TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 17 NOVIEMBRE 2022
3,95€ ESPAÑA



GENERAL TIRE ARRASA EN LA LAND ROVER PARTY

EL MOMENTO DE LAS ALL SEASON

PORSCHE SUPERCUP
30 AÑOS DE PASIÓN POR LA COMPETICIÓN

EL NEUMÁTICO LUNAR DE GOODYEAR

ANDRÉS
NÚM. 17 NOVIEMBRE 2022



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.

Bridgestone Europe NV/SA Sucursal en España

Para conocer tu distribuidor Bridgestone autorizado más cercano, entra en **www.bridgestone.es**

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Tire Pro es una publicación de Grupo Andrés

TEMPORADA ALL SEASON

Este nuevo número de TirePRO nos lleva de nuevo a la Luna, pero con los pies en la Tierra y pensando en los rigores del Otoño y el Invierno. El regreso de las misiones espaciales a nuestro satélite ha espoleado a los fabricantes de neumáticos, que ven en la superficie lunar el terreno donde encontrar su próximo reto. Si en ediciones anteriores de nuestra revista conocíamos los proyectos de Michelin, ahora se le suma otro de los grandes, Goodyear, que también se ha lanzado al diseño de cubiertas para los vehículos lunares.

En esa elección que, periódicamente, tenemos que hacer para calzar nuestros vehículos es cada vez más importante el factor all season. Los neumáticos all season están experimentando un crecimiento espectacular y son ya la primera opción para miles de usuarios. Sus características se adaptan perfectamente a buena parte del territorio ibérico y son la mejor opción para el clima, carreteras y condiciones. Ahora que llegan los meses de frío y lluvias, estos neumáticos aguantan mejor las bajas temperaturas que los clásicos neumáticos "de verano", su diseño nos permite circular más seguros en agua y nieve para no tener que poner cadenas.

Le van como un guante a los reyes del mercado, los SUV, pero también a los vehículos de los más viajeros, a las furgonetas que tienen que trabajar en cualquier condición,... Es temporada all season y si estás pensando en cambiar de neumáticos, TirePRO te plantea una guía con las principales novedades que iremos renovando.

NÚM. 17 SUMARIO

04 OPINIÓN
Incertidumbre sí, impulso e inversión, también

05 ACTUAL
Novedades del sector

10 LUGARES
El circuito del Monte Fuji



16 NEUMÁTICOS
Land Rover Party y General Tire





22 COMPETICIÓN
Porsche Supercup

26 DIARIO DE RUTA
Caramulo Festival



30 RADIOGRAFÍA
Del taller. Hoy desde Galicia

32 GRUPO ANDRÉS
Los rostros del Fondo Social

OPINIÓN

INCERTIDUMBRE, SÍ IMPULSO E INVERSIÓN, TAMBIÉN



Eduardo Salazar
Director general
Grupo Andrés Neumáticos

Hace unas semanas, varios medios de comunicación especializados me preguntaban sobre previsiones a corto y medio plazo en el sector. Claramente, una cuestión difícil de responder. La incertidumbre es la sensación generalizada, pero no podemos quedarnos parados a la espera de que los acontecimientos nos marquen el camino a seguir.

En Grupo Andrés lo tenemos muy claro. Nuestra forma de encarar la actualidad es fortalecernos con inversiones sólidas de logística, tecnología puntera y búsqueda de nuevas oportunidades. Gracias a que mantenemos un importante stock permanente de 800.000 neumáticos seguimos siendo el 'puente perfecto' entre fabricantes y talleres; ayudando a compensar la baja disponibilidad de producto de los propios fabricantes y dándole seguridad a los talleres haciendo frente a su demanda, al mejor precio posible y en el momento que lo necesitan, con el servicio eficaz y ágil que caracteriza a nuestra compañía. Y, por supuesto, sin olvidar la necesidad de ofrecer iniciativas atractivas que recompensen la fidelidad de los profesionales del taller, acciones dinámicas y personalizadas que sirvan de apoyo para los clientes ante las subidas de los precios.

Buscamos en todo momento trabajar lo más cerca posible de los profesionales, y con ese propósito proyectamos aperturas como la de nuevo almacén en la Zona Norte del país -para dar mejor cobertura a los talleres de País Vasco, Navarra, La Rioja, Cantabria y Burgos- y seguimos reforzando los almacenes de Madrid, Barcelona, Sevilla y el macro almacén de la nueva sede central en Salamanca, desde donde cubrimos con gran eficacia la demanda de neumáticos que tenemos, con entradas y salidas de unos 30.000 neumáticos a diario.

La pandemia nos dejó tocados a todos, personal y profesionalmente, y lo que ha venido detrás no está ayudando mucho a olvidarlo. Sin embargo, sólo veo una forma de afrontarlo, generando solvencia y confianza, buscando especialización, y buscando nuevas oportunidades con la inversión en empresas innovadoras y punteras que sirvan de impulso no sólo para Grupo Andrés, sino fundamentalmente para hacer progresar también a los miles de profesionales que trabajan a diario con nosotros. Porque estamos, como reza uno de nuestros slogans: Comprometidos con el desarrollo de tu negocio.

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
Carmen Armijo
Mario Vicente
Juan Zamoro
Carlos González

Fotografía
Porsche, GoodYear, Dunlop, Ford, Mercedes-Benz, Continental, Michelin, Volkswagen.

ACTUALIDAD

UN R5 TURBO ELÉCTRICO PARA DERRAPAR

Renault prometió en enero de 2022 un año de sorpresa para lanzar el cincuentenario de Renault 5, uno de sus mayores iconos. Después de numerosos eventos y de la presentación del show-car eléctrico Diamant, la marca ha presentado el R5 TURBO 3E. Este show-car 100% eléctrico rinde un homenaje contemporáneo a sus versiones deportivas más legendarias, Renault 5 Turbo y Turbo 2, los famosos "culo gordo".

