

TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 22 JULIO 2024
3,85€ ESPAÑA

KINGSTAR
UN NEUMÁTICO
ASEQUIBLE Y
DE CALIDAD

ALL SEASON. 20 PREGUNTAS SOBRE LOS NEUMÁTICOS

GRABBER HTS60 EL NEUMÁTICO DE VERANO GENERAL TIRE


ANDRÉS
NÚM. 22 JULIO 2024



AGARRE EN MOJADO

SIENTE **POTENZA**

FRENADA EN SECO



POTENZA
SPORT



LA MEJOR ESTABILIDAD EN CURVA Y EN RECTA



LA MEJOR FRENADA EN SECO



EXCELENTES PRESTACIONES EN MOJADO

- 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) Mantén 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



TirePRO es una publicación de Grupo Andrés

DEL ASFALTO A LA LUNA

Continúa la expedición a la luna, llegando a traspasar las fronteras más hostiles como la del planeta tierra, y con avances en los e-neumáticos. Michelin apuesta por la evolución tecnológica tanto dentro como fuera de la pista, el proveedor exclusivo del Campeonato del Mundo de MotoE lanza un nuevo neumático con un diseño inédito, que hace referencia a su compromiso "Todo Sostenible". Todo este proceso de innovación ha llevado a la marca francesa a formar parte, alejada de la competición, del equipo Intuitive Machines, una de las tres empresas seleccionadas por la NASA para desarrollar un vehículo capaz de transportar astronautas a la Luna, equipado con el neumático Michelin.

Desde lo más alto del espacio tomamos tierra y asfalto. Buena prueba de ello, os lo contamos en este número con dos marcas de neumáticos: Kingstar o General Tire, protagonistas en esta edición. Este último, General Tire, equipará con el neumático Gabber HTS60 al nuevo Mercedes-AMG G63, la versión más deportiva del Mercedes-Benz Clase G.

Traspassando la atmósfera deportiva, descendemos y tocamos la pista de una de las regiones con más pasión por el automovilismo, la Emilia Romagna, donde se encuentra el circuito de Imola junto a la sede de algunos de los grandes fabricantes italianos como Ferrari, Lamborghini y Maserati. El circuito construido en 1950 para proporcionar a los fabricantes de la región una pista para probar coches de carreras, con el paso de los años se ha ganado la fama de ser uno de los más peligrosos.

De regreso al planeta tierra, aterrizamos en las nuevas instalaciones de Grupo Andrés, donde ha celebrado junto a los familiares de los trabajadores una jornada de puertas abiertas acompañado de un cóctel final para cerrar el día y celebrar junto a ellos la presencia un año más en The Tire Cologne, donde Grupo Andrés contó con un stand de 100 m2, diseñado para proyectar la potente trayectoria de expansión de la compañía y recibir de nuevo a clientes, socios o colaboradores de todo el mundo.

NÚM. 22 SUMARIO

04
OPINIÓN

Compromiso logístico ante la expansión internacional

05
ACTUAL

Todas las novedades del sector

10 LUGARES
Imola, el circuito de la velocidad y la tragedia



14
REPOR EN PROFUNDIDAD
Kingstar, un neumático asequible y de calidad

20
SOBRE RUEDAS
Neumáticos All Season



24 COMPETICIÓN
Entrevista: Adrián Huertas

30 RADIOGRAFÍA
Del taller. Javier Sendin. Cardiocar

32 GENERAL TIRE
GRABBER HTS60, el neumático de verano



OPINIÓN

COMPROMISO LOGÍSTICO ANTE LA EXPANSIÓN INTERNACIONAL



Javier Andrés
Vicepresidente
Grupo Andrés Neumáticos

Nuestra participación en The Tire Cologne, una de las ferias más relevantes en el sector del neumático no solo ha representado una plataforma ideal para mostrar nuestros productos y servicios, sino también para resaltar nuestros esfuerzos continuos en mantener un alto nivel logístico que responde a las demandas de un mercado cada vez más globalizado.

En Grupo Andrés, nuestro compromiso con la excelencia logística es un pilar fundamental que nos permite atender eficientemente a talleres y distribuidores en toda la Península Ibérica. Sin embargo, nuestro horizonte se ha expandido significativamente a 53 países de todo el mundo, y ahora afrontamos con éxito las necesidades de una creciente internacionalización. Esta expansión internacional no solo requiere una infraestructura logística robusta para llevar nuestros productos a nuevos mercados, sino también una capacidad de adaptación y respuesta rápida a las demandas de diferentes mercados, mejorando nuestros estándares operativos y de servicio al cliente.

Uno de los mayores desafíos de la internacionalización es la gestión eficiente de la cadena de suministro. En Grupo Andrés, hemos implementado tecnologías avanzadas para optimizar nuestras rutas de distribución, reducir tiempos de entrega y garantizar la trazabilidad de nuestros envíos. Estas mejoras tecnológicas nos han permitido responder rápidamente a las demandas de los mercados

internacionales y mantener la confianza de nuestros clientes en todo el mundo.

La internacionalización trae consigo desafíos logísticos complejos, como la gestión eficiente de inventarios, la optimización de rutas de distribución y la implementación de tecnologías avanzadas para el seguimiento y control de envíos. En este contexto, nuestra participación en The Tire Cologne es una oportunidad para demostrar cómo hemos superado estos desafíos, consolidándonos como líderes en el sector.

Asimismo, la internacionalización nos ha llevado a establecer alianzas estratégicas con proveedores y distribuidores en diferentes regiones. Estas colaboraciones han favorecido no solo expandir nuestra presencia global, sino también adaptarnos a las particularidades de cada mercado, ofreciendo productos y servicios que cumplen las expectativas locales.

En conclusión, la participación de Grupo Andrés en The Tire Cologne es un testimonio de nuestro esfuerzo continuo por mantener un alto nivel logístico y nuestro compromiso con la expansión internacional.

Con un enfoque constante en la calidad y el servicio, seguimos avanzando, preparados para enfrentar los desafíos del futuro y aprovechar las oportunidades que nos brinda el mercado global.

STAFF

Edita Comunicación
de Neumáticos Andrés
comunicacion@grupoandres.com

Dirección y Coord. editorial
Carlos González

Dirección de arte y diseño
Ana Roncero
Sonia Sánchez

Redacción y colaboradores
Félix Oliva
Carmen Armijo
Carlos González
Jorge Sánchez

Fotografía
Michelin, BF Goodrich,
Porsche, Iberdrola, Goodyear,
Team Sherco, Volvo, José
Ángel Barbero

ACTUALIDAD

911 TURBO, 50 AÑOS DE UN MITO

El primer Porsche de calle sobrealimentado cumple medio siglo convertido en una pieza codiciada y en un símbolo de prestaciones.

En 1974, Porsche presentó el primer 911 Turbo de producción en el Salón del Automóvil de París. Al estilo de la marca alemana, esta tecnología se trasladó de la competición a la producción en serie. Porsche ya había ensayado con los turbos en los circuitos y también había lanzado el fabuloso 959 con doble turbo y tracción integral, un vehículo muy exclusivo en una serie muy reducida de unidades.

