TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 08 ENERO 2020
3,95€ ESPAÑA

2020

EL FUTURO DEL NEUMÁTICO EMPIEZA HOY

FÓRMULA 1: DEL 13 AL 18
EL CAMBIO DE ERA DE LA F1 YA RUEDA

GRUPO ANDRÉS, PREMIO HEVEA
TRAYECTORIA PROFESIONAL

NÚM. 08 ENERO 2020
GRUPO ANDRÉS NEUMÁTICOS

BRIDGESTONE

Controla Tu Viaje Durante Todo El Año

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

BRIDGESTONE
Worldwide Olympic Partner

04

Tire Pro es una publicación del Grupo Andrés

LO MEJOR, PARA LOS USUARIOS

Acercar los productos más sofisticados a los usuarios. De eso va, en buena medida, este nuevo número de TirePRO. Y ese es el sueño de muchos fabricantes que siempre han visto en la investigación, y su reverso en la competición, una buena manera de mejorar sus productos y llevar un componente tan vital de un vehículo como son los neumáticos al máximo nivel.

En ese punto, en el máximo, están los nuevos neumáticos del Bugatti Chiron, capaces de rozar los 500 km/h con el supercoche germano-francés con toda la seguridad del mundo, tanto si de trata de rodar a fondo como de dar un paseo. En el máximo está también la factoría de Bridgestone en Burgos, la primera fábrica del gigante nipón en España, y que ha fabricado ya más de 300 millones de neumáticos.

Y en cuanto a la transferencia tecnológica, ahí están los cambios que se avecinan en la F1. En su afán por acercarse al público, la competición de monoplazas más prestigiosa del mundo va a cambiar sus clásicas llantas de 13 pulgadas por las de 18, más parecidas a lo que ya se usa de manera generalizada por la calle.

Pero la última palabra en tecnología, y la gran ventaja, la tienen los usuarios. En 2020 podrán disfrutar de las novedades de todas las marcas en los segmentos más demandados, de Premium a 4x4. Y en un suspiro, en cuestión de 3-4 años, podrán montar los primeros neumáticos del futuro, esos prototipos sin aire que no se pinchan y que no contaminan: en 2024 ya los habrá a la venta.

NÚM.08 SUMARIO

04 OPINIÓN
Nuevo año, nueva década... más globales

05 ACTUAL
Novedades del sector

10 CARAMULO
El festival de clásicos más "cool"

12 NEUMÁTICOS
Las novedades del 2020

18 COMPETICIÓN
Grandes cambios en la Fórmula 1

26 DIARIO DE RUTA
El Dakar visto por Lorenzo Santolino

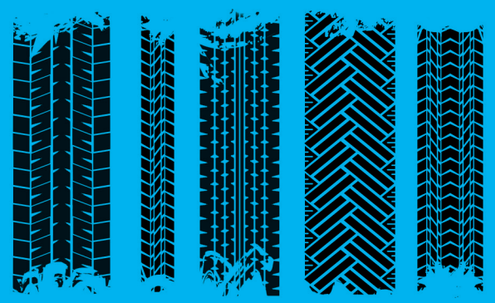
30 RADIOGRAFIA
Del taller. Hoy desde Murcia

32 GRUPO ANDRÉS
Premios Hevea 2019

OPINIÓN

NUEVO AÑO, NUEVA DÉCADA... MÁS GLOBALES

Iván Andrés
Vicepresidente
Grupo Andrés Neumáticos



Cada día más lejos, a veces da vértigo... pero al mismo tiempo nos hace sentirnos orgullosos del trabajo y el esfuerzo que a diario realizamos todos los que formamos Grupo Andrés.

Y es que no podemos quedarnos parados, nuestra esencia es rodar y rodar y, como líderes de un sector en continua evolución, Neumáticos Andrés no puede ralentizar la marcha.

Disfrutamos de un mercado cada vez más globalizado, en el que se pone a prueba cada día la capacidad logística de los principales agentes comerciales. Y en Grupo Andrés somos conscientes de nuestra posición de liderazgo, la cual nos obliga a procurar las mejores herramientas a los profesionales del taller, quienes confían en nuestra destreza para liderar el mercado de la distribución del neumático.

En ese punto estamos, barajando cifras como los más de 1.200.000 KM RECORRIDOS POR AÑO, en continua expansión internacional y comercializando, hasta la fecha, en 30 países donde ya realizamos el 20% de nuestras ventas.

No solo acabamos de iniciar un nuevo año, si no que hemos dado la bienvenida a una nueva década en la que se completará medio siglo de Grupo Andrés. Comienza un periodo en el que viviremos una nueva revolución, con vehículos eléctricos, sistemas de circulación autónoma y -en lo que más directamente nos afecta- neumáticos conectados, inteligentes y con aún mayores dosis de tecnología.

