

# TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 07 SEPTIEMBRE 2019  
3,95€ ESPAÑA

## NEUMÁTICOS AGRICOLAS

EL RETO DE UNA BUENA COSECHA

GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED  
CLASE Y VELOCIDAD

NEUMÁTICOS USADOS  
SIEMPRE UNA MALA IDEA

NÚM. 07 SEPTIEMBRE 2019

GRUPO  
**ANDRÉS**  
NEUMÁTICOS

# BRIDGESTONE

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



Alta vida útil

Ofrece el mismo kilometraje que nuestros neumáticos Premium de verano



Certificado para su uso en nieve

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



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)

  
BRIDGESTONE



Worldwide Olympic Partner



**Tire Pro** es una publicación del Grupo Andrés

## PROFESIONALES EN TODOS LOS CAMPOS

Hemos hablado mucho de los neumáticos de turismo y furgoneta, pero ¿qué hay de los agrícolas? La maquinaria de las explotaciones agrarias está ya tan bien calzada como los turismos, con tecnología de competición en sus cubiertas, y no es para menos. Como otros sectores profesionales, los agricultores necesitan rendimiento: duración, bajo consumo y lo más importante, que no hagan roderas, donde ya no crece nada. Ahora también ofrecen comodidad y más seguridad en carretera. Pero son un producto muy específico, lo mejor es asesorarse con profesionales.

También hay que escuchar a los profesionales si alguna vez se nos pasa por la cabeza recurrir a neumáticos usados: las contraindicaciones son muchas y todas desembocan en el mismo punto, falta de seguridad. Como siempre, recomendamos acudir a nuestro taller de confianza. Allí nos asesorarán sobre la mejor compra de cubiertas nuevas: la variedad de marcas y modelos está de nuestra parte, y de la de nuestro bolsillo.

El desarrollo de las tecnologías las hace más asequibles y un ejemplo es el nuevo motor eléctrico para convertir en híbridos multitud de turismos que ha ideado Continental. Por un coste contenido, permite acceder a la reducción de consumos y emisiones de la hibridación ligera. Ventajas de la movilidad eléctrica que cada vez tiene más protagonismo: hasta en el icónico festival de Goodwood, cuna de los coches de competición más refinados, se han rendido al poder de los bólidos "con chispa".

## NÚM. 07 SUMARIO

**04**  
**OPINIÓN**  
Qué movilidad nos espera

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



**10**  
**NEUMÁTICOS**  
Para maquinaria agrícola



**20**  
**COMPETICIÓN**  
Grupo Andrés y Sergio Verdugo



**26**  
**SOBRE RUEDAS**  
Neumáticos usados

**30**  
**RADIOGRAFÍA**  
Del taller. Hoy desde Murcia

# OPINIÓN

## LA MOVILIDAD QUE NOS ESPERA



**Juan Zamoro**  
Innovación y fidelización  
Grupo Andrés Neumáticos



El concepto de transporte está cambiando, eso es algo indudable. Tanto, que resulta necesario ampliar su alcance y hablar de movilidad. No solo porque a los medios de transporte tradicionales, por fin, tengamos que añadir un eterno candidato, como las bicicletas, y algún que otro protagonista inesperado, como los patinetes. Ni siquiera es algo que se deba exclusivamente a la sustitución de los motores de combustión por otros alimentados por energías renovables. La clave puede estar en la movilidad como servicio y, consecuentemente, la movilidad compartida.

Durante la próxima década nos moveremos más, según PricewaterhouseCoopers. Hacia 2030, un 23% en Europa, un 24% en EEUU y un 183% en China. Parece probable que, en esa fecha, más de la mitad de los kilómetros que recorramos cada uno los transitemos en un vehículo que no nos pertenezca, ya sea a solas o acompañados. Incluso es posible que parte de esa distancia la confiemos a algún vehículo autónomo para llegar a nuestro destino.

La combinación de estos cambios puede, según PwC, reducir el número de vehículos que recorran nuestras carreteras. De 280 a 200 millones en Europa. Más movimiento con menos vehículos, que pasarán menos tiempo parados. Más kilómetros recorridos significarán más neumáticos consumidos. Pero no necesariamente más mantenimiento, porque la mecánica de los vehículos se simplificará de manera significativa. Además, la propiedad de una parte importante de los vehículos quedará concentrada en fabricantes y empresas, que gestionarán todo el ciclo de vida de los mismos.

Ante tal escenario parece conveniente para los talleres pensar en una especialización inteligente centrada en electromecánica y mantenimiento de neumáticos, siempre pendiente de los cambios que, año tras año, transformen el mercado. Además, convendrá formar parte de alianzas que permitan acceder a esas flotas de vehículos cuyo mantenimiento se gestionará de forma centralizada y previa planificación.

### 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**  
Continental, Porsche, Michelin, Smart, Goodwood, Sherco, RFME, José Ángel Barbero (Verdugo), Julián Lloret y Pexels

## MICHELIN PONE EN MARCHA SU PRIMER CONCURSO INTERNACIONAL DE DISEÑADORES DE MOTOCICLETAS

La primera edición del challenge «Design your Motorcycle» de Michelin ya está en marcha. El fabricante líder de neumáticos ha ideado un innovador concurso que persigue el objetivo de promover a los preparadores de motos y poner en valor la profesionalidad de los preparadores internacionales. Tanto los profesionales de la customización de motocicletas como los aficionados particulares a esta práctica podrán participar en el concurso diseñado por Michelin.

Para ello, tendrán que registrar su participación en la web del concurso, pudiendo elegir entre una de las tres categorías propuestas, asociadas a gamas de neumáticos Michelin de motocicleta. La primera de ellas es la categoría «Cruiser Style», que agrupa motos que suelen ser típicamente objeto de personalizaciones, como las Harley Davidson, las Triumph o las Indian, para las que Michelin ofrece una gama específica de neumáticos como es el modelo

Commander y Scorcher. La segunda categoría es la «Scrambler Vibes», motocicletas con tendencias retro y una fisonomía apta para circular por carreteras y por caminos. Por último, en la categoría «Bike to the future» se incluyen motocicletas con tecnologías integradas, de propulsión eléctrica o con un diseño futurista.