El primer 911 Turbo de producción en serie se construyó sobre la base de la generación 930, la segunda del histórico deportivo. La primera variante, con 260 CV y una caja de cambios de cuatro velocidades, era todavía puntiaguda en la entrega de potencia, pero eso la convertía en un reto fantástico

para los conductores expertos. El estilo visual del 930 también era un sueño: las aletas ensanchadas en combinación con las llantas Fuchs, sin mencionar el gran alerón trasero, se convirtieron en un gran icono.

El modelo fue un gran icono de la marca por sus prestaciones y tuvo varios sucesores. Su evolución tenía una cilindrada de 3.3 litros, como las últimas variantes del 930. Al igual que el 964, este nuevo modelo también ofrecía una seguridad de conducción significativamente mejorada, con ABS y dirección asistida. Sin embargo, los motores de las primeras variantes estaban un poco anticuados. No fue un gran paso adelante en términos de dinámica longitudinal en comparación con los predecesores, por lo que las primeras unidades se encuentran entre las menos populares hoy en día. Luego, eso cambió radicalmente con el Turbo 3.6. Con un motor de diseño completamente nuevo y una

potencia de 360 CV. Estos y las primeras unidades de 4 marchas están entre los más cotizados.

La primera unidad del 911 Turbo se quedó en la casa, ya que fue un regalo para Louise Piëch por su 70º cumpleaños, en el verano de 1974. A diferencia de las versiones Turbo ofrecidas por el fabricante a partir de la primavera de 1975, el regalo para la hija del fundador de la marca, Ferdinand Piëch, presentaba la carrocería estrecha del 911 Carrera. El capó del motor del deportivo de 240 CV (176 kW) llevaba la palabra "Carrera" en lugar de "Turbo".

En 1995, veinte años después de entrar en producción, el Porsche 911 Turbo de la serie 993 puso el punto final al motor bóxer refrigerado por aire y, a la vez, dio la bienvenida al sistema de sobrealimentación biturbo en la producción de gran serie.





GOODYEAR ESTRENA UN SIMULADOR PARA MEJORAR EL PROCESO DE DESARROLLO DE NEUMÁTICOS

Goodyear Tire & Rubber Company ha inaugurado oficialmente su Centro de Simulación en Luxemburgo para dar la bienvenida a una nueva era en el diseño y desarrollo de neumáticos. Equipado con un Simulador de Conducción

DiM250 DYNAMIC desarrollado por VI-grade, el Centro está diseñado para mejorar la colaboración de Goodyear con los fabricantes de coches en el desarrollo de neumáticos de equipamiento original y apoyar el rendimiento de los

neumáticos de alto nivel a través del desarrollo personalizado de productos. Utilizando el proceso de desarrollo virtual de neumáticos, el equipo de Goodyear puede utilizar el Centro de Simulación para probar y validar neumáticos para modelos de coches que aún no existen. Esto permite acelerar la producción y garantiza que se puedan realizar modificaciones en los neumáticos durante el proceso de desarrollo para adaptarlos a las necesidades del vehículo.

Romain Hansen, vicepresidente de Desarrollo de Producto para EMEA de Goodyear, afirma: "La apertura de nuestro Centro de Simulación en Luxemburgo, líder en el sector, demuestra el compromiso de Goodyear de invertir en el futuro de la movilidad y darle forma".

"Nuestro equipo de desarrollo de neumáticos virtuales ha llevado a cabo numerosos proyectos hasta la fecha con los principales fabricantes de vehículos de Europa, EE.UU. y China", afirma Hansen. "Una vez que los ingenieros de automoción experimentan nuestro proceso de desarrollo virtual, reconocen tanto el negocio potencial como los posibles impactos de sostenibilidad".

MICHELIN, A LA VANGUARDIA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE A TRAVÉS DEL CAMPEONATO DEL MUNDO DE MOTOE

EL NUEVO NEUMÁTICO MICHELIN POWER SLICK MOTOE: DURADERO Y EFICAZ

Para la temporada 2024 del Campeonato MotoE, Michelin presenta un nuevo neumático slick trasero con un nuevo diseño de la banda de rodadura que se aleja completamente de los neumáticos convencionales, con un dibujo aterciopelado en la banda de rodadura diseñado para desaparecer durante las primeras vueltas al circuito. Este diseño único, denominado "Race to Vision", se inspira directamente en el neumático

MICHELIN VISION Concept presentado en 2017, una ilustración del modelo de desarrollo sostenible de Michelin para los neumáticos del futuro. El principal cambio es, por supuesto, tecnológico. Para la temporada 2024 incorpora un mayor porcentaje de materiales renovables y reciclados. Estos materiales proceden de neumáticos usados de automóviles y vehículos comerciales ligeros.



MICHELIN ACEPTA EL DESAFÍO DE CONQUISTAR LA LUNA

El pasado mes de abril, la NASA seleccionó a Intuitive Machines como una de las tres empresas elegidas para completar una hoja de ruta de viabilidad con el objetivo de desarrollar y desplegar un Vehículo Lunar Terrestre (VTL) en el Polo Sur de la Luna, donde las condiciones son extremas. La adjudicación de la primera fase de este contrato marca la entrada de la Intuitive Machines en las operaciones de vuelos especiales tripulados dentro del proyecto LTV Services, que se desarrolla en el marco del proyecto

Artemis de la NASA, y que cuenta con un presupuesto total de 4.600 millones de dólares.

Junto a AVL, Boeing y Northrop Grumman, Michelin es uno de los socios del equipo Global Moon Reusable Autonomous Crewed Exploration Rover (RACER) de Intuitive Machine, que tienen como misión proporcionar una arquitectura para un LTV con sistemas avanzados de gestión de energía, conducción autónoma, comunicaciones y navegación que cumpla los requisitos

de la NASA para la exploración lunar. Por su parte, AVL se centrará en el tren motriz, la dirección y la suspensión; Boeing apoyará el diseño general, la fabricación, las pruebas, la integración, la planificación de la misión y las operaciones del vehículo de vuelo y las maquetas estáticas y dinámicas; mientras que Northrop Grumman aprovechará su experiencia en sistemas de propulsión, otros sistemas de vehículos y planificación y formación de misiones.

UN NEUMÁTICO BIOMIMÉTICO IMPRESO EN 3D

Para desarrollar una solución de neumático sin aire adaptada al LTV (Lunar Terrain Vehicle), Michelin se apoyará en su experiencia en materiales de alta tecnología, en el conocimiento adquirido en anteriores colaboraciones con la NASA y en el desarrollo de soluciones sin aire para aplicaciones extremas.

