CV, aceleran de 0-100 en 3 segundos y alcanzan 225 km/h. A partir de la segunda temporada se liberalizan motores, pero Michelin es siempre el suministrador de neumáticos. La competición ha evolucionado notablemente: en 2019 tendrán trece carreras, no habrá parada en boxes y se primará a los pilotos que menos energía gasten con un 'overboost' de 225 kw, unos 300 CV en total.

MOTO E

En 2019, primera temporada de la competición eléctrica de MotoGP. Se disputará con un único modelo, la Energica Ego de 147 CV: 0-100 en tres segundos y 250 km/h. No tiene cambio ni embrague. Serán siete equipos de MotoGP con dos motos cada uno y otros cuatro pilotos, para un total de 18.

RESISTENCIA

Hace años que los híbridos reinan en Le Mans. La incorporación de propulsores eléctricos les beneficia: gastan menos y tienen que hacer menos paradas, algo vital en este tipo de carreras. El coche de referencia es el Toyota TS050 con el que Fernando Alonso acaba de ganar la edición 2018 de la mítica carrera. Está propulsado por un motor de combustión 2.4 biturbo de 500 CV y la parte eléctrica aporta otros 500. Tiene baterías de ion-litio y mejor recuperación de energía en frenada. Además, pesa sólo 875 kg y es fiable.

10MTT

Hace años que las motos compiten en la categoría eléctrica del TT de la Isla de Man, el TT Zero. Marcas como Mugen reinan con motos de hasta 165 CV. El último proyecto es el de Saroléa para hacer una moto capaz de competir en el Mundial de Resistencia.



¿Quieres un retrato como el de Noé?

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

Sí, es gratis. Queremos immortalizarte y conocer a fondo el sector. Escribe a

comunicacion@grupoandres.com

RADIOGRAFÍA DEL TALLER

Este mes nos vamos hasta El Pozo de Guadalajara para hablar con Noé.

Fotografía: Luis Del Castillo

¿Quién eres?

Soy Noé Baldominos Mínguez, tengo 36 años, vivo en El Pozo de Guadalajara (Guadalajara), trabajo en el taller que tenemos en el pueblo junto con mis padres Salvador y Sagrario.

¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?

Desde muy joven, cuando tenía vacaciones de mis estudios, iba a aprender lo que era el mundo laboral con mis padres. Mi padre me enseñaba y pronto empecé a montar neumáticos y a repararlos. Gracias a él, hoy tengo un trabajo que me apasiona.

¿Cuántos años lleva abierto el taller?

27 años, desde el verano de 1991.

¿Quién empezó este negocio?

Mi abuelo Salvador, compró una desmontadora para neumáticos de camión (que aún conservamos), para la empresa de transportes que tenía. De ahí surgió la idea de abrir un punto de venta y montaje de neumáticos con mi padre al frente del negocio, todo el mérito es suyo por el esfuerzo realizado para que saliera adelante.

¿Ha cambiado mucho?

Sí, el gran cambio fue en el año 2007 que trasladamos las máquinas del taller a un local más grande dónde ya podíamos dar un servicio completo de neumáticos al añadir la alineación que antes por falta de espacio no podíamos hacer. Las máquinas que utilizamos a día de hoy son de última generación que no tienen nada que ver con las que aprendí. El negocio poco a poco lo hemos hecho mucho más profesional.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?

La verdad es que no lo había calculado nunca, pero teniendo en cuenta que ya son más de 20 años montando neumáti-

cos de todo tipo, entre los nuevos y los reparados habré realizado más de 32000 montajes de neumáticos.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

Trabajamos con todas las marcas y recomendamos a cada cliente lo que creemos que es mejor para él. Personalmente, monto neumáticos de la marca GoodYear, fue la primera marca premium con la que empezamos a trabajar. Siempre he tenido un contacto muy directo participando en jornadas de pruebas cada vez que salen neumáticos nuevos al mercado. Mi experiencia con estos neumáticos es muy buena, me aportan mucha seguridad tanto en seco como en mojado.

