

TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 11 ENERO 2021
3,95€ ESPAÑA



DAKAR 2021

SANTOLINO, SENSACIONAL 6º PUESTO

LEIPZIG PEC:
UN CIRCUITO, TODAS LAS CURVAS

EAU ROUGE, LOS
SECRETOS DE LA CURVA MAS
PELIGROSA DEL MUNDO

NÚM. 11 ENERO 2021

GRUPO
ANDRES
NEUMÁTICOS

Controla Tu Viaje Durante Todo El Año



NUEVO WEATHER CONTROL A005

EL MEJOR ETIQUETADO EN AGARRE SOBRE MOJADO



Mejor agarre en mojado de su categoría

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



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



Tire Pro es una publicación del Grupo Andrés

INNOVAR ES EL SECRETO

El mundo que se avecina, el que ya casi tenemos aquí mismo, está obligado a seguir un camino en el que la sostenibilidad es clave. No podemos seguir 'abusando' de nuestro entorno y desde ya tendremos que ser más respetuosos con lo que nos rodea y con aquellos con los que lo compartimos. La evolución de los neumáticos hace tiempo que va en esa dirección y el último de los modelos 'para soñar', un neumático de capsulas para adaptarlo a condiciones y desgaste, es una buena prueba. Como todos los que, pronto, estarán en las tiendas, la reutilización y el reciclaje son fundamentales.

No hará falta esperar tanto para montar los neumáticos especiales para los cada vez más aceptados vehículos eléctricos. Sus particulares exigencias obligan a diseñar nuevas recetas de las que también se van a beneficiar los vehículos 'convencionales' mientras circulen. Para su desarrollo es imprescindible la investigación en nuevos compuestos, técnicas de fabricación y diseños que hagan posible un menor gasto de energía.

De su desarrollo se encargan algunos de los profesionales más envidiados: los probadores de neumáticos. Uno de ellos nos cuenta cómo es esta profesión, candidata a 'mejor trabajo del mundo'... en dura competencia con la de piloto para pisar a fondo en 'Eau Rouge' y sentir como neumáticos y chasis se retuercen.

De su experiencia salen las cubiertas que llevamos en nuestras motos, ahora con radar como la nueva Ducati Multistrada. O en nuestro coche cuando entramos en un circuito, algo que marcas como Porsche ya ofrecen como experiencia. Innovar y no pararse quieto es el secreto.

NÚM. 11 SUMARIO

04
OPINIÓN
Tiempo de Win-Win

05
ACTUAL
Novedades del sector



18 **NEUMÁTICOS**
Para la movilidad eléctrica

24 **COMPETICIÓN**
La curva más peligrosa

28 **DIARIO DE RUTA**
Una carretera en la lista roja.

30 **RADIOGRAFÍA**
Del taller. Hoy desde Cornellà de Llobregat

32 **ONNEU**
Lo vuelve a hacer Innova para avanzar y apuntala su crecimiento imparable

OPINIÓN

TIEMPO DE WIN-WIN



Blas Cima
Brand Manager
Grupo Andrés Neumáticos

Esta es una frase que cada vez escuchamos más habitualmente, pero, ¿qué quiere realmente decir?

Expresa el compromiso de un cliente con su proveedor, donde el cliente gana y el proveedor también, es decir, "tú ganas, yo gano". Esta es una manera coloquial de decir que hoy en día, los negocios ya no se conciben como beneficio para una de las partes, sino que en la actualidad vamos más allá, y además de buscar una excelencia en el servicio o producto que ofrecemos a nuestros clientes, debemos buscar algo más, y en este caso surge la pregunta de ¿Qué puedo hacer por mi cliente para aportarle más valor a su negocio?

Esa es una de las preguntas a la que trata de dar respuesta el Grupo Andrés con la creación de los puntos de servicio Onneu, donde la preocupación fundamental es, que le ofrezco yo a mi cliente para generar más trabajo, más negocio, más valor.

Durante más de 40 años, Neumáticos Andrés ha sido pionero

en muchos aspectos, como la logística y distribución, la venta on-line, la exclusividad de marcas, etc., pero ahora damos un paso más, y a través de Onneu, nuestros clientes van a poder ofrecer servicios de montaje de neumáticos de renting, servicios a flotas, servicios a usuarios de motos eléctricas, incluso en un futuro a corto plazo podrán estar dentro en un mercado creciente como es el del vehículo eléctrico, a través de acuerdos que Onneu está cerrando con empresas de ese sector que tan rápido está avanzando.

Esperamos seguir siendo pioneros, al menos, durante otros 40 años más, y buscar siempre la excelencia en nuestros servicios y trato al cliente, una de las fortalezas que siempre han distinguido a nuestro grupo.

Bienvenidos al futuro, bienvenidos a Onneu, bienvenidos a Neumáticos Andrés!!

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
Carmen Armijo
Mario Vicente
Juan Zamoro
Carlos González

Fotografía
Porsche, GoodYear, Rolloe,
Michelin, Ducati, General Tire,
Continental, Hispania Nostra,
Sherco, Rallyzone.

ACTUALIDAD

GOODYEAR RECHARGE, EL NEUMÁTICO DE CÁPSULAS

La marca presenta un prototipo que facilita el cambio de neumáticos con cápsulas personalizadas según el uso

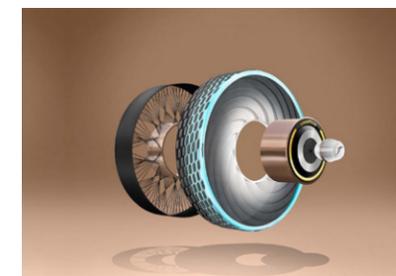
El último neumático del futuro es un revolucionario prototipo autorregenerativo que se puede adaptar y cambiar para satisfacer las necesidades individuales de movilidad. Se trata del GoodYear reCharge, un neumático de cápsulas preparado para el futuro de la movilidad eléctrica personalizada.

El reCharge incluye una serie de características innovadoras. Es personalizado porque en el centro del concepto se encuentra un compuesto de banda de rodadura biodegradable y recargable que se puede recargar con cápsulas individuales, lo que simplifica radicalmente el proceso de recambio de los neumáticos.

Llenas de un compuesto líquido personalizado, estas cápsulas permiten que la banda de rodadura se regenere y que el neumático se adapte con el tiempo a las circunstancias climáticas, las condiciones de la carretera o simplemente cómo desea viajar. Gracias a la inteligencia artificial, se crearía un perfil de conductor en torno al cual se personalizaría el compuesto líquido, generando una mezcla compuesta adaptada a cada individuo.