El R5 Turbo 3E es un "drifter" eléctrico con tracción trasera. Al igual que su icónico predecesor es un estricto biplaza, con la parte trasera ocupada por el grupo motopropulsor: dos motores eléctricos que impulsan cada una de las ruedas, con las baterías situadas bajo el suelo.

Montado sobre un chasis tubular, protegido por un fondo plano y rodeado de arcos de seguridad homologados por la Federación Internacional del Automóvil (FIA), la mecánica de R5 TURBO 3E tiene una potencia total de 280 kW (380 CV) y un par motor de 700 Nm. Esta "bomba" es capaz de recorrer 100 metros desde la salida en parado en sólo 3,5 y de alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h.









MICHELIN AIRPRONE: UN SISTEMA DE COJINES INFLABLES PARA EL TRATAMIENTO DE PACIENTES EN CUIDADOS INTENSIVOS

Michelin acabar de presentar AirProne en el Salón de Cuidados Intensivos 2022, un foro anual del sector sanitario que reúne a anestesistas, reanimadores, pediatras, médicos de urgencias y paramédicos. Se trata de un innovador sistema de cojines neumáticos diseñado para mejorar el tratamiento de pacientes que sufren el síndrome de dificultad respiratoria aguda (SDRA) mientras se encuentran en la unidad de cuidados intensivos.

Con motivo de la crisis sanitaria, la necesidad de equipos para asistir a estos pacientes ha aumentado de forma considerable. AirProne consta de cojines inflables para la cabeza, el pecho, la pelvis, los brazos, las rodillas y las espinillas. Los cojines permiten posicionar adecuadamente a los pacientes, proporcionando una mejor distribución de la presión.

NUEVAS INSTALACIONES LOGÍSTICAS DE BRIDGESTONE EN BURGOS

43.000 M² CON UNA INVERSIÓN DE 36 MILLONES DE EUROS



Bridgestone ha firmado un acuerdo de colaboración con Panattoni, el promotor inmobiliario logístico-industrial líder en Europa, para el desarrollo y alquiler a largo plazo de un edificio llave en mano de 43.000 m2, dentro de una parcela de 97.613 m2, en el complejo industrial Villalonquéjar IV. El nuevo inmueble contará con una inversión conjunta de 36 millones de euros y representará uno de los centros logísticos más importantes del Grupo Bridgestone en Europa. Se prevé que esté operativo a finales de 2023 y supondrá la creación de unos 50 puestos de trabajo.

El proyecto, desarrollado a medida para Bridgestone por Panattoni, supondrá un importante impulso al crecimiento y desarrollo de la planta en Burgos. Las nuevas instalaciones logísticas se constituirán en un centro de distribución europeo, permitiendo incrementar las exportaciones de la fábrica especialmente a la región MEA (Oriente Medio y África).

EAGLE GO, HASTA 500.000 KILÓMETROS CON GOODYEAR

Utilizando una gama de materiales sostenibles en el compuesto de la banda de rodadura del neumático, The Goodyear Tire & Rubber Company ha desarrollado el neumático prototipo Eagle GO, que se montará en el nuevo concept car de Citroën, el Oli. El Eagle GO es el tercer neumático conceptual de Goodyear desarrolla con Citroën y ha sido creado para optimizar la eficiencia, la durabilidad y el confort.

Este neumático conceptual utiliza un compuesto en la banda de rodadura, la parte del neumático que se desgasta, hecho de materiales casi todos sostenibles o reciclados. Estos materiales incluyen aceites de girasol, resinas de pino, caucho natural y sílice de ceniza de cáscara de arroz.

El neumático conceptual Eagle GO tiene el potencial de ser renovado dos veces, lo que aumenta la vida útil del neumático. Goodyear ha fijado como objetivo para el neumático conceptual Eagle GO alcanzar hasta 500.000 km mediante la reutilización de la carcasa sostenible y la banda de rodadura renovable.





RAINEY SE REENCUENTRA CON SU MOTO CAMPEONA 29 AÑOS DESPUÉS

En 1993, Wayne Rainey peleaba por un cuarto título mundial de 500 cc. El estadounidense era el dominador de la categoría reina en una de sus etapas más míticas, con rivales como Lawson, Schwantz, Gardner o Doohan, y se había alzado con el campeonato tres años consecutivos. Sin embargo, todo acabó en una curva del circuito de Misano cuando una caída le dejó sin sensibilidad de cintura hacia abajo.

Aquel accidente supuso su retirada como piloto. Regresó como jefe de equipo e incluso hizo sus pinitos en carreras de karts, pero nunca antes se había vuelto a subir a su moto. Había hecho algún intento con motos de calle adaptada, pero su legendaria Yamaha YZR 500 permanecía en el garaje. Hasta ahora. En el último Festival of Speed de Goodwood pudo volver a pilotarla convenientemente adaptada: se le puso el cambio en el manillar y acoples para sujetarse a la moto.

La ocasión ha sido doblemente histórica por los compañeros que eligió para darse una vuelta al circuito del festival británico: tres leyendas como Doohan, Kenny Roberts padre y Schwantz le acompañaron en sus respectivas motos... y también estaba por allí el campeonísimo Agostini. Sin duda, una ocasión para recordar.



MONTE FUJI

EL CIRCUITO DEL VOLCÁN

El trazado japonés, considerado peligroso, está ligado al día histórico en el que Lauda y Hunt se jugaron el título de F1. Su construcción bajo un monte sagrado de Japón deja grandes imágenes.