ESTAMOS PREPARADOS, llegamos con muchos de los deberes hechos por adelantado y, de la misma forma que fuimos innovadores al adoptar la comercialización on line, estamos seguros de que estaremos a la altura de lo que está por llegar.

STAFF

Edita Comunicación
de Neumáticos Andrés
comunicacion@grupoandres.com

Dirección y Coord. editorial
Carlos González

Dirección de arte y diseño
Ana Roncero
Alberto Martínez

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

Fotografía
Michelin, Continental, Bridgestone, Museu Caramulo, BF Goodrich, Pirelli, General Tire, Toñi Fotógrafos y Freepik.

ACTUALIDAD

EL NUEVO RÉCORD DE VELOCIDAD PARA UN NEUMÁTICO DE CALLE: 490 KM/H

El superlativo Bugatti Chiron se convierte en el coche de serie más rápido del mundo gracias a unos especiales neumáticos.

490,484 km/hora. Esta es la velocidad más alta a la que ha circulado nunca un coche de producción, y el récord es, cómo no, de Bugatti. La histórica marca ha vuelto a superar todas las barreras ayudada de unos neumáticos muy especiales e imprescindibles para la hazaña.

El récord se logró el pasado mes de agosto en la pista de pruebas de Bugatti en Ehra-Lessien, en el norte de Alemania, y con el piloto de pruebas de la marca Andy Wallace al volante. Para el récord se usó una unidad de preproducción calzada con neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 muy similares a los neumáticos con especificaciones estándar OE.

Se identifican por el marcaje 'BG', lo que significa que se han desarrollado para ser instalados en el Bugatti, y que están homologadas para su utilización en carretera. La única diferencia es que el cinturón de carcasa de los neumáticos utilizados en el récord contaba con refuerzos específicos para soportar la fuerza centrífuga a la que los neumáticos se ven sometidos a velocidades tan elevadas, equivalente a 5.300 veces la fuerza de la gravedad.

Los neumáticos del Chiron se han desarrollado de manera muy especial en la factoría Michelin de Ladoux. Debido a la alta velocidad que es capaz de alcanzar el Bugatti, Michelin utilizó una máquina diseñada para realizar pruebas con los neumáticos que equipa el Transbordador Espacial, que permite llevar a cabo ensayos a velocidades de hasta 510 km/h.

Las medidas son las siguientes. Delanteros: MICHELIN Pilot Sport Cup 2 285/30 R20 (99Y). Traseros: MICHELIN Pilot Sport Cup 2 355/25 R21 (107Y)

LA LEYENDA AGOSTINI YA TIENE SU MUSEO

El italiano Giacomo Agostini, 15 veces campeón del Mundo de motociclismo, ha estrenado un nuevo museo en la localidad italiana de Bérgamo. Se trata de una iniciativa 100% privada, y de hecho todas las motos y miles de piezas que se pueden ver allí son de la colección del propio Agostini. La colección está compuesta por más de 300 trofeos, cascos, componentes... hasta un millar de elementos. Además, por supuesto, de sus motos más importantes (MV Agusta y Yamaha). Para visitarlo hay que hacer reserva y alojarse en Villa Vittoria Charme & Relax, el hotel con encanto del piloto.

LLEVAR MAL LAS PRESIONES, MUY CARO Y POCO ECOLÓGICO

Un neumático en buen estado, además de incrementar la seguridad, también puede reducir el impacto negativo en el medioambiente, puesto que una mala presión del mismo ocasiona hasta un 3% más de gasto en combustible. Este es el cálculo que ha hecho Continental. Según la marca, el neumático es el responsable del 21% del consumo del vehículo y cuando tiene poca presión también pierde pequeños fragmentos en su estructura que acaban en el medio natural, perjudicándolo.

De hecho, la resistencia a la rodadura, que está ligada al consumo de combustible, es uno de los parámetros que se mide en la etiqueta europea para neumáticos, obligatoria desde 2012. La diferencia entre la mejor categoría, 'A', y la peor, 'F', puede suponer hasta 300 euros de ahorro en la vida de un neumático, o lo que es lo mismo, el ahorro del coste de un neumático completo. A la hora de adquirir nuevos neumáticos es vital consultar esa información.

START SOMETHING GREAT TODAY.
GO
GOODYEAR
SuperSport
SuperSport R
SuperSport RS

TECNOLOGÍA DE NEUMÁTICO CONTRA LOS TERREMOTOS

Bridgestone ha anunciado que sus rodamientos de aislamiento sísmico de última generación serán instalados en dos sedes permanentes de nueva construcción que albergarán competiciones durante los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Tokyo 2020. El Centro Acuático de Tokio, donde se celebrarán competiciones de natación, buceo y natación sincronizada, y el Estadio Ariake, donde se disputarán las pruebas de voleibol y baloncesto en silla de ruedas, llevarán este equipamiento, que Bridgestone empezó a desarrollar en 1984.