## BARATO Y EFICIENTE: EL NUEVO MOTOR HÍBRIDO DE CONTINENTAL

Continental ha presentado un nuevo sistema de transmisión de alta potencia de 48 voltios asociado a un motor eléctrico capaz de generar una potencia de 30 kW y mover por sí mismo un vehículo hasta a 30 km/h. Es un paso fundamental para la electrificación más básica de los motores de combustión, la llamada hibridación suave, que estará presente en la mayoría de los vehículos que no cuenten con un tren motriz enchufable.

Continental ha desarrollado una electrificación de 48 voltios rentable, que podrá ser utilizado con motores de gasolina y diésel durante varios años. Lo va a presentar en el salón de Frankfurt y promete revolucionar el mercado que ha acogido con gran éxito los modelos 'mild hybrid', coches convencionales a los que se acopla un pequeño motor eléctrico para rebajar sus niveles de emisiones.

La unidad híbrida de Continental permite circular en modo 100% eléctrico lo que será una ventaja para los coches que lo monten, que podrán acceder a lugares restringidos al tráfico en las ciudades que cada vez tienen más normas de limitación para vehículos con emisiones. No se sabe en qué modelos se podrá ofrecer. Promete reducir las emisiones hasta un 20% y es más barato de fabricar que un sistema híbrido convencional.

## VUELVE EL PORSCHE 935

Porsche ha decidido resucitar uno de sus modelos más legendarios de competición, el 935. Aprovechando un encuentro de entusiastas de la marca, la Rennsport Reunion de Laguna Seca, ha presentado un modelo radical que bebe de las raíces de la marca en el mundo de la competición.

Su modelo de base es un Porsche 911 GT2 RS sobre el que se ha trabajado sin límite alguno: no está pensado para circular por la calle y tampoco para restringirse a ningún reglamento, así que ha habido libertad absoluta. El resultado es un coche de 700 CV, 1.380 kilos y una aerodinámica heredera de la de aquellos 935 que ganaron en Le Mans y en los circuitos de medio mundo. Solo se va a producir una serie limitada de 77 unidades al precio de 701.948 euros. Las primeras entregas, a partir de junio de 2019.



## SMART SE PASA A LOS ELÉCTRICOS: SE DESPIDE CON UNA "FINAL EDITION"

A partir de 2021, la marca Smart, un icono de la movilidad desde hace dos décadas, se despide de los motores de combustión. La marca dejará de fabricar modelos con motor de gasolina y diésel para pasar a ser una firma 100% dedicada a los eléctricos. Mientras llega ese día, han decidido lanzar una edición especial de despedida. Se trata de una serie especial, compuesta por 21 unidades que rinden tributo a cada uno de sus años de historia.

El modelo elegido para el homenaje es el más reconocido de la marca, el ForTwo, con el que inició su andadura. Está realizado en colaboración con Brabus, que potencia su tricilíndrico turbo hasta los 109 CV, y por el diseñador Konstantin Grcic, que lo ha pintado en negro y amarillo. Está disponible en coupé y cabriolet, y todavía no hay precios.





## GRUPO ANDRÉS, DISTRIBUIDOR OFICIAL Y EXCLUSIVO DE NEUMÁTICOS ORIUM

Neumáticos Andrés se convierte en el distribuidor oficial y exclusivo de Orium para España y Portugal en las familias de turismo, 4x4 y furgoneta. La marca, propiedad del grupo Michelin, mantiene una alta calidad avalada por una compañía con 80 años de experiencia en el sector del caucho y, concretamente, por más de

medio siglo fabricando neumáticos. Sus productos han sido diseñados con dibujos vanguardistas y manteniendo los estándares de calidad propios del grupo, con garantías de seguridad a precios competitivos. La marca Orium cuenta con más de 300 referencias entre neumáticos de verano, invierno y All Season, ofreciendo de esta manera una gama más que completa para mercados tan exigente como los de España y Portugal. Con la estudiada incorporación de Orium al catálogo de Neumáticos Andrés se mantiene como la opción más sólida y rentable para los profesionales del gremio.



## TONI BOU: 26 VECES CAMPEÓN DEL MUNDO DE TRIAL

Nos asombran las victorias de Marc Márquez, el palmarés de Lewis Hamilton, los 12+1 títulos de Ángel Nieto o los 15 de Giacomo Agostini, pero hay un piloto que ha roto todas esas cifras. Se trata de Toni Bou, que ha sumado este verano el que es su título de campeón del mundo número ¡26! Esa es la cifra a la que ha llegado el piloto de trial, dominador absoluto de la especialidad que desde hace años controlan los pilotos nacionales.

A falta de una cita para concluir el campeonato, el piloto del equipo Repsol Honda se ha convertido en el nuevo Campeón del Mundo de TrialGP, tras conseguir la victoria en la prueba disputada en Francia. Bou suma así su decimotercer título de trial al aire libre, y su vigesimosexto campeonato entre el campeonato al aire libre y e indoor. Una cifra inalcanzable para muchos.



## NEUMÁTICOS ANDRÉS AMPLÍA SU CATÁLOGO CON LA VERSATILIDAD DE LAS CUBIERTAS TEGRYS PARA CAMIÓN

El catálogo de neumáticos para camión de Grupo Andrés se amplía con la incorporación de la marca Tegrays que ofrece cubiertas budget de gran versatilidad diseñadas para conseguir un mejor rendimiento kilométrico, una eficiencia en los consumos y garantía de confort y seguridad en la conducción. Tegrays es una marca que proporciona, en rutas largas y autopistas, el mejor balance entre kilometraje y ahorro de combustible. La gama de neumáticos de carretera Tegrays cumple con la reglamentación y normativas legales sobre neumáticos de invierno, gracias a sus marcajes M+S y 3PMSF que garantizan una adherencia óptima, polivalencia y seguridad en carretera. Además, la composición y diseño de los neumáticos están concebidos para dar el máximo sobre superficies altamente abrasivas y también en condiciones climáticas extremas, incluso en calzadas frías, húmedas o heladas.

