



TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 12 ABRIL 2021
3,95€ ESPAÑA

VUELTA A LAS CARRETERAS

LOS MEJORES NEUMÁTICOS DE VERANO

MÁRQUEZ Y ALONSO:
MOTIVOS PARA VOLVER

GRUPO ANDRÉS: LA NUEVA SEDE
UN HITO SOSTENIBLE Y TECNOLÓGICO

NÚM. 12 ABRIL 2021

GRUPO
ANDRÉS
NEUMÁTICOS



MEDIDAS EN LA GAMA MÁS POTENZA ALTAS PRESTACIONES



**POTENZA
SPORT**



LA MEJOR
ESTABILIDAD EN
CURVA Y EN RECTA ^{1) 2)}



LA MEJOR
FRENADA EN
SECO ^{1) 3)}



EXCELENTES
PRESTACIONES EN
MOJADO ⁴



- 1) Pruebas realizadas por TÜV SÜD a petición de Bridgestone entre julio y septiembre de 2020. Las pruebas en seco y sobre mojado se llevaron a cabo en las instalaciones de Bridgestone EUPG (Italia) usando un Audi S4 3.0 TFSI y neumáticos de la medida 245/40 R18. Las prestaciones del Potenza Sport se compararon con las de los principales competidores de su segmento: Continental PremiumContact 6, Michelin Pilot Sport 4, Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 y Pirelli P Zero PZ4. Informe anexo n.º [713190691-PS].
- 2) Manten la estabilidad del vehículo durante la conducción tanto en las rectas como en las curvas. Puntuación de estabilidad en recta: Bridgestone Potenza Sport (9,33), Continental PremiumContact 6 (9,00), Michelin Pilot Sport 4 (8,67), Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 (8,67) y Pirelli P Zero PZ4 (8,56). Puntuación de estabilidad en curva: Bridgestone Potenza Sport (9,21), Continental PremiumContact 6 (8,13), Michelin Pilot Sport 4 (8,67), Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 (8,33) y Pirelli P Zero PZ4 (8,58).
- 3) La menor distancia de frenado sobre firme seco. Distancia de frenado en seco (de 100 a 0 km/h), en metros: Bridgestone Potenza Sport (33,4), Continental PremiumContact 6 (35,4), Michelin Pilot Sport 4 (34,5), Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5 (35,9) y Pirelli P Zero PZ4 (34,8).
- 4) Adherencia en superficie mojada de clase A según la etiqueta de la UE.



Tire Pro es una publicación
de Grupo Andrés

TECNOLOGÍA SOSTENIBLE

El mundo en el que vivimos se mueve, de eso no hay duda, y el sector del neumático lo hace en su misma dirección. La preocupación por dejar una huella menor alcanza todas las actividades del universo de los neumáticos, desde el desarrollo al uso, pasando por la gestión de su reciclaje y de la segunda vida que muchas cubiertas usadas tienen. Eso lo sabemos, pero los pasos en esa dirección son cada vez más grandes.

Dos gigantes como Continental y Michelin han hecho dos apuestas decididas. Los primeros, por la ExtremeE, la nueva competición todoterreno a la que proporcionan neumáticos que van en consonancia con la filosofía de este nuevo campeonato, el primero con intención sostenible y conciencia ecológica: en cada carrera habrá acciones para visibilizar el daño que le hacemos al planeta.

Para exigirle menos al planeta, Michelin ha anunciado que en 2050 el 100% de sus neumáticos serán totalmente sostenibles: se harán con materias primas naturales o reciclables y con procesos respetuosos con el medio ambiente como los que ya aplica para su retirada.

De todo ello nos vamos a beneficiar los usuarios. Los neumáticos que usan los bólidos de la nueva idea del creador de la Fórmula E acabarán mejorando los que ponemos en los muy populares SUV y todo terrenos. Y la implantación 'para ya' de los neumáticos 'del futuro', sin aire, con elementos reciclables y regenerables, nos ayudará para hacer más sostenible la movilidad.

NÚM.12 SUMARIO

04
OPINIÓN
Tiempo de innovación.

05
ACTUAL
Novedades del sector



26
DIARIO DE RUTA
Extreme E. Aventura eléctrica sostenible



30
RADIO-
GRAFIA
Del taller. Hoy desde Barcelona

32
GRUPO
ANDRÉS
La nueva sede

OPINIÓN

TIEMPO DE INNOVACIÓN



Juan Miguel Viñuela
Responsable I+D+I Logística
Grupo Andrés Neumáticos

Desde Neumáticos Andrés nos mueve el compromiso con el desarrollo de su negocio. Lo hacemos con la experiencia de más de 40 años en el sector, distribuyendo de forma independiente neumáticos, cámaras y útiles de taller. Estamos obligados a entregar la cubierta correcta, en tiempo y a cada uno de sus puntos de venta. Es un reto exigente, en el que trabajamos cada día para superarnos.

Por este motivo, hemos creado un sistema de atención de reclamaciones logísticas. De esta forma, hemos conseguido responder ágilmente a nuestros clientes, reducción a más de la mitad el tiempo en facilitarles una solución. A su vez, el número de incidencias también se ha reducido sensiblemente.

Está claro, que redefinir todos nuestros procesos internos y externos, considerando al cliente como la pieza clave, es la base para el éxito. Es nuestra ambición generar una experiencia de compra con auténtico valor añadido, generando confianza y rentabilidad en su negocio.

Por lo tanto, es tiempo de innovar y crear el Centro Andrés de Servicio al Cliente (CAS). Esta iniciativa engloba la mejora de nuestra actividad desde la recepción de sus pedidos hasta más allá de la entrega.

Nos proponemos facilitar información detallada para cada reparto, proporcionando visibilidad, incluso desde nuestros almacenes. Sabemos que esto no es suficiente, por lo que vamos a gestionar su fecha deseada de entrega y nuestro compromiso, para anticiparnos a posibles incidencias.

Todas estas mejoras, unidas al nuevo centro de distribución logístico en Salamanca y la ampliación de la red de almacenes, marcarán un hito en la distribución independiente de neumáticos. Innovar para el desarrollo de su negocio, es nuestra razón de ser.

STAFF

Edita Comunicación
de Neumáticos Andrés
comunicacion@grupoandres.com

Dirección y Coord. editorial
Carlos González

Dirección de arte y diseño
Ana Roncero
Alberto Martínez

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

Fotografía
Porsche, BMW, Continental,
Michelin, Renault Alpine, Honda
HRC, GoodYear, Helena Salanova
y Freepik.

ACTUALIDAD

PREPARACIONES DE AUTOR SOBRE LA BMW R18

La BMW R18, la nueva cruiser de la marca alemana, ha entrado con fuerza en el mercado. Desde la firma han cuidado mucho este lanzamiento que, como ya empieza a ser habitual, se ha completado con la invitación a preparadores famosos para hacer su propia versión. La segunda de la serie 'SoulFuel', una colaboración entre la firma y personalizadores selectos, llega a cargo de Kingston Custom de Dirk Oehlerking.

"La BMW R 18 es tan perfecta que dejé la tecnología como está. El chasis es 100% original y tan sofisticado que no debería cambiarse nada", dice Oehlerking para explicar que se ha centrado en su espectacular carrocería, que 'bebe' de algunos modelos clásicos de BMW: El diseño en su conjunto se basa en el estilo clásico art déco que tenía la R7 de 1934. Aquella moto lucía un chasis en chapa estampada característico en color negro cuyas líneas ha

tomado Kingston Custom para su versión de la nueva R18. Manillar y guardabarros son especialmente fabricados, el escape se ha modificado y se toma un asiento del catálogo de accesorios. Los intermitentes han sido reemplazados por indicadores Kellermann y el faro delantero de LED está ahora integrado en el carenado. Se han adoptado la pintura y las líneas originales para el carenado y el alerón.





