

POLIURATIOS POLIURATIOS POLIURATES PARA TIRAS PORTE

EN BUSCA DE UNA REGULACIÓN EUROPEA



DAKAR 2022 Lorenzo santolino

GRUPO ANDRÉS PRESENTA SU NUEVA IMAGEN CORPORATIVA

BRIDGESTONE





POTENZA SPORT



LA MEJOR ESTABILIDAD EN CURVA Y EN RECTA 1) 2)



LA MEJOR FRENADA EN SECO 1) 3)



EXCELENTES PRESTACIONES EN MOJADO⁴



- 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 EUPFO (Italia) usando un Audi S.4.3. OI TESI 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 y Pirelli P. Zero PZ.4. Informa anexa no "(71319/64)—19.
- neumaticos de la medida 245/40 K18. Las prestaciones del Potenza Sport se compararon con las de los principales competidores de su segmento: Continental Premium/Contact 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).
- Asymmetric 5 (8,33) 9 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 (35,5) 9, Wignelli P Zero PZ4 (34,8).
- 4) Adherencia en superficie mojada de clase A según la etiqueta de la UE.





HUELLA CERO

La reducción de las emisiones del transporte es un objetivo irreversible. Lo es desde hace tiempo, aunque la reciente cumbre del clima lo ha refrendado con decisiones sobre los límites de emisiones y el calendario para dejar de fabricar vehículos que no sean 'cero emisiones'. Y en esa cuenta tiene mucho que ver el sector del neumático.

En este número de TirePRO hacemos un repaso a los cambios que están afrontando los fabricantes en busca del nuevo objetivo de la 'huella cero'. Se trata de que las emisiones que supone fabricar, usar y desechar vehículos y componentes se equilibre y el saldo sea estable. Al principio se hizo con iniciativas como plantar árboles para compensar CO2, pero en este momento el fenómeno es sistémico y abarca todas las políticas industriales y de producto.

Las marcas han pasado de compensar emisiones exageradas a buscar su reducción de raíz. No sólo se construyen vehículos cada vez más limpios, sino que se cuida su balance desde los procesos de fabricación a la dotación de componentes, empezando por los neumáticos. La gran mayoría de marcas ya están buscando cómo hacer plantaciones que les proporcionen, a poder ser en cercanía, caucho y materias primas sostenibles, como también lo hacen con el reciclaje. Es decir, 'huella cero' de partida, no sólo para buscar tecnologías que reduzcan rozamientos y lo que 'consume' un neumático.

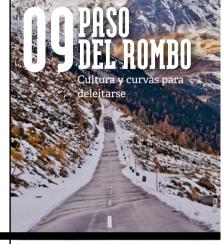
De este modo, los neumáticos contribuyen a ese objetivo de 'huella cero'. Los fabricantes de vehículos buscan menores emisiones, están fabricando sus productos recurriendo a energías limpias, reservando producción hidroeléctrica incluso, y se preocupan ya sobre lo que ocurre con las costosas baterías de los eléctricos. Una carrera para que la movilidad sea sostenible y lo sea durante mucho tiempo.

NÚM.14 Sumario

04 OPINIÓN Tiempo de

innovación.





12 NEUKÂTICOS
Para transporte. En busca de una regulación europea





28
DIARIO DE RUTA
Vel coche más honito del mundo es



30 RADIO-GRAFIA Del taller. Hoy desde Cádiz

52 GRUPO ANDRES Nueva imagen

OPINION

NUEVA ERA EN GRUPO ANDRÉS



Iván Andrés Consejero Delegado Grupo Andrés Neumáticos

en Grupo Andrés. Nuestra compañía tiene mejores razones tación a los nuevos tiempos. para completar el diario de 2021.

llegando a nuevas zonas y países del mundo. Demostrando, General, Eduardo Salazar. al mismo tiempo, que somos una compañía solvente, capaz ¿Es o no una Nueva Era en grupo Andrés? de hacer frente a duras adversidades, con el apoyo de una sólida red de partners y colaboradores tejida a lo largo de muchos años. Y por supuesto, gracias a la confianza que depositan en nosotros más de 20.000 talleres profesionales. Hemos renovado nuestra Imagen Corporativa en aras del proceso de renovación integral que estamos viviendo. Por-

Es verdad 2021 ha sido de nuevo un año convulso, lastrado que Grupo Andrés no deja de rodar, es una empresa en en su conjunto por la irrupción de la pandemia mundial que continua evolución y revolución. Donde tienen cabida los se inició en 2020. Pero no es así como queremos recordarlo cambios, la tecnología más puntera, la innovación, y la adap-

Y. por último, hemos iniciado el Relevo Generacional en la Hemos levantado una nueva Sede Central, un macro edificio Dirección Ejecutiva de la compañía, y hemos podido hacerde tal envergadura que alberga un almacén de neumáticos lo porque contamos con una sólida base cimentada por el único en Europa, por sus dimensiones, diseño innovador y la fundador y presidente Eustaquio Andrés, quien ha cedido última tecnología aplicada en sus procesos de distribución. el liderazgo ejecutivo a sus hijos, mi hermano Javier y yo Hemos reforzado nuestro Liderazgo Logístico en la Penínsu- mismo, Iván. Además, contaremos como siempre con la gran la Ibérica y dado pasos de gigante en la internacionalización capacidad, profesionalidad y confianza de nuestro Director

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

Porsche, Continental, Michelin, GoodYear, BMW, Sherco Racing,

ACTUALIDAD

MOVILIDAD ELÉCTRICA BMW

Uno de ellos es el BMW Motorrad Vision AMBY, y su variante i Vison AMBY, un concepto completamente nuevo, entre una bicicleta y una moto. AMBY son las siglas de "Movilidad Adaptativa" en inglés. Ambos vehículos son de propulsión eléctrica con tres niveles de velocidad para diferentes tipos de carretera.

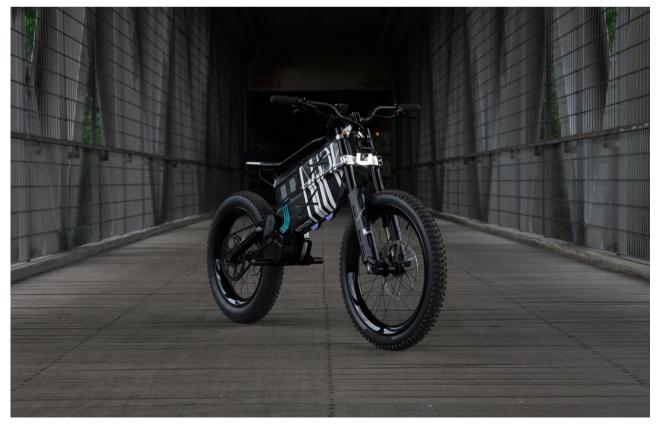
La propulsión permite alcanzar hasta 25 km/h en carriles para bicicletas, hasta 45 km/h en vías urbanas y hasta una velocidad máxima de 60 km/h en carreteras de varios carriles y fuera de la ciudad. Mientras que el i Vision requiere un pedaleo constante para obtener asistencia del accionamiento eléctrico, el Vision se

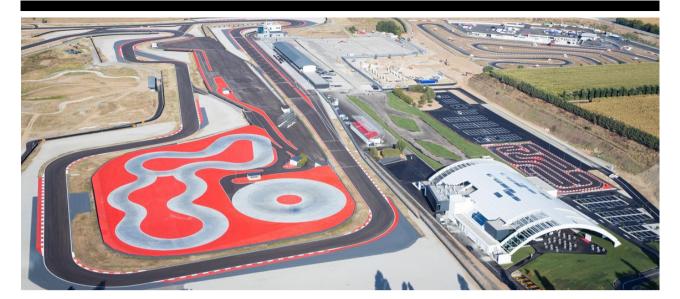
acelera con el puño del acelerador y dispone de reposapiés en lugar de pedales, como es habitual en una motocicleta. Por cierto, pesa sólo 65 kilos, como un ciclomotor antiguo.