Tegrays es una marca perteneciente al grupo PIRELLI cuya línea de productos profesionales se denomina Prometeon, con quien Neumáticos Andrés mantiene una estrecha relación al convertirse en distribuidor oficial de esta marca.

## EL CIRCUITO DE "LA CURVA"

# LAGUNA SECA



**E**l trazado californiano lleva 60 años acogiendo competiciones y asombrando por las imágenes que deja su curva más peculiar, el denominado 'sacacorchos'. De entre las muchas curvas legendarias repartidas por los circuitos de todo el mundo, esta es una de las que más asombro genera.

La historia del circuito de Laguna Seca arranca en los

años 50 del pasado siglo. Las carreras de coches empiezan a ser muy populares en la península de Monterrey (California), pero llega un momento en que no se pueden seguir celebrando en carreteras abiertas. Autoridades e inversores deciden que hay que construir un trazado permanente y ese es el circuito de Laguna Seca. El trazado se levantó en un terreno en el que el ejército había realizado ma-

niobras de artillería y que se encontraba en desuso en la época.

Abrió en 1957 y ya empezó a acoger numerosas competiciones, primero no puntuables y luego de campeonatos como Can-Am, Trans-Am, Formula 5000, IMSA GT, Champ Car, American Le Mans Series... Desde el primer día también ha acogido numerosas exhibiciones y carreras de club o de marcas, algo que sigue ocurriendo.

En cuanto a su trazado, tiene 3.600 metros, aunque ha variado de longitud a lo largo de los años con algunos cambios. Aunque es un circuito muy peculiar, con numerosas curvas contrapealtadas y fuertes subidas, es famoso por la curva '8', el sector conocido como "el sacacorchos". Esta parte del trazado es cuesta abajo, con un desnivel de 33 metros de altura en unos 130 metros de pista hasta la curva 9, lo que



# 60 AÑOS DE CURVAS LEGENDARIAS

## 1957

El 9 de noviembre se inaugura el circuito sufragado por negocios locales e inversores privados. Está compuesto por 11 curvas, 7 a izquierdas y 4 a derechas, y la recta más larga es de 453 metros y termina parcialmente en curva.

## 1960

Se disputa la primera prueba oficial, de un campeonato local no puntuable, pero con grandes pilotos. El primer ganador fue el legendario Stirling Moss. Después han ganado en Laguna Seca leyendas como Roger Penske, Phil Hill o Mario Andretti.

## 1988

Laguna Seca acoge por primera vez el Campeonato del Mundo de Motociclismo y su peculiar 'sacarochos' asombra. Allí brillaron las leyendas de la era dorada de los 500 cc: Lawson, Rainey (tres veces), Kocinski y el italiano Cadalora ganaron las carreras de 1988 a 1994.

## 2005

Tras varios años alejado del Mundial, Laguna Seca vuelve a acoger carreras de MotoGP. Llegan las primeras victorias españolas: Dani Pedrosa y Jorge Lorenzo lograron la victoria, y Marc Márquez se llevó la última en 2013. Después, el circuito salió del calendario.

equivale aproximadamente a un edificio de diez pisos. La primera curva a izquierdas presenta una pendiente del 12% que se incrementa a un 18% en la siguiente a derechas.

La curva es todo un desafío y tiene la curiosidad de que son muy pocos los pilotos que han logrado hacer allí un adelantamiento. De hecho, en competiciones de nivel solo dos lo han logrado,

y lo han hecho en el Mundial de MotoGP. En 2008, Valentino Rossi adelantó a Casey Stoner en esta curva por el interior, pero por fuera de la pista. En 2013, Marc Márquez se la 'devolvió' en cierto modo al adelantar al italiano, esta vez, por fuera.



# NEUMÁTICOS AGRICOLAS

RENDIMIENTO  
EN EL MUNDO  
DE LAS RODERAS



Tire Pro - REPOR EN PROFUNDIDAD 04

**Los neumáticos General Tire de tractor y maquinaria agrícola evolucionan para ofrecer más rendimiento sobre los campos de cultivo, cuidar el terreno y ofrecer también estabilidad y duración en carretera** 11



**Los neumáticos agrícolas deben ser resistentes a cortes en los campos, tener una baja resistencia a la rodadura en carretera y ser estables sobre asfalto**

# F

l de los neumáticos agrícolas es una especialidad que comparte intereses con otros 'mundos' profesionales. En la elección de las cubiertas para un tractor o cosechadora pesan el rendimiento, es decir, la duración que se obtiene, las prestaciones que dan y el coste de adquisición y de consumos. Pero a esas características compartidas con sectores como el del transporte por carretera, se suman particularidades importantes.

La maquinaria agrícola es fundamental para lograr una buena productividad de las explotaciones. Las máquinas se utilizan cada vez más intensivamente, pero no circulan solo en los campos de cultivo, sino también en las carreteras, y el tiempo que pasan sobre el asfalto en desplazamientos o transportes aumenta a medida que se intenta maximizar la eficiencia y la productividad.

Un buen neumático agrícola tiene que rendir en ambos escenarios. Tienen

que mejorar la potencia útil de la maquinaria, su eficiencia agronómica y su rendimiento, mientras protegen el suelo y reducen el consumo de carburante. Y lo tienen que hacer mientras se trabaja en el campo o se desplazan por carretera.