MICHELIN, NEUMÁTICOS 100% SOSTENIBLES EN 2050

El Grupo Michelin ha dado a conocer su estrategia de futuro en la que se compromete a que sus neumáticos sean 100% sostenibles para el año 2050. Para cumplir este objetivo se basará en el concepto VISION presentado en 2017, un prototipo de neumático sin aire, conectado, recargable y ecológico. En la actualidad, los neumáticos fabricados por Michelin ya contienen cerca de un 30% de materias primas naturales, recicladas o sostenibles.

Para conseguir su objetivo, la marca francesa cuenta con su enorme potencial de I+D+i, pero esta vez ha decidido tejer una red de acuerdos con empresas y startups innovadoras cuyos avances ofrecen perspectivas ilimitadas. Las tecnologías desarrolladas van mucho más allá del mundo del neumático, lo que permitirá su aplicación en otras industrias que se beneficiarían

igualmente de la utilización de materias primas recuperadas e infinitamente reutilizables. Estas tecnologías también permitirán reciclar el poliestireno y recuperar el negro de carbón o el aceite de pirólisis de los neumáticos usados.

Un neumático Michelin es un producto de alta tecnología compuesto por más de 200 ingredientes. El elemento principal es el caucho natural, pero también encontramos caucho sintético, metal, fibras y otros componentes que refuerzan la estructura, como el negro de carbono, la sílice o los plastificantes (resinas). Combinados de la forma ideal, estos materiales interactúan para ofrecer el equilibrio óptimo entre prestaciones, facilidad de conducción y seguridad, al tiempo que reducen el impacto medioambiental del neumático.



LAND ROVER RESUCITA EL DEFENDER

El final de la producción del Land Rover Defender clásico fue un jarro de agua fría para muchos entusiastas, pero no ha sido un final definitivo. Desde que se anunció su relevo la marca lo ha hecho reaparecer y la última reencarnación ha sido una edición limitada Works V8 Trophy. El color le delata: es un homenaje a los que se usaron en el famoso Camel Trohpy en el pasado y tiene como base una last edition con motor V8 que se lanzó hace un año. Para calzarlo, se ha escogido los legendarios GoodYear Wrangler MT / R, que ha sido una elección habitual de la marca en sus diferentes trofeos y aventuras.



EL PRIMER NEUMÁTICO DE CARGA HL, DE CONTINENTAL

Continental ya trabaja en el primer neumático para turismos con el nuevo código HL de índice de carga que muchos coches necesitan y no encuentran en el mercado. Los coches grandes y con potencia, así como los SUVs con un motor híbrido o eléctrico ponen mucho más peso en la carretera que los vehículos convencionales. Asimismo, estos modelos más pesados ofrecen pocas posibilidades de instalar neumáticos más grandes con mayores capacidades de carga.

“En lo que respecta a la fabricación, hemos reforzado el borde del neumático y hemos mejorado el contorno para reducir el ruido en carretera. También hemos optimizado el compuesto y el dibujo. En consecuencia, hemos podido conseguir una baja resistencia a la rodadura, garantizar una conducción precisa y mantener el kilometraje en su nivel habitual”, explican.

Inflados a la misma presión, estos neumáticos tienen una mayor capacidad de carga que los fabricados según la antigua norma XL. Los productos con la nueva capacidad de carga máxima muestran el código HL en el flanco. La marca ya está produciendo los primeros neumáticos con este código de carga para primer equipo de muchos modelos y también para cambio.



MICHELIN PARA MTB

Michelin acaba de lanzar sus nuevos neumáticos para MTB, los FORCE AM² y WILD AM², pensados para terrenos compactos o embarrados. Ambos proporcionan más robustez, mayor resistencia y más agarre para adaptarse a las prestaciones que ofrecen las modernas bicicletas de mountain bike, que permiten mayor velocidad y cuentan con una capacidad de absorción de impactos superior. Los dos neumáticos estarán disponibles para llantas de 27,5” y de 29”, y en dos anchuras, con 2,40” y 2,60”.

Los compuestos de goma y las carcasas de ambos neumáticos ya se han probado en carreras de Enduro de alto nivel, y se han desarrollado para ofrecer un equilibrio óptimo entre agarre, eficiencia de rodadura, duración, peso y resistencia. Se pueden combinar y montar en posiciones delantera o trasera, para adaptarse a las diferentes condiciones, estilos de pilotaje o preferencias del ciclista.



ETIQUETADO DE LOS NEUMÁTICOS: MÁS INFORMACIÓN PARA LOS CONSUMIDORES

La nueva normativa ofrece más información sobre las características de resistencia, ruido y frenado y diferencia neumáticos calificados para nieve o hielo.



A partir de mayo de 2021 entrará en vigor en la Unión Europea un nuevo etiquetado de neumáticos con el que se ofrecerá a los consumidores información más completa sobre las características de los neumáticos. En estas nuevas etiquetas, se han reestructurado los apartados que describen características como la resistencia de la rodadura y la frenada en carreteras mojadas, mientras que los niveles de ruido ahora se indican a través del número de decibelios y utilizando las letras A, B o C.

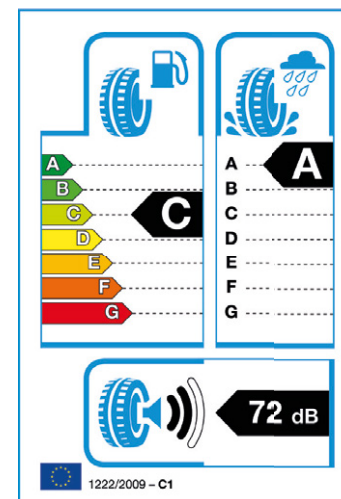
Otra de las nuevas funciones consiste en dos pictogramas que indican si se trata de un neumático con adherencia para conducir con nieve que cumpla con las normas de homologación de la Unión Europea, también conocido como el test del copo de nieve, o si se trata de un neumático que ofrece una buena tracción en hielo en línea con los nuevos estándares de calidad ISO.

En este nuevo etiquetado, las clases A y C no han sufrido ningún cambio. En cambio, para los neumáticos C1 y C2 para coches y furgonetas, respectivamente, aquellos que habían sido calificados anteriormente como clase E por su resistencia en la rodadura y su agarre en mojado serán ahora clasificados como clase D. Por otro lado, los que estaban en las clases F y G ahora serán asignados a la clase E. Con todo ello, se consigue que las etiquetas sean más claras y fáciles de interpretar.

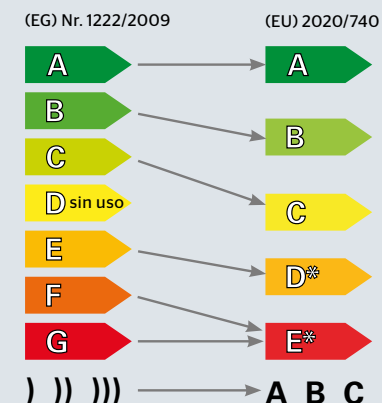
Los usuarios pueden descargar más información de cada neumático a través de un código QR presente en la esquina derecha de la etiqueta del neumático. Este código QR ofrece un link a la base de datos EPREL (siglas en inglés para la base de datos de productos europeos para el etiquetado energético), que contiene toda la información del producto comprado. En esta base de datos se muestran las diferentes clasificaciones para los neumáticos, así como todo el proceso productivo del modelo que se esté buscando. Todas las hojas de información del producto son introducidas en la base de datos EPREL de forma individual por los propios fabricantes de los neumáticos, así como la clasificación de los modelos.

El nuevo etiquetado para neumáticos de la Unión Europea está diseñado para ayudar a los consumidores a escoger los neumáticos más eficientes, a la vez que se obtiene más información sobre las distancias de frenado. Tanto para usuarios finales como para los operadores comerciales escoger unos neumáticos con una menor resistencia a la rodadura puede suponer un ahorro sustancial en términos de coste de combustible, así como una reducción de las emisiones de CO₂. Una información más clara sobre el agarre en mojado contribuirá a una mayor seguridad vial, mientras que la información sobre el ruido está concebida para reducir la contaminación acústica generada por el tráfico.