Se trata, por supuesto, de un neumático sostenible porque el compuesto en sí estaría hecho de un material biológico y estaría reforzado con fibras inspiradas en uno de los materiales naturales más resistentes del mundo: la seda de araña. Esto lo haría extremadamente duradero y 100% biodegradable. Además de simplificar radicalmente el proceso

de reemplazar neumáticos con cápsulas recargables, la banda de rodadura estaría respaldada por una estructura liviana, no neumática y una forma alta y estrecha. Esta es una construcción delgada,



robusta y de bajo mantenimiento que eliminaría la necesidad de mantenimiento de la presión o el tiempo de inactividad relacionado con pinchazos.





UNA RUEDA QUE 'LIMPIA' LAS CIUDADES

La bicicleta está entre los medios de transporte más ecológicos, y puede que sea el único que puede aspirar a un impacto 'cero' de su uso. Según un estudio de la Federación Europea de Ciclistas, las bicicletas emiten 21 gramos de dióxido de carbono por kilómetro recorrido: 5 gramos corresponden a la fabricación de la bicicleta y 16 gramos, a las calorías que quema un ciclista medio al pedalear durante ese kilómetro. Ahora, se puede compensar por completo esas emisiones con la Rolloe.

Se trata de una rueda diseñada por Kristen Tapping y que tiene capacidad filtrante. La rueda lleva tres filtros: una esponja capaz de atrapar las partículas en suspensión más grandes; un filtro HEPA que ayuda a eliminar el polen y las partículas más finas; y un filtro de carbón activo que atrapa las moléculas gaseosas. Funciona como una especie de turbina que se ancla a la rueda delantera de la bicicleta y absorbe el aire a su alrededor. Con una especie de hélice, consigue introducir el aire dentro del sistema a medida que la rueda va girando. Ese aire pasa entonces por los diferentes filtros instalados dentro del invento. Pesa poco más de un kilo y es fácil de instalar en cualquier bicicleta, tiene una vida útil prolongada y se cambia sin dificultad.

JOAN MIR, CAMPEÓN DE MOTOGP

El español Joan Mir se ha proclamado campeón del mundo de MotoGP en una temporada marcada por el Covid y por la ausencia del hexacampeón Marc Márquez, lesionado en la primera prueba de la temporada. Mir, piloto oficial de Suzuki, da el título a la marca japonesa 20 años después de su último entorchado mundial y cuando la fábrica cumple 100 años. Mir, el cuarto piloto español que se proclama campeón del MotoGP, tras los conseguidos por Alex Crivillé, Jorge Lorenzo y Marc Márquez. Asimismo, es el sucesor de pilotos de la talla de Barry Sheene, Kevin Schwantz y Kenny Roberts Jr, todos ellos ganadores con Suzuki y también con neumáticos Michelin.



GENERAL TIRE GRABBER GT PLUS, MÁS KILÓMETROS, MENOS EMISIONES

General Tire, el especialista en neumáticos 4x4, acaba de celebrar el lanzamiento del nuevo Grabber GT Plus, un modelo destinado a los SUV y que llega con grandes innovaciones. Se trata de un neumático de verano pensado para el tipo de coches con más mercado en la actualidad y que sustituye al actual GT. Su diseño les permite una menor resistencia a la rodadura, un 12% menos, que se traduce en menores consumos y ruido; además, permiten un mayor kilometraje que sus antecesores. Y eso con todas las garantías de seguridad y calidad: aseguran menores distancias de frenado y mejor maniobrabilidad en seco y mantienen sus prestaciones en mojado. Están disponibles en las principales medidas para todos los modelos del mercado.



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.








"En un año en el que la gestión de los neumáticos ha sido clave, el piloto de Grupo Andrés ha brillado: sólido y fiable en el pilotaje y la navegación".



DAKAR 2021

SANTOLINO

"SENSACIONAL,
SEXTO PUESTO"

En un año en el que la gestión de los neumáticos ha sido clave, el piloto de Grupo Andrés ha brillado: sólido y fiable en el pilotaje y la navegación.

El Dakar 2021 acaba de terminar y en la nómina de triunfadores está Lorenzo Santolino, embajador de Neumáticos Andrés, que ha terminado en la sexta posición final en la categoría

de motos y se confirma como uno de los pilotos a seguir en los próximos años. El salmantino ha sido el mejor de los españoles y una de las bazas más sólidas de la carrera. Ha estado entre los mejores en todo momento gracias a un pilotaje solvente, pero se ha destapado como uno de los navegantes más seguros en el difícil arte de orientarse en el desierto.

La edición de este año de la carrera más dura del mundo era una reválida para el salmantino. En sus dos anteriores participaciones había brillado y muchos ya se habían fijado en sus actuaciones, pero no había logrado terminar. Ese era, por encima de todos, su gran objetivo este año: la táctica ha sido ir día a día, con la meta en la cabeza y que el resultado llegara, y ha funcionado. No le ha faltado velocidad: un cuarto

puesto en una etapa y la mitad de ellas entre los diez primeros. Una de las claves ha sido la gestión de los neumáticos, limitados a seis para toda la carrera en los pilotos elite de moto. Santolino ha sabido conservar cuando ha hecho falta y llegar hasta el final, demostrando el buen rendimiento de los Michelin Desert, que han resistido a dunas, pistas, piedras, cortes y la alta velocidad de la carrera.



CINCO CLAVES DEL DAKAR '21

01

NAVEGACIÓN

La organización del Dakar quería este año una carrera más complicada en cuanto a la orientación: encontrar el camino correcto ha sido más complicado, pero Santolino ha sido uno de los más seguros al buscar el rumbo.

02

ARENA

Gran protagonismo este año de las legendarias dunas: centenas de kilómetros han puesto a prueba a los pilotos. Pasarlas correctamente es todo un arte y Santolino ha demostrado que cada vez lo tiene más por la mano.

03

IGUALDAD

Tras la primera semana, quince de los favoritos en moto estaban separados por un puñado de minutos: quienes ganaba una etapa, abrían pista al día siguiente y la navegación les hacía perder tiempo.

04

REGULARIDAD

Seis etapas entre los diez primeros y un cuarto puesto parcial: Santolino ha estado siempre entre los pilotos que tenían algo que decir en el Dakar. El secreto, un pilotaje muy sólido y regular y una navegación de primera.

05

NEUMÁTICOS

Este año los pilotos élite de motos sólo tenían seis neumáticos para toda la carrera. La gestión de las unidades disponibles ha sido una de las claves. En ocasiones llegaron al límite y el propio Santolino sufrió problemas, pero los Michelin Desert han cumplido.