Los modos disponibles para el conductor se almacenan en la aplicación del smartphone que se conecta al vehículo AMBY vision correspondiente. Se puede incluir la selección manual del nivel de velocidad, igual que la detección de la carretera mediante la tecnología de geofencing, lo que permite el ajuste automático de la velocidad máxima.

BMW también da pasos hacia la movili-

dad eléctrica en el terreno de las motos con el Concept CE 02, El concepto de vehículo eléctrico, que no es ni una motocicleta clásica ni un scooter. Se trata de un vehículo eléctrico ligero de unos 120 kg, ideal para el uso urbano, que ofrece un alto factor de diversión, así como un desplazamiento sencillo y elegante. Los 11 kW de potencia y todo el par disponible desde parado permiten una rápida aceleración en los semáforos. Una velocidad máxima de 90 km/h y una autonomía de 90 km facilitan el desplazamiento de A a B -y de vuelta- incluso en el intenso tráfico urbano. Está pensado para mayores de 16 años por su nivel de potencia.





PORSCHE ESTRENA CENTRO DE EXPERIENCIAS EN ITALIA Y PREPARA OTRO EN CANADÁ

Se acaba de abrir el octavo Porsche Experience Center (PEC) del mundo en Franciacorta, Italia. Las nuevas instalaciones ocupan un espacio aproximado de 60 hectáreas e incluyen el circuito de manejabilidad del Autódromo de Franciacorta. La ceremonia de inauguración tuvo lugar el 11 de septiembre.

El nuevo Porsche Experience Center consta de dos áreas principales: el centro de clientes y el paddock de los pilotos. El centro de clientes tiene una apariencia futurista y una llamativa estructura curva. El corazón del PEC de Franciacorta es su circuito de manejabilidad, que tiene tres áreas diferentes de entrenamiento: un circuito principal de 2,5 kilómetros, otro de baja fricción y una zona off road.

Los Porsche Experience Centers son un concepto único en la industria del automóvil y ofrecen a los aficionados de la marca y a los clientes experiencias apasionantes con los modelos y productos Porsche. Junto a Franciacorta, hay otros PEC en Leipzig, Silverstone, Atlanta, Le Mans, Los Ángeles, Shanghái y, desde octubre de 2019, en el circuito alemán de Hockenheim. En octubre de este año se ha abierto un nuevo PEC en Tokio y se ha anunciado otro más, el décimo, en Toronto (Canadá).



El año 2021 marca el 60 aniversario de un icono de la marca, Renault 4L. El modelo, una verdadera historia de éxito, se produjo en 28 países, incluido España, donde se fabricaron 800.000 unidades, y se vendieron más de 8 millones de ejemplares en 100 países durante 30 años. Durante todo el año, Renault ha puesto en marcha varias iniciativas para celebrar su aniversario.

EL 4L 'CAMPERIZADO' POR SUS 60 AÑOS

Para despedir el año la marca ha querido asociarse con el diseñador Mathieu Lehanneur para reinventar el coche. El resultado es un concept inédito llamado SUITE N°4, inspirado en una suite de hotel nómada. SUITE N°4 mantiene las proporciones y las líneas exteriores del modelo icónico, pero se ha transformado de manera radical. La carrocería de la parte trasera y el portón se han sustituido por una cristalera de policarbonato que aporta la transparencia y luminosidad de una arquitectura de cristal. En el techo, una rejilla de paneles solares deja pasar los rayos del sol en transparencia y ayuda, al mismo tiempo, a recargar la batería del vehículo sometido a retrofit y ahora 100 % eléctrico.

GOODYEAR PRESENTA EL SISTEMA PIONERO DRIVEPOINT HEAVY DUTY PARA VEHICULOS GUIADOS AUTOMATIZADOS

Goodyear presenta DrivePoint Heavy Duty, un sistema dedicado específicamente para aplicaciones portuarias autónomas. Esta innovadora solución de monitorización de neumáticos de fácil instalación ayuda a los responsables de mantenimiento de vehículos guiados automatizados (AGV, por sus siglas en inglés) a mejorar el mantenimiento preventivo de neumáticos y reducir el tiempo de inactividad de los vehículos. Al extender la vida útil de los neumáticos, la solución avanzada de monitorización de neumáticos también respalda los objetivos de la industria en cuanto a sostenibilidad.

Cada vez que el vehículo pasa por los receptores de información ubicados en el puerto, el sistema recoge las lecturas de los sensores de presión en las válvulas de los neumáticos. Los sensores están instalados en las válvulas y no en el interior de la unidad de rueda y neumático. Esto significa que no es necesario desmontar los neumáticos, lo que acentúa aún más la facilidad de las operaciones.

Los datos se cargan en la nube de Goodyear. Esto brinda a los administradores y operadores de mantenimiento acceso instantáneo e informes a través de la aplicación Goodvear Fleet Manager. Si hav una alerta de presión baja en uno de los neumáticos, el sistema lo identifica inmediatamente. Esto reduce el riesgo de tiempo de inactividad inesperado, muy crítico en las operaciones portuarias totalmente automatizadas, y permite el servicio específico y el mantenimiento preventivo de los AGV.



CITROËN Y GOODYEAR

Citroën Autonomous Mobility Vision representa la visión del icónico fabricante francés para el futuro de la movilidad urbana autónoma para todos. Citroën Autonomous Mobility Vision se basa en una plataforma eléctrica multidireccional autónoma, denominada "Citroën Skate", que puede albergar una serie de diferentes "Pods" que le permiten adaptarse a una variedad de experiencias o servicios de movilidad. Goodyear se ha asociado con Citroën para ayudar a hacer realidad esta visión mediante el desarrollo de un prototipo a medida del concepto de neumático esférico Eagle 360.

El Citroën Skate y sus conceptos "Pod" se han inspirado en The Urban Collectif, un proyecto entre Citroën, el grupo hotelero internacional Accor y la empresa de medios JCDecaux. "Estamos orgullosos de presentar el prototipo de nuestro neumático de concepto esférico como parte integral del concepto Citroën Autonomous Mobility Vision," explica Hans Vrijsen, director general de equipamiento original de Goodyear. "Su forma hace que el prototipo Eagle 360 sea compacto, ágil y maniobrable, ideal para futuras soluciones de movilidad urbana y autónoma."





de pasos de montadeportivos o turísque este sea el más peculiar. una carretera entre Austria e Italia que llega a 2.500 metros de altura, que es de propiedad de una familia y que, a pesar de no ser el trazado

A caballo entre los valles de Oetz y de Passiria, entre Tirol la carretera durante varias fue de Angelus Scheiber, conrismo moderno en el valle de Oetz. El trazado del paso del sión: esquiar en los glaciares del valle de Oetz por la mañana y descansar en Merano por la tarde.