TirePro - LUGARES





01

El Monte Fuji es un volcán que entró en erupción por última vez en 1707. Es la montaña más alta de Japón con 3.776 metros

02

El circuito se encuentra 100 kilómetros al sur de Tokyo en la isla principal de Japón

03

El circuito tiene 4.549 metros de longitud y 16 curvas; su característica más relevante es que cuenta con una gran recta de 1.475 metros, la más larga de los circuitos de F1 en su día

04

El récord lo tiene desde 1983 Stefan Bellof con un porsche 356 con un tiempo de 1.10, aunque entonces el circuito era un poco más corto, 4.360 metros

Tire Pro - LUGARES

El Fuji Speedway es un circuito clásico de las competiciones japonesas y que se ha asomado en señaladas ocasiones a la gran ventana de la F1. Concebido en los años '60 del pasado siglo XX, la idea era construir un circuito al estilo de los grandes trazados en carretera, tipo Nurburgring. De hecho, se planteó un trazado de más de 33 kilómetros, pero problemas económicos obligaron a dejarlo en 6 kilómetros para su inauguración en 1965. Fue levantado en las faldas del monte Fuji, considerado sagrado, aunque realmente ha estado a la sombra no de su cima, sino del circuito japonés más legendario y mejor considerado, Suzuka. Sin embargo, le robó el protagonismo en uno de esos días para la historia del automovilismo de competición.

En 1976, Fuji albergaba por primera vez el GP de Japón de la F1. Aquel mes de octubre el circuito recibió a los pilotos bajo una intensa lluvia. Fue el Mundial del accidente de Niki Lauda que le causó graves quemaduras, pero el austriaco logró regresar a tiempo para jugarse el campeonato con James Hunt en el trazado japonés. En los entrenamientos ya quedó claro que eso iba a ser un problema. En la reunión de pilotos el día antes de la carrera, Lauda lideró una petición para no correr por lo peligroso de las condiciones. Se decidió correr, él se retiró y el resto es historia: Hunt logró su primer y único título de campeón.

Desde entonces, el circuito es venerado por los aficionados, aunque pocas veces más albergó competiciones al máximo nivel. La F1 sólo regresó un año más, en 1977. El trazado era considerado peligroso y quedó relegado a las competiciones locales hasta que, con el nuevo siglo, fue comprado y reformado para volver a albergar a la F1 en 2007 y 2008.

EL MOMENTO DE LAS ALL SEASON



NOVEDADES Y APUESTAS SEGURAS AHORA QUE SE ACERCA EL MEJOR MOMENTO PARA DECANTARSE POR LOS NEUMÁTICOS PERFECTOS PARA TURISMO, SUV Y FURGONETAS

Las all season se han convertido en los neumáticos imprescindibles de la movilidad actual. Sus ventas no paran de crecer porque son las cubiertas ideales para el clima de España y Portugal, especialmente ahora que llega la época de lluvias y bajan las temperaturas. Se trata de una opción que se adapta perfectamente a los reyes del mercado, los SUV, pero el concepto se ha hecho sitio también en las motos e incluso en los todoterreno, además de los comerciales.

Matador, la segunda marca de Continental para turismos y furgonetas, se fabrica con la misma tecnología en su planta europea, y es la baza del grupo para el all season en su categoría. Su apuesta es el MP 62 All Weather Evo como todo tiempo.

General Tire irrumpe con fuerza en el mercado SUV All Season con el modelo GRABBER A/S 365. Dureza, durabilidad, longevidad y excelente rendimiento general son las señas de identidad de este neumático, que cuenta con una gran tracción en todas las estaciones y los 365 días del año. Un neumático que combina la dureza específica de SUV con un rendimiento fiable. Excelente comportamiento de conducción en condiciones de verano e invierno en carreteras secas y mojadas. La mejor opción para SUV y todoterrenos.

Bridgestone lanza bajo el slogan "Controla tu viaje, durante todo el año" su modelo Weather Control A005 EVO que hace alusión a la idoneidad de este neumático para zonas geográficas como la península donde en un mismo trayecto, puedes pasar de carreteras secas a tramos mojados o con nieve. Por sus características, ha sido elegido como el mejor valorado con suelo mojado en su categoría, en el test realizado por la revista AutoBild en 2020 o el 2º puesto en el test de neumáticos "Todo Tiempo de Auto-Express 2021" en este caso, sobre nieve. Destaca, además, por su larga vida útil y por su excelente tecnología.

Continental ha lanzado el AllSeasonContact, la versión todo tiempo de su gama, que llega con la mejor calificación posible en la resistencia a la rodadura. Además, cuatro de las cinco dimensiones de neumáticos llevan el identificador XL, por lo que pueden soportar cargas más pesadas. Esta combinación hace que este neumático sea la mejor opción para vehículo eléctrico.

Michelin es líder en ventas y referente en el semento de los neumáticos All Season. Desarrollado para hacer frente a la mayoría de las condiciones meteorológicas con las que se encuentran los conductores, independientemente de la época del año. La nueva generación de neumáticos All Season de Michelin lanzada en 2021 ofrece: Las ventajas de un neumático de verano en términos de frenada en seco y en mojado, de eficiencia energética y de duración y las ventajas de un neumático de invierno, en cuanto a tracción y frenada sobre nieve y a bajas temperaturas. El marcaje 3PMSF (pictograma con una montaña de tres picos y un copo de nieve) en el flanco, permite utilizar los neumáticos Michelin CrossClimate 2 cuando los neumáticos de invierno son obligatorios.