SANTOLINO HA SABIDO CONSERVAR CUANDO HA HECHO FALTA Y LLEGAR HASTA EL FINAL, DEMOSTRANDO EL BUEN RENDIMIENTO DE LOS MICHELIN DESERT,

UN CIRCUITO, TODAS LAS CURVAS

LEIPZIG PEC

LA EXTRAORDINARIA PISTA DE LAS INSTALACIONES DE LA PLANTA PORSCHE EN LEIPZIG TIENE UN TRAZADO QUE RECREA ALGUNAS DE LAS CURVAS MÁS FAMOSAS DEL MUNDO DEL AUTOMOVILISMO, DESDE LAGUNA SECA A SPA, PASANDO POR MONTE CARLO.

El lugar de este número de TirePRO es algo así como una máquina que permite estar en varios sitios a la vez. Es Brasil, Estados Unidos, Alemania, Japón, Bélgica o Italia, es Laguna Seca, Monte Carlo, Spa, Suzuka, Monza o Nürburgring. O al menos, una parte de estos legendarios circuitos de los que reproduce sus curvas más icónicas.

El circuito de las instalaciones de la marca en Leipzig es uno de los Porsche Experience Center de la marca repartidos por todo el mundo. Son nueve contando el último anunciado, en Japón, y el de Franciacorta en construcción en Italia, que se inaugurará en 2021. Todos ellos tiene en común la presencia de una pista de pruebas que está pensada para que los clientes de la marca prueben sus deportivos, pero también para hacer eventos o presentaciones, para acoger a empresas o para tomar un café. Se caracterizan por las vanguardistas construcciones que los acompañan, pero el de

Leipzig es especial.

La pista del PEC de Leipzig fue proyectada por Hermann Tilke, famoso diseñador de pistas de competición y que es el responsable de algunos de los circuitos más modernos del mundo. Además de buen piloto, hasta la fecha ha construido con su empresa 75 pistas en todo el mundo, incluidos varios circuitos de Fórmula 1, entre ellos los de Bahrein, Shanghái y Sochi.

Para este encargo de Porsche, Tilke combinó once de las secciones más exigentes de pistas de siete países para convertirlas en un circuito único, en Leipzig. Para ello decidió transportar once curvas de varios circuitos famosos que son recreadas en la pista alemana. Está la 'Bus Stop' de Spa, el 'Karussell' del anillo norte de Nürburgring y la 'Mobil S' del mismo circuito, el 'sacacorchos' de Laguna Seca, 'Loews Hairpin' de Monte Carlo, la 'Parabólica' y 'Lesmo' de Monza, la 'Sunset Bend' de Sebring, la "Curva de la Victoria" de Rio de Janeiro, la 'S' de Suzuka y la curva Sun-tory Corner de Fuji.

LA PISTA DEL PEC DE LEIPZIG FUE PROYECTADA POR HERMANN TILKE, FAMOSO DISEÑADOR DE PISTAS DE COMPETICIÓN



EN DETALLE...



01 DOS CIRCUITOS

El trazado de Leipzig tiene dos variantes, corta y larga, de 2,2 y 3,7 kilómetros. Además tiene un circuito off-road de seis kilómetros y seis zonas de dificultad.

02 CURVAS FAMOSAS

Incluye once de varios de los circuitos más conocidos del mundo de siete países. Son reproducciones de esas secciones de los circuitos, no solo curvas.

03 HOMOLOGADO

El trazado está certificado por la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) y se pueden celebrar competiciones.

04 NUEVE PEC

En 2021 se inaugurará el noveno centro en la prefectura de Chiba, junto a la ciudad de Tokio (Japón). Otros Porsche Experience Centre (PEC) se encuentran en Leipzig, Silverstone, Atlanta, Le Mans, Los Ángeles, Shanghái, Hockenheim y Franciacorta (Italia) cuya apertura está prevista en 2021.

DIARIO DE UN PROBADOR DE NEUMÁTICOS

PARA LOS AFICIONADOS AL MOTOR, EL DE PROBADOR DE NEUMÁTICOS ES UNO DE ESTOS TRABAJOS CANDIDATO A 'MEJOR EMPLEO DEL MUNDO'... Y PUEDE QUE SEA ASÍ. ESTO ES LO QUE HAY DETRÁS DEL TRABAJO DE PRUEBA Y PUESTA A PUNTO DE NUEVOS MODELOS.

LOS LARGOS VIAJES

En un solo año, Lopes llega a acumular más de 20.000 kilómetros con las diferentes pruebas de rendimiento junto con algunos de sus colegas del departamento de banda de rodadura que han conducido más de 130.000 kilómetros. Lopes es uno más de los 270 pilotos, ingenieros y técnicos del Departamento de Evaluación de Neumáticos del Centro de Innovación de Goodyear, que trabajan día y noche para poner a prueba a los neumáticos en cualquier circunstancia que se pueda dar en cualquier carretera.

"La gente piensa que los pilotos de pruebas conducimos coches de alta gama y gran potencia en los terrenos más atractivos del mundo. Y sí, es cierto que tenemos que hacer esto de vez en cuando, pero esta es una pequeña parte de nuestro trabajo. Se necesita una disciplina extrema y muy constante, que sólo se adquiere tras un largo tiempo de aprendizaje. Esta labor empieza con 'pruebas objetivas' que son registradas y analizadas por el ordenador. Seguimos con procedimientos muy

exhaustivos que vamos asimilando también gracias a la ayuda de los compañeros más experimentados, ya que muchos de ellos llevan en la compañía 20 años o más".

"Incluso si eres un conductor magnífico con habilidades extraordinarias al volante, se necesitan varios años más hasta convertirte en un gran piloto de pruebas de neumáticos. Es necesario ser muy disciplinado con uno mismo. Para que las diferentes pruebas sean válidas, es fundamental que todo lo demás esté exactamente en las mismas condiciones. Esto hace que se apodere de ti una extraña obsesión por asegurar que todo esté correcto".

COMPUESTO PARA EL HIELO

Lopes se pasa la mayoría del año buscando el invierno en todas las partes del mundo. "Nos movemos por todo el mundo en busca de nieve y hielo. Este verano, hemos estado en Nueva Zelanda, donde vamos cada verano para encontrar unas condiciones invernales adecuadas. En Nueva Zelanda, por ejemplo, empieza en agosto, lo cual reduce el

tiempo de desarrollo de los nuevos neumáticos. De vuelta a Europa, realizamos muchas pruebas en Finlandia y Suecia, y disponemos de mucho tiempo de pruebas en Suiza".