En 1962, su hijo Alban participó en la primera carrera de montaña del paso del Rombo al volante de un Porsche 356 B. Con los años, terminó adquiriendo las acciones estatales de la carretera a través

Estos dos hermanos gemelos son los propietarios de este tramo de 32 kilómetros. Desde Sölden, en el valle austriaco de Oetz, la moderna carretera va ascendiendo a lo largo de 30 cerradísimas curvas hasta alcanzar la cima del puerto, pero no siempre cada de 1950 era un tramo pavimentado: los primeros

12 kilómetros fueron hechos a mano, colocando piedra a

CONSTRUCCIONES ESCULTURALES DEL ARQUITECTO TSCHOL ALOJAN CENTROS DE INFORMACIÓN

que se abre sólo cinco meses hasta 10 metros de nieve y hielo que lleva semana retirar. Cuando abre, aproximalos Alpes Orientales por este ra y arte. Entre Hochgurgl y ción turística donde es posible leer acerca de la historia de la carretera, los avatares antaño y la aparición de supuestos extraterrestres, ademinas de alta montaña. Entre la oferta, un restaurante que, hasta hace unos meses, albergaba una gran colección en el museo a más altura de Austria: en enero de 2021 fue pasto de las llamas y ahora construirlo, para lo que ya









SON LOS METROS DE ALTURA EN LA CIMA Y ALLÍ ESTÁ EL MUSEO. A 2.175 METROS DE ALTURA ESTÁ LA ANTIGUA CASETA DE PEAJE DE LA FRONTERA ENTRE ITALIA Y AUSTRIA.

LOS KILÓMETROS QUE TIENE EL TRAMO. LOS PRIMEROS 12 KILÓMETROS FUERON HECHOS A MANO, COLOCANDO PIEDRA A PIEDRA, EN LA DÉCADA DE 1950.

LAS CURVAS QUE HAY DESDE SÖLDEN, EN EL VALLE AUSTRIACO DE OETZ, HASTA ALCANZAR LA CIMA DEL PUERTO.

LOS MESES QUE ESTÁ ABIERTO AL TRÁFICO: Entre mayo y octubre tras retirar nieve Y HIELO PARA DESPEJARLO

NEUMATICOS POLIURALENTES PARA TRANSPORTE

EN BUSCA DE UNA REGULACIÓN EUROPEA

Los fabricantes exploran fórmulas para fabricar neumáticos que se adapten a todas las normativas, incluso las más restrictivas, a los camiones y el trasporte de largo recorrido; en Europa cada país tiene su propia regulación para el uso en tráfico de neumáticos durante el invierno.

n Europa, las normas relativas al uso de neumáticos de invierno certificados (M+S o 3PMSF) varían según el país. Dependiendo de dónde estemos circulando, puede que se requieran neumáticos de invierno durante una parte del año o en determinadas condiciones meteorológicas. Países como Francia marcan incluso zonas geográficas y obligan no sólo a llevar cadenas a bordo, sino a usarlas. Además, algunos países tienen una legislación que exige que durante el invierno los neumáticos tengan una profundidad mínima en la banda de rodadura.

EN EUROPA CADA PAÍS TIENE SU PROPIA REGULACIÓN PARA LOS NEUMÁTICOS DEL TRÁFICO PESADO DURANTE EL INVIERNO.

La variedad normativa es amplia, de modo que incluso los fabricantes recopilan cada temporada las normas que rigen en cada país. En esta situación, es complicado saber cuándo y dónde nos van a permitir circular con neumáticos all season allí donde haya condiciones invernales. Los marcajes más habituales en este tipo de neumáticos son el M+S, que es una autocertificación del fabricante que ha comprobado su rendimiento en nieve, y el símbolo 3PMFS (la montaña con el copo de nieve), certificados en función de pruebas estándar, son los aceptados para circular en invierno. Sin embargo, y al margen de las homologaciones industriales, cada país tiene su normativa de tráfico, ya sobre la carretera. Eso complica su extensión en el transporte de largo recorrido, aunque las marcas siguen dando pasos en ese sentido.





a presencia de los neumáticos con marcaje 3PMSF es cada vez más frecuente en las carreteras. Este tipo de cubiertas ha experimentado un importante auge entre los fabricantes de neumáticos y sus ventas han sustituido a los que venían sin marcaje, pues las restricciones en países fuera de la Península Ibérica eran cada vez mayores. Es curioso, como en el último año las restricciones indicaban que el marcaje invernal, apareciese solo en las posiciones de Dirección y Tracción; mientras que en el remolque ya que es una posición de arrastre, que ni direcciona ni tracciona la mayor restricción estaba en incluirle el marcaje M+S. Es conocido que en próximos años se va a exigir también 3PMSF en el remolque por lo que este año, vamos a ver como van a ir

apareciendo en todos los fabricantes modelos de remolque con el marcaje 3PMSF e incluso nuevos modelos.

Desde TIREPRO, nos hacemos las siguientes preguntas: ¿Son neumáticos de invierno porque llevan el marcaje 3PMSF? Realmente no, son neumáticos homologados para

LA VARIEDAD NORMATIVA ES AMPLIA, DE MODO QUE INCLUSO LOS FABRICANTES RECOPILAN CADA TEMPORADA LAS NORMAS QUE RIGEN EN CADA PAÍS

circular por cualquier carretera, incluso estaríamos más próximos a poder a utilizar un termino como ALL SEASON sin que estos lleguen a serlo pues sus rendimientos en carretera seca o calurosa siguen siendo excelentes in importar la temperatura, el clima etc. Esto se ha hecho necesario en base a las regulaciones que hemos ido experimentando en toda Europa sin que haya una regulación común para todos los países que sea la que afecte a España o Portugal.

Por otra parte, fabricantes como Matador del grupo Continental ya han anunciado que lanzaran su neumático para remolque con el marcaje 3PMSF; al igual del resto de gamas del grupo Continental que irán entrando en nuestro mercado durante 2022.

Otros fabricantes como Bridgestone ya lanzaron sus neumáticos con todos los marcajes el año pasado cuando hicieron un cambio de gama troncal a todo su porfolio con las nuevas tecnologías DURAVIS y ECOPIA.

FULDA
DEL GRUPO
GOODYEAR HA
LANZADO YA
SU NEUMÁTICO
DE REMOLQUE
REGIOTONN 3HL
CON MARCAJE
3PMSF



Fabricantes como FULDA del Grupo Goodyear han lanzado ya incluso en su neumático de remolque la nueva REGIOTONN 3 HL, un neumático que trae incrementado su índice de carga en 164 frente a 160 que homologan la mayoría de sus competidores para tener menos fatiga en los trabajos más exigentes. A parte, ya homologa el marcaje 3PMSF por lo que dados sus altos rendimientos y su justiprecio se posicionan como una de las referencias para los próximos años en el transporte Europeo.