Los rodamientos de aislamiento sísmico son soportes estructurales flexibles que aíslan una estructura del suelo para ayudar a reducir la propagación del choque sísmico y disminuir la posibilidad de daños en caso de terremoto. Estos rodamientos varían entre 600 mm y 1.800 mm de diámetro.

Las dos nuevas instalaciones, cuya finalización está prevista para este año, cuentan con una estructura de aislamiento sísmico de la cubierta. La instalación de los rodamientos debajo del techo en lugar de debajo de los cimientos del recinto ayuda a reducir la carga sobre los elementos estructurales de soporte del techo. Este tipo de instalación se utiliza a menudo en instalaciones en forma de vestíbulo o cúpula con grandes espacios abiertos, como los estadios deportivos.

SIETE AÑOS DE ETIQUETA ENERGÉTICA

La etiqueta europea de los neumáticos acaba de cumplir siete años. Esta nueva información es obligatoria desde el 1 de noviembre de 2012 y se implantó con dos objetivos muy claros: aumentar la seguridad y eficiencia medioambiental del transporte por carretera y permitir a los usuarios elegir mejor y con más criterio los neumáticos que se adaptan a sus necesidades y a las de su vehículo.

La etiqueta clasifica los neumáticos en función de tres criterios fundamentales: consumo de carburante, seguridad y ruido ambiental o exterior. Los resultados, para cada uno de los tres parámetros analizados, son declarados por los fabricantes e importadores de neumáticos de cada marca, de acuerdo con los métodos de ensayo definidos en el reglamento.

CELEBRACIÓN

PASIÓN POR EL ARTE Y POR LA "RAMPA"

La localidad portuguesa alberga el festival de clásicos más 'cool' de la Península Ibérica: cada año los deportivos más rabiosos se miden en su subida a la montaña.

Cuando se habla de festivales de clásicos, a todos nos viene a la cabeza el Goodwood Festival of Speed. Este evento organizado por un noble inglés es el no va más en esta cuestión, pero muy cerca, en la Península Ibérica, tenemos un ejemplo de categoría. Se trata del Caramulo Motorfestival, en Portugal, que aúna pasión por los clásicos y la competición y un toque "cool" muy propio de Portugal.

Para entender el festival hay que conocer a la familia impulsora. En los años '50 del pasado siglo, los hermanos Abel y João de Lacerda construyeron en esta antigua localidad termal un museo de arte para albergar una colección de arte desde la era romana hasta la época contemporánea, formada por 500 piezas. Pero además del arte, esta familia de filántropos tenía otra pasión: los coches.

João de Lacerda utilizó un segundo edificio anexo para alojar una increíble colección de cien vehículos históricos y deportivos, entre coches y motos, en la que reposan coches oficiales de antiguos mandatarios portugueses.

La colección fue el germen del festival y ahí entró en juego la tercera generación de la familia, que se ocupa ahora de la gestión de la colección. Empezó a celebrarse en el año 2006 bajo un formato que, en lo básico, se mantiene. Aprovechando la cercana subida de montaña, se celebra una competición en rampa puntuable para diversos campeonatos y abierta a vehículos clásicos. Además, se celebra una feria de automobilia, concentraciones, una exposición temática anual y llegan excursiones de clubes de clásicos, también procedentes de España.

Con el tiempo se han sumado incluso exhibiciones aéreas, pero la clave es que se ha convertido en una reunión imprescindible para coleccionistas, pilotos y aficionados a los grandes coches deportivos de todos los tiempos. Además, suele ser la ocasión que la tercera generación de la familia aprovecha para sacar las joyas de su museo, entre las que brilla con luz propia uno de los Bugatti T35 más originales del mundo, propiedad siempre de la familia.

2020

EL AÑO DE LOS NEUMÁTICOS DE HOY Y DEL FUTURO

-

El nuevo año llega con novedades en los segmentos clave: altas prestaciones, SUV y 4x4. Pero también será el de la cuenta atrás para los primeros neumáticos

Durante 2020 las marcas van a renovar de manera profunda sus catálogos. Los principales frentes están en los mercados con más proyección, como son los altas prestaciones y los SUV, pero nadie quiere renunciar a las ventas en neumáticos de carretera 'convencionales'. De hecho, a los grandes del mercado se suman marcas especialistas que volverán a los neumáticos de turismo. Estas son algunas de las novedades más destacadas.

