



# TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 06 MAYO 2019  
3,95€ ESPAÑA

# CAMIÓN

LA FÓRMULA DEL  
MEJOR RENDIMIENTO

NEUMÁTICOS ANDRÉS & GENERAL TIRE:  
UN DÍA DE CARRERAS EN LA NASCAR

CÓMO LAS HUELLAS DE UN NEUMÁTICO  
RESUELVEN CRIMENES

NÚM. 06 MAYO 2019

GRUPO  
**ANDRÉS**  
NEUMÁTICOS

Controla Tu Viaje Durante Todo El Año



## NUEVO WEATHER CONTROL A005

EL MEJOR ETIQUETADO EN AGARRE SOBRE MOJADO



**Mejor agarre en mojado de su categoría**

Puntuación "A" en el etiquetado de la UE, la mayor puntuación posible para agarre en mojado



**Certificado para su uso en nieve**

Cuenta con el certificado 3PMSF (montaña de 3 picos y copo de nieve)



**Alta vida útil**

Ofrece el mismo kilometraje que nuestros neumáticos Premium de verano



AHORA DISPONIBLE CON TECNOLOGÍA RUN FLAT DRIVEGUARD (RFT) INTEGRADA EN DETERMINADAS MEDIDAS

**Bridgestone Europe NV/SA Sucursal en España**

Para encontrar a tu especialista de neumáticos Bridgestone más cercano visita nuestra web [www.bridgestone.es](http://www.bridgestone.es)



Tire Pro es una publicación del Grupo Andrés

## CIENCIA, FICCIÓN Y MUCHA REALIDAD

Los neumáticos van a tener un papel central en la futura movilidad. Si toda la vida se ha dicho que los que montamos en nuestro coche o moto son el único contacto que tenemos con el asfalto, ahora a través del caucho de las cubiertas nos va a llegar la ingente cantidad de datos de una movilidad cada vez más conectada. En pocos años, los principales fabricantes van a descargar un arsenal de tecnología en sus productos para adaptarlos a lo que van a necesitar la movilidad del futuro, que introducirá cada vez más la autonomía.

No hará falta esperar al 2050 para ver F1 como los que propone McLaren, guiados por la inteligencia artificial, pero sustentados en neumáticos que se autoreparan y que son capaces de tomar datos del asfalto y recargar los motores eléctricos. Para entonces, serán habituales neumáticos que 'leerán' la carretera para adaptarse a las condiciones de la carretera o que nos devolverán datos de nuestros desplazamientos. De hecho, Michelin ya tiene un neumático que 'habla' con nuestro smartphone y nos canta los tiempos en circuito.

También 'de película' es el departamento de trazas de la Guardia Civil, un 'CSI del neumático' capaz de identificar miles de huellas de neumático para desentrañar todo tipo de casos. Una especialización que desde hace años cuenta con la cooperación de esta casa. Y mientras vemos llegar el futuro, el presente ya está aquí para los gigantes de la carretera: Anteo es la nueva marca, con tecnología Europea, que Grupo Andrés Neumáticos va a empezar a distribuir. Una garantía para los profesionales de la carretera que opten por su nueva gama.

## NÚM.06 SUMARIO

**04**  
**OPINIÓN**  
Logística y transporte, una rueda que no para

**05**  
**ACTUAL**  
Novedades del sector

**8** PIKES PEAK



**10** NEUMÁTICOS  
Para camiones de transporte



**16** COMPETICIÓN  
La Fórmula 1 del futuro



**28** COMPETICIÓN  
Grupo Andrés, General Tire y Nascar.



**26** SOBRE RUEDAS  
El CSI de los neumáticos



**30** RADIOGRAFÍA  
Del taller. Hoy desde La Rioja



# OPINIÓN

## LOGÍSTICA Y TRANSPORTE, UNA RUEDA QUE NO PARA



**Javier Andrés**  
Vicepresidente  
Grupo Andrés Neumáticos



Cumplir con el compromiso de garantizar un suministro de calidad a nuestros talleres profesionales ha sido siempre el motor que ha impulsado cada una de las acciones emprendidas en Grupo Andrés. Por eso, la mejora de nuestro sistema de transporte y logística, adaptado a la demanda y dotado de las tecnologías más avanzadas, es y será siempre un pilar básico de nuestra estrategia empresarial. Con esa filosofía nos embarcamos hace años en el comercio electrónico, tan en auge hoy en día, pero que marca nuestros pasos desde el nacimiento de nuestra plataforma B2B.

Los clientes se merecen un engranaje perfecto, en el que no puede fallar ningún eslabón, porque esa es la responsabilidad que Grupo Andrés asume como atributo diferenciador y lo que nos ha llevado a convertirnos en el distribuidor líder de neumáticos en la Península Ibérica.

Estamos aquí para dar la respuesta más inmediata a nuestros talleres, en el menor tiempo posible, y para facilitarles su trabajo minimizando su gestión de stock. Nuestros centros de distribución de Madrid, Barcelona y Salamanca son las piezas claves de una logística en continua evolución. La entrega en 24 horas en la Península, incluso proporcionando cuatro repartos diarios en el centro del país, nuestra exitosa capacidad de distribución en Europa y África, o el hecho de haber alcanzado en 2019 el pedido cuatro millones en nuestra plataforma on line, son hitos que nos enorgullecen y nos empujan a ser mejores.

Nuestro engranaje logístico funciona, rueda sin parar y ofreciendo un buen servicio. Pero nunca es suficiente, no se puede morir de éxito, muy al contrario es lo que nos llevan a seguir puliendo nuestra estrategia de distribución que rueda, rueda y rueda... permanentemente y sin fallos.

## STAFF

**Edita** Comunicación  
de Neumáticos Andrés  
[comunicacion@grupoandres.com](mailto: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**  
Hankook, Continental, Michelin,  
Harley-Davidson, Seat, Michelin,  
Volkswagen, McLaren, Anteo,  
Mercedes-Bez, Izaskun Eldua,  
Pexels y Carlos González

# ACTUALIDAD

## LOS CLÁSICOS DE SEAT BRILLAN EN MONTE-CARLO Y EL RALLY CATALUNYA HISTORIC

Seat tiene la buena costumbre de inscribir a varias de las joyas de su departamento de históricos en carreras y reverdecir viejos laureles. La marca guarda en la mágica nave A-122 su colección de coches clásicos y, para darles uso, cuenta con auténticos mitos. Así fue en el Rally Monte-Carlo histórico, la versión para coches de época del mítico rally monegasco.

