TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 09 JUNIO 2020
3,95€ ESPAÑA

MOTOS

DEL ASFATO A LA TIERRA SOBRE DOS RUEDAS

PORSCHE 917
COLORES DE GUERRA

COVID 19: NUEVOS TIEMPOS
NUEVA NORMALIDAD

NÚM. 09 JUNIO 2020
GRUPO ANDRES 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)

80 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

Tire Pro es una publicación del Grupo Andrés

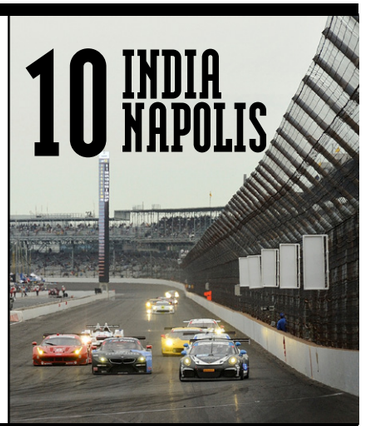
LA ILUSIÓN EN LA CARRETERA

Agarrados a la carretera. Este es el plan de este nuevo número de TirePRO nacido en tiempos de incertidumbre. Con la economía de España y de medio mundo paralizada, solo nos queda pensar en las carreteras que recorreremos cuando se levante el estado de alarma y podamos salir con nuestras motos a las calles, las curvas o las grandes rutas, siempre pegados al asfalto con los mejores neumáticos para scooter, deportivas, trail o carretera. Una elección cada vez más segura por la gran oferta y cualidades de los productos actuales.

Experimentado el confinamiento, seguro que no nos importaría probar las carreteras de medio mundo, las buenas y las malas, una clasificación en la que brillan aquellos países que invierten en sus comunicaciones y en la que España empieza a recuperarse tras años de maltrato y poca inversión en mantenimiento.

Otro viaje es el que hace un neumático hasta que lo montamos en nuestro vehículo. Pueden pasar años de desarrollo hasta que un modelo está listo, sale al mercado y emprende un preciso proceso logístico que se acelera para llegar a través de distribuidores como Andrés Neumáticos a miles de talleres, donde los profesionales, siempre, nos darán la mejor opción. Y por cierto, los aficionados los clásicos están de enhorabuena con la vuelta a la fabricación de la medida original del Seat 600. Para muchos coleccionistas, el más popular de los coches de nuestra historia es esa gran ilusión con la que salir a disfrutar de la carrera. Ojalá no nos falte nunca.

NÚM.09 SUMARIO



04 OPINIÓN
PSVR, Es nuestro plan

05 ACTUAL
Novedades del sector

10 INDIANAPOLIS

18 MOTOS
Neumáticos para dos ruedas

24 COMPETICIÓN
Colores de guerra Porche 917

28 DIARIO DE RUTA
Mejores y peores carreteras

32 RADIOGRAFIA
Del taller. Hoy desde Segovia

C 19 DESPLEGABLE
Infografía Covid´19

OPINIÓN

PSVR, ESE ÉS NUESTRO PLAN

Eduardo Salazar
Director general
Grupo Andrés Neumáticos

Estos días, mientras veía una serie de tv en la que aparecen constantemente carruajes de caballos, me dio por pensar en aquellas increíbles ruedas de madera que los sostenían y en cuánta ciencia se escondía, ya entonces, en lo que hoy nos parece un elemento tan rudimentario.
Pese a las dificultades, hasta nuestros días, no hemos parado de rodar...
No hay duda que la historia del ser humano está plagada de descubrimientos, en eso consiste la evolución –o involución en ocasiones-, pero me atrevería a decir que uno de los más trascendentes para la civilización y su desarrollo ha sido la rueda.
Evidentemente, su utilidad mecánica la ha llevado a ser pieza indispensable en innumerables máquinas, pero ahora me centro en su aplicación al transporte terrestre que es lo que nos interesa aquí. Damos un salto de millones de años desde su invención –dicen que allá por el V milenio a.c.- para fijarnos en los inicios del uso del caucho en las ruedas. Así, de golpe, estamos en el siglo XIX, porque fue entonces cuando alguien tuvo la curiosa idea de añadir goma natural en el borde exterior de las ruedas para suavizar el rozamiento y dotarlas de mayor confort, pero el problema era que se gastaban con demasiada rapidez.
Confortabilidad y rentabilidad, ya por aquellos años buscaban casi lo mismo que nosotros hoy en día. Sumémosle, actualmente, nuestra obsesión por la seguridad.
El final de la revolución industrial fue la plataforma de lanzamiento de lo que hoy conocemos como neumático, un descendiente directo del sistema de vulcanización –proceso que consiste en mezclar el caucho con azufre y aplicarle calor y presión lo que mejora su plasticidad y resistencia-, desarrollado por un tal Charles Goodyear... ese nombre empieza a sonarnos más cercano, ¿verdad?
Y si seguimos repasando la historia del neumático aparecen nombres tan reconocibles como Dunlop, con la primera llanta neumática; Goodrich, dotándolos de su actual color negro; Michelin, con los primeros neumáticos montados en un automóvil; Continental, con sus ruedas de fácil reparación; o, nuevo salto en el tiempo, General Tire, con sus novedosos neumáticos lisos diseñados para la temporada 2020 NASCAR Whelen Euro Series (NWES).
Cada momento de la historia, cada atrevido visionario, cada arriesgado emprendedor... ha sido un impulso para la innovación, una oportunidad para las nuevas ideas, los cambios y, en definitiva, la posibilidad de avanzar.
El sector del neumático, en nuestro convulso siglo XXI, debe mantener esa senda y el viaje debemos recorrerlo juntos.
Nosotros estamos dispuestos a seguir rodando juntos, acompañando a cada uno de los actores de la industria del neumático. Para, entre todos hacer historia, poner nuestro granito de arena para seguir avanzando, creciendo y, en definitiva, RODANDO.
Hemos sufrido un parón importante en nuestras vidas, una gran piedra en el camino, que solo podremos retirar aunando fuerzas y trabajando en equipo.
Nosotros asumimos el compromiso y la responsabilidad de seguir ofreciendo el servicio que necesita el sector, de mantenernos como firmes aliados en el negocio de los profesionales.
Planificar. Soñar. Vivir... RODAR.