El primer prototipo del neumático lunar de Michelin pudo verse en el Vehículo Lunar Terrestre de Northrop

Grumman presentado en el Salón de la Electrónica de Consumo CES de Las Vegas de 2022. Los ingenieros de Michelin recurrieron a la impresión en 3D y al biomimetismo, una ciencia que busca desarrollar soluciones tecnológicas innovadoras inspiradas en los diseños de la naturaleza. El prototipo, que se evaluó en condiciones similares a las del terreno lunar en el volcán de Lemptégy en Francia, combina una estructura ligera que permite una elevada capacidad de carga con un diseño flexible que permite al vehículo adaptarse al terreno suelto y a las zonas de cráteres de la superficie lunar.





EL MG CYBERSTER HACE HISTORIA AL GANAR LOS TRES PREMIOS DE DISEÑO MÁS PRESTIGIOSOS DEL MUNDO

El Cyberster ha sido galardonado con un Red Dot Award en la categoría más importante, la de diseño de producto. Es el segundo premio Red Dot que MG recibe en los últimos años, pues el concept MAZE fue el primer coche de la historia que ganó la Play & Games de estos prestigiosos premios, en 2022. Con sede en Alemania, Red Dot Awards premian desde 1955 los mejores productos del año por su extraordinario diseño, además de por su atractivo estético, funcionalidad, inteligencia e innovación.

El segundo galardón del triplete del Cyberster es el Good Design Award 2023 en la categoría de automóvil. El jurado de estos premios, con sede en Japón, ha destacado que "el Cyberster ayuda a posicionar a MG como líder en la introducción de coches eléctricos en los mercados de todo el mundo. No existe nada parecido para las personas que buscan experimentar la conducción eléctrica a cielo abierto". El jurado también destaca que "este modelo es un sucesor de legado legendario de MG, a la vez que simboliza su futuro, espíritu avanzado e innovación de la marca. La bella silueta con un largo morro y una zaga corta, así como el diseño afilado de las superficies, le confieren un aspecto deportivo fresco y atractivo. Sus extraordinarias características, como las puertas de tijera, el diseño de los faros delanteros y traseros, y el diseño interior tipo cabina, inspirado

en los videojuegos, acaba de completar un automóvil extraordinario. Además, ofrece un elevado rendimiento y un precio razonable".

El Cyberster también ha conquistado un iF Design Award en la categoría de experiencia de usuario gracias a su innovador concepto de cockpit digital. El sistema envolvente de tres pantallas dispuestas alrededor del conductor ofrece una experiencia de conducción completamente innovadora. Este sistema está dotado de un software y un hardware tan avanzados, que marcan una nueva referencia en la industria del automóvil. Con un procesador muy potente y la herramienta de creación 3D en tiempo real más potente del mercado –empleada en muchos videojuegos– el sistema es capaz de crear un espacio digital 3D ren-



derizado en tiempo real, basado en datos reales del vehículo y en la percepción del entorno. En el "garaje", el usuario puede personalizar la apariencia digital del coche, sustituir y editar las piezas y elementos de la carrocería.

El iF Design Award es uno de los tres premios de diseño más importantes del mundo, y siempre se le ha conocido como los "Oscar de la industria del diseño". Creado en 1953, el premio está organizado por el Foro de Diseño Industrial de Hannover, la organización de diseño industrial más antigua de Alemania. Es famoso por su concepto de premio "independiente, riguroso y fiable", y es un galardón de prestigio reconocido internacionalmente en el campo del diseño industrial contemporáneo.

Continental
The Future in Motion



Impulsando el futuro de la sostenibilidad.

Nuevo Continental UltraContact NXT.
Máxima seguridad, mínimo impacto.

- > Conoce nuestro neumático más sostenible fabricado con un 65%* de materiales reciclados y renovables.
- > Disfruta de un kilometraje excepcional gracias a nuestro compuesto YellowChili.
- > Apuesta por una conducción segura, eficiente y cómoda.



GERMAN
TECHNOLOGY

Preparado para vehículos eléctricos

EL CIRCUITO DE LA VELOCIDAD Y LA TRAGEDIA

IMOLA

EL TRAZADO SE CONSTRUYÓ PARA PROPORCIONAR A FERRARI, MASERATI Y LAMBORGHINI, FABRICANTES DE LA REGIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRA, UNA PISTA PARA PROBAR COCHES DE CARRERAS Y A LO LARGO DE LOS AÑOS SE HA GANADO FAMA DE PELIGROSO

Pocas regiones tienen tanta pasión por los coches como Emilia Romagna. En esta zona de Italia se asientan algunos de los grandes fabricantes italianos como Ferrari, Lamborghini y Maserati y su presencia es el origen del circuito de Imola.

El circuito se construyó en 1950, el mismo año en el que se fundó el campeonato de Fórmula 1, a pesar de lo cual su relación con la máxima competición de coches ha sido intermitente. Nació como Autodromo di Castellaccio. Era básicamente una cinta de asfalto que unía vías públicas existentes y que podía ser utilizada por los constructores locales para probar sus prototipos, así que era rapidísimo. Eso ha marcado su historia.

En 1973 se le introdujeron cambios para reducir esa alta velocidad y estrenó cuatro chicanes, una de sus características más relevantes: Acqua Minerale, la Variante Alta, la Variante Bassa y el Traguado en los puntos más rápidos del trazado. Antes, había sido rebautizado como circuito Dino Ferrari en honor al hijo fallecido de Enzo Ferrari y cuando en 1988 el patrón de la marca falleció, pasó a su denomina-

ción actual: Autódromo Enzo y Dino Ferrari.

Pese a los cambios a lo largo de los años, seguía siendo uno de los circuitos más peligrosos. La curva Tamburello era crítica, ya que era muy rápida al entrar y tenía una superficie irregular. Nelson Piquet y Gerhard Berger sufrieron accidentes en esta curva. Y en ella murió Ayrton Senna.

En 1994 Imola fue testigo de uno de los fines de semana más negros de la historia de la Fórmula 1. Rubens Barrichello se estrelló el viernes; el sábado, Roland Ratzenberger perdió la vida en la curva Villeneuve. Pero lo más terrible llegó el domingo. Fue en la curva Tamburello donde murió el legendario Ayrton Senna. El trágico evento culminaría después con varios heridos leves entre los espectadores que fueron alcanzados por los escombros tras una colisión al inicio de la carrera.

Tras lo ocurrido, la FIA amenazó con no volver, Tamburello y Villeneuve se rediseñaron como chicanes, y también se mejoraron las zonas de escapatoria, pero el circuito se había quedado obsoleto.

EMILIA ROMAGNA. EN ESTA ZONA DE ITALIA SE ASIENTAN ALGUNOS DE LOS GRANDES FABRICATES ITALIANOS COMO FERRARI, LAMBORGHINI Y MASERATI



UNA CINTA DE ASFALTO QUE UNÍA VÍAS PÚBLICAS EXISTENTES Y QUE PODÍA SER UTILIZADA POR LOS CONSTRUCTORES LOCALES PARA PROBAR SUS PROTOTIPOS

1950

Se construye el circuito y se hacen las primeras pruebas: Alberto Ascari lo estrena con un Ferrari 340 Sport

1953

Se estrena el circuito con carreras de motos y de turismos, hasta 1963 no llegó la F1 en una prueba no oficial y hasta 1980 no fue del Campeonato del Mundo

1973

Se introducen las cuatro chicanes del circuito para reducir la velocidad media en las rectas más rápidas

1994

Ayrton Senna fallece al sufrir un problema mecánico en la curva Tamburello, que fue posteriormente modificada

KINGSTAR UN NEUMÁTICO ASEQUIBLE Y DE CALIDAD

Gracias a la experiencia y tecnología del Grupo Hankook, Kingstar se clasifica en la categoría T3 Budget, asegurando la máxima calidad y fiabilidad.