Este año Seat acudió con tres coches, y al frente el SEAT 124 1800 Especial Gr.4, unidad réplica de la que fue pilotada por Salvador Cañellas en 1977, año en el que dos de estos coches hicieron tercero y cuarto con Zanini y el propio Cañellas. El mítico piloto repitió este 2019 en Monte-Carlo con la réplica del coche que llevó en 1977. Como aquel año, en esta última edición hubo mucha nieve y fue

necesario montar neumáticos de clavos del especialista nórdico Nokian. Al final, puesto 27.

Cañellas demostró que sigue en forma días después en el Rally Catalunya Historic, el mejor rally para clásicos del panorama español. Con el mismo coche, logró ganar el rally y colocar a un Seat 124 de nuevo en lo más alto.





## NEUMÁTICOS INTELIGENTES Y ADAPTABLES: EL FUTURO SEGÚN HANKOOK

Hankook busca cada dos años los diseños más innovadores entre las universidades de todo el mundo. El fabricante de neumáticos presenta ahora por primera vez en Europa los trabajos ganadores "Aeroflow" y "Hexonic", un neumático con carga aerodinámica y otro para vehículos 100% autónomos que 'lee' la carretera.

"Hexonic" es un concepto de neumáticos inteligente para vehículos autónomos de movilidad compartida. El diseñador consideró los vehículos completamente autónomos sin conductor como estándar para las ciudades del futuro y desarrolló un neumático centrado en la comodidad. Hexonic ayuda a ello escaneando y analizando la calzada en tiempo real con siete sensores separados por la banda de rodadura del neumático. Así, registra las condiciones de la carretera, tales como adherencia, temperatura y estado del revestimiento, y adapta debidamente la banda de rodadura del neumático.



"Aeroflow" es un neumático concebido para su empleo en el automovilismo para lograr una carga máxima aerodinámica. Para ello, la rueda se ensanchó con una banda de rodadura separable, optimizando así el agarre del neumático. Las ruedas se equiparon con álabes de turbinas para absorber el aire durante la marcha y generar a partir de ahí una carga aerodinámica adicional si fuera necesario.

## MICHELIN E WILD, NEUMÁTICOS PARA LAS MTB ELÉCTRICAS

Michelin acaba de lanzar este mes de marzo sus primeras cubiertas para bicicletas de montaña de impulsión eléctrica. La cubierta deriva en este caso de la utilizada para los prototipos de carreras de descenso, con el objetivo de maximizar la resistencia y la tracción, gracias a su capacidad para rodar con bajas presiones. El neumático delantero está basado en las cubiertas de enduro, para combinar la robustez necesaria con un excelente agarre cuando los riders pilotan sus bicicletas cuesta abajo.

El diseño permite minimizar la cantidad de energía necesaria para rodar, mejorando la eficiencia y reduciendo así el consumo de la batería, lo que permite una mayor autonomía con cada carga. El diseño de las cubiertas también optimiza el peso de los nuevos neumáticos para bicicletas de montaña eléctricas, que a igualdad de dimensiones es equivalente al de los neumáticos convencionales. También se han cambiado los compuestos con la última generación de la tecnología E-GumX que favorece la transmisión de la potencia desde los pedales al suelo a través de la rueda trasera.



## LAS NUEVAS HARLEY QUE ROMPEN ESQUEMAS

Harley Davidson tiene una imagen ligada a las grandes cruiser y custom. Sin embargo, algunas de sus últimas novedades rompen con lo que pensamos de la marca, aunque conservan un gran vínculo a la iconografía americana en materia de movilidad. Entre las novedades hay una moto 'street' y dos bicicletas eléctricas. La primera es la LiveWire, una moto naked totalmente eléctrica, con 175 km de autonomía y ya a la venta (33.700 euros). En cuanto a las bicicletas, una es una MTB de competición y la otra tiene la identidad de las bicicletas chopper de los 70 y los 80.



## CONTINENTAL OBTIENE LA HOMOLOGACIÓN DE SU TACÓGRAFO INTELIGENTE DE SU SENSOR DE VELOCIDAD

Continental ha sido la primera empresa de automoción en recibir la homologación de su tacógrafo inteligente VDO DTCO 4.0 y del sensor de velocidad KITAS 4.0. Desde este momento, los fabricantes de vehículos industriales pueden instalar este nuevo dispositivo. Recordemos que según la legislación europea todos los vehículos de más de 3,5 toneladas matriculados después del 15 de Junio de este año deberán ir equipados con un tacógrafo inteligente y un sensor KITAS de la misma tecnología.



Las empresas de transporte que tengan sus vehículos equipados con el DTCO 4.0, o quieran actualizarlos a esta nueva versión, podrán beneficiarse de múltiples maneras. No solo por la conexión vía satélite y la transmisión de datos sin cables, que facilitará el trabajo de las inspecciones realizadas en la carretera, sino también porque este tacógrafo se convierte en una fuente de emisión de datos segura en los procesos telemáticos.



## LA PRIMERA COSECHA DEL GUAYULE, EL CAUCHO 'MANCHEGO' DE NOKIAN

El fabricante de neumáticos Nokian Tyres está construyendo en Castilla-La Mancha su nuevo centro tecnológico, donde desarrollará los nuevos neumáticos de verano de altas prestaciones. El fabricante finlandés es conocido en todo el mundo por sus neumáticos de invierno y de nieve, pero su nueva estrategia incluye productos para todo el año.

La finalización se calcula para finales de 2019 y tiene una parte vinculada a la producción agraria. Se trata de una plantación de guayule, alternativa para obtener caucho y del que ya tienen su primera cosecha. En cuanto al centro técnico, contará con tecnología de vanguardia y estará rodeado por una pista oval de 5 kilómetros, con curvas de bancada que permitirán que se alcancen velocidades de hasta 300 kilómetros por hora, y otras pistas en su interior. Su función principal es probar neumáticos de verano con altas velocidades, y también servirá para hacer tests con los neumáticos de invierno, la especialidad de la compañía finlandesa.

## MICHELIN TRACK CONNECT, EL PRIMER NEUMÁTICO CONECTADO DEL MERCADO

MICHELIN ha llevado al Salón de Ginebra Track Connect, el primer neumático conectado del mercado. Una innovadora solución derivada de la tecnología que Michelin utiliza en competición, destinada a aquellos conductores que desean mejorar el rendimiento en circuito. El sistema funciona gracias a la app que el conductor puede descargar en su smartphone, y a los sensores instalados en los neumáticos de su vehículo, encargados de recibir y enviar, al teléfono del usuario, las medidas de presión y temperatura de los neumáticos de forma individualizada, antes, durante y después de rodar en el circuito.