TÉCNICAS DE IMPRESIÓN METÁLICA EN 3D

Con técnicas de impresión metálica en 3D, Michelin ha logrado que sus X Multi Grip ofrezcan una banda de rodadura más cerrada cuando el neumático es nuevo para reducir el impacto en la resistencia a la rodadura y que, cuando se desgasta, los canales que se vayan abriendo para mantener un alto nivel de adherencia durante toda la vida útil del neumático.

De este modo, ofrece mayores prestaciones y rendimiento (el equilibrio entre duración y ahorro de combustible) en condiciones invernales, en la línea de lo que ofrece el concepto all season ya extendido en los turismos.



l poblema que actualmente gastos al taller:

Vivimos en una era regida por la transformación tecnológica, la cual está revo-lucionando las necesidades de la sociedad y hábitos de consumo. Cada vez son más las personas que prefieren pagar para que alguien pueda realizar tareas de poco va-lor añadido que le suponen una pérdida de tiempo como hacer la compra, pasear mascotas, hacer la mudanza o pedir comida a domicilio, entre muchos otros. Por lo que la demanda y por consiguiente la oferta de se<u>rvicios</u> delegados a precios asumibles es una realidad cada vez más presente en nuestro día El sector de la automoción

no es ajeno a esta transformación tecnológica y de ella surge la movilidad delegada, una demanda al alza que permite al consumidor y a los profesionales de la automoción, delegar todos aquellos servicios relacionados con el vehículo que no le aportan valor y le hacen perder tiempo como llevarlo al taller, a realizar un lavado, o a pasar la ITV entre otros. Para dar algún dato y dimensionar la necesidad, cada vehículo va como mínimo una vez al año al taller y el parque móvil total en España es de 35 millones de vehículos. Cada año tienen que pasar la ITV en España 18,6 millones, lo que hace que cada día sean alrededor de 16.000 vehículos los que se desplazan en Madrid y Barcelona con este fin.

En definitiva, mover el vehículo es el servicio más transversal y común para todas las necesidades del vehículo tanto si es para llevarlo al taller como si es para llevarlo a poner gasolina o al lavado entre muchos otros.

La necesidad que todos los profesionales del sector de la automoción reclaman: El sector de la automoción

está llamando al cambio ya que el consumidor de hoy en día es cada vez más exigente. Sumado a ello. estamos viendo como la evolución hacia una economía de servicios es cada vez una realidad más instaurada y los actores del sector se ven inmersos en una transición hacia centros de soluciones de movilidad. Esto implica pasar de un modelo tradicional centrado en la venta de bienes y productos a un modelo donde el servicio al cliente es el cen-

CAFLER Y SU

tro entorno al que debe girar la actividad de las empresas. Actualmente, si ponemos el foco en el segmento de los talleres, evidenciamos la existencia de necesidades de servicios delegados por cubrir que suponen un alto coste para el taller, pero que, de no realizarse, le supone una desventaja competitiva. Los clientes cada vez reclaman un servicio más holístico pues tienen menos tiempo para mover su coche hacia el taller para pasar revisiones o reparar, o al lavado o, el trámite más común para todos los vehículos, como es pasar la ITV. El cliente solicita cada vez más, poder delegar todos estos servicios en el taller lo que le conlleva en una sobre carga de trabajo y coste. Este servicio de movilidad delegada supone para el taller un coste económico valorado en más de 50 euros, coste que el cliente no quiere ver repercutido en su factura.

La solución que permite a los talleres incrementar su

beneficio en 75€ por cliente: De esta manera, se hace evidente la necesidad de un "player" que cubra las necesidades de este nicho de mercado. Es en este contexto que nace Cafler, el primer marketplace/plataforma de servicios de movilidad delegada que, a través de un conductor profesional, se ocupa de cualquier actividad relacionada con el vehículo como llevarlo al taller, a lavar, a la ITV, a poner gasolina entre muchos otros

cual atomizan el circuito de movilidad y concatena los servicios demandados con el fin de que los conductores vavan enlazando servicios de tal manera que eliminan el tiempo muerto entre ellos.

Cafler nace en 2021 de la mano de Ricard Guillem e Íñigo Diego con una visión clara: revolucionar la industria de la automoción haciendo la vida del usuario más fácil, tanto en comodidad como en precio. Todo empieza un día en una cena

Lo que tiene Cafler de disruptivo es su herramienta tecnológica de creación propia. Han conseguido desarrollar un algoritmo que utiliza inteligencia artifide sus clientes bajo su demanda de que les realicen

familiar del fundador Ricard Guillem, dedicada al mundo de la automoción, en la que le exponen el problema que les supone a sus talleres tener que mover los vehículos



ITV. Ello. les ocasionaba un coste adicional y repercutía en sus resultados.

Guillem siempre ha sido una persona inquieta y apasionado por encontrar soluciones a problemas con gran impacto en nuestra sociedad a través de tecnología. Es de esta manera y tras la constatación del problema que se le había expuesto, que decide iniciar lo que hoy en día es Cafler.

En los inicios de este proyecto, conoció a Íñigo Diego (el cual le fue presentado por el conocido inversor de VC, Dídac Lee). Diego, que es un gran experto de la industria. compartía su visión desde una perspectiva más macro y traía consigo el conocimiento y experiencia para ejecutar el proyecto.

Cafler y su tecnología puntera han conseguido lo nunca visto: mover vehículos a 9,99€ en lugar del gasto al que estamos acostumbrados. 50€.

Todo lo que engloba Cafler,

se traduce en una web y app donde el usuario tiene todos los servicios integrados; cuando entra, elige un servicio (lavado, ITV, gasolina, taller, parking, revisiones...), un lugar y hora de recogida y un conductor profesional totalmente uniformado se encarga de todo el resto. En definitiva, todo pasa por la plataforma tecnológica. El objetivo último de la tecnología es que la solución sea eficiente para que el coste de la movilidad se optimice al máximo y sea asequible para todo el mundo<u>y en</u> cualquier lugar. Han conseguido democratizar un servicio que hasta entonces no era accesible y que el mercado exigía, ofreciéndolo al irrisorio precio de 9,99€.

Cafler se dirige a dos grandes bloques: el cliente particular y el cliente profesional. como talleres. concesionarios o lavaderos de coche. Por ejemplo, un taller que ofrezca a su cliente pasar la ITV puede pedir el servicio a Cafler. La idea es acabar creando un ecosistema B2B2C donde encontremos un equilibrio entre empresas y el usuario final, con Cafler y la delegación de la movilidad como nexo. Es decir, Cafler pretende ser el servicio de movilidad delegada que cubra cualquier necesidad del usuario relacionada con su vehículo: limpieza, traslado del vehículo del usuario a un punto de la ciudad y retorno del vehículo al parking; o intercambio del coche entre miembros de una misma familia. "Queremos crear un porfolio amplio de servicios que pasen por el vehículo y la delegación de la movilidad", explica Guillem. Una movilidad que en un futuro no muy lejano "deberá ser más racional, porque no tiene sentido tener los vehículos parados el 90% del tiempo", añade Diego.