Pero lo cierto es que también hay momentos más glamorosos en el trabajo. Por ejemplo, Lopes recordó con cariño el encuentro realizado en Sevilla por Goodyear para presentar el neumático Eagle F1 Asymmetric 2 que congregó a periodistas del motor y gente del sector de toda Europa con los coches más elegantes del mundo. "Conducir coches de alta gama en el maravilloso Circuito de Montebelco fue realmente un momento increíble", asegura.

"Muchos de mis amigos y familiares a menudo me preguntan qué hago exactamente en el trabajo. A veces encuentro frustrante que la gente subestime el papel de un neumático en la carretera. Por ejemplo, yo pruebo un neumático que puede frenar 18 metros antes que cualquier otro neumático en lluvia. Realizamos mucho trabajo oscuro que la gente que no pertenece a esta industria no reconoce", explica Lopes.

Debido a la amplia variedad de actividades que realiza, es difícil describir "un día cualquiera" para Lopes.

"Nuestro día empieza revisando el horario de trabajo con las condiciones climáticas y de la carretera", dice. "¿Está lloviendo? ¿Está la pista seca o mojada? ¿Cuál es la temperatura exterior? Todos estos factores afectan a los tipos de test que podemos llevar a cabo ese día. También es importante tener en cuenta que el rendimiento de los neumáticos puede verse afectado si no tienen la presión correcta. Es importante que estén debidamente inflados en todo momento para conseguir sacar el mejor rendimiento de ellos".

Así que, ¿cómo afecta este constante análisis a Lopes cuando conduce a casa al final del día?

"Me gusta relajarme cuando estoy en la carretera. Soy capaz de desconectar y dejar de pensar en cada pequeño detalle del recorrido. Una cosa que me gusta hacer es poner mi música, algo que obviamente, ¡no puedo hacer en el trabajo!".

VINCENT LOPES

Viajar por todo el mundo, conduciendo todo tipo de coches desde los de más alta gama, a los más compactos, y en las superficies más variadas como la nieve, el hielo o el perfecto asfalto de una carretera recién terminada. Imagínate que te pagaran por demostrar tus habilidades como conductor. Seguro que piensas que es el trabajo de tus sueños. Pero como explica Vincent Lopes, piloto de pruebas para Goodyear, se necesita una gran disciplina casi llegar a la obsesión para conseguir una exitosa carrera dentro de este mundo.



Lopes, de 37 años y nacido en Bélgica, trabaja en el Centro de Innovación de Goodyear en Luxemburgo desde enero de 2005. "El mundo del automóvil recorre mis venas desde que tengo uso de razón, siempre he disfrutado de la conducción de competición, especialmente del rally. Sin embargo, no solo me apasiona la emoción de las carreras, también me ha fascinado siempre el aspecto técnico, así que decidí formarme como ingeniero en el colegio y en la Universidad".

NEUMÁTICOS PARA ELÉCTRICOS

TECNOLOGÍA PARA LA TRANSICIÓN

Las marcas miran cada vez más a los vehículos eléctricos e híbridos, que ganan cuota de mercado en todas las áreas, de turismos a comerciales.

La movilidad eléctrica es imparable. La transición hacia los vehículos de propulsión limpia, ya sean híbridos, híbridos enchufables o eléctricos 100% está en marcha y ha cogido velocidad tanto en el mercado de los particulares como entre los profesionales. Pero lo más importante es que la concienciación ha convertido estos vehículos en muy atractivos y las administraciones han decidido incentivar su compra con nuevas ayudas. De fondo, el cumplimiento de los objetivos contra la contaminación y los compromisos para rebajarla, para lo que es imprescindible reducir las emisiones del transporte.

El creciente parque de vehículos limpios ha hecho que los fabricantes de neumáticos empiecen a mirar más por sus necesidades. Estos vehículos, tanto turismos como motocicletas o comerciales, para uso particular o para las flotas compartidas, exigen de manera especial a los neumáticos y es normal que las marcas empiecen a diseñar neumáticos para ellos, adaptados a sus particularidades y exigencias.

Los vehículos con transmisión eléctrica e híbrida son más pesados que sus homólogos convencionales por la presencia de las baterías. Estas pesan más que un depósito lleno de combustible para un motor de combustión interna. Por su parte, los híbridos no solo tienen un motor, sino también

un motor eléctrico, además de un depósito de combustible y baterías potentes a bordo. Con mayor peso, ejercen una mayor fricción en la carretera y eso se traduce en incremento del gasto de energía, algo que las marcas tienen que mirar a fondo para asegurar la autonomía necesaria. Conseguir unos pocos kilómetros más es vital.

Por otro lado, hay que tener en cuenta las propiedades que tradicionalmente se esperan de los neumáticos: seguridad en carretera mojada y seca, precisión, distancias cortas de frenado, prevención de aquaplaning, kilometraje maximizado y,

EL CRECIENTE PARQUE DE VEHÍCULOS LIMPIOS HA HECHO QUE LOS FABRICANTES DE NEUMÁTICOS EMPIECEN A MIRAR MÁS POR SUS NECESIDADES.

particularmente importante para los automóviles eléctricos, una muy baja resistencia a la rodadura. Muchas marcas ya han desarrollado modelos especiales que son monta original en vehículos de bajas emisiones de todo tipo, desde compactos a deportivos.

LA RECETA ELÉCTRICA

Los neumáticos para eléctricos tienen que lidiar con el peso extra, conseguir agarre y estabilidad sin una mayor fricción, reducir el ruido y asegurar durabilidad y buenas cualidades en la carretera. Una receta que algunas marcas ya han desarrollado y que se centran en el tipo de carcasa, compuestos, revestimientos interiores para bajar el ruido y mayores diámetros para conseguir una menor resistencia a la rodadura y menor gasto de energía, vital en los eléctricos, pero de la que también se benefician los vehículos convencionales.

El peso adicional se compensa aumentando la capacidad de carga de la carcasa del neumático, como se indica en la mayoría de los neumáticos con el símbolo XL (extra load) ubicado en el flanco. De hecho, incluso se habla de estandarizar códigos de carga aún más altos como XL+. Con ello, se logra una resistencia a la rodadura muy baja mediante modificaciones en el compuesto y el patrón de la banda de rodadura, la pared lateral modificada en la fabricación del neumático y, por último, manteniendo el peso total al mínimo.

A pesar de que un vehículo eléctrico es mucho más silencioso que un modelo con motor de combustión es esencial restringir

al mínimo el ruido de los neumáticos por carretera. Esto se puede lograr añadiendo una espuma en la parte interior del neumático, esta tecnología en Continental se denomina ContiSilent®.