Para ello, es importante recurrir a una tecnología cada vez mayor. El uso de carcassas radiales ha sido la apuesta de las grandes marcas, pero hay otras alternativas como la combinación de capas radiales y diagonales que utiliza General Tire con el sistema V-PLY. Otro avance tecnológico en tractores de alta potencia han sido las tecnologías VF e IF. IF (flexión mejorada) y VF (muy Alta Flexión), permiten presiones de inflado muy bajas y gracias a su flexibilidad realizan una pisada y desgaste uniformes.

Y luego están los autorreguladores, integrados directamente en la llanta del neumático, con un conjunto de sensores que miden carga, presión y temperatura, junto con un procesador central que controla un compresor y una válvula para ajustar la presión. Detecta si la máquina está en el campo o en la carretera, inflando o desinflando según interese. El objetivo es conseguir la polivalencia necesaria.

Los neumáticos agrícolas deben ser resistentes a cortes en los campos; tener una baja resistencia a la rodadura en carretera y ser estables en los desplazamientos sobre asfalto; necesitan compuestos que le otorguen una importante duración ya que su sustitución implica una inversión importante

para las explotaciones; y conseguir optimizar los consumos.

Y luego está un factor clave: evitar el deterioro de los terrenos de cultivo. El gran enemigo es la formación de la rodera. La rodera es una gran deformación longitudinal del suelo caracterizada por un hundimiento importante al paso de una máquina. Las consecuencias son catastróficas para el desarrollo agronómico: en una rodera no crece nada, por tanto, supone una pérdida neta de rendimiento. Además, favorece el estancamiento de agua que puede asfixiar las plantas y favorecer el desarrollo de enfermedades.

La compactación de los suelos, uno de los principales procesos causantes de su degradación, se debe al paso de máquinas agrícolas cada vez más pesadas, en condiciones climáticas que en ocasiones son complicadas, como por ejemplo cuando los suelos son húmedos. El continuo paso de las máquinas genera procesos de compresión y cizalladura que reducen la capacidad de aireación, de filtración y enraizamiento de los cultivos.

El papel del neumático agrícola consiste en reducir la compactación causada por el paso de los tractores. Reduciendo los riesgos de compactación de los suelos, se preserva el potencial agronómico de los cultivos. Para ello, son importantes los neumáticos capaces de funcionar con pesos muy altos y presiones muy bajas, que muchos tractores ya modulan con sistemas de inflado para poder subirla en carretera.



# TECNOLOGÍA DE COMPETICIÓN PARA EL CAMPO

La sofisticada tecnología de los neumáticos de coches de carreras se traslada al sector agrícola con los nuevos neumáticos General Tire V.Ply que ya están en España y llegan en exclusiva de la mano de Grupo Andrés, distribuidor de la centenaria marca. Al mismo tiempo, Grupo Andrés, también ha llegado a un acuerdo para distribuir neumáticos agrícolas de Continental, de manera que engloba a todas las marcas PREMIUM dentro de su portfolio y refuerza el segmento Quality con General Tire.

Este tipo de neumáticos supone una revolución en el mercado del neumático agrícola y dotará a los tractores de capacidades de alto nivel en maniobrabilidad y resistencia. Se trata de un innovador producto que combina las ventajas de las capas radiales y las lonas, un diseño que da lugar a un neumático excepcionalmente robusto con reducida resistencia a la rodadura y una vida útil más larga. La tecnología de los neumáticos V.Ply de General Tire minimiza el desgaste y reduce las posibilidades de cortes o pinchazos, ya que cuentan con paredes laterales muy gruesas extraordinariamente fuertes.



Los neumáticos General Tire V.Ply cuentan con hasta 20 capas de fibra de polímero de alta resistencia

**LA SOFISTICADA  
TECNOLOGÍA DE LOS  
NEUMÁTICOS DE  
CARRERAS LLEGA AL  
SECTOR AGRÍCOLA  
CON LOS NUEVOS  
NEUMÁTICOS  
GENERAL TIRE V.PLY  
DE LA MANO DEL  
GRUPO ANDRÉS**



Alberto Pérez, responsable de Grupo Andrés para el segmento profesional, explica que el diseño de los nuevos neumáticos General Tire V.Ply “cuenta con hasta 20 capas de fibra de polímero de alta resistencia, alineados con precisión en un patrón en V especialmente anguloso”, una tecnología en la que confluyen “la superior capacidad de amortiguación del diseño de capas cruzadas y la elevada resistencia a la rodadura de las capas radiales al integrar un innovador patrón de tejido de múltiples cordones dispuestos en ángulos especialmente diseñados”.

Es una cubierta excelente para la modernización y rentabilización de la maquinaria de cultivo porque favorece la conducción en todo tipo de superficies, con estabilidad, resistencia y un rendimiento excepcional en condiciones de humedad y en suelos blandos. Con el uso de estos innovadores neumáticos, los profesionales de la agricultura obtienen más resistencia, lo que implica más kilometraje a menor costo, unido a mayor estabilidad y, por tanto, mayor seguridad en sus vehículos.



**BRITISH  
COOL  
RACING**

# **GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED**

*Desde hace 25 años un lord inglés ha convertido la colina de su mansión en la mayor exhibición de coches de competición clásicos, históricos y actuales. Una cita ineludible para leyendas, estrellas, famosos, marcas y coleccionistas.*



**H**istoria, automovilismo y aristocracia. Si hay un lugar en el planeta que tiene mucho de las tres cosas es Gran Bretaña, y solo allí podría darse la mezcla que ha convertido al Festival of Speed de Goodwood en la mayor cita anual del mundo del motor. Un evento que tras-



ciende la F1 o Le Mans y que ha situado al condado de Sussex de nuevo en el centro del automovilismo.