CONSIGUE UNA

En tan solo cinco meses desde el inicio de su actividad, han alcanzado unos resultados por encima de las expectativas validando una vez más la necesidad de mercado y el carácter disruptivo de su solución tecnológica. Cafler ha conseguido levantar una primera ronda de financiación de más de 800.000 euros, mientras que su obietivo inicial eran 200.000. gracias a la confianza de importantes inversores como Banc Sabadell, Encomenda. Dídac Lee, René de Jong y Jacky Abitbol, entre otros. Esta acogida y confianza en el proyecto se debe según Guillem: "hay una necesidad real de mercado y faltaba una base tecnológica que respaldara la escalabilidad de un proyecto así."

Ya están presentes en las

provincias de Barcelona, Madrid, Valencia y Castellón y están en camino de conseguir el objetivo de los 5000 servicios acumulados a finales de diciembre, en tan solo 6 meses de actividad. Asimismo, están aumentando exponencialmente sus puntos de venta y cuentan con un equipo de más de 40 personas en oficina, además de la flora de conductores. Todo ello es posible gracias a su modelo de negocio basado en una estrategia de hipercrecimiento: desarrollo y ejecución a gran velocidad.

De ahora en adelante y de cara al futuro, se rigen por tres hitos principales: la expansión internacional, la expansión de su cartera de productos y la consolidación de los mercados ya validados.

Estos se traducen a medio plazo a escalarlos en más de una centena de ciudades y a largo plazo conseguir hacer el concepto de "pedir un Cafler" algo habitual y recurrente para cualquier individuo.

¿Por qué los talleres que trabajan con Cafler dicen no imaginarse un día de trabajo sin

Al hablar con los talleres que trabajan con Cafler, hemos podido constatar un patrón común entre ellos y es la multitud de beneficios que han podido extraer de la relación establecida, cada uno con sus particularidades. Dicen haber encontrado un colaborador de confianza en quien delegar todos estos servicios que tanto tiempo y coste les incurría. Es decir, les ha ayudado a ahorras costes mediante la optimización del tiempo de su plantilla permitiéndoles destinar su tiempo a tareas que le son propias y que tienen un valor añadido, evitando que utilicen sus horas a mover vehículos. Por otro lado, ponen en valor la importancia que Cafler da a garantizar la seguridad de sus servicios pues no solo cuentan con un equipo de conductores profesionales con experiencia y certificados sino que también disponen de una póliza de más de 5M de euros de Mapfre, todo ello para garantizar la máxima seguridad de sus servicios.

Entre otros, también aseguran haber incrementado la demanda en sus talleres gracias a la redirección de demanda de clientes B2C de Cafler a sus centros.

Por lo que Cafler parece haber llegado al mercado por todo lo alto, consiguiendo su objetivo: hacer la vida del usuario más fácil tanto en comodidad como en precio.

UNA STARTUP INNOVADORA. **CON EL RESPAL-DO DE GRUPO ANDRÉS**

ire Pro - FUTURO

Grupo Andrés, distribuidor líder de neumáticos en España v Portugal, es una de las empresas españolas que ha respaldado desde el principio el proyecto Cafler, una apuesta firme por las innovaciones en el sector automovilístico y por startups que conllevan un gran desarrollo tecnológico en favor de la movilidad. Iván Andrés, vicepresidente de Grupo Andrés está convencido de que está alianza brindará "nuevas oportunidades de negocio para los talleres profesionales: será muy beneficiosa para nuestros clientes". El propio Guillem es también consciente de la importancia de contar con padrinos como Grupo Andrés "donde existe un amplio conocimiento del sector. Por eso rodar juntos tiene un impacto muy positivo v estamos muv contentos de tenerlos entre nuestros inversores".



STARTUP PARTICIPADA POR GRUPO ANDRÉS

G

NEUMATICOS HUELLA'O'

PLANTACIONES, RECICLAJE Y ENERGÍAS RENOVABLES PARA REDUCIR EL IMPACTO DE LA MOVILIDAD

LOS FABRICANTES
EXPLORAN TODAS
LAS VÍAS PARA
REDUCIR EL
IMPACTO DE
LA FABRICACIÓN
Y LOGRAR
NEUMÁTICOS
RESPETUOSOS
CON EL MEDIO
AMBIENTE

MATERIAS PRIMAS: CULTIVAR Y CERTIFICAR

GoodYear está cultivando soja para fabricar sus neumáticos, Michelin hace tiempo que busca que este tipo de materias primas sean naturales y de producción lo más ecológica posible. Nokian tiene una plantación en España para cultivar guayule y usarlo en la fabricación de sus neumáticos...

Ahora, BMW va a ser la primera marca que monta en sus coches neumáticos sostenibles utilizando caucho natural y rayón certificados, un material a base de madera utilizado para fabricar los neumáticos. En primera instancia serán fabricados por Pirelli.

RECICLAJE Y NUEVOS MATERIALES

Reutilizar está en el centro de las estrategias de todos los fabricantes. Michelin ya se ha comprometido hacer 100% sostenibles todos sus neumáticos para el año 2050, una estrategia en la que entran en juego la adquisición de materias primas naturales, la investigación para conseguir otras sintéticas y el reciclaje de materiales.

ENEKGIA: MÁS SUMI-NISTRO DE RENOVABLES

Los fabricantes no sólo están cuidando materias primas y diseños, sino también procesos industriales y han dado un paso decisivo hacia un suministro energético sostenible. En los próximos años las principales marcas aumentarán su consumo de energía de origen renovable para reducir de raíz el impacto de su actividad. Goodyear, por ejemplo, aumentará el uso de fuentes de energía renovable como la energía hidroeléctrica, eólica, solar o geotérmica de biomasa para lograr este cambio crítico.

Los fabricantes exploran todas las vías para reducir el impacto de la fabricación y lograr neumáticos que no sólo consuman menos sobre la carretera, sino que sean respetuosos con el medio ambiente de manera orgánica: estas son algunas de las soluciones.

Hace años que la industria de la automoción y la del neumático dan pasos adelante para contribuir en la reducción del impacto de la movilidad en el medio ambiente. La fabricación de neumáticos de bajo rozamiento que reducen consumo y emisiones es lo más conocido y tiene un efecto muy directo, pero no es ni mucho menos lo único que se está haciendo. En estos momentos los principales fabricantes exploran todas las vías posibles en colaboración con las marcas de vehículos para pasar al siguiente nivel de compromiso: la búsqueda de la 'huella 0'.

El reto consiste en reducir, equilibrar y llegar a neutralizar la huella de carbono de la actividad. Esta es una métrica ambiental que calcula la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero que emitimos a la atmósfera y es utilizada por las empresas para medir su impacto sobre el medio ambiente y establecer estrategias para reducirlo. Ya no hablamos de sostenibilidad sino de circularidad: hemos pasado de compensar o reducir emisiones a un concepto más global que abarca toda la vida de un vehículo y sus componentes.