STAFF

Edita Comunicación
de Neumáticos Andrés
comunicacion@grupoandres.com

Dirección y Coord. editorial
Carlos González

Dirección de arte y diseño
Ana Roncero
Sonia Sánchez

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

Fotografía
BMW, Continental, Good Year, Seat, Michelin, Porsche, Dunlop, José Redondo.

ACTUALIDAD

GOODYEAR Y LEXUS CELEBRAN 30 AÑOS CON DOS PROTOTIPOS

Goodyear ha trabajado estrechamente con Lexus en el desarrollo de los neumáticos, también conceptuales, del Lexus LF-30 Electrified que celebra las tres décadas de la marca japonesa de vehículos. El neumático prototipo está hecho a medida para beneficiar el diseño del coche, pero tiene algunas características muy llamativas.

Los neumáticos que lleva este Lexus están diseñados para mejorar la refrigeración de los motores eléctricos. El aire frío penetra a través de admisión del parachoques frontal y las aletas de los neumáticos guían el flujo de aire hasta los motores eléctricos que están colocados detrás de cada rueda.
Tanto el diseño como la forma exterior del neumático están pensados para mejorar la aerodinámica del Lexus reduciendo su resistencia, lo que consigue una mayor eficiencia en la autonomía de las baterías.

Goodyear se inspiró en la naturaleza para diseñar este prototipo. Los bordes superiores de las aletas de enfriamiento están recubiertas de un terciopelo tan fino como las alas de un búho, una característica que permite a este depredador hacerse con su presa con sumo sigilo durante la noche: el ruido de la rodadura de estos neumáticos se reduce al mínimo.

NUEVO SENSOR DE PRESIÓN MICHELÍN TPMS

Michelin ha presentado la nueva generación de TPMS, un sistema que está diseñado para prevenir el mal mantenimiento de los neumáticos, que constituye uno de los problemas más frecuentes en los vehículos y contribuye a los accidentes de circulación. Con este equipamiento "plug&play" se ofrece unos sensores TPMS en función del número de ruedas del vehículo (turismos, 4×4, motocicletas, furgonetas, autocaravanas) que sustituyen a los tapones originales de las válvulas.

El sistema inalámbrico cuenta con una pantalla LCD alimentada por energía solar que muestra automáticamente la presión exacta de los neumáticos en bar. Se instala en el vehículo utilizando un soporte magnético, no necesita programación ni conexión por cables y puede retirarse fácilmente en cualquier momento. Si el dispositivo detecta que algún neumático tiene problemas de pérdida de presión, pérdida rápida de aire o aumento rápido de la temperatura, que suele ser indicativo de un reventón inminente, alertará al conductor e identificará el neumático afectado en la pantalla.

RECTA FINAL PARA LA ETIQUETA EUROPEA

La puesta en marcha de la nueva etiqueta europea para identificar neumáticos está ya en su última fase. Tras pasar algunos trámites, tiene que ser aprobada para entrar en vigor, previsiblemente, en mayo de 2021. La nueva norma incluye la revisión a los parámetros que se miden y de los que se informa en las etiquetas de los neumáticos: eficiencia energética, adherencia al asfalto mojado y su nivel de ruido. La eficiencia en relación con el consumo resistencia a la rodadura se va a medir con una escala basada en las letras A (menos consumo), B, C, D y E (más consumo); la escala actual va de la letra A a la G.

Además, se incluirán indicadores sobre su viabilidad en hielo o nieve. Para incorporar esta nueva información se va a modificar el diseño de la etiqueta.

Los neumáticos que superen las pruebas de adherencia específicas incorporarán su correspondiente icono en la parte inferior de la etiqueta, junto con la información relativa al nivel de ruido de rodadura exterior que produce el neumático la rodar. Si no superan las pruebas, el espacio quedará en blanco.

EL NEUMÁTICO DEL FUTURO SEGÚN CONTINENTAL: PARA ELÉCTRICOS Y FLOTAS DE ROBOT-TAXIS

Durante la celebración del último Salón del Automóvil de Frankfurt (IAA), Continental ha presentado Conti C.A.R.E., un sistema de tecnología integral. Conectado. Autónomo. Fiable. Eléctrico , que son las siglas C.A.R.E en inglés, apuesta por la conectividad entre la tecnología de las ruedas y los diferentes modos de movilidad, con especial atención a la circulación autónoma y movilidad compartida.

En combinación con la aplicación web ContiConnect Live, Conti C.A.R.E. ofrece una solución de sistema flexible que puede proporcionar, por ejemplo, una forma de gestión de neumáticos para flotas modernas de robot-taxi, aumentando el rendimiento y ayudando a optimizar los costes.
Y, ¿cómo funcionan? Los neumáticos Conti C.A.R.E. incorporan sensores integrados en la estructura del neumático que generan y evalúan continuamente datos relativos a la profundidad de la banda de rodadura, posibles daños, temperatura y presión de los neumáticos. Este sistema de control transmite información sobre el estado de los neumáticos a ContiConnect Live, lo que facilita una gestión eficiente de la movilidad de los operadores de flotas.

Otra idea innovadora consiste en adaptar la presión de los neumáticos mediante bombas centrífugas integradas en la rueda. A medida que el vehículo acelera, las fuerzas centrífugas en el interior de la rueda actúan directamente sobre la bomba para generar aire comprimido. Esta tecnología PressureProof mantiene la presión de los neumáticos constantemente dentro del nivel ideal y ayuda a conseguir una reducción sostenible de las emisiones de CO_2. El exceso de aire comprimido se almacena en un depósito integrado. La tecnología PressureBoost utiliza este aire para adaptar rápidamente la presión de los neumáticos a las diferentes situaciones de conducción.

GENERAL TIRE LANZA UN NUEVO NEUMÁTICO LISO PARA LA TEMPORADA 2020 DE NWES

General Tire ha anunciado los nuevos neumáticos lisos para la temporada 2020 de la NASCAR Whelen Euro Series (NWES). Esta última especificación de neumático liso, con dimensiones 300/700 R 15, tiene como base el éxito de la gama de 2019, pero mejorando aún más el rendimiento, la capacidad de conducción y la durabilidad. Durante su desarrollo, el nuevo neumático ha sido probado en diversas condiciones y pistas para garantizar que las mejoras cumplen plenamente con los requisitos de la competición.