# PIKES PEAK

## LA CARRERA HACIA LAS NUBES



156 curvas, 1.400 metros de desnivel y la línea de meta, en las nubes, a 4.300 metros de altitud. Estas son las cifras que definen la Pike's Peak International Hill Climb, una de las carreras más características y con más historia del mundo del motor. De hecho, se disputa desde hace más de un siglo y solo las míticas 500 Millas de Indianápolis le supera en antigüedad en EEUU.

Lo que diferencia esta carrera es precisamente su monumental escenario. No es un circuito cerrado, sino

una carretera de montaña en plenas Rocosas. Son 20 kilómetros de recorrido, sin arcones, y hasta hace unos años la parte final del recorrido se hacía sobre una pista de tierra. Aquello obligaba a emplear coches (y también motos) y neumáticos que pudieran desenvolverse sobre asfalto y también sobre tierra, algo realmente complicado. Hace unos años se decidió asfaltar toda la subida, lo que ha cambiado algo su carácter, pero también ha desencadenado una guerra de marcas por tener el ré-

cord, que siempre ha sido codiciado por las firmas.

La carrera tuvo desde sus comienzos una categoría 'Unlimited'. Primero fueron Audi y Peugeot, que en los años '80 del siglo pasado usaron sus coches de rally del grupo B para ganar con sus pilotos más legendarios como Michelle Mouton, Bobby Unser y Walter Röhrl, oficiales de Audi. Peugeot respondió con Ari Vatanen. Ya en este siglo la marca francesa ha recurrido a uno de sus grandes astros, Sebastien Loeb, para establecer tiempos estratosféricos.

Ahora la carrera ha empezado a ser dominada por los coches eléctricos, que tienen una ventaja. A la altura a la que se celebra, los vehículos de combustión sufren importantes pérdidas de potencia, de hasta un 30%, en los últimos tramos, lo que perjudica sus tiempos. Eso a los eléctricos no les pasa. Volkswagen ha aprovechado a Romain Dumas y su espectacular IDR para batir todos los récords. En neumáticos, el dominio ha sido de Michelin.

# 1900

Año de construcción de la precaria carretera que subía a este pico de las Rocosas. Poco después, dos amigos de Denver lograron llevar a la cima un pequeño vehículo bicilíndrico.

# 1916

Se celebra la primera edición de la carrera, que es un éxito inmediato. En 1920 ya es un evento de cobertura nacional. Se generaliza la categoría de monoplazas, precursora de la actual 'Unlimited'.

# 2012

El trazado es asfaltado en tramos sucesivos y este año se celebra por primera vez al 100% sobre asfalto. Al año siguiente, Sebastien Loeb establece el récord de la carrera con un Peugeot 208 T16 de combustión, con un tiempo de 8:13.878.

# 2015

Un vehículo eléctrico gana por primera vez Pike Peak. Lo logra el neozelandés Rhys Millen con un prototipo con seis motores eléctricos y 1.300 CV.

# 2018

Los coches eléctricos dominan totalmente la carrera. Romain Dumas gana y establece el récord absoluto con el Volkswagen ID R Pike Peak con el que baja por primera vez de los ocho minutos.



# AGARRE + DURACIÓN + RENDIMIENTO

**LA FÓRMULA MÁGICA  
PARA CALZAR A LOS  
CAMIONES**



Las cubiertas incluyen nuevos componentes mejorando el proceso de recauchutado, con el marcado 3PMSF y carcassas resistentes y robustas



ANTEO (PIRELLI)



os cambios en la economía y el auge del comercio electrónico están cambiando también la manera en la que nos llegan muchos de esos pedidos que hacemos para recibirlos en casa. El resultado, un enorme vigor del sector del transporte en todas sus distancias, pero especialmente en los trayectos cotidianos. Esto ha disparado el mercado de camiones pequeños y de tamaño medio, además del de las furgonetas que ya tratamos aquí en TirePRO. Y con ello, la demanda de nuevos neumáticos capaces de ofrecer seguridad y duración.

Al calor de este 'boom' nacen nuevas marcas en las que los grupos industriales vuelcan toda su tecnología. El último caso es Anteo, especialista en transporte de Prometeon, presentada recientemente. La marca, que será

distribuida por Grupo Neumáticos Andrés, es una más de las muchas que animan un mercado con un incremento notable de ventas. Pero, ¿qué buscan los clientes? El mejor argumento para los profesionales es uno: el rendimiento.

El rendimiento es lo que piden empresas, autónomos y clientes. La combinación de duración en kilómetros y la necesaria seguridad, el agarre. Los kilómetros que un negocio le va a poder sacar a las cubiertas de su flota o un empresario a su camión de repartos.

Para ello, las cubiertas incluyen nuevos componentes, como el que propone Anteo con una nueva goma para mejorar su vida útil, mejorando el proceso de recauchutado, con el marcado 3PMSF y carcassas resistentes y robustas. El objetivo es mejorar la vida útil de la carcasa así como un neumático más ligero y con una buena relación precio/kilómetros. También lograr un gran agarre en mojado como corresponde con un neumático del más alto estándar de invierno.

"Esta es la estrategia de Premiumización de Prometeon: una estrategia multimarca con una oferta completa, que garantiza prestaciones siempre basadas en nuestro ADN de los más altos niveles tanto en términos de tecnología como de seguridad, y adaptadas a las diferentes necesidades del público", ha señalado Gregorio Borgo, Chief Operating Officer de Prometeon.

## 3PMSF

El marcaje 3PMSF (Three Peak Mountain Snow Flake) se identifica con un símbolo de tres picos de montaña con un copo de nieve. Es el único elemento que confirma las propiedades reales del neumático polivalente de verdad. Los modelos que tienen este símbolo se adaptan a cualquier temperatura y cumplen con las restricciones invernales que se imponen durante los meses más crudos en toda Europa. El marcaje 3PMSF, estándar de la Unión Europea, garantiza que el producto cumple con los requisitos rigurosos de las pruebas y es adecuado para usar en cualquier tipo de condición climatológica, incluso las más adversas.