Goodyear acaba de vencer con el Vector 4Seasons Gen-3 la comparativa de una revista especializada alemana con los all season y, en particular, como el neumático de mayor rendimiento en los criterios de la prueba de clima invernal.b La última versión, Goodyear Vector 4Seasons Gen-3, es un verdadero neumático todo tiempo que ofrece un excelente rendimiento en seco y una baja resistencia a la rodadura, al tiempo que cumple con la normativa Three-Peak Mountain Snowflake (3PMSF) que suele reservarse a los neumáticos específicos de invierno.

Vredestein, a pesar de ser una marca desconocida por una parte de los usuarios españoles, en el Centro y Norte de Europa es una marca considerada Premium en neumáticos All Season y Winter. Con un gran abanico de medidas, el modelo Quatrac de Vredestein, está demostrando un alto rendimiento en todas las estaciones del año, con un gran agarre en todas las condiciones y una baja resistencia a la rodadura. Por esto, es una opción que debe estar presente en todas las comparativas.

LingLong, distribuida en exclusiva en España por Neumáticos Andrés, está demostrando una gran relación valor/precio. Las principales características del Green-Max All Season son su excelente manejo, una menor resistencia a la rodadura y gran adaptación para afrontar diferentes condiciones climáticas y de la carretera. Es sin duda una marca de confianza que tener en cuenta para una conducción durante todo el año.



MATADOR
MP 62 All Weather Evo



GENERAL TIRE
Grabber A/S 365



MICHELIN
CrossClimate 2



CONTINENTAL
AllSeasonContact



BRIDGESTONE
Weather Control A005 EVO



GOODYEAR
Vector4Seasons Gen-3



VREDESTEIN
Quatrac



LINGLONG
GREEN-Max All Season

Tire Pro - REPOR EN PROFUNDIDAD



POR QUÉ USAR ALL SEASON

El desarrollo de los nuevos neumáticos "todo tiempo" los ha convertido en una opción muy recomendable. Si todavía no los usas, estas son las cualidades a tener en cuenta.

TODO EL AÑO

Con el montaje de neumáticos all season logramos las prestaciones necesarias para el verano y para el invierno: aseguran un buen comportamiento los 12 meses del año. Nos ahorran tener neumáticos de invierno en el garaje o vernos con unos neumáticos inadecuados cuando llega el frío, la nieve...

LA TEMPERTURA

Están diseñados para ofrecer el mejor comportamiento en un rango muy amplio de temperaturas, mayor que el de los específicos de verano , que bajan de rendimiento por debajo de 7 grados, manteniendo buenas prestaciones con todo tipo de temperaturas ambientales.

EL CLIMA

Sus características se adaptan muy bien al clima de nuestro país. De hecho, son la opción recomendable para casi todas las regiones: sirven tanto para invierno como para verano.

TIPOS DE VEHÍCULOS

Los neumáticos all season son los perfectos para los SUV, los modelos más vendidos del mercado, ya que por agarre y posibilidad de circular en nieve y sin cadenas son los adecuados, tanto en tracción 4x2 como en 4x4.

SIN CADENAS

Los neumáticos all season con marcaje M+S y aquellos all season homologados para invierno y marcados con un icono de una montaña con 3 picos permiten circular legalmente en aquellos tramos que están limitados al uso de cadenas: no tendremos que llevarlas ni nos pararán.

LA ECONOMÍA

Los días en los que un all season sufría un mayor desgaste han pasado a la historia: el avance en los compuestos logra una gran eficacia y rendimiento. Su vida útil es tan alta como la de cualquier otro modelo porque además su profundidad de dibujo es mayor.

EL PRECIO

El éxito de ventas de este tipo de neumáticos ha venido acompañado del aumento de la oferta con modelos de todo tipo de marcas: eso nos permite elegir entre una amplia variedad y rebajar presupuesto.

LAND ROVER PARTY Y GENERAL TIRE

La marca de neumáticos General Tire, distribuida en exclusiva por Neumáticos Andrés en la Península Ibérica, eligió Barcelona para celebrar varios importantes eventos en los que sus neumáticos todoterreno fueron los protagonistas: Grabber GT Plus, Grabber AT3 y Grabber X3.



UNA EXPERIENCIA SOBRESALIENTE EN LA CONDUCCIÓN OFF ROAD EN CONDICIONES ADVERSAS CON LAS GRABBER AT3



EL ENCUENTRO INCLUÍA FORMACIÓN TEÓRICA Y PRÁCTICA DE CONDUCCIÓN 4X4





Los mejores clientes de General Tire de España y Portugal, de la mano Neumáticos Andrés como distribuidor exclusivo y oficial en la Península, se dieron cita en Barcelona para profundizar en el conocimiento y la experiencia en el manejo de los neumáticos SUV y 4x4 más innovadores de la marca. El encuentro organizado por General Tire incluía una Convención de Importadores y varios Trainings Days con formación teórica y práctica de conducción 4x4 en el circuito de Les Comes (Súria). Una experiencia sobresaliente en la que se disfrutó de la conducción en carretera y sobre grava con los Grabber GT Plus, el mejor neumático SUV del mercado, y la conducción off road en condiciones adversas con las Grabber AT3, calzando vehículos de alta gama y contando con fantásticos instructores que han sido pilotos y copilotos del Dakar.

Pero no solo eso, la reunión de General Tire ofreció la oportunidad de vivir una experiencia extrema. Los asistentes fueron copilotos en un buggy de competición, rodando sobre las Grabber X3, y con un grande al volante como Gerard Farres, piloto del Dakar.

Ojo, que no fue todo diversión, para General Tire el conocimiento y la experiencia son elementos clave para comercializar con éxito los neumáticos SUV y 4x4, por eso, las pruebas realizadas por los profesionales que participaron en los entrenamientos fueron evaluadas y obtuvieron la certificación de los conocimientos adquiridos durante las sesiones.

