

TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 30 AGOSTO 2026
3,95€ ESPAÑA

**NUEVA NORMATIVA
PARA LOS NEUMÁTICOS
EN EL TRANSPORTE
PESADO**

**LA SEGURIDAD DE UN VEHÍCULO
EMPIEZA DONDE TOCA EL ASFALTO**

PASEO POR AUTOBELLO MADRID 2026


ANDRÉS
NÚM. 30 AGOSTO 2026



Preparado para
rendir al máximo
durante todo el año

TURANZA
ALL SEASON 6
ENLITEN

 Excelente rendimiento de frenado
en todas las estaciones

 Rendimiento excepcional
sobre nieve

 Kilometraje superior

 **EVREADY**
Neumático diseñado para satisfacer los requisitos
específicos de los vehículos eléctricos.

 Disponible con tecnología driveguard run-flat (neumático rft)
EN DETERMINADAS MEDIDAS



¿Quieres saber más sobre
Turanza All Season 6?
Escanea el código QR para
más detalles e información.



TirePRO es una publicación
de Grupo Andrés

EN EL PUNTO DE CONTACTO

La velocidad, la seguridad, la elegancia y la innovación parecen pertenecer a mundos distintos. Sin embargo, todas dependen de lo mismo: encontrar el equilibrio entre la tecnología y las personas. Este número de Tire Pro parte de esa idea para recorrer el mundo del motor y conectar historias que comparten una misma forma de avanzar.

Ese equilibrio se percibe en el desfiladero de La Hermida, donde la carretera obliga a leer cada curva y confiar en la respuesta del ANLAS Viento Sport. También se construye dentro de un box, mediante el lenguaje que comparten mecánicos, ingenieros y pilotos. Adrián Huertas representa esa conexión entre las sensaciones sobre la moto y el trabajo colectivo que las convierte en rendimiento.

La emoción adopta otra forma en AutoBello Madrid, donde el automóvil se contempla como una pieza de diseño, memoria e ingeniería. Esa mirada continúa con el Alfa Romeo Spider de 1970, un clásico que unió ligereza, elegancia y libertad.

Pirelli prolonga su vínculo con la Fórmula 1, Michelin convierte el neumático en un gemelo digital y modelos como el Ferrari Luce o el McLaren 788HS exploran nuevas fronteras. General Tire responde con el Grabber AT3 Plus y Goodyear apuesta por el Vector All Season 4.

La capacidad de adaptación define la evolución de Grupo Andrés. Los acuerdos con Linglong Tire, el crecimiento hasta 57 mercados internacionales y la presencia en The Tire Cologne reflejan una compañía cada vez más conectada con el exterior. A ello se suma una apuesta por las personas, con los Encuentros de Talento y espacios para fortalecer el liderazgo.

NÚM. 30 SUMARIO

04
OPINIÓN

Cuando una feria
deja de ser un
mero escaparate

05
ACTUAL

Todas las
novedades
del sector

10 **LUGARES**
Desfiladero de
la Hermida, Cantabria



14 **REPORTAJE EN PROFUNDIDAD**

La nueva normativa
redefine el control de
los neumáticos en
el transporte pesado

22 **COMPETICIÓN**
El idioma invisible
del box



18 **SOBRE RUEDAS**
Michelin y Goodyear:
seguridad sobre el asfalto

32 **GRUPO ANDRÉS**
El grupo amplía su
expansión internacional

CUANDO UNA FERIA DEJA DE SER MERO UN ESCAPARATE



Guillermo Blanco
Director Adjunto y Responsable de Exportación
Grupo Andrés

Una feria internacional no debe medirse sólo por el tamaño del stand, las visitas o las reuniones celebradas. Todo eso importa, pero el verdadero valor aparece después: al interpretar lo visto y convertir las conversaciones en decisiones concretas.