# ANTEO NEUMATICOS PARA CAMIÓN DEL GRUPO PIRELLI

El neumático Anteo está ya en el mercado europeo con tres líneas de producto, dos on-road truck & bus (Pro S, Pro D), una on-road trailer (Pro T) y tres off-road (Mover M, Mover S y Mover D). Todas ellas son fabricadas en plantas Prometeon y bajo los parámetros que exige la normativa de neumáticos polivalentes para poder circular en todas condiciones con seguridad.

Grupo Andrés va a trabajar de manera inmediata cuatro marcas del grupo Prometeon, siendo, en tan solo un año el mayor grupo en cuanto al número de marcas. Para este segmento, destacan algunas marcas como: PIRELLI - PREMIUM, FORMULA - QUALITY, ANTEO - BUDGET CALIDAD y TEGRYS - BUDGET.

## OTROS 'MUST' DEL SEGMENTO



### MATADOR

Matador lanza una nueva gama para camiones de obra: FM4 y DM4. Estas se utilizan para el uso mixto y su tecnología de desarrollo tiene tanto en la apariencia como en la carcasa todas las características de un neumático PREMIUM. Esta no es sino una nueva muestra de que Matador está en continua evolución para satisfacer las necesidades de los transportistas.

### FULDA

ECOTONN 2 HL: la primera en su segmento con índice de carga 164, viene con marcaje HL para soportar mayor exigencia y está diseñada para los remolques que realizan transporte por carretera. Soporta la fatiga mejor que sus competidoras y no hay que olvidar de su justiprecio en el mercado español, ya que Fulda es Alemana, país en el que tiene una alta consideración por su reconocido nombre y calidad.

### GOODYEAR

El nuevo neumático Omnitrac D ofrece muy buenas prestaciones en el segmento Off Road, sin embargo, su escultura se adapta perfectamente a todas las superficies, incluido el asfalto, donde gracias a su nueva tecnología DuraShield consigue una mayor vida útil, optimizando el consumo y las prestaciones en este aspecto frente a su predecesora.

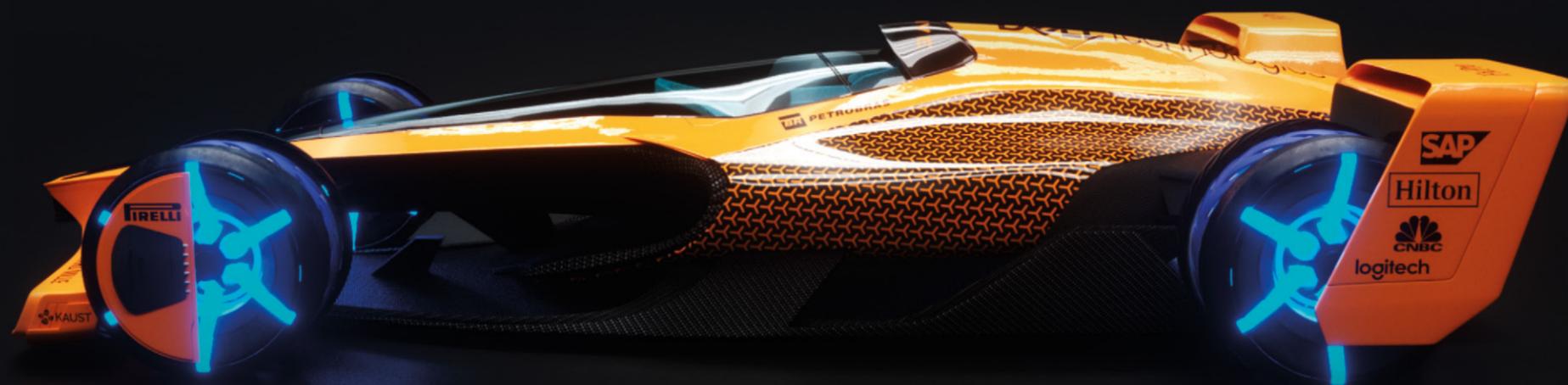
### NANKANG

NANKANG ofrece los HA858, son neumáticos de llanta 17.5" eminentemente urbanos, muy robustos diseñados para soportar baches y por supuesto bordillazos. Se utilizan en todas posiciones de camión ligero y su justiprecio les hace ser una opción muy inteligente para los usuarios.



# LA FÓRMULA 1 DEL FUTURO HACER POSIBLE LO IMPOSIBLE

McLaren anticipa cómo será la F1 en 2050: inteligencia artificial, bólidos a 500 km/h, inspiración animal y neumáticos que se autorreparan



**E**n 2050, la F1 cumplirá sus primeros cien años de vida, y estamos seguros de que los bólidos de la competición más prestigiosa del mundo no se parecerán en nada a los de sus orígenes... ni a nada que hayamos visto. Desde hace años, las marcas se afanan en anticipar cómo serán los F1 del futuro. Periódicamente salen a la luz diseños nuevos avalados por la imaginación, pero también propuestas de 'gurús' como el ex Red Bull Adrian Newey o inspirados en videojuegos o en las populares competiciones de eSports. Pero lo que ha preparado McLaren rompe con todo lo que habíamos visto.

La fábrica británica ha desvelado su idea de cómo serán los F1 de 2050,

aunque en realidad lo que ha dado a conocer es un cambio completo de concepto. Para entonces, la realidad virtual, la electrificación de los vehículos y la inteligencia artificial serán ya comunes en la sociedad, y por eso los monoplazas del futuro incorporarán todo ese arsenal tecnológico.

McLaren ironiza sobre el MCLExtreme, el F1 de 2050, y lo único que no hará será... volar. La marca explica que nadie quiere que los coches más veloces del mundo vuelen. El resto, por su aspecto, parece a su alcance. El coche será eléctrico, por supuesto, como lo serán todos ya en 2040. Tomará la tecnología de la Fórmula E y se espera cuente con sistemas de almacenaje capaces de una recarga rápida en 10

segundos suficiente para competir. La carga será sin cables, electromagnética, a través del aire.

Gracias a una aerodinámica activa para la que se dará libertad sus prestaciones serán increíbles. En el caso del MCLExtreme, estará inspirada en las branquias de los tiburones blancos: se cerrarán en las rectas para alcanzar los 500 km/h y se abrirán en las frenadas y las curvas para dar estabilidad.

Pero lo más avanzado será el entorno que el coche creará con el piloto y con el circuito. Se aplicará la inteligencia artificial y el coche y el piloto no necesitarán instrucciones desde el pit lane para tomar las mejores decisiones, unidos por conexiones neuronales. De

hecho, hombre y máquina funcionarán un poco como en 'Avatar': estarán conectados simbióticamente a través del traje y el casco y la inteligencia del coche averiguará el estado de ánimo del piloto.