CONTINENTAL Y ADIDAS, DIEZ AÑOS DE TRACCIÓN

Hace una década Continental y Adidas firmaron el acuerdo "Get your grip" por el cual la compañía alemana líder del sector del neumático proveería de los últimos componentes para calzado a la firma de equipamientos deportivos. Durante este tiempo, 60 millones de usuarios han podido disfrutar de alguno de los 137 modelos desarrollados por ambas compañías, que cuentan con una suela que proporciona un 30% más de tracción, una reducción del deslizamiento y una carrera más eficaz que nunca, independientemente de las condiciones y terreno donde se corra.

LA PRIMERA MOTO DE SEAT, ELÉCTRICA

Seat ha puesto en marcha una nueva unidad estratégica de negocio, SEAT Urban Mobility, que le va a llevar a dar un paso inédito en los casi 70 años de historia del fabricante español. Dentro de su nueva apuesta se incluyen el su nuevo e-Kickscooter concept y, este es el dato, la primera e-Scooter concept eléctrica de la compañía.

El e-Scooter concept es 100% eléctrico con un diseño compacto basado en unas formas geométricas estilizadas. Es fruto de un acuerdo de colaboración con el fabricante barcelonés Silence, que sería el encargado de producirlas en su planta de Molins de Rei (Barcelona).

Esta nueva unidad de negocio integrará todas las soluciones de movilidad, tanto de producto como de servicios y plataformas y liderará el lanzamiento de la e-Scooter que llegará al mercado en 2020. Además, bajo esta nueva área también se incluirá el nuevo e-Kickscooter concept, que complementa el portfolio que inició con el SEAT EXS en 2018. La gama de productos está diseñada para cliente final (propiedad), así como para flotas y servicios compartidos (por uso).

EL FIAT 500 DE LEGO

Los fans de la automoción ya pueden vivir su particular 'La Dolce Vita' recreando el icónico Fiat 500 en forma de ladrillo de LEGO con un nuevo set de la colección que ofrece modelos detallados de edificios, monumentos y vehículos entre otros elementos.

El Fiat 500 es un icono del estilo italiano y este detallado modelo de ladrillo LEGO recrea un verdadero símbolo del diseño clásico de la industria del automóvil. El set incluye un interior detallado y un techo solar con funcionamiento real, lo que permite al "conductor" imaginarse a si mismo tomando el sol italiano mientras recorre la costa amalfitana.

El modelo de 960 piezas presenta todo lo necesario para un viaje europeo, incluyendo un baúl (con llanta de repuesto), un portaequipajes en la parte trasera del automóvil, así como un capó que permite a los constructores inspeccionar el motor una vez completado el modelo.

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

INDIANÓPOLIS

LA LEYENDA DE "THE BRICKYARD"

LA CASA DE LAS 500 MILLAS ES EL CIRCUITO ORIGINAL MÁS ANTIGUO DEL MUNDO: MÁS DE UN SIGLO DE COMPETICIONES QUE HAN DEJADO GRANDES MOMENTOS.

Desde hace más de cien años, las 500 Millas de Indianápolis están marcadas en el calendario como uno de los grandes eventos del motor. Como ocurre con Le Mans o con el circuito del TT de la Isla de Man, la célebre carrera estadounidense no se entendería sin conocer la historia de este trazado, aunque con el tiempo el complejo ha acogido todo tipo carreras (desde F1 a MotoGP) que han dejado momentos para la historia.

Lo que ahora es el Indianápolis Motor Speedway (IMS) se construyó a comienzos del siglo XX como pista de pruebas para los fabricantes de coches de la zona. Inicialmente era de alquitrán y piedras, pero pronto dio problemas: la primera carrera de coches sobre su trazado, disputada en agosto de 1909 acabó con cinco víctimas mortales por el deterioro que sufrió su pavimento durante la carrera.

Inmediatamente, se tomó una decisión que acabó en leyenda: cambiar la mezcla de su pavimento por ladrillos. Se instalaron 3,2 millones de adoquines, que dieron un nuevo apodo al IMS, 'The Brickyard'. El último colocado es de oro y aunque ya hace muchos años que está completamente, todos los adoquines originales siguen en su sitio y se conserva una yarda (algo menos de un metro) en la línea de meta con los originales.

Con ladrillos o sobre negro asfalto (terminó de ser completamente asfaltado en 1969), el IMS es el circuito más antiguo del mundo en activo, y conservando su planteamiento original. El circuito inglés de Brooklands abrió un año antes pero acabo cerrando y, además parte de su estructura ha sido remodelada. El IMS sigue intacto en su diseño original.

Sobre su trazado se han disputado carreras de todo tipo, y las de Indy 500 son las de mayor fama, pero no han sido las únicas. Allí compitieron Graham Hill y Jim Clark en 1966 en una polémica carrera; y Al Unser Jr. y Scott Goodyear protagonizaron en 1992 la carrera de coches más ajustada de la historia, que se resolvió a favor del primero por solo 0,043 segundos.

Pero su emblema son las 500 Millas, una carrera que solo se ha interrumpido dos veces: en los años 1917 y 1918, y posteriormente entre 1942 y 1945, a causa de la I y II Guerra Mundial.

CRONOLOGÍA INDIANÁPOLIS

LO QUE AHORA ES EL INDIANÁPOLIS MOTOR SPEEDWAY (IMS) SE CONSTRUYÓ A COMIENZOS DEL SIGLO XX COMO PISTA DE PRUEBAS PARA LOS FABRICANTES DE COCHES DE LA ZONA.

1909

El Indianápolis Motor Speedway (IMS) fue inaugurado el 5 de junio de 1909 con una competición de globos aerostáticos. Ese mismo año se estrenó el pavimento con una carrera de motos.

1911

Se celebra la primera edición de las 500 millas de Indianápolis, la carrera que le ha dado fama y que durante décadas fue la única que acogía el circuito cada año. La gana Ray Harroun (Marmon), primero en usar espejo retrovisor y que remontó 40 posiciones.

1936

Empieza a asfaltarse el óvalo principal, empezando por las curvas. Los trabajos para cambiar el pavimento se prolongan durante décadas. En 1961 acaban de sustituirse todos los ladrillos originales por asfalto, aunque se conserva una yarda, lo que le valió su actual apodo.