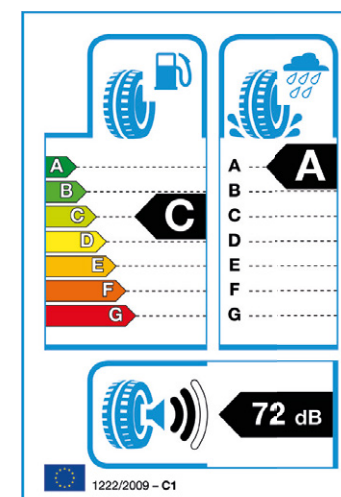
NUEVA CLASIFICACIÓN



Reasignación de las categorías de rendimiento en el parte inferior y utilización de letras en lugar de ondas sonoras:

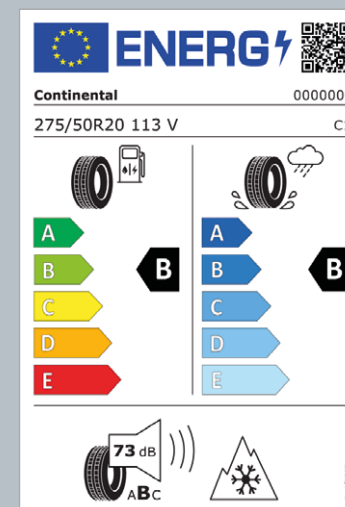


NUEVO CONTENIDO



ETIQUETA ACTUAL

- Nombre comercial / Marca de los proveedores
- Código QR (acceso directo a la parte pública de la base de datos de productos de la UE)
- Identificación del neumático (número de artículo)
- Dimensión del neumático, índice de carga y velocidad
- Pictograma de uso en nieve: 3PMSF
- Pictograma de agarre en hielo



ETIQUETA NUEVA

CIRCUITO DE

MONACO

100 AÑOS DE F1 Y GLAMOUR

EL LEGENDARIO CIRCUITO URBANO, UNO DE LOS POCOS QUE SOBREVIVE EN LA F1 DE LOS TIEMPOS MÍTICOS, CUMPLE SU PRIMER CENTENARIO

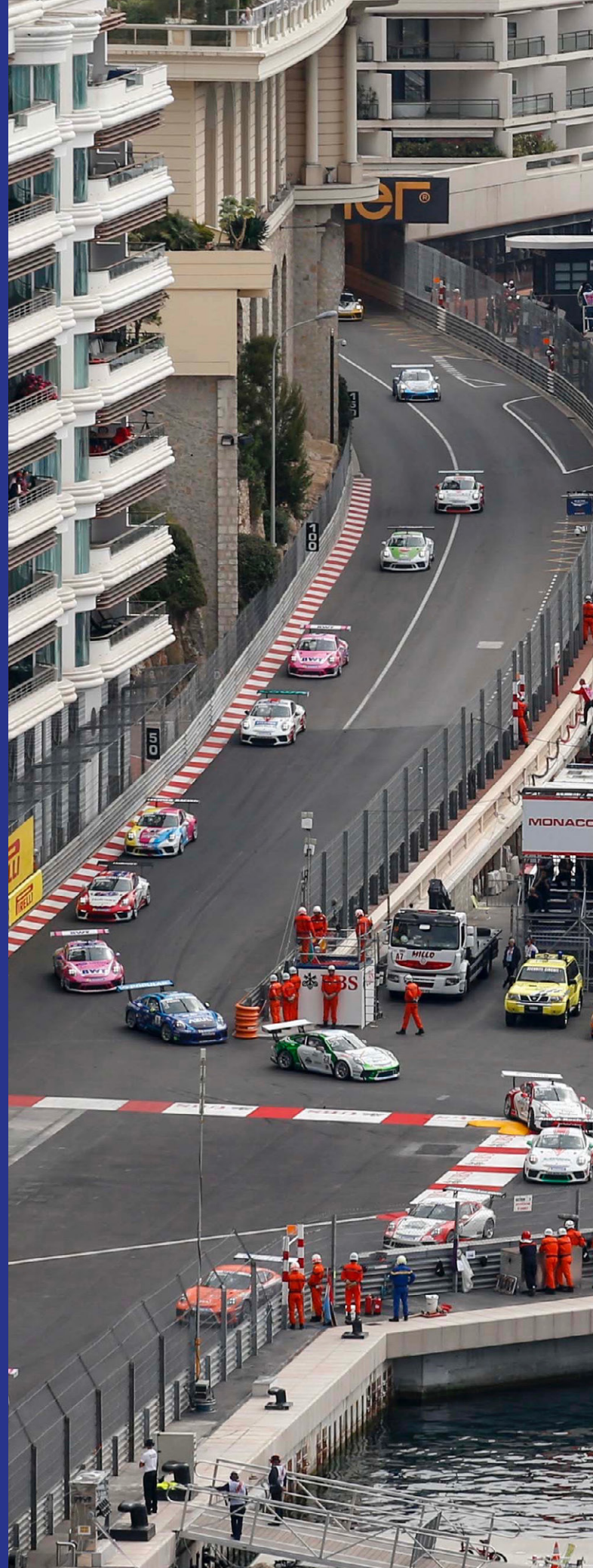


El circuito urbano de Mónaco y su Gran Premio son indisolubles. Desde hace cien años, el peculiar trazado acoge carreras y las más importantes han sido siempre las de F1, aunque ha albergado competiciones de todo tipo, incluso de clásicos. Desde su creación ha experimentado numerosos cambios en trazado y tradiciones, pero no ha perdido algunas de las características que le hacen tan especial.

La idea fue de Anthony Noghès, hijo del presidente del Club Sport Velocipédique et Automobile de Monaco, que en 1911 ya había organizado la primera edición del Rally de Montecarlo. Fue terminado de construir en 1920, pero no albergó su primera carrera hasta 1929. Fue uno de los escenarios habituales del Grand Prix y en 1950 fue uno de los circuitos del calendario de la primera temporada del mundial de F1, que no ha abandonado desde 1955.

Para su celebración, se han guardado tradiciones y excepciones. El gran premio tenía fecha variable el día de la Ascensión en Mónaco, por lo que dependía del calendario lunar aunque generalmente era en mayo. Hace unos años se decidió ponerle fecha fija: último domingo de mayo por motivos publicitarios y logísticos. La carrera está marcada por el trazado y se disputa sobre una distancia menor de lo habitual: la FIA sacó una regla especial para Mónaco con el objetivo de recortar sus vueltas y distancia para evitar una larga duración.

El trazado ha sufrido numerosos retoques, pero ha permanecido invariado en esencia. El mayor cambio se hizo en 1973 para incorporar dos de sus iconos: la piscina del puerto y un añadido del túnel de Loews. Sigue siendo el más lento y peligroso, aunque sólo ha fallecido un piloto a lo largo de su historia, y es habitual que terminen pocos de los participantes en cada carrera.



1929

Se celebra la primera edición del Gran Premio de Mónaco: Victoria de William Grover con el Bugatti T35 B de ocho cilindros, uno de los coches con más triunfos de la historia.

1933

La edición 1933 de la carrera fue el primer Gran Premio de la historia del automovilismo en que la parrilla de salida se determinó según los tiempos de vuelta marcados en las sesiones de entrenamientos, en vez de por sorteo.

1950

Fangio gana la primera edición del GP de Mónaco de F1 sacando vuelta a todos los participantes: se benefició de ir en cabeza al pasar por la curva de Tabac, donde nueve coches quedaron destruidos por una ola inesperada había inundado la pista.

1955

El coche de Alberto Ascari cae al agua durante la carrera: es el único gran premio de la historia en el que ha pasado algo así. Su bólide fue objeto de búsqueda submarina años después.

1968

Fallece Bandini, único piloto muerto en accidente en este circuito. La FIA lo declara "circuito especial" por sus características técnicas y rebaja la distancia mínima de carrera al 80% de la distancia general para el resto de pruebas del campeonato, algo que sigue haciéndose.