MICHELIN Y LAS MOTOS

Michelin ha duplicado las ventas de neumáticos para vehículos motorizados de dos ruedas en los últimos cinco años, y espera que se dupliquen nuevamente en la próxima media década. Los acuerdos con marcas como BMW, Honda, Harley-Davidson, Piaggio, KTM y Yamaha, entre otros, convierten a los neumáticos franceses en monta de serie para muchas motos que saldrán de los concesionarios en 2020.

Para este año presenta cinco grandes novedades para moto y scooter. La nueva gama de neumáticos Michelin Power está destinada a equipar las motocicletas superdeportivas y llegara al mercado en cuatro versiones, desde deportivos de carretera a slick de circuito. Renueva la conocida City Grip 2 de scooter, el primer neumático para este segmento con un enfoque de prestaciones todo-tiempo. El Commander III en dos versiones para las motos custom y cruiser de altas prestaciones. Para el campo, la Enduro Xtrem es un neumático 100% off-road para las competiciones de enduro extremas con pruebas de franqueamiento de obstáculos en escenarios muy exigentes, una disciplina entre el enduro, el motocross y el trial. Y la Star Cross Mini, el mismo modelo top de motocross pero para moto de 50 a 85 cm3.

BFGOODRICH 4X4 Y SUV

BFGoodrich cumplirá 150 años en 2020 y lo celebra con una nueva gama de neumáticos todo terreno y con una renovada oferta para SUV y turismos. En el segmento off-road, BFGoodrich lanzará 6 nuevas referencias en All Terrain y 3 nuevas referencias en Mud Terrain, para mantenerse al frente del segmento en 2020.

Para vehículos industriales, habrá dos grandes novedades durante el año: la renovación de la gama para camión, con la llegada del BFGoodrich CrossControl 2 en al segmento de utilización mixto/construcción, y el BFGoodrich CraneControl en el segmento de grúas.

Por último, la marca vuelve a la carretera con la gama Advantage, desarrollada para vehículos de turismo y SUV, con la gama Advantage SUV, que sustituirá, en el año 2020, a la actual oferta g-Grip para turismos de la marca. Los nuevos modelos han sido desarrollados para responder a las necesidades específicas del mercado europeo, y la gama contará con 99 referencias para turismos y otras 23 opciones para SUV.

LA APUESTA SEGURA DE GENERAL TIRE

Altimax ONE/ONE S, incorporados con gran éxito este pasado 2019.

Grabber AT3, el mejor neumático mixto del mercado, concebido como neumático ALL SEASON y homologado para un uso invernal.

Grabber X3, el mejor neumático MUD TERRAIN del mercado.

Eurovan 2, una apuesta segura para profesionales.

ALTAS PRESTACIONES EN GOODYEAR

El nuevo modelo para 2020 de Goodyear es el Efficient Grip Performance 2, que sustituye a su exitoso antecesor. Se trata de un neumático de altas prestaciones, específicamente de verano y que ofrece un 50% más de kilometraje, mayor estabilidad en seco y menor distancia de frenado en mojado. Es una elección con muy buenas notas en las pruebas de las revistas especializadas y que, además, ofrece confort acústico y mejores consumos.

Un neumático antipinchazos con una estructura totalmente novedosa: no tiene aire, se imprime en 3D.

EL AÑO DE LOS NEUMÁTICOS DEL FUTURO

Este 2020 será también el de la cuenta atrás para los neumáticos del futuro, esos modelos vanguardistas que llevamos años viendo, y que las marcas al fin van a comercializar. De hecho, Michelin ha sido la primera en anunciar la puesta a la venta de uno de sus modelos más tecnológicos, el Uptis. Será en 2024 cuando podamos montar en nuestro coche este especial producto, un neumático antipinchazos con una estructura totalmente novedosa: no tiene aire, se imprime en 3D, realizado con materiales reciclados y renovables y conectado al vehículo.

Pero Michelin no es la única marca que pondrá en juego un neumático 'del futuro'. Durante la celebración del Salón del Automóvil de Frankfurt (IAA), Continental ha presentado Conti C.A.R.E., un sistema de tecnología integral. Este nuevo neumático Conti C.A.R.E. (Conectado. Autónomo. Fiable. Eléctrico - C.A.R.E por sus siglas en inglés) es sinónimo de conectividad entre la tecnología de las ruedas y la manejabilidad, ideal para la movilidad eléctrica compartida del futuro. Los neumáticos llevan sensores que detectan posibles daños y que evalúan el desgaste para programar su sustitución; también es capaz de adaptar la presión de la cubierta con unas bombas incorporadas al diseño de la llanta.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

SÚMATE A LA RUEDA DEL

Compromiso

En SIGNUS trabajamos para que los neumáticos
fuera de uso se sumen a la rueda de la Economía Circular.
Cuidar el medio ambiente es nuestra vocación, y la responsabilidad de todos.