Los coches serán más bonitos porque no necesitarán la multitud de apéndices aerodinámicos que ahora llevan, el habitáculo será transparente y permitirá ver los movimientos de pies de los pilotos. Además, las emociones de los pilotos se proyectarán en el coche y los neumáticos en forma de diferentes luces.

## LOS NEUMÁTICOS

McLaren otorga a los neumáticos un papel importante en la F1 del futuro. De hecho, es una de las cosas que más se parece, al menos en aspecto, a la actualidad. La firma británica ha contado con Pirelli, actual proveedor de la F1, para anticipar qué tipo de cubiertas llevarán los bólidos de 2050. En su caso, tendrán dos funciones: el agarre y la potencia. Los neumáticos de la F1 se harán de un compuesto autorreparable, con un diseño dividido en dos bandas. En el centro, bobinas de carga inductiva para las unidades de potencia.

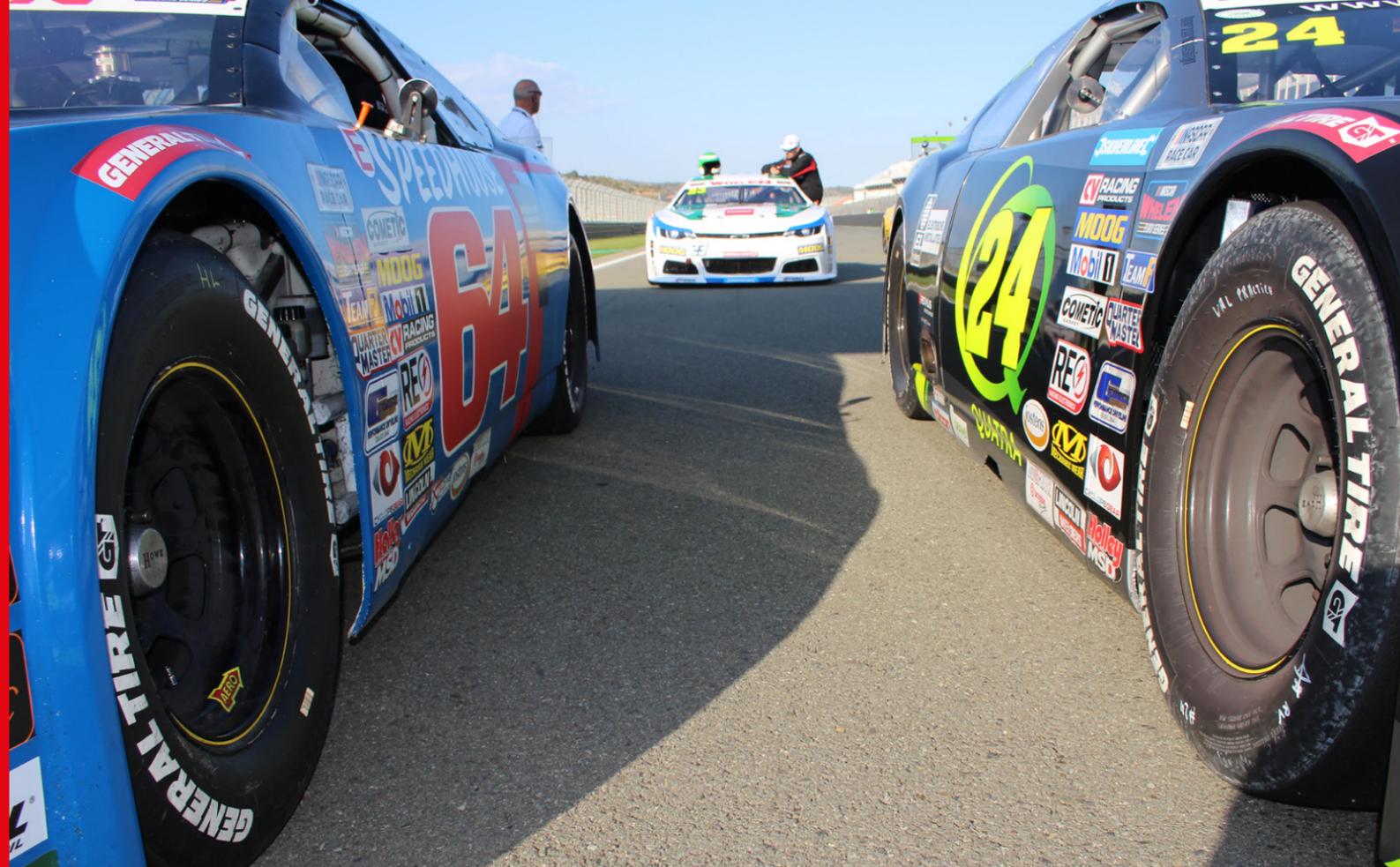


Pero si hay algo que va a cambiar en la F1 de 2050 son los circuitos. Las carreras en trazados urbanos han tomado mucha relevancia, de hecho, la F1 los prefiere para llevar el espectáculo a las grandes ciudades del mundo. Estos nuevos trazados serán más sinuosos y veloces, con grandes viales elevados, pero las cualidades de los F1 permitirán exprimir todas sus prestaciones. Los circuitos serán más largos, pasarán por los centros urbanos y podrán acabar en nuevos parques de velocidad construidos en circuitos clásicos. Una F1 solo apta para nuevos pilotos: los Alonso del futuro serán más pilotos de caza que de coches.



# GRUPO ANDRÉS Y GENERAL TIRE HACEN 'EQUIPO' EN LA NASCAR

NEUMÁTICOS ANDRÉS SE METE EN EL Paddock DE LA PRUEBA EUROPEA DE LA NASCAR EN VALENCIA. ASÍ ES DESDE DENTRO LA COMPETICIÓN MÁS AMERICANA DEL MUNDO



Video resumen de la experiencia Nascar España.  
¡Vive la Nascar desde dentro!  
Escanea este código con tu móvil o lector de códigos bidi / Qr

# N

ascar es una de las competiciones más conocidas e icónicas del mundo del motor. Su historia está llena de pilotos míticos, sus coches son un icono de lo americano y sus carreras gustan a millones de personas que, como los fans de Elvis, no pueden estar equivocados. Así que, ¿cómo rechazar una invitación para vivirla desde dentro?