La marca General Tire remató su presencia en España con la asistencia como patrocinador a la XVI edición de la Land Rover Party, el mayor evento de España para todos los entusiastas de 4x4, también en la finca Les Comes.





LOS ASISTENTES FUERON COPILOTOS EN UN BUGGY DE COMPETICIÓN CON UN GRANDE AL VOLANTE COMO GERARD FARRES, PILOTO DEL DAKAR



LA XVI LAND ROVER PARTY RODÓ SOBRE LAS GRABBER DE GENERAL TIRE



Los amantes del todoterreno y, en especial, los incondicionales de Land Rover seguro que saben de qué hablamos. La LAND ROVER PARTY es una cita que ya habrán disfrutado, y si no es así, el evento no puede faltar en la lista de "experiencias que no me puedo perder".

Y, para esta ocasión, General Tire, la marca de neumáticos de Continental distribuida en España por Grupo Andrés, tuvo gran presencia al ser el encargado de suministrar los neumáticos para los vehículos SUV de Range Rover que utilizaron los



monitores del Centro Land Rover Experience en la Zona Demo. En concreto, fueron puestos a prueba los Grabber GT Plus en los VW Tiguan, los Grabber AT3 en varios modelos Land Rover y los extremos Grabber X3 en el Race Buggy. Todos demostraron su alto rendimiento y excelentes prestaciones.

En la LAND ROVER PARTY se reúnen propietarios de vehículos Land Rover y apasionados de rutas off road. Un fin semana increíble, lleno de aventura, retos, riesgo al volante y diversión que se vive con la familia y entre amigos. Se celebra cada año en la finca "Les Comes" en la población de Súria (Barcelona), donde se experimentan vivencias inolvidables, con una gran variedad de actividades para todos los públicos: exhibiciones, zona de aventura, rutas, un circuito exclusivo para Discovery Sport y Evoque, feria, talleres, música en directo, cursos, exposiciones y una zona infantil para los más pequeños.

Adrenalina a tope para disfrutar la pasión por los todoterreno. Aquellos asistentes que llevaron su vehículo Range Rover, pudieron ponerlo a prueba en los más de 80km de pistas 4x4 ubicadas entre



▲ GRABBER GT PLUS ▲ GRABBER AT3 ▲ GRABBER X3



las poblaciones de Súria y Callús, clasificadas por colores según su grado de dificultad y supervisadas por monitores especializados que han participado en el Camel Trophy y en el G4 Challenge.

Todo un espectacular evento en torno a los vehículos clásicos, tradicionales y más innovadores de la marca inglesa Land Rover y en el que no podía faltar GENERAL TIRE, con tres modelos increíbles para calzar un todoterreno, los TOPS en neumáticos 4×4: Grabber GT Plus, Grabber AT3 y Grabber X3.

VIVENCIAS INOLVIDABLES CON UNA GRAN VARIEDAD DE ACTIVIDADES CON AMIGOS Y EN FAMILIA



Tire Pro - NEUMÁTICOS

PORSCHE SUPERCUP

30 AÑOS DE PASIÓN POR LA COMPETICIÓN

-

La copa con el 911 cumple tres décadas pensando en un futuro más sostenible y más disputada que nunca.



La historia de éxito de esta copa monomarca internacional comenzó en abril de 1993 en el mismo circuito en el que ha empezado en 2022, en el Autodromo Enzo e Dino Ferrari de Imola, en Italia. La edición de este año se disputa con el Porsche 911 GT3 Cup de 515 caballos de potencia (375 kW). En 2022, se disputarán ocho carreras como apoyo a los grandes premios europeos del Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

El vigente campeón, Larry ten Voorde, compite con el equipo ganador del pasado año GP Elite. Ten Voorde se enfrenta a una dura competencia por la corona, entre otros, al ex campeón de la Supercup Michael Ammermüller (Alemania), que regresa después de dos años, y al piloto Júnior de Porsche Laurin Heinrich, que al igual que Ammermüller corre con la escudería SSR Huber Racing.

"Al menos una docena de pilotos son candidatos a los puestos de podio. La popularidad de la Supercup se pone de manifiesto con una parrilla de calidad, un nuevo equipo que entra en el certamen y seis pilotos que se estrenan. Además, es una emotiva coincidencia que esta temporada comience en la misma pista que acogió la primera carrera en 1993. Sin embargo, no solo estamos comprometidos con la tradición; la Porsche Mobil 1 Supercup también está trabajando para un futuro sostenible, lo que implica el uso de combustibles renovables desde la temporada 2021", afirma Oliver Schwab, Director de la Porsche Mobil 1 Supercup.



911 GT3

La base de esta competición es uno de los modelos más icónicos de Porsche. Se trata de una versión del mítico 911 hecha directamente para la competición. Su primera generación data de 1999 y fue desarrollada por el legendario Walter Röhrl, campeón del mundo de rallys. Completamente de serie, el primer GT3 bajó de los ocho minutos en el circuito de Nürburgring. Hoy, su octava generación, baja de los siete minutos en el infierno verde.

El nuevo GT3 toma más tecnologías directamente de la competición que ninguno. Su aerodinámica o las suspensiones derivan de las que se usan para el 911 RSR, la versión 100% de carreras que compite en Le Mans. El motor también: el bóxer seis cilindros de 4 litros y 510 CV es el del GT3R de carreras, que se monta en el de calle prácticamente sin cambios. Acelera de 0-100 en 3,4 segundos con la caja de cambios automática PDK y alcanza los 318 km/h; para los más puristas hay una caja manual que aligera el coche 17 kilos. La versión estándar pesa sólo 1.435 kg gracias al capó de fibras pláticas y carbono, las llantas forjadas o los frenos aligerados. Con todo, y como suele pasar incluso con los 911 más radicales, ofrece un alto grado de confort si lo queremos usar a diario y no sólo en circuito.