1977

Una mujer piloto se clasifica por primera vez para la carrera: Janet Guthrie. Su participación obliga a cambiar la tradicional frase de inicio, "Gentlemen, start your engines", por una versión especial: "In company with the first ladyever to qualify at Indianápolis, gentlemen, start your engines!".

2017

Alonso se estrena en Indianápolis en busca de la 'Triplecorona': GP de Mónaco, 24 Horas de Le Mans y 500 Millas. No es el único español destacado: Oriol Servià ha participado más de diez veces y liderado la carrera que estuvo a punto de ganar en 2018.

NEUMÁTICOS
DESDE QUE SE DISEÑA HASTA QUE SE PONE A RODAR

Cada cierto tiempo nos toca cambiar los neumáticos de nuestro vehículo, ya sea coche, moto o furgoneta. Para nosotros es sencillo: basta con acercarse a un taller de confianza, encargarlo y que nos lo monten, un proceso que dura unos pocos minutos incluso si el punto de venta tiene que pedir los neumáticos. Pero el que nos afecta es solo el final de un proceso que, desde sus primeros pasos, puede durar años para luego acelerarse.

La vida de un neumático arranca con su diseño y la incorporación de tecnología, pasa por su fabricación industrial posterior, un proceso de distribución en el que interviene una importante logística y que termina en el punto de venta. Después, usaremos la cubierta que hemos montado durante toda su vida útil y, al sustituirla, acabará con su reciclaje para convertirse una gran variedad de productos... o en otros neumáticos.

El viaje completo requiere de multitud de procesos, tecnologías y personal desde su diseño al reciclaje.

EL VIAJE DE UN NEUMÁTICO

01 INVESTIGACIÓN

Antes de construir un neumático se analiza su mercado, se diseñan sus cualidades y aspecto, se dibuja la banda de rodadura, se define la estructura y el compuesto, se construyen prototipos, se hacen pruebas para evaluar sus prestaciones…

02 DISEÑO

El diseño de la banda de rodadura no solo cumple con su objetivo de conectar el vehículo con la carretera, también tiene que ser atractivo e incluso adaptarse a las formas de las llantas o el propio modelo en el caso de las cubiertas diseñadas para un coche concreto.

03 FABRICACIÓN

Un neumático está compuesto, fundamentalmente, por el acero y las lonas de la carcasa y la goma de la cubierta. Un neumático de turismo se fabrica con hasta 25 componentes y contiene más de 15 compuestos, creados a partir de hasta 100 materiales. Para la goma se mezclan hasta 30 tipos distintos de caucho, rellenos y otros ingredientes que se combinan en mezcladoras gigantes para crear un compuesto gomoso de color negro. El proceso termina con un control de calidad.

04 LOGÍSTICA

Los principales fabricantes tienen factorías en España y también centros propios de distribución. Una vez finalizan la producción, pasan a sus almacenes y se mandan tanto a las marcas de vehículos como a los talleres para que lleguen a particulares: aproximadamente el 70% de esta producción total va a mercado de reemplazo y el 30% restante es de original.

05 DISTRIBUCIÓN

Es importante que los centros de distribución tengan capacidad para albergar las más de 3.000 referencias de neumáticos de todo tipo que puede tener el catálogo de un fabricante. Neumáticos Andrés cuenta con grandes almacenes y plataformas de distribución para hacer frente a la demanda de la península y Europa. Su stock ronda los 500.000 neumáticos

06 VENTA A PROFESIONALES

Neumáticos Andrés sirve un catálogo de 70 marcas y miles de medidas y referencias.
Para facilitar el servicio a los profesionales se usa la plataforma digital b2b aprovechando la tecnología de búsqueda en tiempo real.

07 LOGÍSTICA TALLER

Cada día Neumáticos Andrés realiza 2.000 envíos a toda Europa. En colaboración con Seur es capaz de servir neumáticos a la puerta del taller en 24 horas y, en algunas ciudades, varias veces al día.

08 TALLER

El récord Guinness de cambio de cuatro ruedas sin maquinaria está en 59.62 segundos; un usuario normal puede tardar 10 minutos en cambiar una sola rueda. En tu taller habitual la sustitución, equilibrado y gestión de un juego completo no llevará más de media hora. Confía siempre en los profesionales: te entregarán las cubiertas con su presión adecuada.

09 A LA CARRETERA

La duración de un neumático depende de múltiples variables, fundamentalmente, del tipo de uso y de vehículo. Lo que sí tiene un horizonte certero es el tiempo: a los cinco años conviene revisar tus neumáticos aunque no tengan muchos kilómetros y a partir de los diez años hay que sustituirlos.

10 CALIDAD

Los neumáticos se someten a controles de calidad en su diseño, homologación y fabricación. Y después tienen que pasar el control periódico en la ITV. En la inspección cuidarán que llevemos las medidas correctas homologadas, el desgaste (que no llegue al mínimo) y que no tengan desperfectos. Llevar los neumáticos es la causa del 20% de los informes desfavorables.

11 RECICLADO

Los neumáticos se trituran hasta convertirse en materia prima como granulado de goma. De esa manera, se reutilizan para la fabricación de nuevos neumáticos, pero también para realizar productos completamente nuevos. Como suelas de zapatos, suelos para parques infantiles, mangueras y pistas deportivas, por ejemplo. Entre Signus y TNU se recogen unas 190.000 toneladas de neumáticos usados al año de las que un 12% quedan listas para la reutilización. Grupo Andrés es un actor activo en la colaboración con el reciclaje de neumáticos aportando cada año al sistema casi 3,5 millones de € a ambos sistemas.

DEL ASFALTO A LA TIERRA

NEUMÁTICOS PARA MOTO: EL GRAN ABANICO DE LAS DOS RUEDAS

COVID 2019

NUEVOS TIEMPOS NUEVA NORMALIDAD

Desde Grupo Andrés ponemos a vuestra disposición esta infografía para su libre uso en los talleres profesionales. Es una herramienta informativa en la que hemos intentado recoger una serie consejos y buenas prácticas frente al Covid-19 de cara a esta nueva situación.

Ahora más que nunca, es importante ofrecer confianza y seguridad al cliente final. Para cualquier aclaración no dudes en ponerte en contacto con nosotros.