Grupo Andrés ha participado en The Tire Cologne 2026 con un stand propio de 100 metros cuadrados y una amplia representación de su Departamento Internacional y de la Dirección. Tras tres jornadas en Colonia, la principal conclusión es clara: el sector del neumático avanza hacia una etapa más compleja, en la que ya no basta con disponer de un buen producto o competir en precio.

The Tire Cologne permite observar el mercado sin intermediarios. En un mismo recinto coinciden fabricantes europeos, compañías asiáticas en expansión, distribuidores, operadores logísticos y proveedores tecnológicos. Esa concentración ofrece una visión difícil de obtener desde la actividad diaria y confirma que la competencia es cada vez más global y exigente.

Nuestra cuarta participación consecutiva desde la primera edición, celebrada en 2018, permite apreciar también la evolución de la feria. El neumático sigue siendo el centro, pero la conversación se ha ampliado hacia la trazabilidad, la sostenibilidad, la economía circular, la digitalización, la eficiencia logística y el uso de datos. Lo que hace pocos años parecía futuro es ya una realidad operativa.

Otro aprendizaje claro es que, en determinados segmentos, el producto tiende a igualarse. El catálogo crece, aparecen nuevas marcas y la información técnica está al alcance de todos. En ese

contexto, la diferenciación se desplaza hacia el servicio: disponer realmente de stock, suministrar con regularidad, aportar criterio comercial y responder con agilidad.

Por eso, el distribuidor ya no puede limitarse a conectar al fabricante con el taller. Se le exige rapidez, conocimiento de producto, información fiable, capacidad logística y flexibilidad ante cambios regulatorios o comerciales. También se valora la estabilidad del socio y su capacidad para desarrollar proyectos a medio y largo plazo.

Esta realidad es especialmente relevante para Grupo Andrés, cuya actividad exterior representa ya el 30 % del negocio. El Departamento Internacional está formado por 23 profesionales y atiende operaciones en 57 países, con Francia, Alemania e Italia como principales mercados fuera de la Península Ibérica. La presencia en Colonia permite reforzar esas relaciones y detectar nuevas oportunidades de crecimiento.

La feria ha confirmado además una aparente paradoja: cuanto mayor es la digitalización, más importante resulta el trato personal. Las plataformas B2B y la automatización mejoran la eficiencia, pero la confianza sigue construyéndose entre personas.

Regresamos de Colonia con proyectos abiertos, nuevas oportunidades y una idea clara: una feria solo es útil cuando lo aprendido modifica lo que hacemos después. Estar presentes ha sido importante. Interpretar las señales del mercado y actuar en consecuencia lo será mucho más.

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
Carmen Armijo
Carlos González
Jorge Sánchez

Fotografía
Michelin, Pirelli, McLaren,
General Tire, Ferrari, Goodyear,
Magnific y Shutterstock

MCLAREN 788HS: EL CIERRE DEFINITIVO DE UNA GENERACIÓN DE SUPERDEPORTIVOS

McLaren ha presentado el 788HS, la evolución final de la familia de superdeportivos iniciada con el 720S y desarrollada posteriormente a través de los 765LT y 750S. El nuevo modelo adopta la denominación High Sport, reservada para algunas de las versiones más exclusivas de la marca británica.

Su motor V8 biturbo de 4,0 litros desarrolla 788 CV y 800 Nm de par. Unido a un peso en seco de 1.265 kilogramos, ofrece una relación peso-potencia de 623 CV por tonelada, la más elevada alcanzada dentro de esta serie.

Las prestaciones reflejan ese planteamiento: acelera de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos, alcanza los 200 km/h en 7 segundos y puede superar los 330 km/h. McLaren ha desarrollado además una calibración específica del motor para re-

forzar la conexión entre el conductor y el conjunto mecánico sin comprometer su utilización en carretera.

Uno de los principales avances se encuentra en la aerodinámica. El 788HS incorpora un nuevo capó con conducto en S, divisor delantero específico, alerón trasero activo elevado y un difusor inspirado en la competición. Estos elementos permiten aumentar la carga aerodinámica un 10 % respecto al 765LT y mejorar la estabilidad a alta velocidad.