SIGNUS
SISTEMA COLECTIVO DE GESTIÓN DE NEUMÁTICOS FUERA DE USO

www.signus.es

DEL 18 AL 18

LOS NEUMÁTICOS SERÁN LA CLAVE EN LA F1 DEL FUTURO: EN 2021 SE PASARÁ DE LAS CLÁSICAS RUEDAS DE 13 PULGADAS A LAS LLANTAS DE 18. SUPONDRÁN UN CAMBIO TÉCNICO IMPORTANTE, PERO POR FIN SE PODRÁ HACER TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA

EL CAMBIO DE ERA DE LA F1 YA RUEDA

Una nueva era se avecina en la F1. La competición más prestigiosa del mundo del motor necesita nuevos alicientes, y está buscando más espectáculo manteniendo el sello de siempre, que aúna glamour y tecnología. Así se ha visto con los cambios en los últimos años y los que se avecinan, que dibujan una F1 más igualada, para lo que se van a limitar presupuestos, pero que pasa también por cambios tecnológicos en los que se va a tocar casi todo. Y en ese casi entra también un elemento muy clásico: los neumáticos.

La verdad es que la F1 se había quedado un poco atrasada en este aspecto. Hace décadas que los monoplazas más rápidos del mundo ruedan en pista con la misma medida de llantas: 13 pulgadas. Este diámetro, herencia de otros tiempos, había quedado como un rara avis en la competición; de hecho, en ninguna disciplina los modelos de competición están tan alejados de las medidas que se usan en la calle. Ni en los rallys, ni en MotoGP ni en las especialidades off road es así.

Detrás de esta medida hay, no obstante, razones tecnológicas de peso. El diámetro y medidas de los neumáticos condicionan el diseño de suspensiones y el comportamiento de los actuales F1, además de otras cuestiones como la aerodinámica. Así que la medida de 13 pulgadas se ha mantenido para no tener que tocar una parte tan sustancial del diseño de los monoplazas, algo en lo que se invierte millones de euros del presupuesto de los equipos.

Y, ¿CÓMO VA A FUNCIONAR?

El estreno oficial ha sido hace solo unas semanas. El pasado mes de septiembre, las nuevas llantas de 18 pulgadas hacían su aparición en un F1 oficial, un Renault en concreto, en unas pruebas en el circuito de Paul Ricard. Las pruebas empezaron hace mucho, en 2014, y en 2020 la F2 ya llevará la medida de futuro de la F1. Por ahora hacen falta muchas pruebas para dar con los compuestos adecuados y que los equipos estén conformes, pero el cambio de era ya está en marcha.

A PARTIR DE 2021 LAS LLANTAS SERÁN DE 18"

Ahora eso va a cambiar. A partir de 2021, la F1 adoptará las llantas de 18 pulgadas además de otros cambios: no habrá mantas térmicas para calentar neumáticos, los coches volverán a tener efecto suelo, puede que haya repostajes… Pero el cambio de diámetro es la novedad tecnológica más grande. Además del diámetro, cambiarán las medidas los neumáticos delanteros se ajustarán para ser más estrechos, reduciéndose de 305 mm a 270 mm; los posteriores seguirán igual, en 405 mm de anchura.

Detrás de los cambios, además de motivos deportivos y de espectáculo, está la voluntad de acercar la medida de las llantas de la F1 a lo que se usa en la calle. Estéticamente, ningún deportivo calzaría hoy neumáticos en medidas de los años '70 u '80, y tampoco se entiende que no pueda haber transferencia tecnológica más directa, más fácil si se usan llantas de diámetros más parecidos a lo que se vende en la calle.

LAS MEDIDAS EN OTROS CAMPEONATOS

MOTO GP

La categoría reina del motociclismo ha usado históricamente llantas del diámetro habitual en la calle, pero también ha servido para experimentar otras e introducir novedades que llegaron a las motos de serie, como la época de las llantas de 16 pulgadas. Ahora, monta de manera universal llantas de 17 pulgadas.

17"

WRC

En el Mundial de rallys se usan dos medidas de llanta en función de los neumáticos para cada terreno: 15 pulgadas en tierra y nieve y 18 pulgadas para asfalto. Las primeras permiten montar neumáticos con más perfil para terrenos complicados y las segundas, perfil bajo para carretera.

15" + 18"

LE MANS

Los coches de resistencia también llevan neumáticos próximos a los que se usan en superdeportivos de calle. Llantas de 18 pulgadas es lo que monta el Toyota con el que Alonso ganó las últimas 24 Horas.

18"

FórmulaE

La versión eléctrica de la F1 adelantó el camino que ahora se hace en los monoplazas de combustión. Desde su estreno en 2014, la FE ha llevado llantas de 18 pulgadas, con medidas 225/40-18 en el eje delantero y 305/30-18 en el trasero. Además, también renunció al uso de calentadores y a diferenciar gomas de lluvia y de seco.