KINGSTAR

La compañía ocupa el séptimo lugar en facturación en el mundo y el tercer puesto en la fabricación de neumáticos en Asia

P

roducidos en China los neumáticos Kingstar son la contraparte de la famosa marca surcoreana Hankook, clasificándose en la categoría T3 (Budget). Fabricadas bajo el mismo protocolo que los neumáticos Hankook, ofrecen las últimas tecnologías y una excelente variedad de tamaños, lo que diferencia a Kingstar de sus principales competidores gracias a la calidad, seguridad, durabilidad y desempeño excepcional.

Desde que la empresa Hankook Tire fue fundada en el año 1941, se ha convertido en uno de los principales fabricantes de neumáticos en Corea del Sur, presentando una nueva gama de neumáticos Budget como Kingstar, una opción asequible sin comprometer la calidad.

La compañía ocupa el séptimo lugar en facturación en el mundo y el tercer puesto en la fabricación de neumáticos en Asia, contando con una red de distribución global, que abarca, más de 180 países.

FABRICADAS BAJO EL MISMO PROTOCOLO QUE LOS NEUMÁTICOS HANKOOK, OFRECEN LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS Y UNA EXCELENTE VARIEDAD DE TAMAÑOS

Originalmente los neumáticos Kingstar son producidos bajo la misma línea de calidad y supervisión que las llantas y ruedas Hankook. Esto diferencia a los neumáticos Kingstar ya que aplica las mejores tecnologías en su proceso de producción y se caracteriza por tener una excelente variedad de tamaños.

La marca confía en Neumáticos Andrés, el mayor distribuidor de neumáticos de la Península Ibérica, para afianzar su crecimiento a través de la distribución rápida y confiable. De esta forma, Neumáticos Andrés se hace con la distribución oficial en España y Portugal de una de las marcas

de neumáticos Budget más confiables del mercado, avalada por la tecnología de la empresa Hankook.

En la industria del neumático, la marca es conocida especialmente por sus modelos de neumáticos de invierno que garantizan seguridad y rendimiento en cualquier circunstancia climatológica. Kingstar produce varios modelos de llantas y ruedas entre los cuales el Road Fit SK10 y el Road Fit SK70 son los que más éxito tienen en el mercado, junto al neumático radial RA17.

Con esta decisión, Kingstar afianza su presencia en el mercado con 59

referencias de neumáticos de verano, incluyendo 43 referencias para turismos, 4 para SUV y 12 para furgonetas. Este lanzamiento refuerza la posición de Grupo Andrés como un distribuidor de vanguardia en el sector de neumáticos, expandiendo su oferta de productos de calidad superior y precios muy competitivos.

Kingstar se posiciona como una marca de neumáticos Budget que pretende cubrir segmentos inferiores del mercado a un precio asequible, ofreciendo altas prestaciones, una maniobrabilidad apreciable y una buena estabilidad a gran velocidad.



ANDRÉS

LA MARCA CONFÍA EN NEUMÁTICOS ANDRÉS, EL MAYOR DISTRIBUIDOR DE NEUMÁTICOS DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

PRODUCTOS KINGSTAR

UNA MARCA DE NEUMÁTICOS BUDGET

PRETENDE CUBRIR SEGMENTOS INFERIORES DEL MERCADO A UN PRECIO ASEQUIBLE, OFRECIENDO ALTAS PRESTACIONES, UNA MANIOBRABILIDAD APRECIABLE Y UNA BUENA ESTABILIDAD A GRAN VELOCIDAD.



KINGSTAR FIT SK 10

Kingstar dispone del neumático Road Fit SK 10, diseñado para ofrecer un buen agarre en mojado y una gran frenada, posicionándose como un neumático de muy alto rendimiento. Esta incorporación permite a los conductores despreocuparse de la climatología, ofreciendo seguridad y control.



KINGSTAR FIT SK 70

La marca ofrece una opción para tener un buen manejo y confort de marcha, junto a un control del ruido, diseñado para una utilización diaria y destinado para viajar con la máxima comodidad posible. Un neumático que responde a la perfección a las expectativas de los profesionales que buscan seguridad.



KINGSTAR RA 17

La marca comercializa un neumático radial destinado para furgonetas. Un neumático diseñado para todas las estaciones y posiciones, que cuenta con huella más amplia y cortes más agresivos contribuyendo a una mejor resistencia al desgaste y tracción en mojado.



ALL SEASONS

20 PREGUNTAS SOBRE LOS NEUMÁTICOS

Los neumáticos All Season son los neumáticos más seguros para rodar todo el año y sin limitaciones de movilidad, porque sus compuestos de goma y el diseño de su banda de rodadura les permiten adaptarse a cualquier condición climatológica.

in embargo, y a pesar de que la tendencia del mercado refleja un aumento de las ventas de neumáticos All Season -un 10% de evolución en 2023, con un peso en el mercado total del 7%-, en realidad este tipo de neumáticos todavía son unos grandes desconocidos para la gran mayoría de los usuarios. Para resolver dudas, estas son las 20 preguntas y sus respuestas sobre estos neumáticos.

01

Por qué se recomienda utilizar neumáticos All Season en España?

Las temperaturas en invierno en España son frías y muy variables. Cuando descienden de los 7°C, los compuestos de los neumáticos estándar de verano disminuyen sus prestaciones respecto a los neumáticos All Season, que están fabricados con unos compuestos diferentes para un rango de temperaturas más amplio. En España, por nuestra orografía, tenemos un clima muy variable con un diferencial de temperaturas muy grande, en el que en un mismo día podemos pasar de temperaturas por debajo de 0°C a temperaturas altas. Además, los neumáticos All Season cuentan con certificación invernal, lo que permite circular sobre nieve sin necesidad de utilizar cadenas.

02

¿Cubren los neumáticos All Season todas las necesidades de todos los usuarios?

Multitud de fabricantes cuentan con gamas amplias que garantizan una conducción segura en cualquier lugar y durante todo el año, independientemente de la climatología y del tipo de vehículo, de turismos a SUV o furgonetas.

03

¿Llevan los neumáticos All Season la certificación de invierno?

No todos los neumáticos All Season del mercado cuentan con la certificación 3PMFS, un pictograma visible

en el flanco del neumático compuesto por una montaña de 3 picos que encierra un copo de nieve.

04

¿Se puede conducir en verano con un vehículo equipado con neumáticos All Season?