Continental también fabrica neumáticos para vehículos comerciales que se adaptan a las necesidades de la movilidad eléctrica, como el Conti Urban HA3 para autobuses de servicio urbano en líneas eléctricas. En línea con el concepto de uso urbano "tall-and-narrow" (alto y estrecho), los neumáticos de gran diámetro pueden ayudar a mantener baja la resistencia a la rodadura. Un neumático 205/65 R 22, por ejemplo, presenta una resistencia a la rodadura muy baja debido a su gran tamaño.

El nuevo MICHELIN e.PRIMACY también fomenta la transición a la movilidad eléctrica o híbrida. Sus prestaciones en términos de resistencia a la rodadura permite a los conductores de vehículos eléctricos consumir menos energía y, por lo tanto, aumentar la autonomía. La mejora estimada es de alrededor de un 7%, lo que supone alrededor de unos 30 km para un vehículo con una autonomía de 400 km.

En el caso del fabricante francés, se usa una tecnología en los flancos que absorben menos energía durante la flexión gracias a la utilización de un componente de última generación, lo que se traduce en un menor consumo de energía y una mayor autonomía para los vehículos eléctricos. Un revestimiento interior de alta hermeticidad que reduce la disipación de energía, lo que también contribuye a la reducción de la resistencia a la rodadura. Y el uso de un elastómero especial en su compuesto mejora el consumo de la energía necesaria para mover el vehículo, ya se trate de carburante o de electricidad.

El peso adicional se compensa aumentando la capacidad de carga de la carcasa del neumático

MOVILIDAD AUTÓNOMA Y FLOTAS

En el futuro, la movilidad compartida tendrá un mayor peso que en la actualidad y buena parte de estas flotas de "alquiler" son vehículos eléctricos que necesitan neumáticos adecuados y también una gestión eficiente de su desgaste y sustitución. Soluciones como Continental Conti C.A.R.E., recientemente premiado por "Journey to Automation" ha otorgado a Continental el prestigioso galardón Tire Technology Award por sus futuras soluciones de movilidad eléctrica.

Conti C.A.R.E. es un concepto que, con su conectividad basada en la nube, ofrece a los operadores de flotas una forma eficiente de gestión de la movilidad. Las flotas de taxis eléctricos autónomos son un ejemplo de ello, ya que desempeñan un papel clave en muchos conceptos de una movilidad del futuro compatible con el medio ambiente. Los neumáticos tienen sensores incorporados en la

estructura del neumático y conectados a la nube. Estos generan y evalúan constantemente datos sobre la profundidad de la banda de rodadura, posibles daños, temperatura y presión de los neumáticos.

Conocido como ContiSense, este sistema de control transmite datos a la nube en tiempo real. Utilizando estos datos, la herramienta informática ContiConnect Live facilita una gestión eficiente de la movilidad para los operadores de flotas. Destaca la idea de ajustar activamente la presión de los neumáticos por medio de bombas centrífugas incorporadas a la rueda. A medida que el vehículo acelera, las fuerzas centrífugas dentro de la rueda actúan sobre la bomba para generar aire comprimido. Esta tecnología mantiene la presión de los neumáticos constantemente dentro del rango ideal y ayuda a lograr una reducción sostenible de las emisiones de CO₂.


ROADSTONE

UN GIGANTE EN POTENCIA

EN LOS NEUMÁTICOS DE ALTO VALOR

Grupo Andrés distribuye en exclusiva esta marca presente en más de cien mercados y que destaca por su crecimiento y su calidad/precio

El mercado de los neumáticos está cada vez más dispuesto a abrirse a nuevas marcas que ofrecen una gran relación calidad/precio y cuyas prestaciones son cada vez más competitivas frente a los fabricantes tradicionales. Esto es lo que ocurre con Roadstone, una marca que se está haciendo un espacio en el mercado español que Grupo Andrés distribuye en exclusiva y que tiene todo lo necesario para convertirse en una buena alternativa para talleres y usuarios.

Roadstone es capaz de ofrecer productos de un alto valor y su introducción en el mercado es cada vez mayor gracias al salto que ha dado la venta de las marcas denominadas 'low cost', aquellas que permiten acceder a productos de calidad por un desembolso menor. Un impulso que viene marcado por la llegada de nuevas marcas que son capaces de garantizar las prestaciones y seguridad que exigen los consumidores con un precio realmente competitivo.

Roadstone tiene su base en Corea del Sur donde tiene dos grandes plantas de producción, a la que se ha sumado una tercera en China. La matriz de la marca, la industrial Nexen, tiene más de 60 años de

experiencia en la fabricación de neumáticos. Como ocurre con otras nuevas marcas, buena parte del trabajo de I+D se hace en Occidente, con centros en Alemania y Estados Unidos, además de en su país de origen. Eso asegura que tanto la tecnología como las prestaciones son las que se exigen en los mercados a los que van destinados. Eso incluye el certificado ISO para su gama.

La firma surcoreana ha emergido con fuerza con una gama de neumáticos para turismos, todoterreno y furgonetas, los tres sectores más competidos, y donde el precio de adquisición puede decantar muchas de las decisiones de compra. Cuenta con modelos de verano e invierno para turismos, siendo

UNA MARCA QUE SE ESTÁ HACIENDO UN ESPACIO EN EL MERCADO ESPAÑOL QUE GRUPO ANDRÉS DISTRIBUYE EN EXCLUSIVA

novedad el all season. Para todo terreno ofrece modelos de carretera e invierno pensados para los SUV y una gama de neumáticos mixtos con capacidad para salir fuera del asfalto. Para furgoneta la gama se compone de neumáticos de invierno y de verano. Cuenta con las medidas más demandadas en su catálogo.

CUATRO CLAVES ROADSTONE

01

Nexen Tire Corp., fabricante de los neumáticos Roadstone y Nexen, tienen más de 60 años de experiencia en la fabricación e investigación de neumáticos.

02

Disponen de dos fábricas con alcance mundial en Corea del Sur y China continental y hace una década construyó su tercera factoría en Changnyeong, también en territorio coreano.

03

La marca está presente en más de un centenar de países: sus principales mercados son Asia, Estados Unidos y Europa.

04

Roadstone es una de las marcas con mayor crecimiento en ventas del mundo y es aspirante a ser uno de los mayores fabricantes mundiales gracias a sus factorías.