Los clientes qué prefieren, ¿duración o agarre?

Los clientes quieren un buen equilibrio entre ambas características y eso hoy en día es posible ya que los fabricantes no paran de desarrollar neumáticos cada vez más avanzados y con mejores prestaciones. Hemos tenido un aumento en ventas de neumáticos all seasons (4 estaciones) que aportan más seguridad en invierno.

¿Se le ha resistido alguna rueda?

No, pero alguna agrícola e industrial que van montadas sobre las llantas de arillos ha costado un buen esfuerzo. También las de moto de campo con el mousse son entretenidas.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

Hoy mismo, reparo pinchazos todos los días. 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... Inmediatamente a revisarlas y no te olvides de la rueda de repuesto. Una

presión incorrecta hace que los neumáticos se desgasten de forma irregular y que el vehículo se comporte peor, lo que supone un peligro para los ocupantes y los demás conductores.

Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

Monta los neumáticos que más seguridad te aporten, teniendo en cuenta las condiciones climatológicas en las que conduces.

¿Cuáles son sus hobbies?

Me gusta mucho hacer deporte, sobre todo la moto de enduro, la bicicleta de montaña y el fútbol. También me gusta salir a correr y en alguna ocasión practico frontenis y pádel.

¿Le da tiempo a practicarlos?

Sí, intento tener al menos una hora todos los días para hacer deporte.

DATOS DEL TALLER



Taller Neymobal

Calle Mayor, 28
El Pozo de Guadalajara (Guadalajara)
Telf. 949 272 191

EL BOOM DE LOS NEUMÁTICOS TODO TIEMPO

- ¿Neumáticos Todo Tiempo?
- ¿Todas las estaciones?
- ¿All Season?

Parece que aún no está muy clara la denominación de la categoría de neumáticos que el fabricante norteamericano Goodyear inventó allá por 1977. Una categoría de neumáticos que crece de forma imparable desde que el clásico Goodyear Tiempo (el primer neumático Todo Tiempo) saliese a la luz, y que ya se ha posicionado como la mejor opción para hacer frente en carretera al cambiante clima de España. Mientras que los neumáticos de verano ven cómo sus propiedades disminuyen en temperaturas inferiores a 7° C, los Todo Tiempo son la alternativa perfecta para obtener un excelente rendimiento en todas las condiciones climatológicas, sin necesidad de cambiar de juego de neumáticos ni utilizar cadenas, gracias a su homologación de neumático de invierno.

Mientras que los neumáticos de invierno convencionales, diseñados para hacer frente a situaciones de lluvias y temperaturas muy frías para un uso intensivo; los Todo Tiempo se adaptan mejor a cualquier condición climatológica, siendo idóneos para lluvia y temperaturas frías ocasionales y con un alto rendimiento en los meses de calor, pero manteniendo siempre intactas las máximas prestaciones durante todos los meses del año.

Goodyear lleva más de 30 años trabajando con este tipo de neumáticos que pueden suponer la solución definitiva en España. Además, el fabricante americano acumula más pruebas de neumáticos Todo Tiempo ganadas, en comparación con cualquier otra marca probada. De ahí, que Goodyear sea reconocido en el sector como el Campeón Todo Tiempo*.

Los neumáticos Todo Tiempo se caracterizan por contar con el conocido marcaje M+S (Mud + Snow), en castellano Barro + Nieve, ofreciendo un equilibrio de prestaciones durante todo el año.

Actualmente, para que un neumático sea considerado Todo Tiempo, solo necesita llevar el logotipo M+S, lo que implica unas prestaciones y dureza superior a las de un neumático medio (o de verano). No obstante, la Familia Vector 4Seasons de Goodyear va un paso más allá, ofreciendo además las máxi-



mas prestaciones sobre nieve y hielo gracias a su marcaje del pictograma de la montaña de tres picos con copo de nieve, que lo homologa como neumático de invierno, y por lo tanto, no necesita utilizar cadenas.