ACELERA DE 0-100 EN 3,4 SEGUNDOS CON LA CAJA DE CAMBIOS AUTOMÁTICA PDK Y ALCANZA LOS 318 KM/H





CREO QUE ES POSIBLE QUE UN PILOTO DE MOTOS CAMBIE A UN COCHE DE CARRERAS Y SEA COMPETITIVO, PERO NO AL REVÉS

JORGE LORENZO

El cinco veces campeón del mundo de motociclismo Jorge Lorenzo se pasa a los coches. El español, ya retirado, es un apasionado de los deportivos y disputa su primera carrera automovilística a los mandos del Porsche 911 GT3 Cup, una competición que cumple 30 años y en la que será el invitado con el dorsal 911. Lorenzo también será un participante habitual en la Porsche Carrera Cup italiana.

"Tras el final de mi carrera en MotoGP, echaba de menos la competición, así que busqué algo más seguro que las carreras de motos. El año pasado disputé algunas pruebas virtuales en la versión esports de la Porsche Carrera Cup Italia. Pasar al Porsche 911 GT3 Cup real fue el siguiente paso", dice Lorenzo con un brillo en los ojos, mientras describe su motivación para cambiar de las dos a las cuatro ruedas. "Todavía tengo mucho que aprender, pero estoy deseando participar".

Hasta tu retirada a finales de la temporada 2019 fuiste uno de los mejores pilotos del mundo en motos. ¿Cómo será de difícil la transición a un coche de competición?

La moto es mucho más rápida en las rectas y acelera mejor, mientras que un coche es bastante más veloz en curva. En una moto tienes que usar constantemente tu cuerpo para transferir el peso hacia adelante, hacia atrás o hacia los lados. Obviamente, eso no es posible en un automóvil. En el Porsche 911 GT3 Cup hay que usar el acelerador y el freno para transferir el peso del eje delantero al trasero. Todavía tengo que aprender esto. Creo que es posible que un piloto de motos cambie a un coche de carreras y sea competitivo, pero no al revés.

Has probado el Porsche 911 GT3 Cup durante varias sesiones de entrenamiento, entre otras, en Imola. ¿Cuál ha sido tu impresión?

El 911 GT3 Cup es un coche muy divertido de conducir, aunque también es muy exigente, especialmente porque no lleva ni ABS ni control de tracción. Pero dicen que es el mejor vehículo para aprender. Si eres rápido en un Porsche 911 GT3 Cup, eres rápido en cualquier otro GT.

¿Qué esperas de tu primera carrera?

Nunca he corrido en Imola, ni siquiera en moto. Además, mi debut será al más alto nivel posible, con un Porsche 911 GT3 Cup. Los pilotos de la Supercup son los mejores del mundo con este coche. Será muy difícil para mí terminar entre los 20 primeros. Pero simplemente no podía decir que no a la oportunidad de correr aquí frente a unas gradas llenas para el Gran Premio de Fórmula 1.

EL NEUMÁTICO LUNAR DE GOODYEAR

MÁS DE UN SIGLO MIRANDO A LA ESTRELLAS

EL GIGANTE DE LOS NEUMÁTICOS FIRMA UNA ALIANZA PARA DESARROLLAR LAS CUBIERTAS DE LOS VEHÍCULOS PARA VOLVER A LA LUNA Y REEDITA SU LARGA RELACIÓN CON LA AERONÁUTICA: SUS PRODUCTOS YA VIAJARON CON EL APOLO XI

Desde el Apolo, Goodyear ha seguido innovando junto a la NASA para avanzar en el diseño de un neumático para vehículos lunares. El equipo de empresas pretende ser el primero en establecer operaciones de vehículos comerciales de uso prolongado en la Luna. Goodyear aporta su amplia experiencia en un componente crítico para la misión de atravesar la superficie lunar, los neumáticos.

Para este proyecto, Goodyear se basa en su tecnología de neumáticos sin aire, utilizada en la Tierra con la micromovilidad, las lanzaderas autónomas y los vehículos de pasajeros, para avanzar en la movilidad lunar y soportar las difíciles condiciones de la Luna. Las empresas ya están aplicando su experiencia al proyecto, incluyendo la prueba de componentes en los bancos de pruebas del suelo lunar.

"Todo lo que aprendamos de la fabricación de neumáticos para el entorno operativo extremadamente difícil de la Luna nos ayudará a hacer mejores neumáticos sin aire en la Tierra", dijo Chris Helsel, vicepresidente senior de Operaciones Globales y Director de Tecnología de Goodyear. "Esto contribuirá a nuestro objetivo final de hacer posible la movilidad sin importar dónde se produzca. Igualmente importante, es un honor escribir la historia con estas dos prestigiosas empresas que saben cómo dar saltos gigantescos en la exploración y la movilidad."

Las empresas ya están aplicando la experiencia existente y las pruebas virtuales avanzadas para avanzar en el proyecto. Se están realizando pruebas de neumáticos en bancos de pruebas de suelo lunar. Esto se suma a un avanzado simulador de conducción en bucle que se utiliza en el desarrollo de vehículos como la camioneta GMC Hummer EV y el Chevrolet Corvette para que los ingenieros sepan cómo funcionará un rover lunar y sus avanzados neumáticos en una sexta parte de la gravedad en un terreno lunar accidentado y con cráteres.