18"

BRIDGESTONE BURGOS

300 MILLONES DE NEUMÁTICOS Y MÁS TECNOLOGÍA PARA CELEBRARLO

Un neumático de 4x4 fue la unidad 300 millones de la factoría en la que se fabricó el primer neumático Bridgestone de Europa

La planta de Bridgestone en Burgos ha alcanzado los 300 millones de neumáticos fabricados desde su apertura en 1967, y lo ha celebrado con un acto institucional y el 'estreno' de más tecnología para la factoría pionera de la marca japonesa: el primer neumático Bridgestone de Europa se fabricó en Burgos en 1990.

En estas instalaciones se producen neumáticos para turismo, camionetas y 4x4 que se distribuyen a nivel mundial y en la que actualmente trabajan más de 1.300 profesionales. "La fábrica produce cada día más de 27.000 cubiertas. La número 300 millones representa el éxito de unir al mejor equipo humano con la tecnología más puntera del mercado", ha asegurado el director general de la planta, Fernando del Cerro. Durante la conmemoración, ha tenido lugar la firma de la cubierta número 300 millones, con medida 265/65 R17 116H (para vehículos 4x4) y perteneciente a la línea de producto BLIZZAK LM005, un tipo de neumático diseñado específicamente para el invierno. Entre sus características, destacan unas prestaciones de frenado excelentes y mayor tracción sobre carreteras cubiertas de nieve y hielo.

Este récord de producción consolida a la planta burgalesa como una de las más competitivas del Grupo Bridgestone, que en 2017 anunció un plan de inversiones de 70 millones de euros para incrementar su capacidad productiva hasta 2022.

LA FACTORÍA BURGALESA ESTRENA EL TANDEM MIXER, UNA TECNOLOGÍA REVOLUCIONARIA

La ocasión, que ha coincidido con el 52º aniversario de la factoría burgalesa, también ha servido para inaugurar el Tandem Mixer, una nueva tecnología que mejora el proceso de mezcla de compuestos, ya que aumenta la productividad y la calidad del producto.

Con su implementación, la fábrica es capaz de producir neumáticos más ecológicos, ofreciendo un mayor equilibrio entre las prestaciones dinámicas y su resistencia a la rodadura, agarre y desgaste. Esto se traduce en un rendimiento óptimo del neumático durante la conducción, en ahorro de combustible y, por tanto, en una menor huella ambiental. Esta tecnología no solo permitirá a Bridgestone fabricar neumáticos premium en la actualidad, sino que también posibilitará que pueda producir los neumáticos que se requieran en el futuro.

GENERAL TIRE, ORIUM Y MINERVA

ALL SEASON EN TODA SU EXTENSIÓN

DE LA NIEVE AL SOL. ESTA ES LA APUESTA DE TRES MARCAS DE RENOMBRE.

GENERAL TIRE

General Tire ha presentado el Snow Grabber Plus, el neumático de invierno definitivo para 4x4. Por su diseño y componentes, ofrece las máximas prestaciones hasta 7 grados bajo cero, en condiciones de nieve y hielo. Y, además, ofrece una magnífica tracción, menores distancias de frenado y eficiencia en el consumo, con ventajas a bajas temperaturas en las que los neumáticos de verano no ofrecen su mejor rendimiento.

ORIUM

Orium ha presentado su all season, un neumático diseñado bajo los parámetros y exigencias del mercado europeo, marcado como M+S y 3PMSF, es decir, la calificación más completa para un neumático apto para todo el año. Incluye Silica en su composición, lo que mejora agarre y distancias de frenado.

Disponible en once medidas.

MINERVA

Y por último, la histórica Minerva dispone de una amplia gama all season para turismos, furgonetas, 4x4 y SUV, con marcaje M+S y de neumático de invierno.

Disponibles en multitud de medidas de 13 a 19 pulgadas.

Tire Pro - ESPECIAL ALL SEASON / 04

EL DAKAR DESDE DENTRO

Arena, dunas, paisajes espectaculares, velocidad... El Dakar que vemos por la televisión es eso, pero fuera de cámara la mítica carrera es un gigantesco engranaje que mueve a 3.000 personas cada día, una organización milimétrica que consigue funcionar en lugares habitualmente inhóspitos. Este año, Lorenzo Santolino ha vivido su segunda experiencia dakariana y nos cuenta qué ocurre antes del momento en el que toma la salida para enfrentarse a una nueva etapa.

El Dakar visto a través de los ojos de Lorenzo Santolino

01

La ciudad Dakar: 3.000 personas entre organización y competidores. ASO, la empresa que organiza la carrera, tiene dos como estas que se van alternando etapas: se desmonta cada día.