EAU ROUGE

UN PILOTO Y UN JEFE DE EQUIPO DE PORSCHE DESCRIBEN CÓMO SE CONSIGUE TRAZAR A FONDO LA FAMOSA CURVA EAU ROUGE, UN TRAMO QUE EXIGE EL MÁXIMO DE PILOTOS, VEHÍCULOS Y NEUMÁTICOS.

LOS SECRETOS DE LA CURVA MÁS PELIGROSA DEL MUNDO

"En la zona más baja de Eau Rouge, los neumáticos se comprimen extremadamente y, al mismo tiempo, fuerzas laterales de hasta 3,0 g deforman sus flancos".

¿A FONDO SI O NO?

Esta es la pregunta que se hacen los pilotos que afrontan Eau Rouge, la curva más famosa del legendario circuito de Spa-Francorchamps, una de las secciones más difíciles de los deportes del motor. Todos, desde campeones de F1 hasta el último piloto, saben que Eau Rouge distingue a quienes saben trazarla con el pie del acelerador abajo del todo: es como un trofeo que se gana a la mayor velocidad posible.



—
"Puede sonar extraño, pero Eau Rouge es más fácil si se toma a fondo que si se levanta el pie del acelerador durante medio segundo", dice Vanthoor.

E

sta combinación de curvas, que se conoce oficialmente como "Raidillon", debe su ahora famoso nombre a un pequeño arroyo cercano. El agua, con un contenido alto de hierro, está teñida de rojo, de ahí su nombre: "Eau Rouge". La famosa curva se aprecia a lo lejos desde la pared blanca del pit lane del antiguo circuito.

"No conozco un sector comparable en ninguna parte. Eau Rouge es único en el mundo", explica Sebastian Golz, Director de Proyecto del Porsche 911 GT3 R. En el legendario circuito, situado en el bosque de la región belga de las Ardenas, se da una combinación de fuerte compresión con curvas de gran velocidad. "En el Nürburgring Nordschleife los coches también tocan el suelo en el punto más bajo de Fuchsröhre. Pero allí no tenemos estas fuerzas laterales", señala Golz. Después de la sección en

descenso, con su 15% de desnivel, viene una curva a izquierda en el punto más bajo, seguida de una curva a la derecha, rápida y radical, que conduce a una subida empinada y a la curva final a la izquierda con un gradiente del 18%. La visibilidad es muy limitada. Durante un corto período de tiempo, los pilotos solo ven el cielo y algunas copas de los árboles. "Es una experiencia realmente dura trazar ese sector por primera vez, pero uno se acostumbra", dice Laurens Vanthoor.

"A unos 240 km/h, no solo los pilotos sino muchos componentes están sometidos a tensiones extremas", explica Golz. "En la zona más baja de Eau Rouge, los neumáticos se comprimen extremadamente y, al mismo tiempo, fuerzas laterales de hasta 3,0 g deforman sus flancos. Con el GT3 R, esto equivale a un empuje hacia fuera de la curva de unas cinco toneladas.

"A UNOS 240 KM/H, NO SOLO LOS PILOTOS SINO MUCHOS COMPONENTES ESTÁN SOMETIDOS A TENSIONES EXTREMAS"

En la compresión, la presión sobre el coche llega brevemente a 2,5 g. Los neumáticos por sí solos no pueden absorber estas

fuerzas. Las llantas se deforman e incluso el chasis parece gemir bajo tales cargas. Hemos visto romperse el chasis de algunos coches cuando bajan a toda velocidad por Eau Rouge". Como parte del exitoso concepto global del Porsche 911 GT3 R, las fuerzas se distribuyen uniformemente sobre el chasis sin sobrecargar ciertas áreas. Todos los componentes juegan un papel importante en la reducción de la cantidad de energía que afecta al vehículo. Al pasar por Eau Rouge, la configuración de la cinemática es clave.

Para dominar este sector clave se requiere habilidad, una enorme confianza en sí mismo, una gran experiencia y una enorme cantidad de coraje. "Puede sonar extraño, pero Eau Rouge es más fácil si se toma a fondo que si se levanta el pie del acelerador durante medio segundo", dice Vanthoor.

Eau Rouge solo se puede hacer bien si se unen todos los factores. La presión y la temperatura de los neumáticos deben ser perfectas, la superficie de la pista, seca y limpia, y la aproximación a la bajada, impecable. "Realmente, el momento decisivo es el primer movimiento de volante cuando te diriges hacia el fondo", dice Vanthoor. "Si eso no es perfecto tienes que corregirlo. Eso es cualquier cosa menos fácil a 240 km/h, con esas poderosas fuerzas sobre el coche. Eau Rouge es despiadadamente implacable".



UNA CARRETERA EN LA LISTA ROJA

Uno de los últimos ejemplos de carretera tradicional de Galicia se convierte en la primera vía de este tipo que se pide proteger en una clasificación llena de iglesias, fábricas y monumentos BIC. Este es el motivo por el que merece la pena.

L

a LU-231 es una de esas carreteras que salen en los sueños de muchos conductores. Su imagen es la de un túnel formado por una densa arboleda, rematada en los márgenes de algunos tramos con tradicionales muros de piedra y llena de suaves curvas: un paraíso para los amantes del volante o de los manillares. Sin embargo, está en riesgo de desaparición porque es la última de su clase, por lo que ha surgido un movimiento para preservarla. La iniciativa es de Hispania Nostra, la asociación de referencia en la defensa del patrimonio histórico en España. Suya es la célebre lista roja en la que denuncian cómo se caen iglesias, conventos, fábricas o monumentos de todo el país. Y esta carretera es la primera que incluyen en su lista. La carretera LU-231 es

de las últimas carreteras que quedan con árboles y estos son especies autóctonas como abedules, castaños, robles y hayas. Todos ellos especies no pirófitas y gran parte de ellos, árboles de ribera. Esta carretera, además, está flanqueada en una buena parte por muros de piedra tradicional "a junta seca", cuya técnica fue declarada patrimonio de la humanidad por la Unesco. Todo ello discurre por la Reserva de la Biosfera del Miño, y coincide puntualmente con el Camino de Santiago, a su paso se encuentra también el Castro de Macedo, así como varios conjuntos de dólmenes, mámoas y petroglifos, de indudable valor patrimonial.

El objetivo es convencer a la Xunta de que no necesita ampliar lateralmente la carretera arrasando el patrimonio natural y construido. El conjunto formado por la carretera con las hileras de árboles y los muros tradicionales cubiertos con musgo en buena parte de su superficie, conforman un patrimonio natural y construido inigualable, que representa a la perfección el paisaje más bello de Galicia. La carretera tiene mal el firme por falta de conservación y mantenimiento, pero mantiene vivo el paisaje creado en el siglo XIX, con árboles de ribera y muros tradicionales de piedra "a junta seca". Por tanto, si se mejora la plataforma con una nueva capa asfáltica, se evitaría arrasar los árboles y los muros centenarios.