QUÉ NECESITAN LOS NEUMÁTICOS LUNARES

Todos los rover lunares del Apolo se construyeron con el fin de ser utilizados en excursiones de menos de ocho kilómetros desde sus lugares de aterrizaje. Las futuras misiones tendrán que atravesar terrenos escarpados a lo largo de distancias mucho más largas mientras operan bajo temperaturas extremas. Habrá que desarrollar nuevas capacidades en los neumáticos para que sean duraderos durante años e incluso para que sobrevivan a la noche con temperaturas de hasta -250 grados Fahrenheit y a temperaturas diurnas de 250 grados Fahrenheit.

1912
LOS COMIENZOS
Goodyear siempre ha apuntado a las estrellas, construyendo blimps, globos y dirigibles desde principios del siglo XX.

1960
EL DESPEGUE
Goodyear entró oficialmente en el programa de neumáticos lunares trabajando directamente con la NASA, en el Arsenal Redstone de Huntsville y en el Laboratorio de Propulsión a Chorro de Pasadena.

1966
EL PRIMERO
Goodyear presentó a la NASA el primer neumático de producción sin aire para el programa Surveyor en 1966.

1969
APOLO 11
Goodyear suministró productos esenciales para la misión espacial Apolo 11, incluyendo frenos, bolsas de flotación y, por supuesto, neumáticos.

2008
EL NEUMÁTICO DE MALLA
Goodyear fue seleccionada por el Centro de Investigación Glenn de la NASA para reproducir el diseño del neumático de malla.

2022
EL FUTURO
GM, Lockheed Martin y Goodyear se unen para comercializar la movilidad lunar.

CARAMULO MOTORFESTIVAL

EL ENCANTO DE LA RAMPA

-

El festival portugués se convierte en una cita imprescindible con una gran calidad de vehículos y un gran encanto: la carrera en cuesta por su colina es su seña de identidad









El Caramulo Motorfestival, el evento de referencia del motor y la competición en Portugal, ha acudido puntual a su cita este mes de septiembre. Se trata de una cita imprescindible, un festival con un sello especial, lleno de detalles y al nivel tanto en invitados como en coches de referentes como Goodwood. Se celebra en esta localidad de la Serra do Caramulo, antiguo sanatorio, y que gira en torno a un impresionante museo de arte y coches de la familia de Lacerda.

El corazón del festival luso es la Rampa Histórica Micheli. El evento es un recorrido de casi 3 kilómetros colina arriba en el que se dan cita todo tipo de vehículos, desde modelos históricos de antes de 1939 hasta deportivos actuales, pasando por clásicos de todo tipo. Un desfile por la colina de Caramulo que representa la evolución de la movilidad,

Además del recorrido de la Ruta Clásica, no nos podemos perder la colección de automóviles, motos, bicicletas y miniaturas del Museu do Caramulo, un museo sorprendente con arte de los últimos 20 siglos, o la feria de automobilia. Tampoco los rallyes de clubes y marcas que llegan, algunos desde España.



¿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: Santy Rodríguez

¿Quién eres?
Antonio Ternande.

¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?
La verdad es que soy la primera generación de mi familia que se mete en este mundo, aunque a mí siempre me había picado la curiosidad el mundo del motor. Por lo que decidí formarme para ello y aquí estoy.

¿Cuántos años lleva abierto el taller?
Comencé mi propia aventura en 2005 en un pequeño bajo y en 2017 nos trasladamos a las nuevas instalaciones.

¿Quién empezó este negocio?
Lo empecé yo mismo, aunque en estos momentos sería imposible seguir adelante sin el equipo que formamos A. Ternande.

¿Ha cambiado mucho?
Bastante, este mundo exige formarse continuamente.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?
Buff...eso es incalculable, por decirte algo, diría que un mínimo de 3000 al año.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?
Sí, siempre hay marcas que escoges como una primera opción, pero es el cliente quien tiene la última palabra.

Los clientes qué prefieren: ¿duración o agarre?
La mayoría de los clientes se dejan asesorar. Pero tengo una anécdota de un cliente que llegó a Galicia de vacaciones y no pidió marca, solo nos exigió que los neumáticos fueran de NEUMÁTICOS ANDRÉS. El señor resultó ser amigo de Andrés.

¿Se le ha resistido alguna rueda?
De momento no, pero nunca se puede decir de este agua no beberé.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?
Pues hace unos 5 minutos, todos los días se suele arreglar alguno.

Si le digo que llevo mal las presiones…
Mal hecho, la presión de los neumáticos se debe de mirar con frecuencia, tanto para tener un buen agarre como para asegurar un buen desgaste.

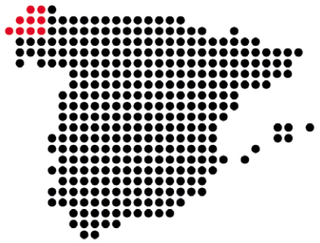
Deme un consejo infalible sobre neumáticos.
Controlar las presiones y rotar las ruedas.

¿Cuáles son sus hobbies?
La pesca.

¿Le da tiempo a practicarlos?
Se intenta, pero todo tiene su prioridad.

¿Qué opinas de Neumáticos Andrés, del servicio que presta a sus clientes, los talleres profesionales?
El servicio que presta a sus clientes es bueno, tiene un buen estocaje, buena página y buena atención. En mi caso tuve el placer de conocer a Andrés, Ivan y Javier, pero para mí NEUMÁTICOS ANDRÉS es el comercial de mi zona, con el que puedo hablar y, como no, tratarlo como a un compañero más.