TirePRO y el Grupo Andrés han tenido la ocasión de hacerlo y en este Diario de Ruta podéis ver cómo es por dentro una carrera de la Nascar. Fue en 1947 cuando Bill France decidió crear la histórica competición en un bar Daytona Beach, donde reunió a varios promotores y decidió impulsar una competición que a la postre se convirtió en uno de los deportes más representativos del continente americano.

En 2009 dio el salto a Europa, donde corre sus propias carreras, tanto en óvalos como en circuitos convencionales como Valencia. Los coches son idénticos a los de las carreras americanas: estructuras tubulares, motores V8, la sofisticación justa, pero mucha potencia

y espectáculo. Desde este 2019 llevan neumáticos General Tire. La centenario marca proporcionará a los equipos versiones de seco y de mojado del nuevo modelo NWE GT en los tamaños 11.5/27.5 R tanto para las ruedas delanteras como para las traseras.

Y ha sido precisamente en las ruedas donde Neumáticos Andrés ha tenido su participación en la prueba española de la euro Nascar. El grupo se encargó del montaje en las llantas de todas las unidades de General Tire que han usado todos los coches durante la competición. Para ello, tuvo la ayuda de varios talleres de la zona a los que se invitó y que han vivido la experiencia muy de cerca. La Nascar europea por dentro es apasionante, y en Valencia ha tenido los ingredientes que generan expectación. Un gran dominador, como Ander Vilariño, que ha ganado las dos carreras de sábado y domingo. Un mito como Jacques Villeneuve, campeón del mundo de F1 y dos veces ganador de la Indy 500, que hacía su debut en el circuito valenciano. Y uno de esos accidentes, entre un alemán y un checo, que forman parte de la iconografía de esta apasionante competición.

## DESDE ESTE 2019 LOS COCHES LLEVAN NEUMÁTICOS GENERAL TIRE



# UN NEUMÁTICO, CUATRO ESTACIONES

En los últimos años hay un segmento en el mercado de neumáticos que crece de manera significativa. Son los neumáticos AllSeason. Estos neumáticos se caracterizan por poder utilizarse todas las estaciones del año. Son neumáticos que llevan dos marcajes M+S y 3PMSE, siendo un neumático de verano con prestaciones optimizadas para condiciones invernales. Esto significa que pueden utilizarse en condiciones de humedad o nieve sin olvidarnos las buenas prestaciones en seco. La seguridad es uno de los fundamentos y objetivos de Continental.

Durante el año, hay imprevistos en el clima, bien por lluvias inesperadas o bien porque por las mañanas la temperatura baja de 7° y por la tarde hace una temperatura más cálida o por ser zonas montañosas tener una estación otoñal o

invernal más acentuado. La ventaja de los neumáticos de Continental AllSeasonContact permiten mantener la seguridad en cualquier adversidad climática.

Las ventajas de los neumáticos AllSeason de Continental es que cuando se circula en carreteras nevadas no son necesarias las cadenas. Al tener un marcaje M+S, se puede bajar el índice de velocidad del indicado en la tarjeta técnica. En caso de bajar el IV, es necesario poner una etiqueta indicando la velocidad máxima que se puede circular con esos neumáticos. Otra de los beneficios es el ahorro de tiempo y de costes al simplificar los cambios de neumáticos según la estación.

Al igual que con cualquiera de los productos premium de Continental, se han utilizado todas las áreas de enfoque de desarrollo clave: compuesto, contorno, diseño y construcción.



## VANCO™ FOURSEASON 2

Su excelente manejabilidad sobre el asfalto seco garantiza una gran seguridad en verano. Al igual que AllSeasonContact™, permite un máximo ahorro en todas las estaciones gracias a la optimización del compuesto de la banda de rodadura, que ofrece una máxima resistencia al desgaste, prolongando la vida del neumático. El diseño de los neumáticos Vanco™ FourSeason 2 se caracteriza por contar con un gran número de laminillas que facilitan el agarre en condiciones invernales. Además, los anchos de los canales longitudinales y laterales ayudan a una óptima dispersión del agua y el barro. La fiabilidad en las prestaciones de tracción y frenada ofrecen una excelente seguridad durante el invierno



## VANCO™ FOURSEASON

Es un neumático que posee un fuerte agarre en mojado y un excelente comportamiento frente al aquaplaning: su huella de neumático de forma redondeada optimiza la evacuación del agua. La mejora en la estructura de la banda de rodadura ofrece una tracción optimizada en condiciones de nieve y aguanieve. Este novedoso diseño garantiza un gran kilometraje asegurando el ahorro durante todo el año. Este modelo tiene el marcaje M+S

Con AllSeasonContact hemos utilizado años de experiencia en neumáticos estacionales para desarrollar un producto sin limitaciones tradicionales de tecnología para todas las estaciones orientadas al verano (aquaplaning y nieve) o tecnología para todas las estaciones orientada al invierno (rendimiento en seco y resistencia a la rodadura).

Desde los compuestos utilizados hasta el diseño óptimo y la profundidad de la banda de rodadura, creamos "la mejor de todas las tecnologías para desarrollar" el mejor neumático premium para todas las estaciones del mercado.

## CINCO OPCIONES PARA CUBRIR LAS NECESIDADES DE LOS CLIENTES BAJO LA CATEGORÍA ALL-SEASON, CONTINENTAL HA LANZADO CINCO TIPOS DE NEUMÁTICOS CON LOS QUE PODER CIRCULAR DURANTE TODO EL AÑO

Se caracterizan por un manejo ejemplar en carreteras mojadas o con nieve y por una excelente respuesta al aquaplaning, además de una gran seguridad en frenada en seco y un innovador diseño que garantiza el ahorro durante todo el año.



## VANCONTACT™ 4SEASON

Este neumático, al igual que los anteriores permite una gran eficiencia durante todo el año debido a su reducido consumo de combustible. Esto es posible gracias al compuesto innovador de la banda de rodadura con la nueva generación de sílice, que reduce de manera eficiente el consumo de combustible a través de una baja resistencia a la rodadura, haciendo del neumático una inversión rentable para el futuro. En VanContact™ 4Season también encontramos un gran número de laminillas que maximizan los bordes para conseguir una buena tracción sobre mojado. Su drenaje en forma de V y los anchos canales laterales trabajan con éxito contra el aquaplaning aportando por tanto altas prestaciones en frenada sobre mojado. Pero además de las superficies mojadas, también ofrece una excelente manejabilidad y frenada en seco, barro y nieve.