El origen del festival tiene una gran historia. Charles Gordon-Lennox, Lord March, es el actual duque de Richmond, uno de los linajes con más tronío de la nobleza británica. Cuando repasa la historia de su familia aparecen los nombres de Carlos II, Wellington, Napoleón, Waterloo... En Inglaterra muchas familias aristocrá-

ticas decidieron vivir de las rentas por honor y por el viejo Imperio, y han acabado arruinadas. Otras han optado por dejar que otros exploten sus mansiones o terrenos, convertidas en hoteles o campos de golf. Y la familia de Lord March optó hace tiempo por la tercera vía: gestionar su heredad de manera directa.

Goodwood es conocida hace décadas por las carreras de caballos y el críquet, pero después vinieron

las carreras de coches. La idea fue del noveno duque de Richmond, el abuelo de lord March, que en 1948 construyó el Goodwood Motor Circuit aprovechando un viejo aeródromo de la Segunda Guerra Mundial. Cuando a Lord March le llegó la hora de gestionar el patrimonio de la casa, decidió recuperar las carreras de coches organizadas por su abuelo: ahí nació el Festival of Speed.

La primera edición se celebró en 1993 y fue un éxito inmediato, instaurado ya de manera fija a partir de 1997. Acogió aquel año a 25.000 espectadores, cifra que ha ido creciendo hasta los 180.000 de este año. Y se ha distinguido desde el primer momento por ser una reunión imprescindible, una mezcla inimitable de automovilismo añejo, competición, leyendas y glamour. Podemos coincidir en el lugar con Stirling Moss, Lewis Hamilton, Dani Pedrosa, Jay Leno, Tom Cruise o Eric Clapton, a bordo de los últimos superdeportivos o de joyas de la historia del automovilismo.

## GOODWOOD SE INAUGURÓ CON 25.000 ESPECTADORES Y HOY REÚNE A MÁS DE 180.000

En la edición de este año se homenajeaba a Aston Martin por los 70 años de la primera carrera en Goodwood y los 60 de su victoria en Le Mans. Cada año desde 1997 se hace un homenaje central, todos a marcas y coincidiendo con algún hito; la única excepción fue 2017 cuando se dedicó a Bernie Ecclestone, el histórico patrón de la F1. El motivo central del homenaje es una escultura de dimensiones gigantes que cada año diseña el escultor Gerry Judah, con coches integrados: es espectacular. Este año 2019 se homenajeó también a Michel Schumacher y sus Ferrari.



Podemos coincidir en el lugar con Stirling Moss, Lewis Hamilton, Dani Pedrosa, Jay Leno, Tom Cruise o Eric Clapton



Pero Goodwood no es solo pose: también hay competición. Desde el primer día se configuró como un circuito de subida en cuesta por una colina con 5 grados de pendiente y algo menos de cinco kilómetros de longitud. El récord lo tiene el Volkswagen ID R de Romain Dumas que también tiene la plusmarca de Pikes Peak, y se corre de verdad: menos de 40 segundos emplea el bólido eléctrico en hacerlo. Pero lo mejor es ver las evoluciones de los coches de competición con más pedigrí de la historia: desde los míticos Porsche 917 o los F1 clásicos, con pilotos actuales o leyendas como Kankkunen a los mandos, hacen sonar los motores en este apartado lugar del condado de West Sussex, donde hace años que el aristocrático té de las cinco se sirve con gasolina.

## LA NASCAR, PRESENTE EN EL FESTIVAL DE LA MANO DE GENERAL TIRE

Cuatro vehículos participantes en la NASCAR Euro Series atrajeron a las multitudes este año en GoodWood, el festival de la velocidad mundialmente famoso, con la exposición del coche oficial de las series, el Chevrolet Camaro de General Tire. Por tercer año consecutivo, entusiastas del motor pudieron ver vehículos de la NASCAR Euro Series e interactuar con estrellas de la NASCAR. El vehículo de la marca General Tire, que debutó en el show de Autosport en enero, fue creado para celebrar la asociación entre General Tire, marca que distribuye en exclusiva Neumáticos Andrés, y NASCAR Whelen Euro Series. General Tire es el proveedor exclusivo de neumáticos de esta carrera, proporcionando a los equipos versiones lisas y de mojado de su Nuevo modelo NWES GT.



# VIVERO DE CAMPEONES

## LA FORJA DE LOS FUTUROS PILOTOS

**DESDE LOS SEIS AÑOS,  
LOS NIÑOS PUEDEN  
EMPEZAR A FOGUEARSE  
EN CIRCUITOS, MOTO-  
CROSS O ENDURO  
EN LOS CAMPEONATOS  
DE PROMOCIÓN**



Los niños son el secreto  
de la fábrica de campeones del  
motociclismo español en casi  
todas las especialidades 21

## EL SALMANTINO **SERGIO VERDUGO** CON SOLO OCHO AÑOS ES LA JOVEN PROMESA DEL MOTOCICLISMO ESPAÑOL

**L**a historia empieza casi siempre de la misma manera. Un padre con un grado variable de afición a las motos, desde simples usuarios a profesionales o expilotos, le inculca a su hijo o hija el gusto por las dos ruedas. Lo normal es que empiece montando al niño en la moto del padre, después viene una primera moto infantil, una pequeña de motocross... Puede que al pequeño o pequeña se le empiece a dar bien. Y llega la duda: ¿le apuntamos a una carrera?

Ese es el punto en el que muchos aspirantes a piloto empiezan algo que al principio debe plantearse como un juego, y que puede acabar convirtiéndose en una carrera de piloto profesional. Así han empezado multitud de los campeones de motociclismo que atesora España, caso de Marc Márquez o Dani Pedrosa en velocidad y Jorge Prado en motocross, por poner algunos ejemplos.

En realidad, las competiciones de formación arrancaron hace décadas en nuestro país cuando las marcas promovieron copas con sus modelos más deportivos, como la Bultaco Streaker, la Montesa Crono, Yamaha RD 350, la Gilera SP... También existía el Campeonato de España

júnior, el criterium, y en todos estos campeonatos se formaron los pilotos de los 80 y los 90 como Aspar, Crivillé, Garriga o Alzamora.