Los neumáticos All Season son adecuados para todas las estaciones del año, invierno y verano. A temperaturas bajas, inferiores a 7°C, tienen mejores prestaciones que los neumáticos estándar, y en verano ofrecen un comportamiento similar a estos últimos, tanto en seco como en lluvia.

05

¿Puedo cambiar mis neumáticos estándar por unos neumáticos All Season en mi vehículo sin necesidad de cambiar las llantas?

No es necesario. Como en cualquier sustitución de neumáticos, únicamente hay que respetar las dimensiones homologadas en la ficha técnica o, en el caso de utilizar otra dimensión,



respetar el reglamento de equivalencias admitidas en la ITV.

06

¿Puedo combinar dos neumáticos All Season en un eje del vehículo con dos neumáticos de invierno o de verano en otro eje?

Legalmente se puede combinar un eje con neumáticos All Season o de Invierno y el otro de verano.

07

¿En el caso de sólo utilizar dos neumáticos All Season, ¿en qué eje sería recomendable montarlos?

En el caso de montar sólo dos neumáticos All Season la recomendación sería montarlos en el eje motor para garantizar la motricidad en superficies deslizantes. En el caso de los vehículos con cuatro ruedas motrices o de tracción integral lo recomendable es seguir las recomendaciones del fabricante del vehículo. Si no hubiera, es recomendable montar cuatro neumáticos del mismo tipo.

08

¿Cuál es la presión correcta para mis neumáticos All Season?

La presión a utilizar es la recomendada por el fabricante del vehículo para los neumáticos de origen, que en España normalmente suelen ser neumáticos de verano. Por lo tanto, son las mismas presiones.

09

¿Cuánto duran los neumáticos All Season?

Como en un neumático de verano, la duración de un neumático All Season depende del uso que le demos: utilización de las presiones correctas, tipo de carretera por el que se circula, estilo de conducción, correcto reglaje de la geometría del vehículo, estado de la amortiguación del mismo, etc.

ALL SEASON SON LOS NEUMÁTICOS MÁS SEGUROS PARA RODAR TODO EL AÑO Y SIN LIMITACIONES DE MOVILIDAD

10

¿Tiene un neumático All Season la misma eficiencia energética que un neumático de verano, o mi coche consumirá más carburante?

Una conducción eco-responsable y la utilización de las presiones adecuadas influyen de forma determinante en el consumo de energía del vehículo, tanto en el caso de coches con motores de combustión como eléctricos, e independientemente de los neumáticos utilizados.

11

¿Qué diferencia hay entre un neumático All Season y uno de verano equivalente en ruido de rodadura?

Dependerá de la gama y de la dimensión del neumático, pero son muy similares. La catalogación puede ir entre A y C en la etiqueta del neumático, estando la mayoría de las dimensiones entre A y B.

12

¿Se desgastarán antes mis neumáticos All Season si los utilizo en verano?

El desgaste dependerá principalmente del uso que hagamos del vehículo, de la presión utilizada y del estilo de conducción, pueden utilizarse indistintamente en verano y en invierno y en cualquier situación climatológica.

13

¿Son más caros los neumáticos All Season que los neumáticos estándar o de verano?

El precio es similar, aunque en función de la dimensión puede haber pequeñas diferencias.

14

¿Si utilizo neumáticos All Season tengo que poner una pegatina en el salpicadero con el código de velocidad, como en el caso de los neumáticos de invierno?

En el caso de los neumáticos con certificación invernal, ya sean neumá-

ticos All Season o de invierno, está permitido montar un índice de velocidad inferior al indicado en la ficha técnica del vehículo. En este caso es obligatorio colocar una etiqueta que indique el código de velocidad de los neumáticos montados y debe estar situada en un lugar destacado en el campo visual del conductor.

15

¿Cuál es el límite legal de profundidad de dibujo en un neumático All Season?

El límite legal es el mismo que para el resto de neumáticos: 1,6 mm.

16

¿Puedo utilizar cadenas con neumáticos All Season en caso de mucha nieve?

No es necesario en el caso de neumáticos con certificación invernal, que garantizan la tracción sobre nieve y son una alternativa legal a las cadenas cuando estas son obligatorias. Las ventajas respecto a las cadenas son muchas: se evitan los riesgos de accidente al parar en el arcén a poner las cadenas, que son difíciles de montar; ofrecen mejores prestaciones y permiten la circulación en vías con presencia de túneles consecutivos en los que está prohibido el uso de cadenas.

17

¿Necesito neumáticos All Season si mi coche tiene tracción 4x4?

Equipar neumáticos All Season en vehículos con tracción 4x4 mejorará sustancialmente las prestaciones sobre nieve. En el resto de situaciones,

las ventajas son las mismas que en vehículos con un solo eje motriz: garantizan la movilidad en cualquier condición meteorológica en cualquier época del año.

18

¿Si utilizo neumáticos All Season y mi coche lleva rueda de repuesto, esta última tiene que equipar también All Season?

En los vehículos que la equipan, la rueda de repuesto es una rueda de emergencia y, por ley, puede ser diferente.

19

¿Necesitan algún mantenimiento especial los neumáticos All**Season ?**

El mantenimiento de este tipo de neumáticos es el mismo que en el caso de los neumáticos estándar o de verano. Se aconseja revisar las presiones de forma periódica, así como el estado general del neumático y la correcta alineación de los vehículos que la equipan.

20

Si por la zona geográfica donde vivo nunca nieva, ¿sería aconsejable que usara un neumático All Season?

Si se conduce por zonas en las que las temperaturas invernales son bajas (medias inferiores a 7°C), es recomendable utilizar neumáticos All Season, independientemente de que nieve o no.

NO ES NECESARIO UTILIZAR CADENAS CON NEUMÁTICOS ALL SEASON EN EL CASO DE NEUMÁTICOS CON CERTIFICACIÓN INVERNAL, QUE GARANTIZAN LA TRACCIÓN SOBRE NIEVE Y SON UNA ALTERNATIVA LEGAL A LAS CADENAS CUANDO ESTAS SON OBLIGATORIAS. LAS VENTAJAS RESPECTO A LAS CADENAS SON MUCHAS: SE EVITAN LOS RIESGOS DE ACCIDENTE AL PARAR EN EL ARCÉN A PONER LAS CADENAS, QUE SON DIFÍCILES DE MONTAR



LOS NEUMÁTICOS ALL SEASON SON ADECUADOS PARA TODAS LAS ESTACIONES DEL AÑO, INVIERNO Y VERANO.

ADRIÁN HUERTAS EL PRESENTE DEL MOTOCICLISMO

Entrevistamos a Adrián Huertas, piloto español de motociclismo profesional con un objetivo claro: conseguir su próximo título antes de dar el gran salto.



Adrián Huertas es un piloto español de motociclismo profesional con un objetivo claro: conseguir su próximo título antes de dar el gran salto.



A

pasionado por el mundo del motociclismo desde que su padre le subió a una moto con solo tres años, Adrián Huertas es un piloto español de motociclismo profesional con un objetivo claro: conseguir su próximo título antes de dar el gran salto.