Según estudios de Goodyear, cada vez son más los conductores que no quieren cambiar de neumáticos de verano a neumáticos de invierno, y viceversa, en función de las distintas características de cada estación del año. No es extraño, por tanto, que actualmente las ventas de este tipo de neumáticos en España supongan ya un 5% del mercado creciendo a doble dígito (20%) en 2018, superando así claramente las cifras de neumáticos de invierno.

La familia Vector 4Seasons de Goodyear se ha desarrollado para turismos, SUV y furgonetas y, su objetivo es responder y hacer frente a las principales necesidades que surgen en invierno, especialmente en las regiones con inviernos más suaves, como es el caso de España. Aunque en nuestro país la temperatura no baje de los cero grados tan a menudo como en otros países europeos, es habitual tener que enfrentarse a circunstancias como ligeras nevadas o hielo, como se ha visto este año a lo largo y ancho de la geografía española.

A nivel técnico, los neumáticos Vector 4Seasons cuentan con bloques interconectados más pequeños que mejoran su rendimiento en carreteras nevadas, mientras que su amplia cavidad aumenta sus prestaciones sobre hielo. A pesar de ello, dado que la nieve en grandes cantidades no es la protagonista de nuestro invierno, Goodyear ha incluido su tecnología SmartTred, que cuenta con una serie de polímeros de última generación y una mayor proporción de sílice, lo cual asegura un rendimiento mejorado sobre superficies mojadas, con hielo o aguanieve.

También destacan sus surcos hidrodinámicos que proporcionan una mayor resistencia al aquaplaning en carreteras mojadas o con aguanieve. La nueva generación del Vector 4Seasons incorpora, asimismo, la tecnología Weather

M+S



La exitosa Familia Vector 4Seasons surge en 1985 y desde entonces no ha dejado de innovar y cosechar numerosos premios y reconocimientos.

Reactive, que mejora la estabilidad y la manejabilidad sobre superficies secas en relación con su predecesor, gracias a la mayor rigidez de la banda que le brindan sus láminas 3D. Por último, el reconocible dibujo de su banda, con una rigidez adaptable, proporciona un excelente rendimiento a lo largo de toda la vida útil del neumático.

INFORMACIÓN IMPORTANTE SOBRE LOS MARCAJES

- Se puede utilizar un código de velocidad inferior al definido por el fabricante.
- Es obligatorio colocar la etiqueta en un lugar visible en el interior del vehículo.
- Los neumáticos Todo Tiempo homologados para invierno deben llevar: ❄️



*Basado en 22 pruebas realizadas desde enero de 2013 hasta noviembre de 2017, por 12 de las principales revistas de neumáticos independientes europeas. El cálculo se basa en el número de victorias de Goodyear en las pruebas de la categoría Todas las estaciones frente al resto de competidores puestos a prueba.

¿POR QUÉ ELEGIR GOODYEAR VECTOR 4SEASONS?

VECTOR 4SEASONS

- 01 Goodyear inventó el neumático TODO Tiempo (1977).
- 02 Nº1 Equipamiento Original: +120 acuerdos.
- 03 Portfolio muy completo: +190 medidas.
- 04 Amplia cobertura: Turismo, SUV, Furgoneta.
- 05 Homologación de neumático de invierno.
- 06 Un solo juego de neumáticos (no uso de cadenas).
- 07 Adaptabilidad a las irregularidades de la carretera.
- 08 Excelente rendimiento durante todo el año.
- 09 Seguridad ante todo tipo de condiciones climatológicas.
- 10 Más de 30 años de éxitos e innovación.



LOS INGREDIENTES PARA LA RECETA DEL MEJOR NEUMÁTICO

*Cauchos, azufre, sílice...
la alquimia de una mezcla perfecta*



La fabricación de un neumático es un proceso complejo. Desde que se decide hacer un nuevo modelo y hasta que los montamos en nuestros vehículos pasan por muchas fases en un proceso que dura entre tres y cuatro años. El neumático está fabricado con entre diez y veinte componentes y antes de construirlo se analiza su mercado, se diseñan sus cualidades y aspecto, se dibuja la banda de rodadura, se define la estructura y el compuesto, se construyen prototipos, se hacen pruebas para evaluar sus prestaciones...