Hace años se empezó compensando emisiones, por ejemplo, con la plantación de árboles que algunas marcas ofrecían como 'opción' al adquirir un vehículo. Después se pasó a la reducción de emisiones en neumáticos y homologaciones más exigentes por normativa ambiental. Ahora, la carrera para llegar al nivel '0' de emisiones ha acelerado la toma de decisiones en todos los niveles, desde la búsqueda de materias primas al proceso industrial y el reciclaje final. El objetivo es que la sostenibilidad llegue a la movilidad antes incluso de que el neumático pise la carretera. Una revolución para la que ya se están dando pasos.

EL PRIMER NEUMÁTICO FSC

El nuevo neumático P ZERO de 22 pulgadas se ha convertido en el primer neumático del mundo en recibir la codiciada etiqueta FSC. Para obtener esta certificación, Pirelli adaptó su planta estadounidense en Roma, Georgia, para producir neumáticos utilizando caucho natural y rayón certificados por el FSC. Desde allí, los neumáticos se entregan en BMW Group Plant Spartanburg, a unos 370 kilómetros de distancia, y se montan en el BMW X5 xDrive45e. La estrella en el nombre indica que el nuevo neumático cumple con los estrictos requisitos de rendimiento del Grupo BMW, incluyendo una resistencia a la rodadura particularmente baja y



UN SUV CERTIFICADO



El Grupo BMW ha completado la certificación de CO2 de ciclo de vida completo para el BMW X5 xDrive45e, desde la adquisición de materias prima hasta la cadena de suministro, la fase de producción y uso, hasta el reciclaje. Si se carga durante la fase de uso con la mezcla de electricidad europea media, esto le da una ventaja de alrededor del 40 por ciento sobre el BMW X5 xDrive40i. Si se carga con energía verde, la ventaja es de alrededor del 70 por ciento.

COCHES CON ENERGÍA HI-DROELÉCTRICA

BMW ha decidido fabricar dos de sus modelos eléctricos, iX e i4, con energía 100% hidroeléctrica: han firmado contrato con dos compañías locales para que suministren electricidad generada en presas de dos ríos afluentes del Danubio, y que sea esa la que se usa para los procesos industriales de fabricación de estos modelos.



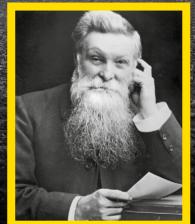


MIRAMOS HACIA EL FUTURO SIN OLVIDAR NUESTRO PASADO.

Todo empezó en 1888, cuando John Boyd Dunlop veía como su hijo no estaba cómodo ni disfrutaba montando su triciclo sobre llantas de goma maciza.

Para tratar de brindarle a su hijo un viaje más suave y mejor manejo, Dunlop envolvió las ruedas en láminas de goma delgadas, las pegó y las infló con una bomba de aire para balones.

Un año mas tarde, Dunlop creó la compañía. Y desde hace 132 años, seguimos haciendo lo mismo que él: Innovar.



EL PLACER DE CONDUCIR.

Cuanto más sentimos la carretera, más control tenemos sobre el vehículo, y cuanto mayor es el control, mayores son las posibilidades de explorar nuevas cotas de rendimiento. En este preciso instante, la conducción da un giro y se convierte en un auténtico placer.

Esta necesidad de alcanzar nuevas cotas de rendimiento es el reto que nos motiva en la fabricación de cada nuevo neumático.

PASIÓN POR EL RENDIMIENTO.

Desde que fabricamos el primer neumático, no hemos dejado de trabajar en el desarrollo de nuevas tecnologías. Hoy en día, seguimos empujando nuestros límites y utilizando los conocimientos y la experiencia que con tanto esfuerzo hemos acumulado para mejorar nuestros productos.

Nuestra pasión por el rendimiento nos ha permitido continuar innovando y ganarnos nuestra reputación como una de las principales marcas de la competición automovilística.

DUNLOP SPORT CLASSIC

LA TECNOLOGÍA MÁS AVANZADA DE DUNLOP DISEÑADA PARA LOS VEHÍCULOS CLÁSICOS.

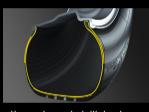


Compuesto moderno de sílice



Se adapta mejor a la superficie para incrementar el contacto con la carretera.

Carcasa reforzado de última generación



La carcasa más fuerte mantiene la estabilidad y precisión, incluso a altas velocidades.

Última tecnología en bloques de hombro



Los bloques de hombro reforzados ofrecen mayor rigidez para optimizar la fuerza de transmisión.

Diseño clásico de la banda de rodadura con bloques y surcos optimizados



Las numerosas hendiduras de los bloques orientados incrementan el agarre, y la distribución de surcos favorece la evacuación de agua.



NUEVO RETO Y NUEVA MOTO

TRAS EL EXCELENTE
SEXTO PUESTO DE
LA ÚLTIMA EDICIÓN,
EL PILOTO DE GRUPO
ANDRÉS BUSCA
CONSOLIDARSE,
CUENTA CON REPETIR ESTRATEGIAS Y
ESTRENA UNA NUEVA
MOTO, LA SHERCO
450 RALLY DE ÚLTIMA
GENERACIÓN.







SÓLIDO EN EL PILOTAJE Y CASI INFALIBLE EN LA NAVEGACIÓN

Sólido en el pilotaje y casi infalible en la navegación, el año pasado fue remontando 26 posiciones hasta acabar en



un histórico sexto puesto de la general como mejor español. Era el meior resultado de siempre de su marca, Sherco, y un estímulo para lo que tenía que venir en 2022: un nuevo proyecto, una nueva moto y el objetivo de consolidarse.

"Terminar el Dakar 2021 en 6ª posición fue muy emocionante y una gran recompensa para mí y para todo el equipo Sherco. Fui la sorpresa del Dakar 2021. Espero confirmar que puedo seguir luchando por los puestos de cabeza y año a año seguir elevando el objetivo", comenta el salman-

En cuanto a objetivos, el piloto de Guijuelo tiene claro cuáles son las circunstancias y qué estrategia es la correcta, que pasa por una navegación a buen nivel, evitar errores de orientación y pilotaje y saber posicionarse. "Estaría muy bien estar en los puestos del año pasado, y para ello creo que ganar etapas no es lo más interesante a nivel estratégico. Intentaré hacer un Dakar regular, sin grandes errores, como el del año pasado. Este año, otros pilotos han acumulado más kilómetros de preparación y será difícil, pero creo que podemos hacer un gran trabajo. Repetir la posición del año pasado sería un gran resultado. Y si puedo mejorarla, sería genial".

En cuanto a la moto nueva, Santolino está satisfecho con las primeras impresiones de la Sherco 450 Rally de 2022, un nuevo modelo con muchos cambios que estrenó en septiembre en Marruecos y que presenta importantes novedades. "Llegamos al Rally de Marruecos casi sin haber probado la nueva moto. Me encontré a gusto con ella. Es una moto más pequeña, más estrecha y la posición de conducción es muy parecida a la del enduro. Se han recolocado los pesos y la moto es más estable y más fácil de conducir. Realizamos un par de test más antes del Dakar para acabar de afinar la puesta a punto para ir bien preparados al Dakar", comenta. En efecto. la nueva versión de la Sherco del Dakar es más estrecha y su línea es más cercana a una moto de enduro. Se ha trabajado en las suspensiones, que ya el año pasado fueron una de las claves del buen rendimiento de la moto francesa. Y aprovecha una base muy probada tanto en motor como en chasis. La nueva carrocería es más pequeña, con un frontal muy trabajado para proporcionar protección y aerodinámica, importante para la velocidad máxima. Se ha optado por un nuevo suministrador de escapes.