VUELTA A LAS CARRETERAS

LOS MEJORES NEUMÁTICOS DE VERANO

TirePRO y Grupo Andrés analizan los modelos más interesantes del mercado para SUV y turismo a la hora de montar el neumático "universal" en España: el de verano.

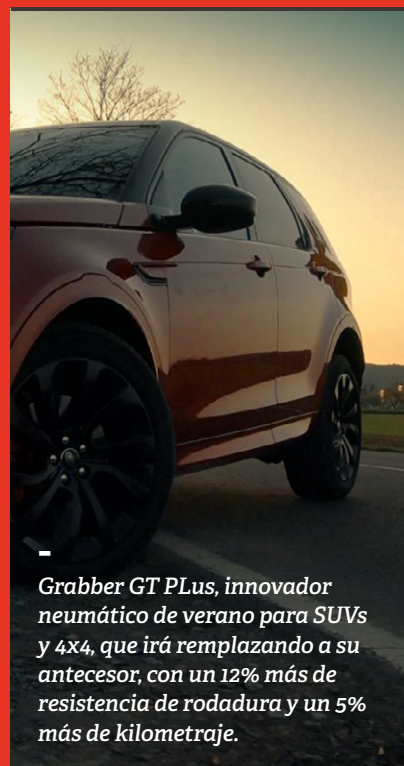
Después de un año muy complicado, y gracias a la mejora de la situación, parece que ahora sí estamos en condiciones de viajar. Ya llevamos meses moviéndonos y recuperando una cierta normalidad, pero con la vacuna podemos empezar a decir "adiós" a la pandemia y "hola" a la movilidad sin restricciones. Y llega justo a tiempo para el gran desplazamiento del año: el que hacemos en vacaciones de verano. Este 2021 se augura de viajes generalizados porque hay ganas, pero no debemos olvidar equipar bien nuestro coche para ello.



Además de la revisión habitual del vehículo, muchos tendremos que decidir sobre un cambio de neumáticos: lo mejor es llevarlos en plena forma porque les vamos a exigir en condiciones difíciles. Calor, carga, amplio kilometraje, velocidad en autovía, moverse por ciudad... A la hora de decidir, TirePRO y Grupo Andrés han elaborado un ránking con los mejores modelos para esa sustitución, todos, con una característica común, son neumáticos de verano. Hay de todo: neumáticos par turismo, para SUV, de altas prestaciones, enfocados a híbridos y eléctricos. Tras analizar la oferta y características, y a la vista de las comparativas especializadas, esta es nuestra selección.



LOS MEJORES NEUMÁTICOS DE VERANO



Grabber GT Plus, innovador neumático de verano para SUVs y 4x4, que irá remplazando a su antecesor, con un 12% más de resistencia de rodadura y un 5% más de kilometraje.



GENERAL TIRE GRABBER GT PLUS

La nueva gama para turismo-verano de General Tire ofrece un rendimiento seguro para la conducción diaria con un agarre sobresaliente en condiciones secas y húmedas y una mayor vida útil de la banda de rodadura.

Con el nuevo neumático Grabber GT Plus, el especialista en neumáticos para 4x4, General Tire, la marca de neumáticos de Continental distribuida en España por Grupo Andrés, está presentando un innovador neumático de verano para SUVs y 4x4, que irá paulatinamente remplazando a Grabber GT.

Los conductores que apuesten por este nuevo modelo podrán observar ese "plus" incluido en el nombre en el perfeccionamiento de todas las áreas del neumático que mejoran su seguridad y favorecen la protección medioambiental. Por ejemplo, con este nuevo modelo, los expertos de General Tire han sido capaces de reducir en un 12% la resistencia de rodadura, en comparación a su predecesor, y, al mismo tiempo, presenta un 5% más de kilometraje. En su etiquetado en Europa, toda la gama Grabber GT Plus ha obtenido una clasificación A por su impecable agarre en carreteras mojadas. Por otro lado, en carreteras secas, este modelo ofrece un mejor rendimiento de frenado en distancias más cortas y un manejo mejor que el de su predecesor.



MICHELIN E-PRIMACY

Toda una novedad. Desde el 1 de marzo de 2021, los conductores de coches urbanos, berlinas y SUV compactos pueden equipar sus vehículos con motores térmicos, híbridos o eléctricos con los nuevos MICHELIN e.PRIMACY. Esta nueva generación de neumáticos se caracteriza por ofrecer una atractiva combinación entre altas prestaciones, eficiencia movilidad sostenible.



Desarrollado en función del análisis del ciclo de vida, MICHELIN e.PRIMACY ofrece un alto nivel de prestaciones al tiempo que reduce su impacto ambiental. Cuenta con el etiquetado A en términos de eficiencia energética y B en adherencia sobre mojado. Disponible en 56 referencias para llantas de 15 a 20 pulgadas y para todo tipo de vehículos, incluidos los híbridos y eléctricos.



CONTINENTAL PREMIUMCONTACT 6

En la prueba de neumáticos de verano publicada recientemente por el portal Tire Reviews en el Reino Unido, el PremiumContact 6 de Continental resultó ser el mejor en la prueba. El neumático que se empleó en la prueba fue el tamaño 205/55 R16, el más vendido para vehículos compactos y de gama media.

En el modelo PremiumContact 6, los ingenieros de Continental han desarrollado un neumático que combina un alto nivel de seguridad con distancias de frenado cortas y que proporciona un manejo preciso en casi todos los modelos de automóviles, desde modelos de gama media hasta SUV y está disponible en tamaños de llanta de 15 a 22 pulgadas.



GOODYEAR EFFICIENTGRIP PERFORMANCE 2

El EfficientGrip Performance 2 es conocido por su alto potencial de kilometraje y su alto rendimiento en frenadas en seco y mojado. Sus altos niveles de agarre, eficiencia total y comodidad significan que el EfficientGrip Performance 2 se adapta perfectamente a las necesidades de los SUV híbridos. Los conductores exigen un neumático de alto rendimiento que les proporcione un buen consumo de combustible y bajas emisiones de CO2.



La tecnología Mileage Plus de Goodyear proporciona un mayor kilometraje al tiempo que ofrece un alto nivel de rendimiento a través de la elasticidad y flexibilidad de la banda de rodadura. Esta innovación da como resultado menos fracturas debido a las malas condiciones de la carretera en un amplio rango de temperaturas. El EfficientGrip 2 SUV está disponible en equipamientos de 16 a 22 pulgadas.



BRIDGESTONE POTENZA SPORT

Bridgestone ha sido designado «Fabricante del año» de neumáticos de verano de 2021 por la prestigiosa publicación alemana AutoBild, al reconocer en la ronda de pruebas de neumáticos de verano de este año la dinámica de conducción y el rendimiento más equilibrado de sus neumáticos.

El nuevo neumático insignia de altas prestaciones lanzado recientemente por Bridgestone, el Potenza Sport, ha sido ganador en neumáticos deportivos. Dicho neumático recibió las mejores puntuaciones en carretera seca, entre otros factores, por la distancia de frenado más corta, quedando entre las dos primeras posiciones por manejabilidad en seco; y fue designado el mejor sobre carreteras mojadas, considerando que ofrece la distancia de frenado más corta, la mejor manejabilidad, la mejor conducción en pista circular mojada y un gran rendimiento en condiciones de aquaplaning. Además, Bridgestone Potenza Sport recibió la calificación más alta, por parte de la prestigiosa revista, por su confort de conducción.