La suspensión hidráulica Proactive Chassis Control III recibe una puesta a punto propia, mientras que la altura delantera se reduce cinco milímetros respecto al 750S. El sistema de frenos utiliza discos carbocerámicos derivados del McLaren Senna y pinzas delanteras monobloque de seis pistones.

El modelo estrena también un sistema de ruedas con fijación central dentro de esta familia, combinado con nuevas llantas forjadas de bajo peso. El escape de titanio con cuatro salidas amplifica el sonido del V8 en todo el rango de revoluciones. En el interior, la fibra de carbono tiene un papel protagonista. La consola central aligerada, los acabados específicos y la identificación HS refuerzan el carácter exclusivo del modelo.

Cada unidad podrá personalizarse mediante McLaren Special Operations. La producción estará limitada a 200 vehículos, repartidos a partes iguales entre las versiones Coupé y Spider. Con el 788HS, McLaren cierra una etapa iniciada por el 720S y concentra en una última edición las principales evoluciones de potencia, aerodinámica y dinámica desarrolladas durante esta generación.





PIRELLI AMPLÍA SU PRESENCIA EN FÓRMULA 1 HASTA 2028

Pirelli continuará como proveedor único de neumáticos de la Fórmula 1 hasta el final de la temporada 2028. La FIA ha ejercido la opción de ampliar durante un año el acuerdo vigente, de mutuo acuerdo con Formula One Management y la compañía italiana.

La extensión ya estaba contemplada en el contrato firmado en 2023, que aseguraba la presencia de Pirelli en la categoría reina entre 2025 y 2027. Con esta renovación, la marca mantendrá también su papel como suministrador exclusivo en los campeonatos de Fórmula 2, Fórmula 3 y F1 Academy.

El acuerdo aporta continuidad y estabilidad técnica a la competición en una etapa marcada por la evolución del reglamento y de los propios monoplazas. Pirelli seguirá trabajando en el desarrollo de neumáticos adaptados a las nuevas exigencias de rendimiento, seguridad y eficiencia, en colaboración con la FIA, la Fórmula 1 y los equipos.

La compañía italiana considera el campeonato uno de sus principales laboratorios de innovación. Las altas cargas, las temperaturas extremas, la variedad de circuitos y las exigencias aerodinámicas permiten probar materiales, estructuras y soluciones que posteriormente pueden trasladarse al desarrollo de neumáticos de carretera.

Pirelli es proveedor exclusivo de la Fórmula 1 desde 2011, aunque su relación con la competición se remonta al primer Gran Premio del campeonato, celebrado en 1950. A lo largo de esta etapa, la marca ha acompañado cambios importantes como la llegada de nuevos compuestos, la evolución de las dimensiones de las ruedas y las transformaciones introducidas por los distintos reglamentos técnicos.

La ampliación hasta 2028 refuerza una de las alianzas más duraderas de la competición y garantiza que Pirelli continúe vinculada no solo a la Fórmula 1, sino también a las categorías que preparan a las futuras generaciones de pilotos.

MICHELIN PRESENTA SU GEMELO DIGITAL UNIVERSAL PARA NEUMÁTICOS



Michelin ha presentado una tecnología de gemelo digital universal del neumático capaz de analizar en tiempo real la información del vehículo y convertirla en datos útiles tanto para el conductor como para los sistemas electrónicos de a bordo.

La solución combina la experiencia de la compañía en el comportamiento físico del neumático con modelos matemáticos, inteligencia artificial y algoritmos de ciencia de datos. Su principal ventaja es que funciona exclusivamente mediante software, sin necesidad de instalar sensores adicionales en las ruedas, ya que aprovecha la información que el propio vehículo genera durante la conducción.