VFHÍCULOS FSTÁN INSCRITOS FN LAS DISTINTAS CATEGORÍAS

ESTÁN ADMITIDOS EN LA CATEGORÍA CLASSIC. OUE SE HA CONVERTIDO EN TODO UN ÉXITO

EDIGIONES LLEVA EL MÍTIGO DAKAR: ESTA ES LA TERCERA EN ARABIA SAUDÍTRAS HABER PASADO ANTES POR ÁFRICA, EUROPA Y SUDAMÉRICA

KILÓMETROS TOTALES DEL RECORRIDO

KILÓMETROS DE ESPECIALES CRONOMETRADAS **OUE TIENEN OUE AFRONTAR LOS PARTICIPANTES**

ETAPAS Y UNA JORNADA DE DESCANSO FORMAN EL RECORRIDO DE ESTE 2022

KILÓMETROS OUE HARÁN EN UN DÍA EN LA ETAPA MÁS LARGA. EL 10 DE ENERO

KILÓMETROS TIENE LA ESPECIAL MÁS LARGA LA DEL 5 DE ENERO





Y EL COCHE &

UN FERRARI GT 250 TOUR DE FRANCE

Tras un año de parón por la pandemia, el Concurso de Elegancia Villa D'Este regresa como epítome de lo clásico y exclusivo. El ganador de este año, un Ferrari GT 250 Tour de France.

El lago Como, en Italia, ha vuelto a acoger la celebración de una nueva edición del Concurso de Elegancia Villa D'Este, el más prestigioso y afamado en su tipo en todo el mundo. Y como es costumbre, ha sido una celebración de lo clásico y exclusivo con los coches más bellos del mundo compitiendo por el prestigioso trofeo.

El concurso se celebra durante tres días en una villa a orillas del lago. Consta de varias categorías y se accede sólo por invitación, pero el premio más importante es el 'Best of Show', en el que participa un jurado de expertos designa al mejor coche de todos los presentados. Este año el honor ha recaído por séptima vez en un coche de fa-

bricación italiana, un Ferrari GT 250 Tour de France. Se trata de un GT aligerado pensado para la competición que es lo que la unidad ganadora hizo toda su

Animado por un 12 cilindros de 3 litros, el 250 GT TdF lleva ese nombre en honor a una carrera por etapas que se disputaba en carreteras francesas el siglo pasado. En 1956 la ganó precisamente un Ferrari 250 GT. La unidad ganador en el lago de Como fue la segunda fabricada en la casa italiana y como GT aligerado, su destino fueron siempre las carreras: debutó en la Mille Miglia y después estuvo en activo muchos años.

Ahora, perfectamente restaurado y en manos de un coleccionista estadounidense, ha sumado una victoria más a su palmarés. Su nombramiento ha redondeado tres días de culto a los coches únicos.



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: Lourdes Coca

¿Quién eres?

Francisco Paradela Fornell.

¿Cómo llegó al mundo del taller y del neumático?

Jajaja La Generación de mis abuelos venía de cocheros de caballos en mi pueblo. Con el tiempo mi padre con sus hermanos fueron taxistas que hacían largos viajes a las grandes capitales. "Me he casado, Paradela me lleva a Madrid (luna de miel)" "Militares para Ferrol, Paradela me lleva" Paradela fue una gran figura en el taxi durante muchos años en la provincia de Cádiz, pero todo cambio a través de un gran accidente que tuvo mi padre y mi tío. Años después, montaron un lavadero de coche y de neumáticos. De ahí viene mi trayectoria en relación con el automóvil.

¿Cuántos años lleva abierto el taller? El taller dónde empecé con mi padre y mis hermanos llevan abierto desde 1970.

¿Quién empezó este negocio? Este negocio lo empezó mi padre con sus seis hijos en 1970. Yo como soy uno de los mayores en el año 1982 me fui a mi

¿Ha cambiado mucho?

primer taller.

Claro que ha cambiado mucho, las primeras ruedas las desmontábamos a mano, por suerte las maquinarias llegaron pronto a nuestras manos, siempre a la vanguardia de los primeros equipos, para ofrecer un buen servicio a nuestros clientes.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?

Yo pienso que 100.000 cubiertas, jajajaja nose muchas, muchas...

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca? Siempre he sido fiel a Michelin, porque fue la primera marca que comprábamos directo de fábrica. Aunque a día de hoy ofrecemos a nuestros clientes una amplia variedad de marcas.

Los clientes qué prefieren ¿duración o agarre?

Antiguamente los clientes sólo miraban que los neumáticos estuvieran bien inflados porque el caucho de antes duraba una vida. Sin embargo, el cliente actual mira más el agarre y la elasticidad del caucho. Siempre prefieren las primeras marcas y eso si una fecha actual de fabricación.

¿Se le ha resistido alguna rueda?

Actualmente no se ha resistido ninguna rueda, gracias a las maquinarias tan actualizada que tenemos en las instalaciones.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

Hace tres horas..

Si le digo que llevo mal las presiones...

Puede pasar a revisarla gratuitamente por Francisco Paradela... Siempre aconsejamos a nuestros clientes que vuelvan cada tres meses para revisar las presiones y las huellas de desgaste...

Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

Para mí, la presión es uno de los factores más importante del neumático...

¿Cuáles son sus hobbies? Viajar.

¿Le da tiempo a practicarlos?

Sí, cada vez que puedo y tomo vacaciones.... Me gusta mucho conducir y conocer nuevos rincones por España...

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

Que voy a decir, hace muchos años que empecé a trabajar con ellos, de los primeros diría yo. Comprábamos muchos contenedores de importación de la marca Nankang. Fue Paco muy buen comercial, el que nos abrió cuenta como cliente. Nos sentimos muy agradecido por el buen servicio y la buena atención.

DATOS DEL TALLER



Neumáticos Paradela

Pol. El Torno C/Fernando Magallanes 8 11130 Chiclana de la Frontera, Cádiz Telf. 956 405895

rupo Andrés Neumáticos, líder de distribución de neumáticos en España y Portugal, estrena imagen corporativa, una nueva tarjeta de presentación que encaja perfectamente con la actual etapa de renovación de la compañía, ante la inminente inauguración de su nueva sede central -un edificio de casi 30.000 m2 que supondrá un gran avance logístico por su dotación tecnológica 4.0, una apuesta clara por la innovación, con la robotización del proceso logístico y una notable agilización del trabajo y el flujo de pedidos. Además, las instalaciones han sido concebidas con un diseño arquitectónico muy funcional y elevados estándares calidad en materia de respeto medioambiental, con generación de energía solar y la adecuada integración y respeto por su entorno-.