LU-231

La carretera LU-231 es de las últimas carreteras que quedan con árboles y estos son especies autóctonas como abedules, castaños, robles y hayas.



¿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: Juan Pons.

¿Quién Eres?

Soy Martín Tur, llevo en el mundo de la llanta y el neumático, desde hace unos 20 años. Soy gerente y fundador de Cesam Ibérica llantasyruedas.es.

¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?

Llevaba muchos en la distribución a profesionales, hasta que llegó el día que decidí emprender mi propio negocio, viendo que en España no existían tiendas especialistas en llantas y ruedas, con instalaciones como las que podemos presumir hoy.

¿Cuántos años lleva abierto el taller?

Llevamos 8 años en la tienda/taller de Barcelona y para 4 años el taller y tienda de Madrid. Este año abriremos la tercera tienda, en la provincia de Burgos, para darle servicio a la zona norte de España.

¿Quién empezó este negocio?

Lo empecé yo solo, con una pequeña tienda sin taller, un ordenador y unos pocos juegos de llantas... eso sí, con mucha ilusión, aunque muy poco dinero.

¿Ha cambiado mucho?

Radicalmente, el negocio se planteaba inicialmente solo on-line con un pequeño almacén para almacenar y preparar pedidos, pero vimos que necesitábamos un sitio más grande para que la gente pudiera venir a ver el material y también montarlo en un taller propio y no tener que tercerizar el servicio. Fui ampliando las instalaciones hasta los talleres que tenemos hoy, del cual estamos orgullosos, se parece más a una boutique que a un típico taller del que estamos acostumbrados a ver.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?
No tantos creo... algunos sí que hemos montado. jeje

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

Somos multimarca, aunque por

una cuestión de posicionamiento y competencia, hemos desarrollado más las marcas japonesas como Yokohama, Toyo y Falken en gamas UHP. Y en Budget tocamos las que más nos convienen por calidad, precio y servicio.

Los clientes qué prefieren, ¿duración o agarre?

Depende del cliente, tenemos de ambos, aunque mayormente nuestro cliente busca prestaciones.

¿Se le ha resistido alguna rueda?

No, que recuerde. Tenemos maquinaria que nos ayuda mucho.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

No reparamos pinchazos, solo vendemos e instalamos ruedas nuevas.

Si le digo que llevo mal las presiones...

Sí, es lo normal del consumidor, nosotros lo recalcamos y lo decimos al cliente siempre antes que marche

Deme un consejo infalible sobre neumáticos

Revisar presiones a menudo.

¿Cuáles son sus hobbies?

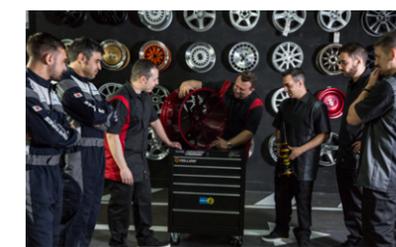
Soy amante de los coches deportivos y mis hobbies pasan por prepararlos y disfrutarlos en carreteras de montaña junto a mi cuadrilla. También me considero un gran cocinero, especialista en "barbacoas", siendo fiel a mis orígenes argentinos..

¿Le da tiempo a practicarlos?

Sí, claro. Sobre todo, las barbacoas del domingo...

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

Ya no son solo proveedores, sino son aliados, el equipo humano y su calidez hacen que seamos tan fieles con ellos. Siento admiración a la familia que fundó la empresa y que los llevo a ser lo que son. Algún día me encantaría conocer y compartir un café con Don Eustaquio Andrés.



DATOS DEL TALLER



Cesam Ibérica Llantas y Ruedas

Carrer de Ramón de Campoamor, 21,
08940 Cornellà de Llobregat, Barcelona
Telf. 935 13 02 68

Web: www.llantasyruedas.es

Los Puntos de Servicio Onneu, la plataforma integrada por los profesionales más potentes y especializados de Grupo Andrés, despide este atípico y complicado 2020 a lo grande. Tomando impulso en los éxitos cosechados desde su puesta en marcha y con el objetivo irrenunciable de ser la opción más relevante y disruptiva de su sector, cierra este año con varios hitos y novedades para encarar con optimismo los próximos doce meses. La reciente designación de Blas Cima como máximo responsable del proyecto para España y Portugal deja a las claras la estrategia de la plataforma, creada en 2017. Cima será el encargado de dinamizar la estrategia de expansión, dotando

ONNEU LO VUELVE A HACER: INNOVA PARA AVANZAR Y APUNTALA SU CRECIMIENTO IMPARABLE

al proyecto de valor añadido con nuevos acuerdos con grandes flotas de alquiler o renting y otros grandes colectivos del sector.

Los Puntos de Servicio Onneu aglutinan a un selecto 'club' de clientes del Grupo Andrés con el objetivo común de proporcionar un servicio de excelencia ajustado a las necesidades y características específicas de grandes proyectos.



ONNEU

Blas Cima explica que uno de los acuerdos más recientes alcanzado por Onneu es la creación de VELCA GUARDIANS, los puntos de servicio que dan asistencia a las motos eléctricas Velca, marca de scooters 100% eléctricas que está revolucionando el sector español de la automoción sostenible con un crecimiento exponencial.

Además, destaca otras alianzas estrella para esta temporada como es "la incorporación de Onneu para dar servicio a varias de las compañías de renting más importantes de España".

Por otro lado, anuncia que actualmente "se están cocinando otros proyectos muy

interesantes en Onneu, que pronto serán una realidad y servirán para reforzar el servicio que ofrecemos con mejoras significativas y beneficiosas para nuestros clientes".

Neumáticos Andrés se hizo cargo de los Puntos de Servicio Onneu en 2017 reconvirtiendo esta herramienta en un servicio muy útil para los clientes profesionales del Grupo.

La 'champions league' de los talleres de la que todo el mundo habla

Onneu reúne a los mejores talleres especializados en neumáticos, los cuales han acreditado a lo largo de su relación laboral con Grupo Andrés cualidades

LA PLATAFORMA PARA PROFESIONALES ESPECIALIZADOS EN NEUMÁTICOS SACA TODO EL PARTIDO A ESTE CONVULSO 2020 PARA RESITUARSE EN EL MERCADO COMO LA OPCIÓN A BATIR; SUMA GRANDES CUENTAS Y TRANSFORMA EL MODELO DE ASISTENCIA EN EL SECTOR ELÉCTRICO CON 'VELCA GUARDIANS'.

como experiencia, calidad, conocimiento del sector y compromiso. Especialistas de alto nivel conocidos y reconocidos en el sector. Los talleres profesionales que forman parte de este proyecto se ven recompensados con innumerables ventajas, al poder contar con toda la fuerza comercial que concentra este proyecto. La

"Se están cocinando otros proyectos muy interesantes en Onneu, que pronto serán una realidad y servirán para reforzar el servicio que ofrecemos con mejoras significativas y beneficiosas para nuestros clientes".