El gemelo digital actúa como una réplica virtual dinámica del neumático. Analiza parámetros como la presión, el desgaste, la carga, la adherencia disponible y las condiciones de conducción para estimar de forma continua el estado real de las cubiertas y anticipar su comportamiento en distintas situaciones.

Esta información permite optimizar el funcionamiento de sistemas como el ABS y otras ayudas avanzadas a la conducción. Además, puede contribuir a prevenir situaciones de aquaplaning, detectar sobrecargas y mejorar la estabilidad del vehículo, la eficiencia energética y la distancia de frenado. En maniobras de emergencia, los sistemas electrónicos pueden adaptar su respuesta teniendo en cuenta el nivel de agarre disponible en cada momento.

La tecnología también facilita el mantenimiento predictivo al supervisar de manera continua el estado y la evolución de los neumáticos, anticipar revisiones y evitar sustituciones prematuras. Con ello se prolonga su vida útil, se reduce el consumo de materiales y disminuye el impacto ambiental asociado a su fabricación y reemplazo.

Compatible con cualquier marca de neumáticos y con distintos tipos de vehículos, desde turismos hasta camiones o modelos autónomos, esta solución está especialmente orientada a las nuevas arquitecturas de vehículos definidos por software (SDV).

Tras más de diez años de desarrollo y millones de kilómetros de pruebas, Michelin ya ha integrado esta tecnología con el sistema de frenado SENSIFY de Brembo, una combinación que ha permitido reducir la distancia de frenado hasta cuatro metros en determinadas condiciones y mejorar la estabilidad en maniobras críticas. Además, la compañía colabora con Hyundai, QNX, ETAS y Sonatus para acelerar la integración industrial de esta tecnología.



GENERAL TIRE PRESENTA EL NUEVO GRABBER AT3 PLUS

General Tire ha lanzado el nuevo Grabber AT3 Plus, un neumático para vehículos 4x4 y SUV diseñado para responder tanto en carretera como sobre terrenos irregulares. El modelo actualiza una de las gamas más conocidas de la marca con mejoras en tracción, durabilidad y comportamiento durante todo el año.

Todas sus medidas incorporan el marcaje 3PMSF, que certifica sus prestaciones en condiciones invernales severas. La gama abarca llantas de 15 a 22 pulgadas, con versiones específicas para vehículos sometidos a mayores cargas y velocidades de hasta 240 km/h, según medida.

El neumático reúne tres tecnologías principales. TracGen mejora la tracción sobre superficies sueltas y mantiene una respuesta estable en carretera. Comfort Balance ayuda a reducir el ruido y favorece una conducción más suave. Por su parte,

Duragen refuerza la resistencia frente a cortes, astillamientos y acumulación de piedras durante el uso fuera del asfalto.

Su dibujo presenta bloques abiertos, hombros robustos y una estética claramente todoterreno, aunque mantiene un enfoque adecuado para el uso diario. Dependiendo de la medida, puede alcanzar calificación C en frenada sobre mojado y B en ruido exterior.

Con el Grabber AT3 Plus, General Tire amplía su oferta para conductores que buscan un único neumático capaz de afrontar desplazamientos habituales, climatología invernal y recorridos fuera de carretera sin renunciar al confort.

Grupo Andrés distribuye en exclusiva General Tire en España desde 2009, reforzando con este lanzamiento su propuesta para profesionales y usuarios de SUV y 4x4.





FERRARI LUCE ABRE LA ERA ELÉCTRICA DEL CAVALLINO RAMPANTE

Ferrari ha presentado en Roma el Ferrari Luce, su nuevo deportivo totalmente eléctrico y uno de los proyectos más ambiciosos de su historia reciente. El modelo culmina la estrategia multienergética anunciada por la compañía en 2022 y abre una nueva etapa en la que la electrificación se incorpora como una alternativa adicional dentro de la gama.