7 CONSEJOS INFALIBLES PARA SACAR EL MEJOR RESULTADO DE TUS NEUMÁTICOS

QUE DUREN MÁS, QUE LOS TENGAMOS EN MEJOR ESTADO, QUE NOS OFREZCAN EL MEJOR RENDIMIENTO, QUE NO PINCHEMOS, QUE CONTAMINEMOS MENOS... TODOS LOS MOTIVOS QUE TIENES QUE CONOCER PARA CUIDAR TUS NEUMÁTICOS

Mantener tus neumáticos de manera correcta puede aumentar su vida útil, es decir, conseguir que los neumáticos duren más y te ofrezcan un mejor resultado. Por lógica, gracias a esto podemos conseguir un ahorro económico, circular de forma más segura y también contribuiremos a cuidar del medio ambiente.

01

COMPROBAR LAS PRESIONES DE LOS NEUMÁTICOS

Nuestros neumáticos pierden presión con el tiempo y un inflado insuficiente puede dañarlos. Hay que comprobarla al menos una vez al mes y siempre antes de los viajes con carga completa. Aunque ahora muchos vehículos están equipados con sistemas electrónicos de control de la presión de los neumáticos (TPMS), no hay nada como pasarse por nuestro taller y que comprueben manualmente con un manómetro. ¿Cómo saber cuál es la presión correcta? Consulta el manual del vehículo, aunque también las puedes encontrar en un lateral de la puerta o en el propio neumático.

02

INSPECCIONAR LA BANDA DE RODADURA DEL NEUMÁTICO

Otra cosa que hacemos poco: una inspección visual periódica. Basta con vigilar la banda de rodadura de los neumáticos, igual que la presión, y eso nos garantiza que los llevamos en las mejores condiciones. ¿Qué hay que mirar? Comprueba los nervios entre las bandas, así como el centro o los bordes exteriores para detectar signos evidentes de desgaste o cualquier objeto que haya podido quedar incrustado.

03

ROTAR LOS NEUMÁTICOS

En condiciones normales, los neumáticos instalados en el eje delantero se desgastan de manera diferente a los de la parte trasera, pero al cambiar su posición, de adelante hacia atrás y viceversa, se puede optimizar la vida útil de los neumáticos. Aunque es algo que no es válido para todos los vehículos, rotar los neumáticos es una forma de alargar su vida útil.

¿Cómo saber cuándo rotarlos? Si empezamos a notar desgaste, es momento de hacer una rotación. Son más frecuentes en viajes a plena carga o alta velocidad constante.

04

EQUILIBRA Y ALINEA TUS NEUMÁTICOS

Una alineación correcta de las ruedas hace que los neumáticos duren más. Si al verificar el desgaste de los tuyos ves que el desgaste es desigual, también puede indicar problemas más graves de alineación de las ruedas o de equilibrio de los neumáticos. ¿Cómo distinguir un mal equilibrado? Si tu vehículo se desplaza hacia cualquier lado o si el volante no está centrado cuando conduces en línea recta o vibra, son señales de que debes revisar tu vehículo acudiendo a un taller especialista. Además, el desgaste desigual de los neumáticos, si no se corrige, pondrá en peligro también la efectividad de los mismos.

05

COMPRA NEUMÁTICOS QUE TE LLEVEN MÁS LEJOS

La oferta actual permite montar los neumáticos correctos con la tecnología más moderna: durarán más y contaminarán menos.

06

CAMBIA TUS HÁBITOS DE CONDUCCIÓN

Un estilo de conducción suave es perfecto para un menor desgaste de los neumáticos, pero también es bueno evitar grandes baches (sin poner en riesgo la circulación): beneficiará la vida útil de los neumáticos y garantizará que den su mejor rendimiento. Al contrario, acelerar o frenar con brusquedad o ser agresivo en baches y grietas puede dañarlos.

07

RECICLAR O REUTILIZAR

En Europa, cada año, se recogen más de 3 millones de toneladas de neumáticos al final de su vida útil para reciclarlos o reutilizarlos. Entonces, en el momento que creas que tus neumáticos ya no se pueden utilizar y necesitas neumáticos nuevos, asegúrate de deshacerte de los viejos de manera responsable, para poder darles así la oportunidad de una segunda vida y contribuir a la economía circular.

GOODYEAR VECTOR 4SEASONS GEN-3 MEJOR NEUMÁTICO INVIERNO Y TODO TIEMPO 2021

Goodyear tiene más victorias en pruebas de neumáticos todo tiempo que cualquier otra marca y el nuevo Vector 4Seasons Gen-3 continúa esa tradición.

TECNOLOGÍAS DE ÚLTIMA GENERACIÓN EN UN NEUMÁTICO "ALL SEASON"

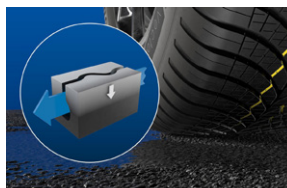
DRY HANDLING TECHNOLOGY



MEJOR FRENADA Y MANEJO EN SECO

Menor deformación en maniobras exigentes, gracias a sus resistentes coronas y bloques de hombro.

AQUA CONTROL TECHNOLOGY



MAYOR RESISTENCIA AL AQUAPLANING

Mejor dispersión del agua, gracias a unos surcos y ranuras más anchos y profundos, que favorecen la evacuación del agua en carretera.

SNOW GRIP TECHNOLOGY



MEJOR AGARRE Y MANIOBRABILIDAD EN NIEVE

Las ranuras inciden unas en otras, estimulando su apertura y mejorando el agarre.

MILEAGE PLUS TECHNOLOGY



MAYOR KILOMETRAJE

La alta elasticidad de la banda reduce las roturas provocadas por las bajas temperaturas.



GOODYEAR VECTOR 4SEASONS GEN-3 EXCELENTES PRESTACIONES EN SECO, MOJADO Y NIEVE

El equipo editorial de Auto Bild nombró al Vector 4Seasons Gen-3 ganador de su prueba de neumáticos para todas las estaciones, destacando el rendimiento convincente del neumático en todas las condiciones climáticas. Manejo dinámico en nieve, en condiciones húmedas y secas. Muy buen rendimiento en invierno, alto kilometraje. Auto Bild también otorgó al neumático el prestigioso título "EcoMaster" en reconocimiento a su rendimiento líder en pruebas en las categorías de kilometraje, resistencia a la rodadura y relación precio/kilometraje.

También, Tyre Reviews, la principal fuente a nivel mundial de información independiente sobre neumáticos, ha coronado al nuevo Goodyear Vector 4Seasons Gen-3 como vencedor en su prueba de neumáticos todo tiempo de 17".

Finalmente, la revista española Neumáticos y Mecánica Rápida ha revelado los ganadores de la XIX edición de los Premios Neumático del Año. El Goodyear Vector 4Seasons Gen-3 ha sido reconocido como Neumático del Año 2021 en la categoría invierno/todo tiempo.

POR QUÉ ELEGIR GOODYEAR TODO TIEMPO VECTOR 4SEASONS GEN-3: 14% MÁS KILOMETROS*

01

SEGURIDAD ANTE TODO TIPO DE CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS

02

HOMOLOGACIÓN DE NEUMÁTICO DE INVIERNO (NO CADENAS)

03

ELEGIDO POR LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE AUTOMÓVILES

04

MÁS PRUEBAS GANADAS QUE CUALQUIER OTRA MARCA PROBADA**

05

MÁS DE 35 AÑOS DE ÉXITOS E INNOVACIÓN

* Prueba interna, comparando su predecesor Vector 4Seasons Gen-2 en la medida 205/55 R16 en un Volkswagen Golf.
** Basado en 45 comparativas en revistas desde noviembre de 2013 a noviembre de 2020, realizadas por 17 de las revistas europeas de neumáticos líderes e independientes. El cálculo está basado en el número de pruebas ganadas por Goodyear en todas las categorías (verano, todo-tiempo e invierno) sobre los competidores testados. Más información disponible en https://www.goodyear.eu/es_es/consumer/legal-disclaimer-test-claims/more-all-season.html.