## ALLSEASONCONTACT™

Se caracterizan por tener un gran agarre en las carreteras mojadas y nevadas gracias a su compuesto adaptable a todas las estaciones, y una gran proporción de sílice en el compuesto hace que siempre se mantengan flexibles. Esta adaptabilidad asegura un rendimiento excelente tanto en carreteras secas como mojadas y, gracias al diseño de su banda de rodadura, ofrecen un buen agarre y rendimiento de frenada, reduciendo su resistencia a la rodadura y, por tanto, el desgaste sin comprometer la seguridad. Este neumático es excelente para las regiones de clima templado, donde las grandes nevadas de invierno son poco frecuentes o inexistentes.



## VANCONTACT™ CAMPER

La construcción robusta de este neumático aumenta la seguridad durante el incremento temporal de cargas: al fortalecer su construcción, el neumático es menos sensible a las condiciones de sobrecarga. Además, la protección cumple con los estándares de Camping Pneus (CP) y mejora la seguridad en su uso en autocaravanas con mayores cargas. VanContact™ Camper dispone de un gran número de laminillas que mejoran la manejabilidad y el rendimiento de frenada en mojado, asimismo, funciona de manera excelente para distancias cortas de frenado en carreteras secas. Siguiendo la línea de diseño de VanContact™ 4Season, el drenaje también tiene forma de V y los amplios surcos laterales funcionan con éxito contra el aquaplaning.

# EL CSI DEL NEUMÁTICO

*Así funciona el departamento de la Guardia Civil que usa las huellas de neumáticos para esclarecer delitos*



*Lo mismo que un modelo de zapatilla, su desgaste o el tipo de pisada, puede resolver un delito también una huella de neumático en la escena delictiva puede decirnos mucho.*



## EL MODELO DEL NEUMÁTICO PUEDE LLEARNOS A UN TALLER, EL TIPO DE DESGASTE A UN TERRENO CONCRETO O AL MODELO DE COCHE RELACIONADO CON EL DELITO



**C**onvertir en prueba científica ante un Tribunal el indicio o vestigio encontrado en el lugar de la comisión de un delito. Esta es la misión del Servicio de Criminalística de la Guardia Civil. Una tarea en la que participan varias áreas y en la que los neumáticos también tienen mucho que decir a la hora de esclarecer crímenes o delitos.

Una vez cometido un acto delictivo, es deber de la Policía Judicial auxiliar al ministerio público u órgano judicial competente, investigando y aportando pruebas fehacientes que lo esclarezcan. El objetivo final es elaborar informes con las más avanzadas técnicas, equipos y procedimientos de investigación para el esclarecimiento de los delitos, sus autores y víctimas.

Son los CSI de la Guardia Civil. Para determinar el dónde, cómo y cuándo de un delito, hay que buscar en los escenarios del delito pistas: huellas dactilares, restos de ADN, casquillos de armas... Y también las huellas de neumáticos.

Reconstruir los pasos del autor de un delito suele llevar a los investigadores a descubrir las marcas del paso de algún vehículo que dejan sus neumáticos. Durante años, los agentes han colaborado con Grupo Andrés para averiguar de qué marca y modelo son las marcas de un neumático en la escena de una investigación. Ahora, de esto se ocupa el área de trazas, que guarda en su base de datos, por ejemplo, más de un millar de huellas de neumáticos, además de la imprescindible de huellas balísticas de proyectiles y casquillos, y otras tan curiosas como 10.000 modelos

de suelas de zapatilla para cotejar: incluso las marcas llegan a comunicar las novedades que tienen para incorporarlas.

Lo mismo que un modelo de zapatilla, su desgaste o el tipo de pisada, puede resolver un delito, también una huella de neumático en la escena delictiva puede decirnos mucho. El modelo puede llevarnos a un taller, el tipo de desgaste a un terreno concreto o al modelo de coche relacionado con el delito. Cuando aparece y se recoge, se analiza en las comandancias o en los laboratorios regionales. Si el caso es complicado, se acude al Laboratorio Central. Es allí donde el CSI del neumático puede arrojar luz para la justicia.



## ¿QUIERES SER EL PROTAGONISTA DEL PRÓXIMO NÚMERO?

Queremos inmortalizarte y conocer a fondo el sector.

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

[comunicacion@grupoandres.com](mailto:comunicacion@grupoandres.com)

# RADIOGRAFÍA DEL TALLER

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

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

Fotografía: Izaskun Eldua

### ¿Quién eres?

Daniel Arenzana Calderón

### ¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?

Creándome auto empleo y sin tener ni pajorera idea.

### ¿Cuántos años lleva abierto el taller?

28 años.

### ¿Quién empezó este negocio?

Yo, como autónomo.

### ¿Ha cambiado mucho?

Hemos pasado de tener un sueldo aceptable para una persona a estar cinco trabajando.

### ¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?

En los últimos tres años, una media de 1500 neumáticos año.

### ¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

No siempre colocamos lo que el cliente pide, pero siempre te inclinas por llevar una línea.

### Los clientes qué prefieren: ¿duración o agarre?

Ante todo duración, les parece que es mejor que la seguridad, incluso, muchas veces no tienen ni idea de lo que ponen.

### ¿Se le ha resistido alguna rueda?

Nunca he dejado una sin poner por tener problemas.

### ¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

A diario.

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

De vez en cuando.

### Si le digo que llevo mal las presiones...

Las pongo en su presión correcta y le doy una serie de recomendaciones al cliente.

### Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

Monte unos neumáticos adecuados para sus necesidades y manténgalos e buen estado.

### ¿Cuáles son sus hobbies?

La tecnología y el bricolaje avanzado.

### ¿Le da tiempo a practicarlos?

Miro y leo temas sobre la tecnología, pero el brico hace tiempo que no lo practico.

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

Tiene un plataforma de venta on-line muy completa y funcional. Nosotros hacemos el 90% de las compras de neumáticos en esta b2b, y además cuando es necesario nos atienden por teléfono estupendamente.

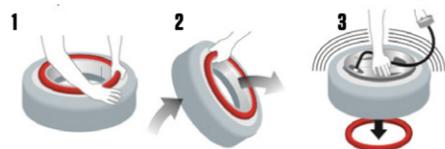
## DATOS DEL TALLER



### Taller Don Pato

Pol. Ind. Tejerías Norte  
C/ Villanueva S/N  
Calahorra. La Rioja  
Telf. 941 134 138 – 639 826 662

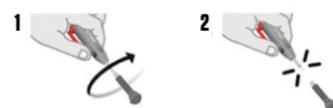
# GRUPO ANDRÉS TE OFRECE LOS MEJORES ÚTILES DE TALLER DEL MERCADO



## TALONADOR ART: 28979

Un sistema sencillo y muy resistente para talonar las cubiertas, fabricado con caucho natural, que gracias a su elasticidad permite trabajar con varias medidas.