La presentación se celebró el 25 de mayo de 2026 en la Vela de Calatrava, coincidiendo con el 79.º aniversario de la primera victoria oficial de Ferrari. La elección de Roma conecta el origen deportivo de la marca con una propuesta que busca ampliar las posibilidades de diseño, rendimiento y experiencia de conducción.

El Luce se apoya en una plataforma desarrollada específicamente para su sistema eléctrico. Cuenta con cuatro motores, uno por rueda, una batería de 122 kWh y una potencia máxima conjunta de 1.050 CV. Según la compañía, acelera de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos, supera los 310 km/h y ofrece más de 530 kilómetros de autonomía.

La arquitectura introduce una configuración inédita en Ferrari: cuatro puertas y cinco plazas. La ausencia del túnel central y la integración de la batería bajo el suelo mejoran la habitabilidad sin renunciar a las proporciones de un deportivo.



Uno de los elementos más destacados es la gestión individual de cada rueda. Tracción eléctrica, dirección trasera independiente y suspensiones activas trabajan de forma coordinada para adaptar en tiempo real el reparto de par, la estabilidad y la respuesta del coche. La nueva unidad de control central actualiza sus objetivos 200 veces por segundo y conecta el sistema de propulsión con la dinámica del vehículo.

El diseño ha sido desarrollado en colaboración con LoveFrom, el colectivo dirigido por Jony Ive y Marc Newson. La silueta se articula alrededor de una superficie acristalada continua, acompañada por elementos aerodinámicos delanteros y traseros. Incorpora las mayores llantas montadas hasta ahora en un Ferrari de carretera: 23 pulgadas delante y 24 detrás.

En el interior, los mandos físicos conviven con pantallas multifunción y materiales como aluminio reciclado, cristal y piel. La interfaz integra lo digital sin eliminar la respuesta mecánica de botones e interruptores.

Ferrari también ha desarrollado un sistema de sonido específico. En lugar de reproducir artificialmente un motor térmico, utiliza las vibraciones reales de los componentes eléctricos, amplificadas para ofrecer información útil durante la conducción.

El Luce incorpora una arquitectura de 800 voltios y admite recargas rápidas de hasta 350 kW. Su batería, motores y principales componentes han sido diseñados y fabricados internamente, dentro de un proyecto protegido por más de 60 patentes.

La eficiencia ha condicionado todo el desarrollo. Las rejillas aerodinámicas activas regulan el paso del aire, mientras que la suspensión puede reducir la altura delantera a alta velocidad. Además, el uso de aluminio reciclado disminuye alrededor de un 70 % las emisiones asociadas a este material durante la producción.

Con este modelo, Ferrari no abandona las mecánicas existentes, sino que añade una nueva interpretación de su identidad. El Luce plantea la electrificación como una herramienta para explorar otras formas de rendimiento, confort y diseño, manteniendo la tecnología al servicio de la experiencia al volante.



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!