TALLER LIMPIO

SOMOS UN TALLER SEGURO Y RESPONSABLE ANTE EL COVID-19

(DE ACUERDO A LAS INDICACIONES DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES)

NO TE DAMOS LA MANO NI TE ABRAZAMOS, PORQUE SOMOS RESPONSABLES Y PROFESIONALES

MANTENGAMOS LAS DISTANCIAS DE SEGURIDAD 1-2 METROS

¿QUÉ HACEMOS PARA PREVENIR?

NUESTRO PERSONAL DE ATENCIÓN AL PÚBLICO ESTÁ PROVISTO DE GUANTES DESECHABLES Y PROTECCIÓN RESPIRATORIA

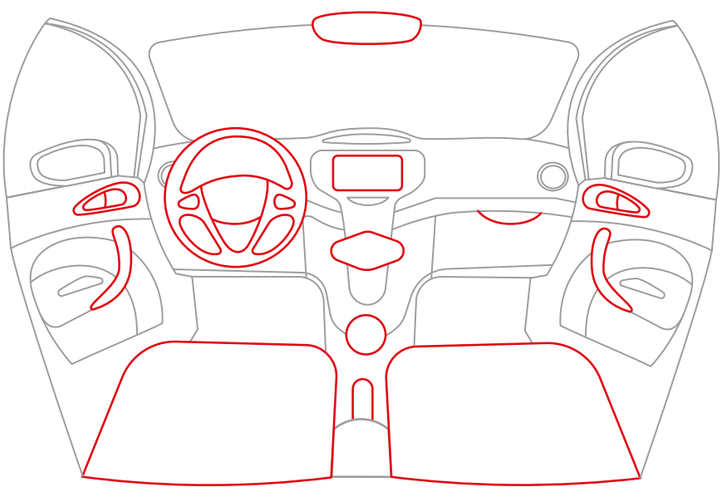
NOS LAVAMOS LAS MANOS FRECUENTEMENTE CON AGUA Y JABÓN O GEL ALCOHÓLICO DESINFECTANTE

TODAS LAS SUPERFICIES DE TRABAJO Y PUNTOS DE CONTACTO SE LIMPIAN Y DESINFECTAN PERIÓDICAMENTE

01

VAMOS A **PROTEGER TODAS LAS PARTES MÁS EXPUESTAS** DEL INTERIOR DE TU VEHÍCULO:

- VOLANTE
- PALANCAS DE CAMBIO Y FRENO DE MANO
- SALPICADERO
- INTERRUPTORES
- ASIENTO...



02

USAREMOS GUANTES DE UN SOLO USO CADA VEZ QUE NECESITEMOS ENTRAR EN TU VEHÍCULO

03

ANTES DE DEVOLVÉRTELO, VOLVEREMOS A **DESINFECTAR EL INTERIOR**

¿TE PARECE BIEN SI EVITAMOS EL PAPELEO?

PODEMOS USAR INTERNET PARA **PEDIR CITA PREVIA**

ENVIARTE PRESUPUESTO Y/O **FACTURA**

PREFERIMOS QUE REALICES EL **PAGO CON TARJETA**

¿QUÉ TE PEDIMOS?

POR TU SEGURIDAD Y LA NUESTRA, ACCEDE AL TALLER **CON MASCARILLA**

ES MEJOR QUE DEJES **LAS LLAVES** DENTRO DEL VEHÍCULO, NOSOTROS LO METEMOS EN EL TALLER

SI NECESITA TOSER, RECUERDA QUE DEBES HACERLO EN LA PARTE INTERNA DEL CODO CON EL BRAZO FLEXIONADO

EVITA ENTRAR EN LA **ZONA DE TRABAJO, RECEPCIÓN O TALLER**

GRUPO ANDRÉS NEUMÁTICOS

TALLER DE CONFIANZA

GRUPO ANDRES NEUMATICOS

Planificar, vivir, soñar...

...rodar

Seguimos dándote el servicio que necesitas

para que sigamos juntos el viaje

Con ciudades cada vez más contaminadas y atascadas, la moto o el scooter son una alternativa para miles de ciudadanos.

RECOMENDAMOS

CAPRA / CAPRA-RD ANLAS

La marca Anlas, que distribuye en exclusiva Grupo Andrés, nos acerca dos neumáticos diseñados específicamente para una utilización dentro y fuera de carretera, así como para un alto kilometraje.

Las usan para excursiones en carretera o campo, para competir en circuito o en off road o para largos viajes por autopistas o grandes rutas. Esta variedad de usos ha generado un rico mercado de neumáticos para todos los modelos.

La oferta, como es habitual, se adapta a los gustos de los compradores de motos. Desde hace unos años, las grandes trail son las reinas del mercado y se ha desarrollado un gran abanico de productos para adaptarse a todos los usuarios, desde los que las usan al 90% en carretera a los que tienen más aspiraciones fuera de ella. Comparten las preferencias de los usuarios con las motos de carretera más tradicionales, tanto las de aspiraciones más sport como las pensadas para las largas distancias.

También destacan en el mercado los scooter, pero hace muchos años que no se trata solo de motos de pequeña cilindrada, también los hay por encima de los 500 cc y con grandes cualidades deportivas y ruteras, lo que varía mucho lo que necesitan sus neumáticos.

También ha tenido un amplio desarrollo el mercado de neumáticos hi-sport enfocado al uso en circuito de motos deportivas de alta cilindrada, cada vez más próximas a las motos del Mundial de Superbike o con innovaciones propias de MotoGP y que cuentan incluso con modos de conducción adaptados a neumáticos slick.

Y por último están los neumáticos destinados a especialidades off road como el enduro, el trial o el motocross, con una clientela que alterna el uso lúdico con las competiciones.

os neumáticos son un parte esencial de nuestro vehículo, pero si hay un tipo en el que la dependencia de las cubiertas es crítica, ese son las motocicletas. Las peculiaridades de la dinámica de una moto, que gira inclinada, condicionan el diseño y necesidades constructivas de sus neumáticos, que se convierten en un reto para los fabricantes que no quiere desatender este sector vital. Si a ello le añadimos variedad de terrenos, en carretera y fuera de ella, y la especialización, el abanico de productos es muy amplio.