CAMPEÓN DEL MUNDO EN 2021 EN LA CATEGORÍA SUPERSPORT300

Nacido el 21 de agosto de 2003 en Madrid, Adrián Huertas es un joven piloto que ha pasado por distintas categorías dentro del motociclismo de velocidad, compitiendo actualmente en el Campeonato del Mundo de Superbikes con el equipo oficial Ducati Aruba.it Racing, en la categoría Supersport.



Campeón del mundo en 2021 en la categoría Supersport300, ha conseguido asentarse en el mundial como uno de los pilotos más talentosos, logrando victorias en 2024 con el equipo Ducati como la del GP de Cataluña, siendo la primera victoria de un español en el mundial de Supersport desde 2010.

A sus 20 años junto al fichaje de Ducati, se suma su nuevo patrocinio con el Grupo Andrés, uniéndose en una temporada que se presenta llena de desafíos y oportunidades, marcando el inicio de una colaboración que promete grandes emociones y éxitos en el mundo del motociclismo.

DISFRUTA DE LA ENTREVISTA COMPLETA AQUÍ:



¿Cómo fueron tus inicios?

Mis inicios no fueron los habituales, ya que normalmente en las motos suele ser el padre que va a hacer tandas o el que es muy fanático del motociclismo e involucra a su hijo en ese deporte por pasión, pero en mi caso no fue así.

Mi padre por tema de negocios compró unas minimotos, para venderlas aquí en España, y se quedó una para mi hermana. Mientras yo empezaba con la bici a los dos años y medio, mi padre empezó con mi hermana en Fontanosa, hasta que un día dije que quería ir con ellos.

TENGO UNA RUTINA QUE ES PRÁCTICAMENTE UNA JORNADA LABORAL ENFOCADA AL MOTOCICLISMO, LEVANTÁNDOME TEMPRANO Y YENDO AL GIMNASIO

Después de eso mi hermana dejó de montar, mientras yo seguí, hasta que mi padre me apuntó a una escuela de pilotos, yo di unas vueltas, y al verme le dijeron a mi padre que me llevará el próximo día para entrenar con los demás. Ahí comencé poco a poco, que fueron unos tiempos muy felices, ya que éramos todos muy niños e íbamos a jugar unos con otros sin competición ni trampas.

¿Cómo es tu día a día y con qué motos entrenas, además de saber para qué sirve ese entrenamiento en la carrera?

En mi caso yo trabajo mucho la velocidad porque es en lo que compito y me siento muy a gusto, para luego llegar a competir y que me salga muy instintivo todo, pero también trabajo en el motocross con neumáticos de tacos y el flat track, disciplina que me sirve mucho para el control del gas. Creo que trabajar en condiciones que son desfavorables

ya que es tierra, te hace tener un control sobre la moto de carreras, donde la moto tiene menos movimiento, te sale todo bastante más fácil.

Además de esto, trabajo el supermotard, una disciplina que sirve sobre todo para el control de la derrapada, teniendo bajo control la rueda trasera cuando llegas a una frenada. Se trata de trabajar todos los días. En mi caso tengo una rutina que es prácticamente una jornada laboral enfocada al motociclismo, levantándome temprano, yendo al gimnasio donde trabajo mucho, después con mi preparador físico, Mario Carazo, voy al fisio una hora y media aproximada de trabajo, vuelvo a casa para descansar y por la tarde de nuevo vuelvo a ir a entrenar además de realizar alguna gestión con mi manager de temas administrativos, aunque es algo que suele estar fuera de la rutina diaria de entrenamiento.

¿Tienes algún referente en tu modo de conducción?

A mí me ha gustado siempre el pilotaje de Jorge Lorenzo, pero sí que es verdad que yo piloto más agresivo como Márquez.

¿Por ahora tu idea es quedarte en el mundial de Superbikes?

De momento estoy bien en Superbikes. Es un placer poder ser el primer piloto que compite por un título en las tres categorías, y esto me motiva hoy en día más que ir a Moto 2.

¿Como llevas a cabo la preparación psicológica?

En un buen año en el que ganas, la motivación siempre está, pero realmente la diferencia la marcan los años, como el 2023 donde estaba peleando por posiciones que no me tocaban y sacar motivación en esos momentos malos es mucho más difícil que ahora, donde tengo todo muy estructurado, y desde que entro hasta que salgo no noto diferencia de ser un fin de semana en España que, en



Holanda, ayudando mucho a mantener la concentración y a tener esa motivación ganadora.

El fin de semana del gran premio, ¿Cómo organizáis los neumáticos?

Sobre todo, es una decisión en conjunto ya que, en muchos casos, por ejemplo, en seco, nosotros determinamos bajo ciertas circunstancias si usamos el compuesto SC0 o SCX detrás, y delante eligiendo entre es SC1 o SC2, que normalmente por mi estilo de pilotaje me gusta más el SC1. Es una decisión que, en situaciones extrañas, como la del último gran premio en Holanda, va un poco más en relación con el feeling del piloto y del técnico.

Es verdad que existen muchos casos que por los nervios se llegan a tomar decisiones con mayor peso de una de estas dos partes, o piloto o técnico, pero normalmente se suele poner en conjunto, aunque hay ocasiones donde hay que tomar decisiones rápidas, con el cartel de los últimos cinco minutos y la adrenalina por las nubes. Debes fiarte hasta el final del equipo que te rodea.

Después de tres grandes premios ¿Cuál es tu objetivo del fin de semana y el global para esta temporada?

Para el fin de semana el objetivo principal es el de asentarse como líder del mundial, demostrando que la velocidad está ahí. Que puedo liderar la carrera, aunque la gestión dependa más de cómo sean las condiciones una vez estés allí. Este año llegó con una mentalidad de saber que voy a estar en el top 5 y que puedo ganar. Objetivo de disfrutar ya que, si no lo haces puedes ganar, pero no es tan bueno.

De cara al campeonato, el segundo es el mejor de los perdedores y creo que perder no me gusta así que voy de cara al título. Si he entrado al equipo que el año pasado ganó, no es para quedar segundo y el objetivo es ganar el mundial.

El neumático que se utiliza en Superbikes, es un neumático que el usuario puede comprar, al igual que la moto, ¿Que nos puedes contar sobre esto?

Yo creo que esa es una diferencia bastante grande. El neumático que nosotros llevamos es comercializable, pudiendo comprarse y sentir las mismas sensaciones que nosotros. Las motos también pueden ser las mismas que usamos nosotros, algo que en MotoGP es inviable. En Superbikes tú puedes ir a cualquier concesionario y comprar la misma moto con la que compito, aunque luego nosotros tengamos una mínima preparación para circuito.

A SUS 20 AÑOS JUNTO AL FICHAJE DE DUCATI, SE SUMA SU NUEVO PATROCINIO CON EL GRUPO ANDRÉS





¿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 la península. 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.

Fotografía: Jose Ángel Barbero

¿Quién eres?

Soy Javier Sendín Rodríguez, propietario y fundador de Cardiocar, un taller de reparación de automóviles en Salamanca. Recientemente, he sido nombrado el mejor mecánico de España y también soy perito judicial.

¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?

Mi pasión por los coches comenzó desde muy joven. A los 13 años, durante los meses de vacaciones, comencé a practicar en el taller de mi tío. Estudié en el instituto de FP Salesianos en Salamanca y, tras varios años de formación y experiencia, decidí abrir mi propio taller.

¿Cuántos años lleva abierto el taller?

Cardiocar lleva más de 20 años abierto, ofreciendo servicios de alta calidad en electromecánica y especializándonos en vehículos eléctricos e híbridos.

¿Quién empezó este negocio?

Yo mismo empecé el negocio, impulsado por mi pasión por la mecánica y mi deseo de ofrecer un servicio de calidad en Salamanca.

¿Ha cambiado mucho?

Sí, hemos evolucionado mucho, adaptándonos a las nuevas tecnologías y necesidades del mercado, especialmente con la certificación en vehículos eléctricos e híbridos.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?

He instalado miles de neumáticos a lo largo de mi carrera. Cada cliente tiene necesidades específicas, y nos aseguramos de satisfacerlas con productos de alta calidad.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

Somos fieles a marcas premium y también nos gustan mucho Nankang, Toyo y Yokohama, que ofrecen una excelente combinación de calidad y rendimiento.

¿Los clientes qué prefieren, ¿duración o agarre?

Depende del uso que le den a su vehículo. Los conductores urbanos suelen preferir agarre, mientras que los que viajan largas distancias buscan durabilidad.

¿Se le ha resistido alguna rueda?

Siempre hay desafíos, pero con la experiencia y las herramientas adecuadas, ninguna rueda se resiste por mucho tiempo.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

Reparamos pinchazos regularmente. El último fue hace unos días, un cliente que tenía un clavo en la rueda.

Si le digo que llevo mal las presiones...

Le recomendaría que revisara la presión de sus neumáticos regularmente. Una presión incorrecta puede afectar la seguridad y la eficiencia del combustible de su vehículo.

Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

Revise la presión de sus neumáticos al menos una vez al mes y antes de viajes largos. Mantener la presión correcta es crucial para la seguridad y el rendimiento.

¿Cuáles son sus hobbies?

Mis hobbies son pasar tiempo con mi

mujer y mis dos hijos, así como todo el mundo del motor, incluyendo circuitos y rallies.

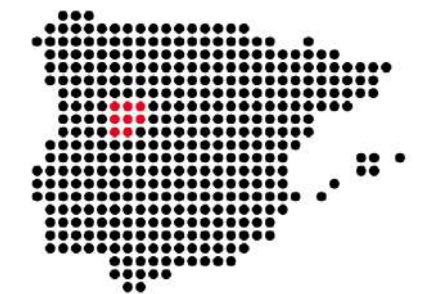
¿Le da tiempo a practicarlos?

Aunque el trabajo me ocupa mucho tiempo, siempre trato de encontrar un equilibrio para disfrutar de mis hobbies y recargar energías.

¿Qué opinas de Neumáticos

Andrés, del servicio que presta a sus clientes, los talleres profesionales? Neumáticos Andrés ofrece un servicio excepcional. Su dedicación a la calidad y el soporte a talleres como el nuestro es invaluable, lo que nos permite ofrecer lo mejor a nuestros clientes.

DATOS DEL TALLER



Talleres Cardiocar

C/ Fernando de Rojas 21 Salamanca
923600966 / 662643885
www.cardiocar.es
cardiocar@hotmail.com



General Tire, la marca del grupo Continental especialista en el segmento off-road, y distribuida en España por Grupo Andrés, equipará el nuevo Mercedes-AMG G63, la versión más deportiva del Mercedes-Benz Clase G con neumáticos de equipo original.

El SUV de altas prestaciones creado por el departamento deportivo AMG montará exclusivamente de fábrica neumáticos de verano General Tire Grabber HTS60 de 20 pulgadas diseñados para garantizar la máxima seguridad, tanto dentro como fuera de la carretera.

GRABBER HTS60

EL NEUMÁTICO DE GENERAL TIRE DISEÑADO EN EXCLUSIVA PARA EL NUEVO MERCEDES-AMG G63



El GRABBER HTS60 es un neumático de verano diseñado especialmente para SUV, ofreciendo un excelente kilometraje incluso en terrenos accidentados fuera de la carretera con un innovador dibujo de la banda de rodadura que dota al neumático de excelentes propiedades de maniobrabilidad y un acolchado aislante para reducir el ruido de rodadura no deseado.

Esta línea de neumáticos ha sido homologada para el Mercedes-AMG G63 en las siguientes medidas y en numerosos países: General Tire GRABBER HTS60 MO1A, 275/50 R 20 113H XL.

LA JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS RECIBE A LOS FAMILIARES DE LOS TRABAJADORES EN SUS NUEVAS INSTALACIONES



Grupo Andrés ha celebrado en sus instalaciones un encuentro con los familiares de los trabajadores del Grupo, pudiendo conocer de cerca cómo se trabaja, mostrarles la nueva sede, almacén, oficinas y el resto de las instalaciones.

La nueva Sede Central de Grupo Andrés está situada en el Centro de Transportes de Mercancías CETRAMESA, formando parte de un proyecto inteligente y sostenible. El nuevo edificio tiene un macro almacén de 16 metros de altura, 35.000 m2 de superficie y 29 muelles de

carga y descarga, albergando un stock de alrededor de 800.000 neumáticos.

Con más de 30 años de experiencia en el sector, Grupo Andrés es una empresa con un equipo de profesionales de más de 280 trabajadores, que impulsa desde hace años una creciente estrategia de diversificación en variadas líneas de negocio ligadas al sector automovilístico, la digitalización, la movilidad y la sostenibilidad, pero también al mercado financiero, emprendedor y en las startups más prometedoras.

Durante la visita, los 200 familiares que han acudido han podido recorrer las nuevas instalaciones, conociendo las oficinas, el almacén y otros departamentos, acompañado de una charla donde se informó sobre el funcionamiento de la empresa y la manera de trabajar. La nueva Sede Central, cuenta con una zona de oficinas, en los que podrán trabajar 250 empleados, con salas de reuniones y de formación, comedor, área de tecnología, área corporativa, oficinas, centro de atención al cliente y áreas de innovación.

A lo largo del encuentro, también se pudieron conocer los resultados del Grupo en el 2023, facturando más de 345 millones de euros, lo que supone un aumento cercano al 19% respecto al ejercicio anterior. Para finalizar la visita, se organizó un cóctel donde los familiares y el equipo de Grupo Andrés pudieron conocerse, ayudando a generar lazos entre ellos y una buena conciliación familiar.

REFERENCIA ESPAÑOLA UN AÑO MÁS EN THE TIRE COLOGNE CON STAND PROPIO

Grupo Andrés, uno de los referentes en la distribución de neumáticos a nivel europeo, acudió un año más a The Tire Cologne, un evento que conecta a fabricantes de neumáticos con mayoristas y minoristas especializados para intercambiar ideas e impulsar la innovación en la industria.