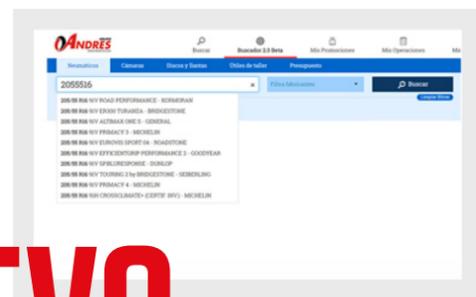
unión de sinergias entre ONNEU y Neumáticos Andrés permite cerrar acuerdos de suministro y colocación de neumáticos con empresas de renting y alquiler de vehículos o flotas de empresa, un tipo de cliente profesional al que difícilmente un taller independiente puede llegar.

Grupo Andrés, como distribuidor líder de neumáticos en España y Portugal, trabaja incansablemente en la búsqueda de nuevas oportunidades de negocio para sus clientes, desarrollando estrategias que potencien su papel como aliado de los talleres profesionales.

¿YA SABES CÓMO FUNCIONA NUESTRO BUSCADOR 2.0?

Estrenamos buscador, y es MUY POTENTE. Hemos trabajado meses para poder ofrecerte un buscador a la altura de lo que tu negocio se merece. Con la tecnología más avanzada para poder hacerlo MÁS RÁPIDO, MÁS EFECTIVO, y MÁS SENCILLO.

Te presentamos la funcionalidad de "Búsqueda Inteligente": Al escribir la medida en la barra de búsqueda, se irán desplegando opciones según se vaya escribiendo, para que, si la encuentras antes, puedas ahorrar tiempo.



O el nuevo sistema de "Búsqueda Avanzada": Para que tu búsqueda sea más precisa, ahora puedes escribir directamente lo que necesitas, por ejemplo:

- Solo medida: 2055516
- Medida + índice de carga y velocidad: 2055516 91v
- Medida + marca: 2055516 Michelin
- Medida + índice de carga y velocidad + marca: 2055516 91v Michelin
- Medida + índice de carga y velocidad + marca + modelo: 2055516 91v Michelin Primacy 4

- Y también:
- Busca por el código E.A.N (CODIGO DE BARRAS): 3528704123940
 - Medida + estación: 2055516 winter
 - Medida + característica: 2055516 RFT



NUEVO BUSCADOR NEUMÁTICOS ANDRÉS

BÚSQUEDAS RÁPIDAS, ÁGILES E INTUITIVAS PARA LOS PROFESIONALES

El buscador estrena una búsqueda inteligente que permite búsquedas más rápidas, ágiles e intuitivas, además de cómodas para los profesionales. Así, la inclusión de texto predictivo va ofreciendo opciones de lo que estás buscando según completas la búsqueda. ¿Ventajas? Una búsqueda en la que ahorras tiempo.

Para que la búsqueda sea más precisa, permite hacerlo no solo con la medida del neumático, sino filtrando también otros datos como código de velocidad, índice de carga, marca... combinándolos. Por ejemplo, podemos buscar por medida y marca o medida, marca y código de velocidad.

Para reforzar esta funcionalidad, se ha ampliado la cantidad de filtros disponibles. Además de las conocidas de Medida, fabricantes, All season/Winter y Runflat, IC y CV, podemos contar con filtros para último modelo, familia (turismo, 4x4, furgoneta...), grupo de marcas (Premium, quality, budget), posición (dirección, delantera, tracción), uso (carretera, trail, enduro) homologación (si el neumático que buscamos es para una marca concreta de coche o moto) y otros marcajes, como "protector de llanta", "M+S", "L.B."

CLÁSICOS

PORSCHE 911 TARGA

EL PRIMER CABRIOLET SEGURO DEL MUNDO



Porsche presentó el 911 Targa en el Salón Internacional del Automóvil de Fráncfort en septiembre de 1965, un concepto que no es ni un cabriolet ni un coupé; tampoco un descapotable de techo duro ni una berlina, sino algo completamente nuevo: el primer cabriolet seguro del mundo, con una barra antivuelco. Con el nuevo concepto, Porsche respondía al incremento de los requisitos de seguridad que se imponían en el mercado de EEUU para los descapotables donde se pedía la prohibición de este tipo de coches. A la hora de decidir sobre el nombre del modelo, se tuvieron en cuenta las pistas donde Porsche había logrado grandes éxitos y rápidamente salió el de Targa Florio, la prueba por carreteras sicilianas en la que la marca obtuvo memorables resultados

desde mediados de los cincuenta. En agosto de 1965, Porsche presentó la propuesta de patente para el concepto Targa y, a partir de otoño de 1966, el modelo complementó al coupé de los 911, 911 S y 912 con un éxito arrollador. Desde finales del verano de 1967, los Targa también podían pedirse con la opción de una ventana trasera fija y calefactable hecha con un cristal de seguridad, en lugar de la plegable de plástico; la luneta de cristal pasó a ser de serie solo un año después. Como todos los 911 de primera generación, están muy cotizados, pero los Targa tienen un punto a su favor: que se hicieron pocos, 25.429 en concreto, uno de cada tres de la producción total. Una unidad del primer año de producción, 1967, puede superar los 150.000 euros en el mercado.



NEUMÁTICOS
MICHELIN VR
6JX5/7JX15



Motor Trasero
Bóxer 6 cilindros, 2.000 cc.

Peso
1174 kg.

Suspension (Del./Tras.)
Independiente, brazos oscilantes, amortiguadores hidráulicos.

Cambio
Manual, 5 velocidades.

Medidas (Largo/Ancho/Alto/Batalla)
4380 / 1650 / 1.300 / 2480 mm

Prestaciones
225 km/h, 7,6s 0-100.

Potencia
160 CV a 6.600rpm.

Frenos (Del./Tras.)
Discos delante y detrás

Cotización
150.000/300.000 euros.

PUEDE CON TODAS LAS CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS

DUNLOP
#PassionDunlop

NUEVO

SPORT ALL SEASON

 **DUNLOP**