La expansión del uso de la motocicleta es imparable. Con ciudades cada vez más contaminadas y atascadas, la moto o el scooter son una alternativa para miles de ciudadanos. Además, la moto tiene un componente lúdico y aventurero que hace que cada vez sean más los incondicionales de las dos ruedas que

HI-SPORT

Enfocado al uso en circuito de motos deportivas de alta cilindrada, cada vez más próximas a los motos del Mundial de Superbike o con innovaciones propias de MotoGP y que cuentan incluso con modos de conducción adaptados a neumáticos slick.versas.

¿QUÉ NECESITAN?

01

CARRETERA

Las motos más 'convencionales' deben servir un poco para todo, y sus neumáticos también. Los compuestos bi-goma, con el centro más duro, permiten aunar kilometrajes para carreteras rectas y ciudad y agarre en curva y mojado.

02

SCOOTER

Los reyes de la ciudad han pasado de ser solo motos pequeñas a acoger todo tipo de cilindradas. Sus neumáticos necesitan agarre en asfaltos sucios, bacheados o con marcas viales deslizantes, pero también duración y estabilidad para trayectos cada vez más largos.

03

TRAIL

Las motos mixtas, capaces de grandes viajes o pistas, necesitan neumáticos versátiles, capaces de dar agarre en asfalto o en tierra, con diferentes balances en función de la orientación de los modelos. Necesitan carcasas robustas que aguanten peso y kilometraje.

04

HI-SPORT

Las grandes deportivas actuales cuentan con prestaciones estratosféricas y muchas están destinadas a uso en circuito. Requieren compuestos de gran agarre, que se calienten pronto y permitan una gran motricidad para motos de 200 CV o más.

05

OFF ROAD

Las especialidades fuera de carretera tienen necesidades particulares. Las ligeras motos de trial, neumáticos de gran agarre y que funcionen con baja presión; las de motocross, tacos para tener tracción; y las enduro, resistencia y agarre, además de homologación para circular por la vía pública.

¿CÓMO ELEGIRLOS?

PRESUPUESTO

Hay una gran oferta de marcas y modelos que se adaptan perfectamente a la mayoría de motos, así que solo hay que elegir. Nuestro taller habitual nos hará la mejor oferta, y no hay que olvidar que el montaje y equilibrado se debe dejar a profesionales. No merece la pena recurrir a neumáticos de segunda mano o procedentes de competición: nos jugamos nuestra seguridad.

MEDIDAS

A la hora de sustituir los neumáticos de nuestra moto, hay que respetar las medidas y códigos de la ficha técnica si no queremos tener problemas en la ITV o en una inspección. Es importante llevar delante y detrás modelos que se complementen.

MODELOS

Los fabricantes suelen homologar neumáticos concretos en algunos modelos de motocicleta para cuyo diseño se han desarrollado modelos de cubierta determinados: suelen ser los que mejor van.

USO

A la hora de elegir neumáticos es bueno tener en cuenta para qué vamos a usar nuestra moto. ¿Largos viajes? Mejor un neumático turístico. ¿Trail con alguna excursión endurera? Mejor los modelos con más tacos.

CUIDADO

Es vital llevar las presiones correctas, las que recomienda el fabricante o nuestro taller habitual. Vigilar que no tienen daños visibles: llantazos, tacos arrancados, desgaste irregular... Respetar las marcas de desgaste: cuándo llevamos unos neumáticos en mal estado o gastado el comportamiento varía mucho.

COLORES DE GUERRA

DECORACIÓN SOBRE EL PORSCHE 917

Los vehículos de competición son ahora auténticos anuncios rodantes. La F1, Le Mans o MotoGP son escaparates globales de un negocio que mueve más de 1.200 millones de euros en publicidad, y la visibilidad es fundamental. Hace tiempo que los logotipos de las marcas son parte fundamental del diseño exterior de coches y motos de competición, pero hay decoraciones más recordadas y otras, digamos, menos acertadas.

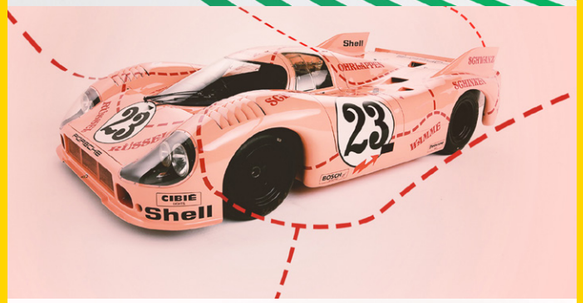
Todo empezó medio siglo atrás. En 1968 se permitió por primera vez la publicidad comercial en la F1, que empezó siendo un campeonato que se corría bajo banderas nacionales y donde apenas había espacio para algún 'parche' con el nombre de la marca que cedía los neumáticos o el lubricante. Los problemas económicos de los equipos obligaron a abrir la mano y ahí empezó todo.

Si preguntamos a los aficionados, sería posible elaborar una lista con las decoraciones más recordadas: los Lancia Stratos 'Alitalia' de rallys, el Lotus JPS de F1, los Ford GT40 'Gulf' de Le Mans... en la lista aparecerían seguro varios de los diseños de Porsche para resistencia o rallys, pero si hay un modelo que se decoraba con esmero era al 917 de Le Mans.

LA FIRMA ALEMANA HA RECOPILADO LAS CINCO MEJORES DECORACIONES DE SU HISTORIA PARA ESTE LEGENDARIO COCHE QUE ACABA DE CUMPLIR 50 AÑOS.

917-001 BITONO VERDE/BLANCO

917-001 bitono verde/blanco. Un modelo histórico. Esta unidad, la primera del modelo, fue fabricada como vehículo de demostración. La idea era convertirlo en coche de exposición para el Salón de Ginebra de 1969. Llegó a tiempo, aunque su fabricación se completó apenas dos días antes de la apertura de puertas. Para celebrar su 50 aniversario se ha restaurado por completo.

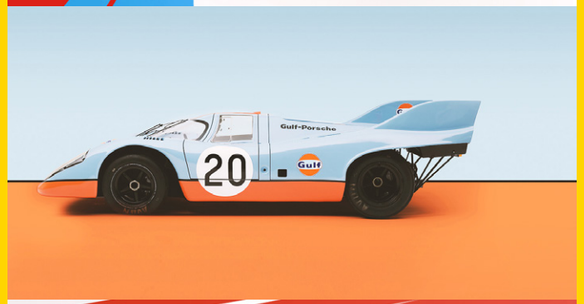


CERDO ROSA

'Cerdo rosa'. La unidad número 20 del 917 es conocido así por su color predominante y por las marcas que muestran los cortes de carne en este animal. Fue diseñado en 1971. Además de su llamativa decoración es 24 centímetros más ancho y recibe mejoras aerodinámicas.