El evento organizado en Colonia del 4 al 6 de junio de 2024 contó con un stand de 100 m2 de Neumáticos Andrés, diseñado para proyectar la potente trayectoria de expansión de la compañía y recibir de nuevo a clientes, socios o colaboradores de todo el mundo casi 10 años

después de su primera aparición con stand propio en 2018. La presencia de Grupo Andrés en la exposición de neumáticos más relevante de Europa se enmarca en su estrategia de consolidación de negocio internacional.

La estrategia internacional es clave para el liderazgo de Grupo Andrés. Desde la sede central en Salamanca se organizan las operaciones destinadas a todos los rincones del mundo, con un departamento internacional que tiene una enorme capacidad logística, capacidad de almacenaje y un incomparable stock en sus almacenes.



GRUPO ANDRÉS

CELEBRA EN SUS INSTALACIONES UN ESPERADO ENCUENTRO CON MÁS DE 60 BENEFICIARIOS DEL FONDO SOCIAL ANDRÉS

Grupo Andrés ha celebrado en sus instalaciones un encuentro al que han acudido más de 60 beneficiarios del Fondo Social Andrés. Durante el acto tuvieron la oportunidad de conocer las operaciones que lleva a cabo la compañía junto a su presidente Eustaquio Andrés, quienes les recibió a su llegada.

Durante el evento, Eustaquio Andrés declaró la gran trascendencia que tiene el Fondo Social para él y su familia, además de recalcar el papel fundamental de la Responsabilidad Social Corporativa del Grupo. Junto al presidente Eustaquio Andrés, acudieron sus hijos Javier e Iván Andrés, consejeros delegados, y Eduardo Salazar, director general del Grupo.

El Fondo Social de Grupo Andrés, dotado con 100.000 euros en 2024, ha recibido solicitudes de más de 100 ONGs, causas sociales y actividades deportivas, ofreciendo la posibilidad de colaborar con este a más de la mitad de las peticiones. Este año, el fondo beneficiará a más de 70 solicitantes, donde se incluyen clubes deportivos y entidades sin ánimo de lucro del ámbito social y de la salud, comenzando a recibir las ayudas económicas correspondientes o equipaciones deportivas inmediatamente.

El presidente del Grupo, Eustaquio Andrés, destacó durante el encuentro el reto que supone la gestión de las solicitudes del fondo, declarando que es un proceso complicado dado que se reci-

ben más de 100 peticiones y añadiendo: "realmente nos gustaría ayudar a todas ellas, pero eso no es posible. Sin embargo, como siempre recalcamos, nos esforzamos por organizarlo cada vez mejor, para llegar al mayor número de personas posibles".

Grupo Andrés, se enorgullece del amplio abanico de patrocinios que realiza, abarcando desde grandes deportistas de renombre como Lorenzo Santolino, Víctor López o el joven piloto Adrián Huertas, hasta clubs de deporte base o categorías inferiores, ONGs y otras entidades sociales, colaborando para generar progreso en los distintos ámbitos que abarca.



22 | Clásicos

AUDI UR QUATTRO ICONO ALEMÁN

El 3 de marzo de 1980, Audi presentó en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra un coupé de tintes deportivos con tracción a las cuatro ruedas, el Audi Ur Quattro. Este despertó la admiración de la prensa y el público, destacando su sistema de tracción total, una tecnología que ha tenido impacto único en la firma de los cuatro aros, ofreciendo una mayor seguridad y deportividad.

La genialidad de la firma alemana fue hacer compatibles dos condiciones que debía cumplir la tracción total para un deportivo de calle: ser compacto y ligero, además de contar con un diferencial central.

Audi poseía la plataforma perfecta para adaptarse a la tracción en las cuatro ruedas gracias a los diseños de tracción anterior con el motor longitudinal colocado muy por delante del eje. El encargado de generar la potencia tras un reajuste en el modelo quattro, era un motor turboalimentado de gasolina que, gracias a su bloque motor de cinco

cilindros y 2.1 litros desarrolla 200CV a 5.500 rpm y 285 Nm a 3.500 rpm asociados a una transmisión manual de cinco relaciones.

En 1984, la marca añadió la versión Sport Quattro, desarrollando 306 CV y 350 Nm a 6.700 y 3.700 rpm respectivamente. Contaba con el mismo propulsor, actualizando el árbol de levas y añadiendo cuatro válvulas por cilindro. El Audi Sport Quattro cambió el deporte del motor, siendo el nacimiento de la marca tal y como la conocemos hoy en día.

Los éxitos deportivos no tardaron en llegar. El Audi Ur Quattro y la tracción total dominaron el campeonato de 1982, con siete victorias y el primer título mundial. Consolidando este dominio gracias al campeonato y subcampeonato de pilotos en 1983, y el doblete con el título de marcas y pilotos en 1984.



MOTOR
5 CILINDROS. 2.144 CC

POTENCIA
200 CV A 5.500 RPM

LARGO X ANCHO X ALTO
4.404/1.723/1.350

CAMBIO
MANUAL 5 VELOCIDADES

TRANSMISIÓN
INTEGRAL

FRENOS
DISCOS VENTILADOS EJE DELANTERO Y DISCOS SÓLIDOS EJE TRASERO

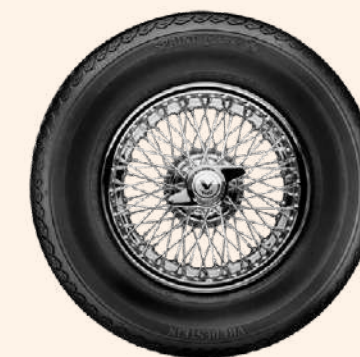
NEUMÁTICOS
SPRINT + 205 R 16 55Y

PESO
1.300 kg

COTIZACIÓN
50.000/60.000 EUROS

PATROCINADO POR

VEDESTEIN
TYRES



SPRINT +

SPRINT *Classic*

Rendimiento de alta tecnología y diseño clásico moderno.

Un neumático desarrollado especialmente para el Audi Ur Quattro.

Gran capacidad de control al tomar las curvas.

Apto hasta 299 Km/h.

¿Sabías que Vredestein...

...además de neumáticos para coches clásicos, cuenta con modelos para turismo, 4x4 y VAN y es especialista en neumáticos WINTER y ALL SEASON?

Desde 1993 es una de las marcas que lideran el mercado mundial de neumáticos de cuatro estaciones con sus modelos Quattrac, con más de 22 millones A/S fabricados, dato que da una idea de sus ventas en los países con climas fríos.

Neumático disponible en el catálogo de Grupo Andrés.



***TODOS LOS NEUMÁTICOS
MICHELIN SON COMPATIBLES
CON VEHÍCULOS
ELÉCTRICOS O HÍBRIDOS***



Toda nuestra gama está adaptada para afrontar las demandas que plantean los vehículos eléctricos, como el confort acústico, la resistencia a la rodadura y la capacidad de carga.
¡Tu vehículo eléctrico necesita neumáticos MICHELIN!