GOODYEAR TE AYUDA A ELEGIR TU NEUMÁTICO



		TIPO DE NEUMÁTICO		
		VERANO	INVIERNO	TODO TIEMPO
PRESTACIONES	☀️ +7°C			
	❄️ +7°C			
MARCAJE	M+S	✗	✓	✓
	❄️	✗	✓	✓
MODELO	👉	EAGLE F1 SUPERSPORT EAGLE F1 ASYMMETRIC EFFICIENTGRIP PERFORMANCE	ULTRAGRIP	VECTOR 4SEASONS

MÁRQUEZ Y ALONSO MOTIVOS PARA VOLVER

Dos de los grandes campeones del motor que ha tenido España hacen su regreso a las pistas, un proceso que se convierte en uno de los grandes retos de sus respectivas y exitosas carreras. Así lo encaran.

A lo largo de la historia, los grandes campeones de los deportes del motor han hecho con frecuencia el camino de la retirada para luego regresar. La mayoría de las veces ha sido por dos motivos fundamentales: una lesión o la falta de ilusión, y una recuperación física o anímica según el caso. Muchas veces el camino de retorno ha dejado gestas para el recuerdo. Los próximos van a ser (pueden ser) dos de los mejores pilotos españoles de siempre y dos figuras a las que sus respectivos deportes necesitan: Marc Márquez y Fernando Alonso. Ambos ya son mitos, se pueden convertir en leyendas.

FERNANDO ALONSO: VOLVER A CASA



E

l asturiano se marchó de la F1 harto de pelear con un coche que no era competitivo, de no entender la política del campeonato, de no tener sitio en un equipo ganador. Consagrado por completo, optó por buscar alicientes que ya no encontraba en la máxima categoría del automovilismo. Y los encontró. Ha engordado su palmarés, ha probado cosas nuevas como el Dakar o la resistencia y ha seguido en primera línea tanto deportiva como mediática. Su marcha ha sido un corto paréntesis y su retorno una de las noticias del año.

El asturiano ya ha regresado y ha despejado las dudas sobre si sería competitivo. Los que le vieron en un test espectáculo en el que desempolvó su 'viejo' Renault V10 campeón del mundo ya se dieron cuenta de que la velocidad es algo que los grandes campeones no pierden y la que conserva Alonso le da para estar en la actual F1 sin agobio alguno. Otra cosa es que sea eso lo que pretende.

No parece que Alonso sea de esos campeones que regresan porque se aburren en casa. El asturiano no ha

parado, no fue de paseo a Le Mans y tampoco a las 500 Millas, ha aparcado por ahora el plan de ganar la Tripel Corona (es de los pocos que tiene posibilidades de lograrla) y el Dakar... Objetivos deportivos de primer nivel no le han faltado si se trataba de seguir compitiendo lejos de los grandes focos. Pero no era eso, porque Alonso se marchó siendo competitivo y no han pasado ni dos años en los que ha seguido activo porque nunca dijo que se retirara. Tampoco da el perfil de campeones que regresan en busca de viejos laureles pensando que todo volverá a ser igual: sabe perfectamente que la F1 es despiadada porque se marchó en su día porque el ciclo de contratos le había dejado sin volantes para ganar, que es lo único que le interesa.

ENTONCES, ¿POR QUÉ HA VUELTO ALONSO?

Porque puede ganar. Tiene el talento y la velocidad para conseguirlo, sabe cómo se logra y es el objetivo que comparte en su regreso a casa con Renault-Alpine. Su fichaje es mucho más que una operación de marketing (que también), es un plan para afrontar la última parte de su vida deportiva y hacerlo para ganar su tercer título mundial de F1. ¿Cómo le va a ir? Un ganador como Alonso no soportó estar "para dar vueltas" sin opción alguna y en la primera carrera del Mundial ya demostró que está por delante de muchos. Como todo en la F1 actual, dependerá de muchos factores: de lo competitivo que sea su coche, de cómo lo evolucione, de los cambios de reglamento (se avecina uno importante con el cambio de tamaño de las llantas), de la 'política' y, por supuesto, de los rivales. Sin duda, hacer frente a la tiranía de su antiguo compañero Hamilton es la guinda para su motivación.



MÁRQUEZ: VOLVER A SER EL MISMO



A

diferencia de Alonso, el regreso de Márquez no tiene nada que ver con la falta de ilusión. El suyo es el otro caso tipo para un retorno de gran campeón, que es la vuelta tras una grave lesión. Lo que empezó pareciendo una de esas caídas de trámite de las que los motociclistas de competición se recuperan milagrosamente se ha convertido en la ausencia una temporada completa del piloto referente de Moto-GP, un ocho veces campeón del mundo, dominador y favorito absoluto, vital para la imagen y el negocio del campeonato mundial.



El regreso de lesiones graves tiene muchos precedentes en el Mundial, incluso en su propia trayectoria: ya volvió para ganar tras una caída que le dejó como secuela semanas de visión borrosa. Pero esta vez ha sido diferente. El 19 de julio de 2020 Márquez iba en Jerez camino de otra actuación para la historia: tras una salida de pista, remontaba con fuerza en Jerez. Tenía al alcance otra remontada para la gloria, hasta que se cae. Su Honda le golpea y se fractura el brazo derecho. Entonces no lo pareció, pero iba a ser la lesión más grave de su carrera.

El 21 de julio es operado y el 24 de ese mismo mes es declarado apto para el GP de Andalucía. El día 25 completa los primeros entrenamientos, parece que otra vez un piloto de motos es capaz de retornar con puntos, placas y tornillos todavía frescos. Pero algo se tuerce. Siente la pérdida de fuerza en el brazo y decide no participar. El 3 de agosto se opera otra vez, unos días después empiezan las dudas sobre su recuperación, pero la bomba estalla en noviembre: confirma que se pierde toda el Mundial 2020.

Empiezan las especulaciones. Llega la noticia de un problema en la placa

implantada, con la cicatrización de su fractura en el humero, se empieza a hablar incluso de una carrera deportiva en riesgo... Márquez no volverá hasta 2021, y de hecho se pierden las primeras carreras. Su regreso será la gran noticia de la temporada, pero para él sólo supondrá el primer paso de una tarea titánica.

EL GRAN RETO DE LOS CAMPEONES

Como piloto, es el mayor reto de toda su trayectoria deportiva, un objetivo en el que tiene un enorme rival: él mismo. Es el gran reto que han tenido los campeones que dejaron su integridad física sobre el asfalto, volver a recuperar sensaciones y hacerlo con el mismo nivel de resultados. No todos lo lograron. El australiano Doohan regresó de una dantesca lesión cuando era uno de los grandes de 500 y tras recuperarse logró cinco títulos mundiales. Por el contrario, Spencer, el último hombre capaz de ganar 250 y 500 en una misma temporada, nunca volvió a ser el mismo y cada retirada por lesión fue un regreso fracasado. Volver a ser el mismo es el gran desafío del regreso de Márquez.



EXTREME E AVENTURA ELECTRICA SOSTENIBLE

2021 es el año de una nueva competición de las pujantes especialidades off road con motores eléctricos: la Extreme E. Potencia, aventura, igualdad y conciencia ecológica.



Como competición sostenible, se ha elegido llevar una carrera de coches eléctricos a los rincones más amenazados del planeta para mostrar el daño que se está infligiendo en esos lugares

Esta nueva categoría es un campeonato con potentes modelos SUV, que ha involucrado a pilotos en activo y leyendas del automovilismo y que cuenta con el apoyo tecnológico de Continental

La Extreme E es la nueva competición de deportes del motor y cuenta con todos los elementos para ser un éxito. Creada por el 'cerebro' de la Fórmula E, tiene de su lado a campeones del mundo de F1 y rallyes, a leyendas del Dakar, tiene bólidos de más de 500 CV, un calendario en localizaciones exóticas... y la ecología de su parte, porque sí, es una competición electrificada y con conciencia ambiental, puede que la primera con estos atributos.