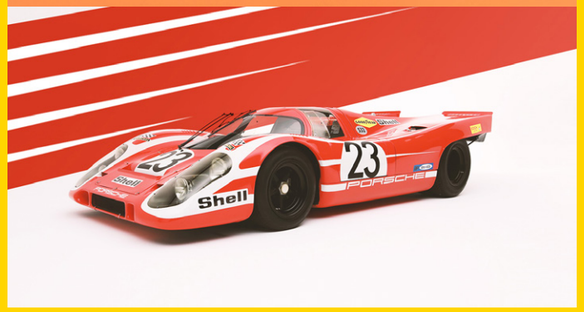
917 "COLA LARGA" MARTINI

917 "cola larga" Martini. Esta unidad debe su denominación a su larga zaga, que hace las veces de gran alerón para generar un mejor apoyo aerodinámico. Este 917 fue el primer vehículo en establecer una velocidad promedio récord de más de 240 km/h en el trazado de la Sarthe.



GULF

Gulf. El acabado azul claro y naranja de este Porsche 917 se hizo famoso, principalmente, debido a su aparición en la película de Steve McQueen "Le Mans". Todavía hoy es uno de los modelos que mejor conservan su valor.



ROJO SALZBURGO

Rojo Salzburgo. Basado en los tonos de la bandera austriaca, este coche de carreras dio la primera victoria a Porsche en Le Mans en el año 1970.

TODO TIEMPO TODOS LOS BOLSILLOS

ALL SEASON, LOS MEJORES NEUMÁTICOS DEL MERCADO

DESCUBRIMOS NUEVOS MODELOS CUYA RELACIÓN CALIDAD PRECIO ES EXCEPCIONAL. ES EL CASO DE LAS MARCAS NANKANG, ROADSTONE O KORMORAN.

- NANKANG AW6

CON MÁS DE 50 REFERENCIAS ALL SEASON

Este modelo para Todo Tiempo de Nankang, fabricado en Taiwan, cuenta con un diseño de ranura central para mejorar la capacidad de drenaje y su banda es un 6 % más ancha que la de su predecesor para mejorar la controlabilidad sobre hielo o nieve. Gracias al diseño del bloque de banda de 5 "pitches" mejora la serenidad al volante reduciendo los ruidos. Tiene un dibujo con surco en 3D para aliviar la rigidez de la banda y la maniobrabilidad sobre el hielo, al mismo tiempo que las ranuras rectas facilitan la capacidad de drenaje. La goma de banda ha sido desarrollada con una nueva fórmula que perfecciona el comportamiento sobre mojado.

- ROADSTONE N-PRIZ

CON MÁS DE 40 REFERENCIAS ALL SEASON

Roadstone ha puesto en circulación un All Season con excelente rendimiento en seco, más confort, bajo ruido y con una larga vida útil de la banda de rodadura. Para dar estabilidad de dirección se utiliza un bloque de alta rigidez. Con la distribución de calor del hoyuelo se reduce el desgaste anormal, la distribución uniforme de bloques mejora la experiencia de conducción silenciosa y el dentado interno de la ranura aporta estabilidad de conducción mejorada en mojado.

- KORMORAN ALL SEASON

CON MÁS DE 50 REFERENCIAS ALL SEASON

Los All Season de Kormoran contienen un nuevo compuesto de sílice que proporciona un consumo de combustible optimizado. Su moderno diseño facilita el uso en múltiples condiciones, por su nueva banda de rodadura en forma de espina de pescado, creada por un diseñador europeo, y que le da un aspecto único al neumático. Garantiza una conducción segura y confortable en todas las temporadas, con unos frenos óptimos en seco y en mojado gracias al compuesto de sílice. Destaca, igualmente, el rendimiento equilibrado de los neumáticos y seguridad total que aporta todo el año.

¿PORQUÉ USAR ALL SEASON?

TE DAMOS CINCO MOTIVOS

01
Son ideales para la Península Ibérica, por la temperatura y el clima del territorio. Proporcionan un rendimiento equilibrado en temperaturas por debajo de -7 grados y por encima +7.

02
La vida útil de este tipo de cubiertas es superior a la estándar teniendo ya que la profundidad de los canales de drenaje llega a los 9 milímetros, y en los neumáticos convencionales es de 6 mm.

03
Aportan una conducción segura en condiciones climáticas propias de verano y también de invierno. En cualquier situación, proporciona un agarre máximo, ya sea en frenadas, aceleración o curvas.

04
Disponen del Marcaje M+S, certificado oficial de invierno y permiten conducir en nieve sin cadenas.

05
Toleran un código de velocidad inferior al homologado en la ficha del vehículo, pero es obligatorio indicar el valor seleccionado en la etiqueta del parabrisas.

CARRETERAS DEL MUNDO

UN INFORME DEL FORO ECONÓMICO MUNDIAL ANALIZA CADA AÑO EL ESTADO DE LAS CARRETERAS EN TODO EL GLOBO: ESTOS SON LOS PAÍSES CON LAS MEJORES Y PEORES CARRETERAS

El estado de las carreteras ha sido en los últimos años una de las quejas más habituales de los conductores españoles, pero ¿hasta qué punto está fundamentadas las quejas? Es cierto que España ha descuidado el mantenimiento de carreteras, autovías y autopistas en los años de la crisis. Los ajustes económicos han impedido a las administraciones invertir lo necesario en reparar asfalto, trazados y señalización de su red. Pero si nos atenemos a una clasificación mundial, España no solo está bien clasificada, sino que mejora.

El informe 'The Road' lo publica cada año el Foro Económico Mundial con la opinión de 14.000 expertos de 144 países. El estudio, que está reconocido como uno de los más fiables, clasifica a las carreteras con una nota de entre 1 y 7, siendo 1 las carreteras especialmente malas y 7 la nota de las excepcionales. Para otorgar la nota se valoran la extensión de la red de carreteras (número de kilómetros), su estado (baches) y su señalización.