La fórmula se reveló como exitosa y en 1999 dio un paso más. Aquel año se convocaba la primera promoción de la Copa Movistar, con la que Honda buscaba pilotos para sus equipos del Mundial. Se presentaron 6.000 niños. Entre ellos, dos futuros campeones de mundo: Toni Elías y Dani Pedrosa. Por cierto: Lorenzo Santolino, piloto de Andrés Neumáticos en el Dakar, llegó a participar en una de las selecciones y a punto estuvo de llevar sus caminos hacia los circuitos.

La Copa Movistar, e iniciativas posteriores como la Cuna de Campeones de la Comunidad Valenciana, instauraron un nuevo modelo deportivo. Los futuros pilotos ya no eran jóvenes que habían destacado en los circuitos urbanos de media España, y que después llegaban al Mundial, sino niños que empezaban directamente con motos de velocidad, en circuitos permanentes y con un planteamiento muy profesional. Ese es el secreto del largo dominio ejercido por España en el mundial de velocidad.

El modelo no es exclusivo de las motos, pero en España es donde más se ha

desarrollado. Hay también campeonatos de formación para coches, empezando por los karts, que son una gran escuela, pero en las motos los escalones están más claramente marcados. En la actualidad, desde los seis años se puede empezar a participar en competiciones federadas. La Real Federación Motociclista Española organiza este año la Copa de España de MiniVelocidad y la Copa de España de Enduro Infantil. La primera, desde los seis años, en cinco categorías y para competiciones de asfalto; la segunda, desde los ocho años, en tres cilindradas y para el fuera de carretera.

En ambos casos, se puede competir bajo el paraguas federativo desde edad temprana y hasta el momento de dar el salto a las competiciones serias: en velocidad hasta los 17 años y en enduro hasta los 16, momento en el que ya se pueden iniciar carreras deportivas muy serias en campeonatos nacionales e internacionales.

Además, hay numerosas competiciones regionales también bien organizadas y con prestigio, en las que se está fogueando el salmantino Sergio Verdugo, nuevo piloto de Andrés Neumáticos. Inscrito en MiniGP está haciendo el Campeonato de Castilla y León y en la Copa Dani Rivas con solo ocho años.



Lorenzo Santolino y Andrés Neumáticos volverán a unir sus fuerzas para el próximo Rally Dakar, que se disputa en Arabia el próximo mes de enero.

# SANTOLINO RENUEVA CON ANDRÉS NEUMÁTICOS PARA EL DAKAR

El salmantino ya fue la revelación de la última edición, en la que sorprendió como debutante: cuando se cayó, acariciaba el 'top ten' de la general. Ahora, recuperado de sus lesiones, ha puesto en marcha una nueva temporada en la que volverá a tener el apoyo el distribuidor salmantino.





# GENERAL TIRE ALL SEASON CONFIANZA PARA LOS 365 DÍAS DEL AÑO

LA CENTENARIA MARCA AMERICANA  
OFRECE NEUMÁTICOS PARA TURISMO,  
FURGONETA Y 4X4 APTOS PARA  
TODOS LOS CLIMAS

Fundada en 1915, General Tire tiene más de un siglo de historia y ha labrado su prestigio en los neumáticos para 4x4 puros, pero hace tiempo que sus prestaciones y tecnología han llegado a los neumáticos all season y para todo tipo de vehículos.

Se trata de neumáticos aptos para circular con la máxima seguridad tanto en verano como en invierno. Junto con el símbolo M + S, una necesidad absoluta para el invierno, llevan el símbolo de copo de nieve en la pared lateral para documentar sus características seguras de conducción de invierno.

Y, ¿cómo se consigue eso? Con la combinación de elementos de los neumáticos de verano e invierno. Bloques laterales longitudinales estables proporcionan una buena transferencia de

agarre en fase de arranque y frenado. Ranuras circunferenciales y laterales anchas trabajan una rápida evacuación del agua de la superficie de contacto durante la conducción en mojado. Para una conducción segura en invierno, bloques en forma de V en el centro de la banda de rodadura, especialmente diseñados para todo el año y su uso con entalladuras sinusoidales que ofrecen una gran cantidad de bordes adherentes.

De esta manera, los neumáticos pueden acumular el agarre necesario para el frenado, en las condiciones típicas de carretera invernal. La distribución regular de los cortes de drenaje en la banda de rodadura ayuda a que los bloques conserven su rigidez, lo que lleva a un desgaste uniforme, permitiendo que el neumático ofrezca un alto kilometraje.

Los neumáticos all season de General Tire se benefician, al igual que los neumáticos de invierno, de la eliminación del uso de cadenas y de la posibilidad de bajar el código de velocidad lo que puede abaratar significativamente su costo.



General Tire all season para turismo  
Altimax A/S 365



General Tire all season para furgonetas  
Eurovan A/S 365



General Tire all season para 4x4  
Grabber A/S 365



General Tire apto para 4x4  
Grabber AT3, neumático con marcaje 3PMSE



**POR QUÉ MONTAR  
NEUMÁTICOS USADOS**

**NO**

**ES UNA BUENA IDEA**

—

*Diez motivos por los que no  
merece la pena comprar unos  
neumáticos de segunda mano,  
empezando por el precio...*



De un neumático usado se desconoce su procedencia y su vida útil siempre será menor 27

**L**levar unos neumáticos en buenas condiciones es fundamental para nuestra seguridad, pero muchos usuarios "tiemblan" cuando llega la hora de sustituir las cubiertas de su coche, moto, furgoneta... Es entonces cuando, por un concepto equivocado del ahorro, entra en juego la opción de los neumáticos usados. Sin embargo, optar por este tipo de material de sustitución encierra importantes peligros y contraindicaciones.