M: 10"-13" | L: 14"-18" | XL: 19"-21" | XXL: 22,5"-24"



## SACAOBÚS CON PAR DE APRIETE ART: 29145

El único saca-obús de par de apriete con sujeción de obús. El par de la herramienta está disponible con diferentes regulaciones a la presión que recomiende el fabricante. (0.25, 0.40 ó 0.45 Nw)

Cuatro instrumentos de alta calidad, un magnífico diseño y una total utilidad. En Grupo Neumáticos Andrés pensamos en nuestros clientes y por eso queremos facilitar el trabajo diario de un especialista en neumáticos. Talonar un neumático, desmontar una cubierta, extraer una válvula

o desenroscar un obús son tareas repetidas cientos de veces y que serán mucho más sencillas con estos cuatro útiles de taller. Fabricados en España por Utilnova, están hechos con los mejores materiales y cuidados al detalle. Sólo tienes que pedirlos a través de nuestro CALL CENTER llamando al 923 123 248.



## EXTRACTOR DE VÁLVULAS ART: 29146

Gracias a su cabezal basculante no es necesario enroscar el útil para agarrar la válvula. Este novedoso diseño proporciona un punto de apoyo seguro, con un ángulo adecuado para poder trabajar correctamente. Además sus acabados en goma y en nylon evitan rayar la llanta.



## DESMONTABLE PROTEGIDO ART: 29147

Desmontable con un ángulo mejorado que permite agarrar más eficazmente el neumático sin dejar que se escape, gracias a su efecto «gancho». El extremo opuesto dispone de otro ángulo lo que le otorga más versatilidad.

# EUSTAQUIO ANDRÉS RECIBE EL PREMIO A 'TODA UNA VIDA' POR SU TRAYECTORIA PROFESIONAL AL FRENTE DE GRUPO ANDRÉS

UN EJEMPLO DE ESFUERZO,  
CURIOSIDAD, CAPACIDAD DE  
RIESGO, EMPREDIMIENTO E  
INNOVACIÓN TECNOLÓGICA  
DURANTE MÁS DE 40 AÑOS



Con su forma de trabajar y su acertada visión de futuro, Eustaquio Andrés, ha construido un negocio de referencia nacional e internacional en el sector de la distribución del neumático, con una plataforma de venta online que ha facilitado la exportación y ha vendido ya más de ocho millones de neumáticos online, logrando en 2018 una facturación superior a los 150 millones de euros.

Este premio se suma a otros reconocimientos recibidos en los últimos meses, en los que Neumáticos Andrés ha cosechado un elevado índice de satisfacción entre sus clientes y colaboradores. Así, como miembro destacado de la industria del neumático, se le concedió el Premio Hevea como Mejor Distribuidor de Neumáticos en España, plenamente respaldado por los profesionales y empresas del sector.

El presidente y fundador de Grupo Andrés, don Eustaquio Andrés, ha sido de nuevo reconocido por su exitosa trayectoria profesional, en este caso con el Premio a 'Toda una Vida', uno de los galardones de los Premios Emprende Castilla y León, que organiza El Norte de Castilla.

Este reconocimiento le fue entregado ayer en un entrañable acto en el que Eustaquio Andrés recordó emocionado cómo empezó todo, siendo aún un adolescente, y destacó el impagable apoyo de su gran equipo de trabajo y de su familia, especialmente de sus sucesores, Javier e Iván Andrés. En su discurso de agradecimiento repasó una trayectoria de más de 40 años durante los cuales el trabajo constante, la permanente curiosidad y capacidad de riesgo, emprendimiento e innovación tecnológica han posibilitado crear una empresa líder como es hoy GRUPO ANDRÉS.

CLÁSICOS

## SEAT 1400 C LOS ORÍGENES DE UN MITO



El Seat 1.400 C fue uno de los primeros coches 'serios' de la marca española, con el que demostró su capacidad para hacer vehículos de gran calidad adaptados al mercado español. El primer modelo, el 1.400 'a secas' fue lanzado en 1953. Era idéntico al Fiat Tipo 1.400 y adoptaba las mismas líneas redondeadas. Pero en 1.959 aquello iba a cambiar. Fiat lanzaba la nueva familia 1.800/2.011 con motores de seis cilindros, pero para Seat esa planta motriz no era la idónea.

La marca solicitó a Fiat licencia para fabricar el 'nuevo' 1400 con los motores de cuatro cilindros de las primeras series, pero ya muy afinados y con 58 CV, una potencia más que suficiente en la época. Lo que cambió totalmente fue la estética,

estrenando la línea americana obra de Dante Giacosa, uno de los grandes diseñadores del automovilismo italiano. Su carrocería es idéntica al afamado 'milquientos', del que el 1.400 C de la colección de Neumático Andrés es antecesor.

El coche destacó en su época por la calidad de fabricación, que se hacía en la planta de Barcelona que había sido de Hispano Suiza. Era un vehículo muy cómodo, capaz, con buenas prestaciones y un acabado muy 'serio' en colores y acabados. De hecho, se ganó el apelativo de 'coche de ministro' y tenerlo otorgaba un cierto estatus ya que era uno de los coches más caros del mercado nacional en su época. Entre 1960 y 1964 se vendieron nada menos que 40.000 unidades, abriendo camino al célebre 1.500, ya con un motor más potente.



NEUMÁTICOS  
5.60-14  
BF GOODRICH CON BANDA BLANCA DE 57MM



**Motor**  
Delantero. 4 cilindros en línea  
1.395 CC

**Cambio**  
4 velocidades

**Potencia**  
58 CV

**Peso**  
1.150 kg.

**Medidas (Largo/Ancho/Alto)**  
4.465 / 1.620 / 1.431 mm

**Frenos (Del./Tras.)**  
Hidráulicos de tambor

**Suspensiones (Del./Tras.)**  
Dobles triángulos y eje rígido con ballestines

**Prestaciones**  
125 km/h.

**Cotización**  
7.000 euros

**Continental**   
The Future in Motion

# Emoción

DESARROLLADA POR TECNOLOGÍA ALEMANA

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

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



**GERMAN  
TECHNOLOGY** 

[www.continental-neumaticos.es](http://www.continental-neumaticos.es)