Un neumático está compuesto, fundamentalmente, por el acero y las lonas de la carcasa y la goma de la cubierta. Un neumático de turismo se fabrica con hasta 25 componentes y contiene más de 15 compuestos, creados a partir de hasta 100 materiales. Todas las áreas clave del neumático contienen diferentes compuestos y cada compuesto diferentes ingredientes. Por ejemplo, para mantener el aire de un neumático, la capa interior utiliza diferentes compuestos en el flanco para la estabilidad y diferentes compuestos en la banda de rodadura para otras características, como el agarre y la manejabilidad. Pero, ¿cuáles son los ingredientes clave?

Entre ellos abundan cauchos naturales y sintéticos que consiguen elasticidad y agarre, a base de negro de carbono, azufre, sílice (en lugar del negro de carbono para lograr una baja resistencia a la rodadura y mayor agarre en superficies mojadas)... Un neumático contiene hasta 30 tipos distintos de caucho, rellenos y otros

ingredientes que se combinan en mezcladoras gigantes para crear un compuesto gomoso de color negro que se tritura en una fase posterior. Con la mezcla precisa de todos ellos se logra el compuesto. Es el 'cocinado', como en el caso de un chef, el que hace la diferencia: cada combinación da un resultado. Pueden necesitarse hasta varias etapas para conseguir el resultado deseado en función del orden elegido para la mezcla.

Los ingredientes del compuesto utilizados y la forma en la que se mezclan tienen un gran impacto en las prestaciones de un neumático. El uso de ingredientes de primera calidad y la selección de los mejores compuestos y mezclas son aspectos que sitúan a los fabricantes de neumáticos Premium.

Una vez diseñado el compuesto, elegido el material de la carcasa y el diseño de la banda de rodadura, ya podemos fabricar un prototipo con el que empezar a rodar en pruebas.

OASIS RAID



MISIÓN SOLIDARIA EN MARRUECOS

Acompañamos a tres Peugeot inscritos en el VI Oasis Raid

Nuestro Diario de Ruta nos llevó este año por Marruecos para acompañar al Club Deportivo Salamanca Raid en un rally solidario, en el que hemos vivido extraordinarios momentos. Las imágenes que acompañan este reportaje son sólo una muestra de una apasionante aventura a bordo de vehículos de los años 80 y 90.

Se trata de una carrera amateur de larga distancia y resistencia, que transcurrió por gran parte del país y en el se dieron cita 30 equipos. Nosotros acompañamos a esta delegación salmantina y sus tres flamantes Peugeot 205.

La carrera se dividió en 7 etapas, algunas de las cuales, se desarrollaban en condiciones muy duras poniendo a prueba las capacidades físicas y mentales de los equipos y las características de los vehículos.

El equipo Salamanca Raid no sólo superó todos los obstáculos, sino que vivió una auténtica misión humanitaria, verdadero objetivo de la cita. Los vehículos transportaron material solidario que entregaron a los habitantes más desfavorecidos de aquellos territorios inhóspitos donde se desarrolló la prueba. Lugares localizados y recomendados por la Asociación Felicidad Sin Fronteras.

Los coches entregaron material para personas con discapacidad psíquica o física, material escolar básico para las escuelas y material sanitario. Todo ello aportado por empresas y particulares que han querido colaborar con la iniciativa.





GRUPO ANDRÉS

El Grupo Andrés ha sido el encargado de proporcionarles los neumáticos de tacos Fedima F/OR Eco, especialmente diseñados para este tipo de pruebas. En concreto calzaron gomas Fedima F/OR 165/70 en llantas de 13 y 14 pulgadas.