02

Las verificaciones técnicas son imprescindibles: antes de tomar la salida, las motos son analizadas por los comisarios para comprobar que se ajustan a la reglamentación.

03

Las motos del equipo llegan por barco a Arabia desde Francia: este año hubo que enviarlas antes por la huelga de los transportistas franceses. Cuando llegan, el equipo tiene que hacerlas funcionar otra vez.

04

Las verificaciones también son para los pilotos: se comprueban licencias, permisos, homologación del casco y protecciones. Un día entero haciendo cola para sellar los papeles.

05

Las etapas arrancan muy pronto, y los que antes empiezan son los mecánicos: lo primero, repasar la moto, salvo en las etapas maratón y supermaratón que no se pueden tocar.

06

La comida del Dakar: verduras, pasta, pollo... y este año, nada de cerdo. Siempre mucha agua para hidratarse, aunque ha hecho menos calor que en América.

07

El roadbook. Es el libro de carrera, un rollo de indicaciones para seguir la ruta que avisa de puntos de paso, peligros... Este año en seis etapas se entregaba solo minutos antes. Delante, alguien que ya lo ha ganado, Toby Price.

08

En este Dakar he tenido el helicóptero encima bastante tiempo: la organización tiene diez para televisión, seguridad y seguir la carrera. Las imágenes van para 190 países. La carrera la siguen 1.900 periodistas y se hacen 1.200 horas de difusión en televisión.

09

Este año Arabia Saudí ha sido la novedad: es el trigésimo país en el que se celebra el Dakar tras los de África y América. Los paisajes, impresionantes, especialmente la primera semana.

10

Hemos tenido que madrugar mucho: para llegar a la salida listo para competir ha habido que levantarse a las 4 de la madrugada. La primera hora de carrera está entre las más duras, es temprano y hace frío.

11

El podio de salida: significa que has cumplido el objetivo del año. Es una fiesta de casi ocho horas de duración emitida en directo.

¿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

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: Toñi Fotógrafos

¿Quién eres?
En realidad, los dueños del taller somos dos hermanos. David y Pascual Gombau Novo.

¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?
Empezamos muy jovenes con nuestro padre, que fue el fundador del primer taller de la familia.

¿Cuántos años lleva abierto el taller?
42 años.

¿Quién empezó este negocio?
Nuestro padre.

¿Ha cambiado mucho?
Demasiado, no se parece en nada a sus principios.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?
Teniendo en cuenta los años que llevamos no sabría calcularlo, pero muchísimos.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?
Trabajamos con varias. Pero siempre las de mejor calidad.

Los clientes qué prefieren: ¿duración o agarre?
Depende principalmente de si el vehículo es para uso personal o profesional.

¿Se le ha resistido alguna rueda?
Desde que usamos maquinaria de última generación es muy difícil que alguna se resista. Ya no es como hace años.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?
Lo hacemos diariamente.

Si le digo que llevo mal las presiones…
Se las revisamos, y le aconsejamos lo necesario para que no vuelva a pasarle.

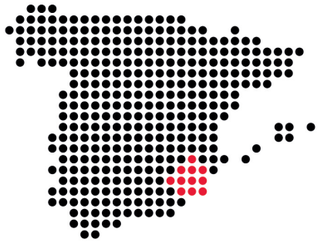
Deme un consejo infalible sobre neumáticos.
Móntalos en Talleres Zarandona y no tendrás problemas.

¿Cuáles son sus hobbies?
Cuidar de la familia.

¿Le da tiempo a practicarlos?
Sí, el tiempo que me deja el trabajo.

¿Qué opinas de Neumáticos Andrés el servicio que presta a sus clientes, los talleres profesionales?
Para poder ofrecer los mejores servicios a nuestros clientes necesitamos trabajar con grandes empresas que respondan. Y, de momento, Neumáticos Andrés ha demostrado ser una de ellas.

DATOS DEL TALLER



Talleres Zarandona
Av. Ingeniero José Alegría, 73
30007 Murcia
Telf. 968 24 74 95

TirePro - RETRATO TALLER 04

Eustaquio Andrés, fundador y presidente de Grupo Andrés, ha sido galardonado con el 'Premio Hevea a la Trayectoria Profesional'. Un reconocimiento que rinde homenaje a su carrera dentro del sector del neumático, "por realizar una gran labor tanto en aras del bien general del sector, como, de su propia compañía". La segunda edición de los 'Premios Hevea' de la Industria del Neumático, con el patrocinio oficial de la división 'Motor & Mobility' de IFEMA, se ha celebrado el jueves, 9 de enero de 2020.

EUSTAQUIO ANDRÉS RECIBE EL PREMIO HEVEA A LA TRAYECTORIA PROFESIONAL

El evento, organizado por Europneus, ha contado con la presencia de numerosos e importantes profesionales del sector, la prensa especializada y los candidatos al galardón. Los asistentes se han reunido toda la tarde en el Centro de Convenciones Norte de la Institución Ferial de Madrid, donde han asistido a un encuentro de networking, cóctel y cena de gala, y para finalizar la jornada se han entregado los premios.