DATOS DEL TALLER



Talleres A. Ternade
Parque Empresarial de Tella
15110 Ponteceso. A Coruña
a.ternande@gmail.com
Telf. 981 715 492

LOS ROSTROS DEL FONDO SOCIAL DE GRUPO ANDRÉS

MÁS DE 100 ONGS, CAUSAS SOCIALES Y ACTIVIDADES DEPORTIVAS HAN OPTADO AL FONDO SOCIAL 2022 DE GRUPO ANDRÉS, DOTADO CON 100.000 EUROS. SON DEPORTISTAS, CLUBES DEPORTIVOS Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO DEL ÁMBITO SOCIAL Y DE LA SALUD CON LOS QUE GRUPO ANDRÉS COMPARTE VALORES COMO ESFUERZO, SOLIDARIDAD Y COMPAÑERISMO.

EDUARDO SALAZAR, PREMIO AL MEJOR DIRECTIVO DE EXPORTACIÓN/ INTERNACIONALIZACIÓN



El Director General de Grupo Andrés, Eduardo Salazar, ha recibido recientemente el Premio al Mejor Directivo de Exportación/Internacionalización, concedido por su decisiva gestión para aumentar las exportaciones de la compañía.

Eduardo Salazar ha recogido este galardón, que otorga la Revista Castilla y León Económica, acompañado por los miembros del Departamento de Internacional de Grupo Andrés, el consejero delegado, Javier Andrés, y el presidente, Eustaquio Andrés.

Gracias a este equipo de profesionales ha sido posible que la empresa, líder en distribución de neumáticos de la Península Ibérica, realice actualmente el 25% de sus ventas en los mercados internacionales. Hoy día, la compañía llega a más de 30 países, entre los que sobresalen Francia, con 7.000 clientes; Alemania, con 4.000; Italia, con 2.000; y 10.000 en el resto de Europa. Además, la compañía cuenta con más de 350 conexiones con plataformas de venta B2B y B2C en Europa con 200.000 clientes, realiza entregas en el Viejo Continente en 24/48 horas y comercializa contenedores en diferentes destinos de Asia y América.

Eduardo Salazar se incorporó como director general de Grupo Andrés en 2007. Bajo su Dirección, la facturación dedicada a la comercialización de neumáticos ha crecido un 330% hasta superar los 202 millones de euros en 2021, mientras que la plantilla ha aumentado un 400% hasta los 180 trabajadores. Como explica la Revista Castilla y León Económica, esta evolución en las cifras es el reflejo de una gestión centrada, entre otros factores, en la "apuesta por la digitalización de la compañía, con una fuerte impulso por el comercio electrónico, la modernización de la logística, la profesionalización de la empresa familiar, acuerdos con proveedores y fabricantes y la expansión en el exterior".



CONOCE LA NUEVA SEDE DEL DISTRIBUIDOR LÍDER DE NEUMÁTICOS EN ESPAÑA

Escanea este código con tu móvil y podrás visualizar un vídeo de las nuevas instalaciones de Grupo Andrés.

Clásicos

DODGE 3700 GT

EL COCHE DEL PODER

El clásico que nos ocupa es uno de los modelos más icónicos de la producción automovilística de nuestro país que reúne en su historia los nombres de Barreiros y Chrysler. Durante los años '50 y '60, el industrial gallego Eduardo Barreiros se convirtió en uno de los más potentes empresarios de la automoción tras triunfar con la transformación de motores de camiones a sistema diésel. Su éxito en camiones y furgonetas era indiscutible, pero problemas financieros le llevaron a aliarse con la estadounidense Chrysler y eso le llevó a fabricar turismos.

Entre ellos, surgieron los Dodge españoles, coches con una indiscutible estética americana. Era un coche imponente, el más lujoso fabricado nunca en España, y pronto se convirtió en un símbolo de estatus. Costaba cerca de 400.000 pesetas de la época, se fabricaron hasta 17.000 unidades, pero fue un fracaso de ventas.

El coche en sí tomaba su mecánica del Dart: eran 5 metros de largo y 3.700 cc de cilindrada, algo poco habitual. La carrocería elegida para España era diferente. Su mayor cualidad era su comodidad y lujo, con aire acondicionado, servoasistencia y radio integrada, detalles poco habituales en su día que encarecieron su precio. En contra, su tamaño y su exagerado consumo en todo tipo de conducción: era el peaje por su motor de origen americano.

Los Dart y 3700 forman parte de episodios de la historia de España como el atentado contra el almirante Carrero y fueron durante años los coches del poder y del dinero. Su cotización es alta, aunque no han sobrevivido muchos de ellos. Además de los más lujosos, se hicieron versiones diésel para los taxistas e incluso variantes familiares y conversiones a usos como el de ambulancia.

MOTOR
6 CILINDROS 3.697 CC GASOLINA

POTENCIA
165 CV 4.800 RPM.

LARGO X ANCHO X ALTO
4.94 X 1,88 X 1,39 M

CAMBIO
MANUAL 3 VELOCIDADES (4 GT) O AUTOMÁTICO 3 VELOCIDADES

TRANSMISIÓN
TRACCIÓN TRASERA

SUSPENSIONES
BARRA DE TORSIÓN (DEL.) Y EJE RÍGIDO CON BALLESTAS (TRAS.)

FRENOS
DISCO 276 DELANTE Y TAMBOR DETRÁS

NEUMÁTICOS
185-14 (185 HR 14 90 H)

PRESTACIONES
176 KM/H.

COTIZACIÓN
6.000 EUROS

PATROCINADO POR
VREDESTEIN TYRES







VENTAJAS

Gran seguridad en carreteras tanto secas como mojadas

Distancia de frenado corta

Apto hasta 270 km/h

CARACTERÍSTICAS

Aspecto clásico combinado con una tecnología moderna

Compuesto de la banda de rodadura sofisticado y moderno

Índices de velocidad H, S, V y W

Neumático disponible en el catálogo de Grupo Andrés.



GO GOODYEAR

PREPARADO PARA TODAS LAS ESTACIONES

VECTOR 4SEASONS GEN-3

GOODYEAR.ES