Cuenta con un dibujo más versátil para competiciones sobre tierra y todo tipo de superficies "sucias". Es un neumático óptimo, ligero y de bajo coste, para superficies de tierra en general pero también con un buen comportamiento en asfalto. Además de tener un buen rendimiento kilométrico, son muy resistentes.



NEUMÁTICOS ANDRÉS ESTRENA APP

TODO LO QUE NECESITAS AL ALCANCE DE TU MANO

Más rápido, más ágil. En cualquier momento y lugar. Todo, al alcance de la mano. En su apuesta por afianzar la relación con sus clientes, Neumáticos Andrés prepara el lanzamiento de una APP pionera en el sector del neumático en España, que hará más fácil la comunicación con los más de 20.000 talleres de España y Portugal que ya confían en sus servicios.

A través de esta aplicación, los talleres podrán conocer en tiempo real el estado de sus pedidos y repartos; tendrán acceso a promociones exclusivas, servicios de asesoramiento e información en tiempo real. También podrán conocer su status en los diferentes programas de fidelización, los kilómetros de su cuenta o los que le restan para conseguir alguna de las recompensas que premian su fidelidad.

La APP mantendrá actualizado el catálogo de recompensas y permitirá seleccionar premios y descuentos en función de los kilómetros alcanzados en sus pedidos a través del portal on line para profesionales (B2b). Todo un conjunto de ventajas exclusivas, ahora al alcance de tu mano.



CLÁSICOS

RENAULT 4CV

EL PRIMER "ROMBO" ESPAÑOL



Son muchos los coches que reciben el título de "históricos" en España, pero sólo hay uno que abrió camino a la ahora potente industria automovilista. Cuando al mítico Seat 600, el coche al que se otorga el mérito de motorizar el país, le quedaban cinco años para nacer, 71 entusiastas de Valladolid constituían FASA, Fábrica de Automóviles, Sociedad Anónima. Su idea, fabricar coches. El modelo elegido, el Renault 4CV, más conocido como 4/4, para lo que estos industriales tenían una licencia de la marca francesa. El primero tenía que haber salido de la flamante factoría pucelana en octubre de 1952, pero los trámites burocráticos lo retrasaron un año, a octubre de 1953.

El coche era idéntico al modelo que se había fabricado en Francia desde 1947 y que había pisado carreteras españolas gracias a la importación. El modelo tuvo tal éxito que llegó

a superar el millón de unidades entre las fabricadas en su país de origen, España, Japón y Australia. De la factoría de FASA en Valladolid salieron más de 26.000 ejemplares, siempre idénticos salvo detalles a los que se hacían en Francia. Pero esos detalles marcaron su personalidad.

Los primeros son conocidos como 'seis bigotes' por las tiras cromadas de su frontal y en 1954, tras renovarse en Francia, empezó a fabricarse el 'tres bigotes' que incluía cambios en el cuadro de mandos. Era un coche con motor atrás y tracción trasera, sólo 750 cc de cilindrada y 21 CV, pero de menos de 600 kg, que se movía con agilidad para el tráfico de la época. El escudo de Valladolid en el volante, el rombo de Renault con los colores de España (en algunas unidades) o la chapa identificativa de la fabricación en FASA lo distinguían de sus hermanos franceses.



NEUMÁTICOS:
TIPO RADIAL O DIAGONAL
135X400 O 5.0XL5
MICHELIN X



Motor Trasero. 4 cilindros en línea 747 CC	Peso 585 kg.	Suspensiones (Del./Tras.) Independiente Independiente de semiejes
Cambio 3 velocidades y marcha atrás	Medidas (Largo/Ancho/Alto) 3.663/ 1.430/ 1.450 mm	Prestaciones 100 km/h. 6 l/100 Km
Potencia 21 CV a 4.100 rpm	Frenos (Del./Tras.) Tambor/tambor	Cotización 7.000/ 10.000 euros



UN SERVICIO A LA ALTURA
DEL CLIENTE MÁS EXIGENTE

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

UNA MARCA DE GRUPO ANDRÉS