La nueva imagen de Grupo Andrés conserva los colores rojo y negro, pero opta por una línea de diseño más simplificada y moderna. El logotipo mantiene la esencia de la compañía incorporando un símbolo circular, al que se suma la inicial del

GRUPO ANDRÉS

LA NUEVA IMAGEN DE GRUPO ANDRÉS CONSERVA LOS COLORES ROJO Y NEGRO. PERO OPTA POR UNA LÍNEA DE DISEÑO MÁS SIMPLIFICADA Y MODERNA. EL LOGOTIPO MANTIENE LA ESENCIA DE LA COMPAÑÍA INCORPORANDO UN SÍMBOLO CIRCULAR

nombre de la empresa con una tipografía clara e innovadora. Grupo Andrés siempre ha sido una empresa revolucionaria y permeable a los cambios estructurales del sector de la automoción, llegando a ser protagonista y promotor de algunos de ellos de la mano de su fundador y presidente, Eustaquio Andrés. En esta misma línea se enmarcan las diversas acciones estratégicas llevadas a cabo a lo largo de 2021 que, al igual que la nueva imagen corporativa, reflejan una línea de trabajo en continua evolución y muy vinculada a las tecnologías, con el objetivo prioritario de ofrecer a los talleres profesionales el mejor servicio, eficaz, ágil y de calidad.



Su plataforma B2B a través de la cual ya se han realizado más de 6 millones de pedidos online de neumáticos, gracias a un sistema de comercialización innovador, consolidado y capaz de abastecer con garantías a más de 20.000 clientes profesionales del taller en la Península Ibérica. La compañía cuenta con almacenes en Salamanca, Madrid, Barcelona y Sevilla -recientemente inaugurado-, y 13 plataformas 'cross docking' distribuidas por la Península. El stock de Grupo Andrés supera los 700.000 neumáticos, de todas las gamas de vehículos y segmentos, y de 70 marcas diferentes; su capacidad de distribución alcanza a talleres profesionales de más de 30 países.

ABASTECE A MÁS DE 20.000 CLIENTES EN

Como líder de su sector en la Península Ibérica, la digitalización sique marcando el desarrollo de los procesos de Grupo Andrés y, además, en la última década ha realizado una firme apuesta por la sostenibilidad y la innovación logística, con inversiones en otras empresas como Velca, Truckster, Transeop o Cafler.





JAYIER ANDRÉS E LIDERAZGO EJECUTIVO DE GRUPO ANDRÉS COMO **CONSEJEROS DELEGADOS**

Grupo Andrés anuncia el relevo generacional en la Dirección Ejecutiva del Grupo con el nombramiento de Javier Andrés e Iván Andrés, ambos hijos del fundador y presidente Eustaquio Andrés, como Consejeros Delegados.

Eustaquio Andrés se mantiene en la Presidencia del grupo, si bien cede a sus hijos el liderazgo ejecutivo, que compatibilizarán con sus tareas en la vicepresidencia compartida que ya ostentaban en diferentes áreas. Hasta la fecha, Javier Andrés dirige el área de Logística desde 1998, e Iván Andrés, la Comercial desde el año 2000. Se consolida así el relevo de una de las empresas familiares más importantes de Castilla v León.

Los nuevos consejeros delegados asumen de esta manera el día a día del ámbito ejecutivo en la empresa matriz. Andrés Grupo Empresarial, y el resto de las empresas del holding, como Neumáticos Andrés, EuroMontyres, Andher Tyres, La Valmuza Golf, entre otras.

El relevo generacional en la compañía fundada por Eustaquio Andrés incluye el nombramiento del director general, Eduardo Salazar, como nuevo consejero del Grupo Empresarial.

En el mismo movimiento empresarial, la empresa familiar reafirma su confianza en Eduardo Salazar, hasta ahora Director General y ya consejero de Neumáticos Andrés, para entrar a formar parte del núcleo ejecutivo de Andrés Grupo Empresarial dentro del Consejo de Administración.

El nuevo organigrama asume el reto de consolidar la diversificación de las líneas de negocio yla expansión internacional de los nuevos mercados que Grupo Andrés ha desarrollado en la última década, haciendo el negocio más tecnológico y escalable para liderar estos mercados.

Por otro lado, supone un importante estímulo para la actual estrategia de crecimiento del Grupo ligada a distintas empresas que están protagonizando la revolución del sector automovilístico y logístico, apostando firmemente por la digitalización y la sostenibilidad. Desde el fondo de inversión familiar participan en el accionariado de las startups Velca (motos eléctricas), Cafler (Movilidad delegada), Truckster o Transeop (logística).



MINI COOPER

UN ICONO ESPAÑOL

Mini original es uno de los iconos del automovilismo histórico. Considerado uno de los coches más influyentes de la historia, su diseño fue obra de Alec Issigonis, un técnico de otra marca que fue contratado a finales de los años '50

del siglo XX por la British Motor Company (BMC), entonces el buque insignia de la industria automovilística británica. Su formato tan reducido se lo debemos a la crisis por la guerra del Sinaí y el racionamiento de combustible, que derivó en una explosión de pequeños coches.

El Mini original es tan inglés como el té de las cinco, pero se construyó en una docena de países, entre ellos, España. A finales de los '60 la empresa Authi empezó a fabricarlos en su factoría de Navarra. Tras empezar ensamblando los Morris y Austin 1100, también de BMC, llegaron las primeras variantes del Mini basadas en las inglesas, pero no exactamente iguales. El Mini Cooper 1300 fue el último y más relevante de los Mini 'españoles' antes de que en 1976 la fábrica cerrara.

El 1300 recuperaba el espíritu de los Cooper originales,

esos coches sorprendentes por sus prestaciones, capaces de ganar el Rally Montecarlo en 1964 con la versión S. Cuando empezó a fabricarse la variante española, era el Mini mejor dotado que se había hecho. Renunciaba a su característica suspensión Hydrolastic en favor de unos amortiguadores, pero con los tacos de goma como resorte en vez de muelles que le daban ese comportamiento, muy aplomado, con poco balanceo. Pequeño, muy ligero y pegado al suelo, era un auténtico misil en carreteras de curvas ayudado por un motor que, aunque no era de altos vuelos, le daba unas prestaciones notables para la época, además de un andar muy alegre y sencillo en el día a día.

Las variantes españolas tienen buen mercado, especialmente este Cooper 1300. No todos lo son, muchos han acabado adoptando la estética del original, algo que confirma su huella en el imaginario de los aficionados. Su cotización varía desde los 5.000 euros por uno para restaurar a cerca de 20.000 para unidades auténticas, originales o restauradas.





4 cilindros, 1.275 cc

Manual, 4 velocidades

Potencia

Medidas (Largo/Ancho/Alto) 3,055 / 1,410 / 1,350 m.

Discos-Tambor (del.-det.)

Suspension (Del./Tras.) Brazos transversales (delante Ruedas tiras (detrás).

Prestaciones 160 km/h, 14,7 segundos 0-100

Cotización 5.000-20.000 euros

RENOVAMOS IMAGEN, MANTENEMOS ESENCIA



LÍDERES EN DISTRIBUCIÓN DE NEUMÁTICOS

www.grupoandres.com