La idea lleva tres años en desarrollo y parte de la iniciativa de Alejandro Agag. El empresario español carga con un sanbenito conocido en España, pero es una de esas personas influyentes que conoce la esencia de la competición y que ha sabido llevar el concepto a su próxima dimensión, la de la movilidad sostenible. Agag, alumno aventajado de Ecclestone y Briatore, va por delante con su Fórmula E, la F1 eléctrica, y ahora apuesta por el off road, la sostenibilidad y la ecología con la Extreme E.

En lo deportivo, esta nueva categoría es un campeonato con potentes modelos SUV, que ha involucrado a pilotos en activo y leyendas del automovilismo y que cuenta con el apoyo tecnológico de Continental en la parte de los neumáticos. Se corre con los SUV eléctricos ODYSSEY 21, similares en tamaño a los SUV convencionales (440 cm de longitud, 230 cm de ancho y 186 cm de alto).

LA EXTREME E SON CARRERAS FUERA DE CARRETERA EN CIRCUITOS DE UNOS 8 KM Y LOS DOS PILOTOS TIENEN QUE ALTERNARSE AL VOLANTE

Sin embargo, estos SUVs con tecnología Spark Racing pesan solo 1.650 kilos y entregan una potencia de 550 caballos. Además, gracias a sus dos motores eléctricos, estos vehículos pueden pasar de 0 a 100 km/h en solo 4,5 segundos. Este SUV también puede subir perfectamente pendientes con un ángulo de hasta 55 grados.

Este es el arma de los diferentes equipos, pero ¿cómo es la competición? Se trata de carreras fuera de carretera, en circuitos de unos ocho kilómetros, con entrenamientos previos. Los equipos, de dos pilotos, se tendrán que alternar al volante. Y hay que gestionar potencia, duración de baterías, el terreno...

El calendario está formado por cinco pruebas cada una en un entorno diferente para visibilizar los principales problemas relacionados con el cambio climático. Ha arrancado a comienzos de abril en Arabia Saudí, con la carrera en el desierto y le seguirán otras dedicadas a los océanos, al Amazonas, al ártico y a los glaciares. Como competición sostenible, se ha elegido llevar una carrera de coches eléctricos a los rincones más amenazados del planeta, para mostrar el daño que se está infligiendo en esos lugares, que a veces no reciben ninguna atención. La organización no se queda en el mensaje y llevará a cabo acciones concretas de conservación en Groenlandia, Senegal, Tierra de Fuego o Brasil, donde se celebran las pruebas.

GRACIAS A SUS DOS MOTORES ELÉCTRICOS PUEDEN PASAR DE 0 A 100 KM/H EN SOLO 4,5 SEGUNDOS Y SUBIR PENDIENTES DE INCLUSO 55°

La categoría tiene sus propias 'reglas'. Su emblema es un barco en el que se transportan los coches y que fue adquirido hace unos años. La idea de correr en lugares extremos la dio el piloto de Indy Gil de Ferrán. El coche es igual para todos y prácticamente no se puede tocar nada. Los equipos participantes tendrán sólo cinco integrantes, más piloto y copiloto, que serán obligatoriamente mujer y hombre, y aquí se han ganado un lugar dos dakarianas españolas: están confirmados Carlos Sainz y Laia Sanz en el equipo Acciona y Sebastien Loeb y Cristina Gutiérrez, además de Jenson Button o Stéphane Sarrazin. También están involucrados con equipo Lewis Hamilton y Nico Rosberg.



LOS NEUMÁTICOS DE LA EXTREME E

A la hora de elegir un modelo de neumático que sea capaz de soportar la potencia de los Odyssey y adaptarse a cualquier tipo de superficies y diversas zonas climáticas, todos los equipos contarán con los CrossContact Extreme E, especialmente desarrollados para esta exigente prueba por Continental.

Este neumático ofrece la máxima estabilidad y resistencia en las condiciones más duras, como las de la selva amazónica o los glaciares de la Patagonia, y va más allá de cualquier neumático que Continental haya hecho nunca. Todo comienza con una presencia física impresionante: en el costado puede leerse 37 X 12.5 R 17, lo que significa que el neumático tiene 37 pulgadas de diámetro, 12.5 pulgadas de ancho y va montado en una llanta de 17 pulgadas.

El desafío desde un ángulo técnico fue adaptar el dibujo de la banda de rodadura, la pared lateral y la construcción a las desafiantes demandas de los muy diferentes terrenos en las diferentes sedes de Extreme E. Según Anuj Jain, "para el desarrollo del neumático para Extreme E hemos analizado el rendimiento máximo y la resistencia de una serie de productos de altas prestaciones antes de decidir utilizar la serie Continental CrossContact como punto de referencia a medida que avanzamos en el proceso.

¿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: Helena Salanova

¿Quién eres?

Somos un equipo compuesto de cuatro personas, propietarios y trabajadores de Talleres Campos Autosport SL. Grandes apasionados del motor y el mundo de la competición.

¿Cómo llegó al mundo del taller y del neumático?

Llegamos al mundo del motor y el neumático gracias a nuestra afición y una gran amistad que hizo posible poder llegar a cumplir nuestro sueño, montar nuestro propio taller.

¿Cuántos años lleva abierto el taller?

El taller se inició ya hace unos 23 años, pero después de algunos cambios, desde el año 2014 somos Iván y Laura los que seguimos trabajando día a día para poder llevarlo adelante.

¿Quién empezó este negocio?

El negocio lo inició Juan Campos Sánchez, fundador de talleres Campos.

¿Ha cambiado mucho?

Drásticamente, en los años 90 la mecánica era más básica y los conocimientos técnicos menores, actualmente se necesita estar en constante formación y evolución. Hoy disponemos de mejores recursos y maquinaria para ofrecer un mejor servicio a nuestros clientes.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?

Es una pregunta difícil de responder, ya son muchos los años de trabajo asesinando y reemplazando neumáticos.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

Fiel como tal no, optamos siempre por recomendar lo mejor del mercado en cada caso concreto y/o personalizado.

Los clientes qué prefieren ¿duración o agarre?

La verdad que en los últimos años los clientes se decantan mucho por el precio, por ese motivo, siempre intentamos escuchar a nuestro cliente para poder ofrecer la mejor relación calidad/precio, sin olvidar nunca las mejores prestaciones.

¿Se le ha resistido alguna rueda?

Nada es imposible, aunque trabajar con perfiles muy bajos y neumáticos de carcasa dura, en ocasiones hace sudar la gota gorda...

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

Tenemos días de todo, aunque es algo que prácticamente se hace semanalmente.

Si le digo que llevo mal las presiones...

Intentamos siempre aconsejar a nuestros clientes de la importancia que tienen las presiones en los neumáticos, ello conlleva a tener un mejor agarre, durabilidad y desgaste uniforme.

Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

Si busca calidad y seguridad, no podemos dar solo prioridad al precio.

¿Cuáles son sus hobbies?

Están siempre relacionados con adrenalina y olor a gasolina.

¿Le da tiempo a practicarlos?

No todo lo que nos gustaría, pasamos mucho tiempo en el taller, los fines de semana con la familia, y si nos queda algo de tiempo... entonces intentamos disfrutarlo en "lo nuestro".

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

A día de hoy estamos muy contentos con Neumáticos Andrés, la atención es buena, el hecho de poder utilizar la plataforma para poder comparar, ver disponibilidad y pedir los neumáticos... es ideal. Pero, sobre todo, la rapidez en la entrega es esencial para nosotros.

DATOS DEL TALLER



Talleres Campos Autosport

Carrer de Sant Joan Baptista, 14
08700 Igualada, Barcelona
Telf. 931 26 33 47

GruPO Andrés empieza el año con la ampliación de sus instalaciones centrales en Salamanca que refuerza su liderazgo logístico en España. Ya han comenzado las obras de su nueva Sede Central, lo que supondrá una importante mejora en la distribución, una apuesta clara por la innovación con la robotización del proceso logístico y una notable agilización del trabajo y el flujo de pedidos.