En efecto, hay empresas que se dedican a la venta de neumáticos de segunda mano. Suelen ser sustituciones procedentes de flotas, de actividades como la competición o de la retirada de vehículos. Hace unos años se calculó que el 7% de los vehículos del parque móvil los empleaba. Sin embargo, no son una opción recomendable por varios motivos, empezando por el económico: la oferta de marcas y modelos de plenas garantías permite comprar neumáticos nuevos a precios muy competitivos.

Los fabricantes recuerdan a los consumidores las tres principales razones por las que no deben confiar su seguridad a unos neumáticos de segunda mano. En primer lugar, se desconoce su procedencia (un desgace, vehículo siniestrado) y es imposible verificar las condiciones reales en las que se encuentra el neumático. En segundo lugar, su vida útil o duración es menor, algo

lógico: ya ha sido usado (muchas veces es imposible saber a ciencia cierta cuántos kilómetros) y presentan desgaste. Y en tercer lugar, pueden tener defectos ocultos, que no podamos comprobar con una simple inspección ocular.

Otro punto importante es que la forma en que se desgasta el neumático es diferente en cada vehículo. Una vez los montamos en el nuestro pueden no adaptarse bien y aflorar problemas de estabilidad, frenado o estructurales, lo que puede ser desastroso en condiciones de circulación.

---

**APROXIMADAMENTE EL 7%  
DE LOS VEHÍCULOS DEL  
PARQUE MÓVIL EMPLEA  
NEUMÁTICOS USADOS.  
SIN EMBARGO, NO SON UNA  
OPCIÓN RECOMENDABLE**

---

Además, es muy probable que hayan perdido buena parte de sus cualidades. Con el tiempo el caucho se endurece, con lo que vamos a perder cualidades en agarre, duración e incluso rumorosidad y consumos.

# DIEZ MOTIVOS PARA NO COMPRAR NEUMÁTICOS USADOS

01

DESCONOCES SU PROCEDENCIA

02

NUNCA SABRÁS EN QUÉ CONDICIONES REALES ESTÁN

03

PUEDEN TENER DEFECTOS OCULTOS

04

DURAN MENOS, YA ESTÁN USADOS

05

EL DESGASTE PUEDE SER IRREGULAR

06

AGARRAN MENOS, CONSUMEN MÁS

07

PUEDEN PROVOCAR PROBLEMAS EN TU COCHE O MOTO

08

SOLO UNOS NEUMÁTICOS NUEVOS GARANTIZAN TU SEGURIDAD

09

PUEDA QUE COMPRES UNAS CUBIERTAS ILEGALES

10

LA OFERTA ACTUAL ES VARIADA, PUEDES ESTRENAR RUEDAS A BUEN PRECIO



## ¿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: Julián Lloret**

## ¿Quién eres?

Mi nombre es Antonio Otón Baño, apasionado del automóvil y de profesión electromecánico.

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

Al mundo del taller, gracias a mi pasión por el automóvil, al mundo del neumático, con el fin de dar un mayor servicio a mis clientes y un valor añadido a mi empresa.

## ¿Cuántos años lleva abierto el taller?

Mi empresa Talleres Daytona Cartagena lleva funcionando 24 años, yo llevo más de 35 años dedicándome a la electromecánica.

## ¿Quién empezó este negocio?

El negocio lo iniciamos mi padre Manuel y yo como he dicho hace 24 años con casi cero recursos pero mucho respeto e ilusión por el proyecto.

## ¿Ha cambiado mucho?

Sí, ha cambiado y continua cambiando mucho y nosotros con el, la evolución del automóvil en estos años no ha parado de avanzar en todos los aspectos pero los cambios más importantes está por llegar. El taller lo iniciamos mi padre y yo pero ahora lo integramos siete profesionales entre electromecánicos, neumáticos, gestión y administración.

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

Con el neumático no llevamos tanto tiempo trabajando pero sí de una forma prioritaria los últimos 5 años aproximadamente, habremos cambiado unos 1000 al año.

## ¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

Siempre priorizo las preferencias del

cliente y el comportamiento del vehículo antes que mis intereses personales con cualquier marca.

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

Por desgracia, los clientes prefieren precio pero siempre les asesoramos sobre la mejor opción entre duración/agarre según su conducción y el tipo de vehículo.

## ¿Se le ha resistido alguna rueda?

Hasta ahora, no.

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

Hoy mismo.

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

...por favor, pase el coche al taller y se lo revisamos, la presión y el desgaste, y le aconsejaremos sobre cómo mantener sus neumáticos de la mejor manera.

## Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

Monte neumáticos de calidad y compruebe las presiones mensualmente.

## ¿Cuáles son sus hobbies?

Karting, Trak days, rallies y judo.

## ¿Le da tiempo a practicarlos?

No tanto como a mi me gustaría pero cada vez que puedo intento sacar un hueco...

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

Gran profesionalidad y cercanía en sus comerciales, servicio perfecto, plataforma digital muy completa y cómoda de utilizar... como matiz, sólo faltaría mejorar el stock en neumáticos de altas prestaciones.

## DATOS DEL TALLER



### Talleres Daytona

C/ Costa Rica, 30  
Cartagena. Murcia  
Telf. 968 314 660

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

En Grupo Neumáticos Andrés pensamos en nuestros clientes y por eso queremos facilitar el trabajo diario de un especialista en neumáticos.

Si te interesa cualquiera de nuestros productos, puedes adquirirlos en [www.grupoandres.com](http://www.grupoandres.com)



## UÑA DE PLÁSTICO 04

Para máquina automática y semiautomática.

Las únicas uñas universales del mercado que se pueden instalar en cualquier tipo de desmontadora, acople y adaptador. No rayan ni marcan las llantas. Corrigen las posibles holguras que se producen al trabajar con los neumáticos y son muy resistentes.



## UÑA DE PLÁSTICO 05

Para máquina de brazo oscilante o de bandera.

Las únicas uñas universales del mercado que se pueden instalar en cualquier tipo de desmontadora, acople y adaptador. No rayan ni marcan las llantas. Corrigen las posibles holguras que se producen al trabajar con los neumáticos y son muy resistentes.