Eustaquio Andrés recogió el premio muy emocionado y agradecido por las palabras pronunciadas al hacerse público el premio. Como fundador de una compañía líder, destacó la relevancia actual del sector de la distribución de neumáticos en la economía, siendo consciente de su propio papel protagonista en la revolución de este mercado, cuando en sus inicios, "¡hace ya casi 50 años!", comenzó a plantearse las posibilidades de poner en marcha la distribución de neumáticos en el ámbito local, después provincial, regional nacional y, finalmente, dando el salto internacional.

Hoy día, "Neumáticos Andrés ha crecido como nunca imaginé", aseguró Eustaquio Andrés, quien, además, dedicó este premio a todos los miembros de la empresa, "una plantilla profesionalizada, compuesta por personas muy prepa radas y trabajadoras, y un excelente staff directivo, guiado por un gran director general, Eduardo Salazar; junto a quien se ha forjado la segunda generación, con mis hijos Javier e Iván a la cabeza".

EL PRESIDENTE Y FUNDADOR DE GRUPO ANDRÉS NEUMÁTICOS PUSO LOS CIMIENTOS DEL SECTOR DE LA DISTRIBUCIÓN DE NEUMÁTICOS, REALIZANDO LAS PRIMERAS OPERACIONES COMERCIALES DURANTE LOS AÑOS 80

"Neumáticos Andrés ha crecido como nunca imaginé", aseguró Eustaquio Andrés, quien, además, dedicó este premio a todos los miembros de la empresa.

Finalmente, Andrés quiso aprovechar la presencia de los principales representantes del sector automoción para mirar al futuro y a los nuevos escenarios comerciales que se plantean. "Estamos ante una nueva era, en la que las directrices de la movilidad sostenible están dando lugar a cambios muy grandes", comentó, "y por eso, hay que estar muy atento, observar y aportar ideas, grandes dosis de trabajo conjunto, creatividad, ilusión, serenidad y resistencia".

SEAT 124 SPORT COUPÉ

DEPORTIVO DE JUJO A LA ESPAÑOLA

En 1970, Seat, que entonces fabricaba bajo licencia Fiat, decidió hacer su propia versión del italiano 124 Sport. Fue la manera de introducirse en el mercado de los coches deportivos y de lujo, y lo consiguió a medias. El coche, bastante exclusivo (solo se hicieron 45.000) era caro, pero su deportividad era solo para entendidos.

El que nos ocupa es un Sport Coupé 1.8, la variante evolucionada que salió en 1973. Incorpora la versión de más cilindrada de cuatro cilindros en línea de doble árbol de levas de origen italiano, sin duda, lo mejor del coche: un propulsor puntero, moderno y potente. Esta versión, un poco menos rabiosa que el 1.6 original, que llevaba doble carburador, por simple del 1.8 de la segunda generación.

Exteriormente, el 1.8 era casi el mismo coche que el 1.6 salvo por mínimos detalles. Heredó las dudosas 'cualidades' del primer modelo que le valieron el apelativo de 'la loca'. El motivo, su tendencia a irse de atrás por el reparto de pesos cargado en el tren delantero que dejaba la trasera 'suelta'. Las llantas y neumáticos, algo pequeños para las prestaciones del coche, no ayudaban.

Eso le valió una fama discutible, aunque también era un coche rutero, con unas importantes prestaciones para la época (aceleraba bien y superaba los 180 km/h) y un consumo bastante contenido para lo que andaba. Lástima que su precio de adquisición era alto, igual que su mantenimiento, y lo que se lograba a cambio era un coche con lagunas en comportamiento y también en equipamiento.

Sin embargo, el 124 Sport Coupé, "la loca", marcó una época como uno de los coches nacionales más veloces y por avances como los cuatro discos de freno (uno de los primeros en ofrecerlo) y la joya de la corona, su motor de doble árbol de levas.

NEUMÁTICOS
DUNLOP CLASSIC
185/70R13

Motor Delantero. 4 cilindros en línea 1.756 CC	**Peso** 1.004 kg.	**Suspensiones (Del./Tras.)** Independ. muelles helicoidales Eje rígido muelles helicoidales
Cambio Manual 5 velocidades	**Medidas (Largo/Ancho/Alto)** 4.123 / 1.670 / 1.310 mm	**Prestaciones** 181 km/h. 0-400m en 17,2sg.
Potencia 118 CV	**Frenos (Del./Tras.)** Disco	**Cotización** 4.500 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

LA VUELTA
PATROCINADOR PRINCIPAL
Continental