La nueva Sede Central estará situada en la Plataforma Logística de Salamanca Cetramesa y está proyectado como un edificio inteligente y sostenible. La nueva sede tendrá un macro almacén con capacidad para más de 650.000 neumáticos y 25 muelles de carga y descarga. Las oficinas, donde podrán trabajar 250 empleados, ocuparán un espacio de 3.000 m², en el que además habrá salas de reuniones, salas de formación, comedor, gimnasio, área de tecnología, área corporativa, oficinas, centro de atención al cliente y áreas de innovación.

LA NUEVA SEDE DE GRUPO ANDRÉS: UN HITO SOSTENIBLE Y TECNOLÓGICO

LAS OFICINAS, CON CAPACIDAD PARA 250 EMPLEADOS, DISPONDRÁN DE SALAS DE REUNIONES, SALAS DE FORMACIÓN, COMEDOR, GIMNASIO, ÁREA DE TECNOLOGÍA, ÁREA CORPORATIVA, CENTRO DE ATENCIÓN AL CLIENTE Y ÁREAS DE INNOVACIÓN

Este nuevo proyecto es decisivo, ya que la operativa diaria de Grupo Andrés se coordina en la sede central de Salamanca, desde donde parten cada hora vehículos de reparto para que, en un plazo máximo de 12-24 horas, haya neumáticos de garantía en cualquier lugar donde se encuentre su cliente. La construcción de esta nueva Sede Central es un hito más en la trayectoria de Grupo Andrés, líder de distribución en España y Portugal y exportador de neumáticos, de todas las gamas de vehículos y segmentos, a talleres profesionales de más de 30 países. En la actualidad, está trabajando profundamente en la fiabilidad de todos sus procesos para seguir siendo el proveedor más fiable del sector.



20.000.000€
DE INVERSIÓN

25.000M²
DE SUPERFICIE
DE ALMACENAJE
Y 16 M DE ALTURA

25
MUELLES
DE CARGA

700.000
NEUMÁTICOS
EN STOCK

30.000
NEUMÁTICOS
DISTRIBUIDOS
DIARIAMENTE

2.500.000
DE NEUMÁTICOS
DISTRIBUIDOS AL AÑO
EN MÁS DE 70 MARCAS

GRUPO ANDRÉS FINANCIA DOS BOXES DE TRATAMIENTO ONCOHEMATOLÓGICO INFANTIL EN EL NUEVO HOSPITAL DE SALAMANCA

Grupo Andrés colabora con la Asociación Pyfano en el proyecto de Humanización de Espacios de la Planta de Oncología Pediátrica del recién estrenado centro sanitario



Grupo Andrés se une al proyecto de Pyfano (Asociación de niños con cáncer de Castilla y León) para la Humanización y Dulcificación de Espacios de la Planta de Oncología Pediátrica del Nuevo Hospital de Salamanca. Esta importante colaboración se materializa en la financiación íntegra de dos boxes de tratamiento en esta unidad de Oncología del centro sanitario, lo que supone una contribución solidaria de 5.800€.

El apoyo de Grupo Andrés irá destinado a los boxes llamados Egipto y Planetario, dos de las estancias hospitalarias que se tematizarán para mantener a los niños entretenidos durante las largas sesiones de tratamiento, con la decoración, la incorporación de juegos o interacciones relacionadas. Este ambicioso programa persigue "fomentar la calidad de vida y cuidado de los menores oncológicos, sus familias y el personal sanitario, generando una atmósfera agradable y generadora de sensaciones positivas, acondicionando el área de Oncohematología pediátrica en la que serán atendidos menores de toda Castilla y León que reciban tratamiento en el CAUSA, el nuevo Complejo Asistencial de Salamanca".

A pesar de la difícil situación actual, la asociación emprende con fortaleza el intenso trabajo que supone humanizar el nuevo hospital de día pediátrico en la zona de boxes, la zona de hospitalización de oncología pediátrica, los despachos médicos y de apoyo y la sala de respiro para padres y menores oncológicos. Este es sin duda el mayor reto de la historia de la asociación y, para acometerlo, Grupo Andrés no ha dudado en ofrecer su respaldo a Pyfano, dentro de sus acciones de responsabilidad social corporativa y como ya ha hecho en otras ocasiones.



Michel Criado, presidente de Pyfano, junto a Eduardo Salazar, Director General de Grupo Andrés.

La humanización y dulcificación de estos espacios no solo beneficiará a los menores de Salamanca, sino a todos los que necesiten un trasplante de médula que serán derivados al tratarse de un hospital de referencia en dicho tratamiento. En Castilla y León, al menos se diagnostican 50 casos de menores al año según el registro regional de tumores. Los tratamientos tienen una duración de entre 2 y 5 años, por lo que "solo en el primer año de vida del proyecto se podrían beneficiar 250 menores oncohematológicos de la región", según explican desde Pyfano. De ahí la importancia del proyecto que han puesto en marcha, ya que "numerosos estudios demuestran los beneficios de la humanización para la reducción del dolor, debido a su carácter terapéutico".

Para Grupo Andrés es una gran satisfacción saber que colaborará en la recuperación de estos niños y niñas enfermos, cuando empiecen a disfrutar de este innovador proyecto, único en España, denominado GACHs 'Galería Cuidarte en el Hospi de Salamanca'. Las instalaciones hospitalarias se convertirán en una gran galería de arte que se creará entre todos los pequeños que la visiten, y que irá cambiando con las aportaciones de los propios visitantes. Sus paredes serán grandes murales que invitan a conectar y a jugar entre ellos, a través de la expresión artística, a expresar sus emociones y a entender las de los demás, ya sea creando una nueva obra o contemplando obras ya existentes. En la GACHs se hablará de color, de símbolos, de formas, de composiciones, movimientos artísticos, técnicas y de las historias que cuenta el Arte, de una manera lúdica, y, sobre todo, práctica.

CLÁSICOS

RENAULT 4L

EL ENCANTO DEL 'CUATRO LATAS'



El Renault 4 cumple 60 años este 2021 y, especialmente en el mundo rural, todavía son muchos los que se ven. Es la prueba del esmero de fabricación de un coche que nació con importantes innovaciones de diseño y que terminó su vida como una herramienta fiable y robusta.

El modelo fue presentado en agosto de 1961 tras cinco años de desarrollo. Se presentó como break, con un gran maletero, primer coche de compacto con tracción y motor delanteros tras la Segunda Guerra Mundial, incorporaba suspensiones independientes y materiales y avances pensados para un escaso mantenimiento. En 1963 empezó

a fabricarse en la factoría de Renault en Valladolid y en 1964 empezó a venderse en España: aquí se fabricaron 800.000 de los 8 millones de unidades que se hicieron para 100 países. En nuestro país su apelativo de 'cuatrolatas' lo debe a la denominación que llevaba en la carrocería: '4L'.

A lo largo de sus tres décadas de vida comercial fue evolucionando, tuvo tres motorizaciones, incorporó una variante furgoneta muy apreciada en España y que logró prolongar su fabricación hasta 1991. El turismo dejó de fabricarse en la factoría española en 1989 y la última unidad del Renault 4 se produjo en diciembre de 1992: los cambios en la normativa ambiental acabaron con el modelo.



NEUMÁTICOS
135 SR-13. MICHELIN XXZ.

	Motor 4 cilindros, 1.108 cc.	Peso 700 kg.	Suspension (Del./Tras.) Amortiguadores hidráulicos
	Cambio Manual, 4 velocidades.	Medidas (Largo/Ancho/Alto) 3,67 / 1,49 / 1,55 m	Prestaciones 119 km/h
	Potencia 38 CV	Frenos (Del./Tras.) Discos/ Tambor	Cotización 5.000 euros.



Haz que tu viaje sea seguro.

La ingeniería alemana que te mantiene seguro en cualquier situación.

Continental PremiumContact™ 6

- Frenada segura en cualquier climatología.
- Disfruta de una conducción confortable gracias a nuestro diseño de huella mejorado.
- Mantén el control con nuestra tecnología Macroblock

GERMAN
TECHNOLOGY