## UÑA DE PLÁSTICO 05R

Para máquina automática y semiautomática.

Las únicas uñas universales del mercado que se pueden instalar en cualquier tipo de desmontadora, acople y adaptador. No rayan ni marcan las llantas. Corrigen las posibles holguras que se producen al trabajar con los neumáticos y son muy resistentes.



## TALONADOR

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



## SACAOBÚS CON PAR DE APRIETE

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 recomienda el fabricante. (0.25, 0.40 ó 0.45 Nw)



## EXTRACTOR DE VÁLVULAS

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 acabado en goma y en nylon evitan rayar la llanta.



## LIMPIA ADHESIVOS

Herramienta especialmente diseñada para eliminar con facilidad el adhesivo adherido a las llantas de aluminio. Fabricado con un diseño cónico exclusivo que facilita el acceso a cualquier punto de la llanta sin dañarla.



## DESMONTABLE PROTEGIDO

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.



## GEL PARA MONTAJE DE NEUMÁTICOS

Gel de gran calidad fabricado en España. Facilita la instalación de todo tipo de neumáticos. Reduce el esfuerzo. Sin efectos agresivos sobre el caucho ni al contacto con la piel. Incluye escurridor.



# GRUPO ANDRÉS, NOMINADO NUEVAMENTE EN LOS PREMIOS HEVEA COMO MEJOR DISTRIBUIDOR DE NEUMÁTICOS DE ESPAÑA

**G**rupo Andrés, distribuidor líder de neumáticos de la península ibérica, ha sido un año más nominado a los Premios Hevea 2019 como Mejor Distribuidor de Neumáticos, un galardón que ganó ya en 2018 recibiendo el voto de más de 8.000 participantes profesionales.

El periodo de votaciones online de la II edición de los 'Premios Hevea' de la Industria del Neumático, organizados por EuroPneus y respaldados por Motortec Automechanika Madrid, se abrió ayer en <https://www.europneus.es/nominados-premios-hevea-2019/> y se mantienen hasta el 8 de noviembre. Este año, hay novedades en los premios ya que hay más candidaturas y se ha modificado el sistema de votación, en el que solo pueden participar los profesionales del sector (Se entenderá por profesional todo aquel usuario del que la publicación EuroPneus tenga constancia que pertenece a una empresa directamente relacionada con el sector del neumático a través de su correo electrónico). La entrega de premios será el 28 de noviembre, durante una Gala que se celebrará en Madrid.



Grupo Andrés en 2018 recibiendo el premio al mejor distribuidor de neumáticos

La II edición de los Premios Hevea 2019 de la Industria del Neumático tiene 19 categorías abiertas a voto, un Premio a la Seguridad Vial (patrocinado por OPEN), Premio de Honor y un Premio a la Trayectoria Profesional. Para determinar el ganador de cada categoría el 50% del valor de los votos se extraerá de las votaciones realizadas por los puntos de venta; 25% del valor de los votos se extraerá de las votaciones de la Industria; y el restante 25% del valor de los votos corresponderá a la publicación EuroPneus.



**VOTA  
TÚ TAMBIÉN**

Escanea este código para votar en la categoría de *Mejor distribuidor* o desde <https://www.europneus.es/mejor-distribuidor-neumaticos-2019/>

# CHEVROLET CORVETTE C3

UN GRANDE DEL SUEÑO AMERICANO



**E**l Chevrolet Corvette es uno de los coches americanos más legendarios. Su historia arranca en 1953, primer año de producción, y este 2019 estrena su octava generación. Y aunque nació como un coche minoritario y le costó alcanzar el éxito, después ha sido imprescindible para entender la industria americana del automóvil y sus transformaciones sociales.

El que nos ocupa es un Corvette C3 Stingray, la tercera generación y una de las más longevas: estuvo catorce años en producción, de 1968 a 1982. Durante su larga vida comercial recibió numerosos cambios para adaptarse a nuevas normativas. En 1972 la marca tiene que cambiar el frontal para eliminar los parachoques metálicos, con resultados desastrosos para algunos coches. No en este caso: se prolongó el morro alargando su silueta. El modelo

de 1980, que es el que nos ocupa, rebaja todavía más su perfil, se integra el alerón trasero en la carrocería y se estira de nuevo el frontal, lo que junto con una nueva luna trasera da como resultado una de las líneas más bellas de la historia.

También tuvo muchos cambios en sus motores. El C3 montaba un bloque pequeño de 5,7 litros y un bloque grande de 7 litros que, a lo largo de los años, tienen que adaptarse a las exigentes normativas de contaminación y a la crisis del petróleo. También tuvo que adaptar su oferta de carrocerías a las normas de seguridad. El Corvette siempre fue un roadster, descapotable de dos plazas, pero en 1976 dejó de venderse el cabrio porque no pasaba las pruebas de seguridad y quedó como única opción un coupé como el de este reportaje; también hubo una versión targa con el techo desmontable.



#### NEUMÁTICOS

225-70/15 (DEL)  
255-60/15 (TRAS)



**Motor**  
Delantero. 8 cilindros en V  
5.730 CC

**Cambio**  
4 velocidades. Automático

**Potencia**  
228 CV

**Peso**  
1.597 kg.

**Medidas (Largo/Ancho/Alto)**  
4.630 / 1.934 / 1.234 mm

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

**Suspensiones**  
Trasera por brazos superpuestos

**Prestaciones**  
204 km/h. 0-100k/h en 7sg.

**Cotización**  
30.000 euros

**Continental**   
The Future in Motion

Fitness



Business



Pedaleando o conduciendo.  
Siente la seguridad con Continental.

Decidas moverte en dos o cuatro ruedas,  
lo que sentirás será la confianza y seguridad  
de nuestros neumáticos Continental.

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

**LA VUELTA**

PATROCINADOR PRINCIPAL

**Continental** 