Desde hace años Emiratos Árabes y Singapur destacan en la lista con carreteras cercanas a la perfección: la inversión en su construcción y mantenimiento tienen la culpa. El primer país europeo es habitualmente Suiza; Japón Hong Kong, Holanda o Austria siempre están entre las mejores. Y la mayoría de los países europeos por encima de la media, que ronda un 4. Destaca la buena posición de Portugal, octavo país del mundo en nivel de carreteras: al margen de los tópicos, el país vecino ha hecho una gran inversión en los últimos años, aprovechando fondos europeos, y ha renovado por completo sus vías de mayor capacidad.

En el caso de España, en los últimos años ha ido mejorando su nota y subiendo en la escala tras años de caídas en la clasificación. De hecho, según la lista de 2019, que acaba de publicarse, ya es el décimo país con las mejores carreteras.

A la cola están algunos de los países más pobres del mundo como Haití, Mauritania, Chad (el país con las peores carreteras) o República Democrática del Congo, donde la escasez de recursos se traduce en malas carreteras. En la zona baja de la tabla destaca la presencia de países como las europeas Ucrania, Rumanía y Bosnia o la americana Paraguay.

¿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: José Redondo

¿Quién Eres?
Somos los hermanos Moreno Sánchez (Javier, Marcos y Manuel), grandes apasionados del mundo del automóvil.

¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?
Al mundo del taller y los neumáticos llegamos gracias a la pasión que heredamos de nuestro padre José Moreno.

¿Cuántos años lleva abierto el taller?
Pues más de 50 años. El pasado año recibimos una mención al respecto por parte de Renault.

¿Quién empezó este negocio?
El negocio lo inició mi padre José Moreno ("Pepe") y cuando el falleció en el año 2001 continuamos con el negocio familiar sus tres hijos.

¿Ha cambiado mucho?
Si, el mundo del automóvil ha cambiado y continua en constante evolución. Y los cambios más importantes creemos que están por llegar, con la implantación del vehículo eléctrico.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?
Llevamos montando neumáticos desde la apertura del taller, sería imposible calcular la cantidad de neumáticos que llevamos montados ya, a pesar de ser una plantilla joven.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?
Si. Desde nuestros comienzos la empresa ha sido Agente Renault.

Los clientes qué prefieren, ¿duración o agarre?
Pues en los últimos años la mayoría de los clientes se ha decantado por el precio; aunque en nuestras instalaciones siempre les explicamos la mejor opción sobre la duración y agarre.

¿Se le ha resistido alguna rueda?
Hasta ahora no.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?
Hoy mismo, en un todo terreno de un ganadero.

Si le digo que llevo mal las presiones…
Pues le diría que las revise cuanto antes, siempre hay que mantener el neumático en perfectas condiciones, para estar seguros de un buen agarre y una correcta duración.

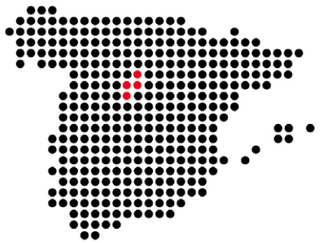
Deme un consejo infalible sobre neumáticos
Siempre debe montar neumáticos de calidad, esto le proporciona siempre la máxima seguridad.

¿Cuáles son sus hobbies?
Rallies, practicar deporte, leer y viajar.

¿Le da tiempo a practicarlos?
No tanto como nos gustaría, el trabajo ocupa gran parte de la jornada, y después el resto del tiempo se lo dedicamos principalmente a la familia.

¿Qué opinas de Neumáticos Andrés el servicio que presta a sus clientes, los talleres profesionales?
Gran profesionalidad, servicio rápido, página web muy completa y fácil de utilizar.

DATOS DEL TALLER



José Moreno Velasco
Renault Villacastin
n-vi , KM 82
Villacastín. Segovia
Telf. 921 19 81 12

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

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.

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.

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.

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

CLÁSICOS

SEAT 600

ICONO DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA

El Seat 600 es un icono de la industria, la movilidad y la sociedad española. Con casi 800.000 unidades fabricadas entre el año 1957 y el 1973, dio un impulso total al país mientras estuvo en producción y es uno de los clásicos más apreciados. Todavía perduran unas 10.000 unidades en circulación, bien mantenidos por sus propietarios que ahora vuelve a contar con su mejor aliado de la época: el Michelin MX, que vuelve a fabricarse.

La vuelta a la fabricación permite ofrecer la mejor solución técnica a los propietarios del simpático modelo. Desde que los fabricantes de neumáticos dejaron de comercializar la dimensión 145 R 12 a mediados de la década de los '90, las soluciones con las que se encontraban los usuarios para equipar al 600 eran cada vez más difíciles de encontrar, al no existir en el mercado ningún neumático radial equivalente a la medida original 5.20-12. Muchos propietarios recurrían a la dimensión 145/80 R 12, con la consiguiente dificultad para superar las inspecciones de la ITV al volante del clásico, al no ser esta última una solución legal para el SEAT 600: excedía el margen del 3% de desarrollo real.

Por ello, la única solución legal disponible durante los últimos 30 años ha sido la de equipar el neumático original 5.20-12, una opción costosa y difícil de conseguir. A partir de ahora, con la vuelta del Michelin MX 145 R 12, que se convierte en el único neumático radial en el mercado equivalente al original 5.20-12, se resuelven estos inconvenientes, con un neumático que aporta valor histórico, ya que es la monta original, con la adherencia, capacidad de frenado y estabilidad de los neumáticos modernos.

NEUMÁTICOS
MICHELIN
MX 145 R12
5.20 12

Motor Trasero 4 cilindros en línea 767cc.	**Peso** 635 kg.	**Suspensiones (Del./Tras.)** Independientes.
Cambio Manual 4 velocidades	**Medidas (Largo/Ancho/Alto)** 3.315 / 1.380 / 1.350 mm	**Prestaciones** 110 km/h.
Potencia 25 CV a 4.800rpm	**Frenos (Del./Tras.)** Tambores hidráulicos	**Cotización** 5.000/9.000 euros

LA HERRAMIENTA IMPRESCINDIBLE DEL PROFESIONAL DEL TALLER

Compra tus neumáticos de forma fácil, rápida y segura desde la APP de Neumáticos Andrés. Además, conseguirás descuentos y promociones especiales.

Google Play App Store

GRUPO ANDRÉS NEUMÁTICOS