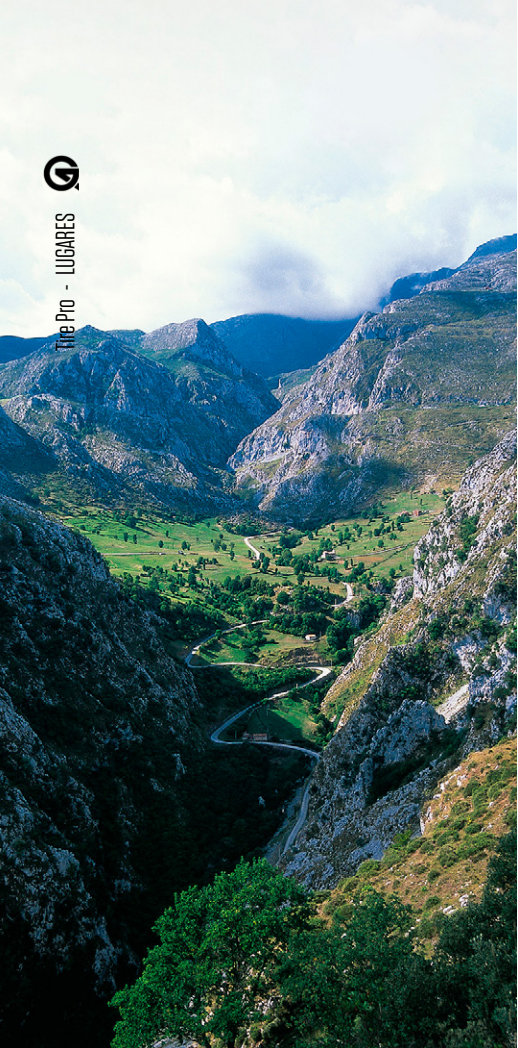


EL CAÑÓN TALLADO POR EL VIENTO

EL DESFILADERO DE LA HERMIDA, CANTABRIA

ENTRE EL RÍO DEVA Y LAS PAREDES DE LOS
PICOS DE EUROPA, LA N-621 PROPONE UNA
RUTA DE CURVAS CONTINUAS PARA VALORAR
LA PRECISIÓN DEL ANLAS VIENTO SPORT.

Durante aproximadamente veinte
kilómetros, la vía permanece enca-
jada entre las laderas de los Picos
de Europa y el cauce del Deva, al que
cruza en cuatro ocasiones mediante
puentes de un único vano.



Hay carreteras que atraviesan el paisaje y otras que parecen formar parte de él. En el desfiladero de La Hermida, el asfalto no se limita a avanzar entre montañas: se adapta a la roca, acompaña al río y busca espacio dentro de una garganta que apenas concede margen. Cada curva recuerda que la carretera se encuentra aquí como invitada, contenida entre paredes calizas que se elevan casi verticales.

El recorrido discurre por la N-621 entre Panes, en Asturias, y Castro Cillorigo, ya en la comarca cántabra de Liébana. Durante aproximadamente veinte kilómetros, la vía permanece encajada entre las laderas de los Picos de Europa y el cauce del Deva, al que cruza en cuatro ocasiones mediante puentes de un único vano. Es uno de los principales accesos desde la costa cantábrica hacia Potes y el interior de Liébana.

No es una carretera para atravesar con prisa. El trazado exige atención, capacidad de anticipación y una conducción fluida. La cercanía de la roca, la sucesión de curvas y los frecuentes cambios de luz obligan a mantener la mirada lejos, interpretar cada giro y adaptar el ritmo a unas condiciones que pueden variar en pocos metros.

Desde Panes, el paisaje comienza a cerrarse progresivamente. El valle todavía conserva cierta amplitud, pero la N-621 pronto se aproxima al río y empieza a seguir sus movimientos. La vegetación ocupa las laderas, las paredes ganan altura y el cielo queda reducido, en algunos puntos, a una estrecha franja sobre la carretera.

El Deva acompaña buena parte del trayecto. A veces aparece junto al asfalto y otras queda oculto bajo la vegetación o entre los desniveles del terreno. Su presencia explica la forma del desfiladero: el agua ha ido erosionando la roca caliza hasta abrir este corredor natural, cuyas paredes alcanzan en algunos puntos unos 600 metros de altura.

La carretera reproduce esa geografía irregular. No presenta una sucesión uniforme de curvas, sino un trazado cambiante en el que cada giro conduce a una perspectiva distinta. Hay tramos donde la visión se abre ligeramente y otros en los que la montaña parece aproximarse hasta ocuparlo todo. La conducción se convierte así en un ejercicio continuo de lectura y adaptación.

En motocicleta, esa variedad se percibe de forma especialmente directa. La proximidad de la roca, el sonido del agua y los cambios de temperatura entre las zonas abiertas y los sectores en sombra llegan sin filtros. También se hacen más

evidentes las diferencias del firme, la humedad acumulada y las transiciones entre una curva y la siguiente.

PRECISIÓN ENTRE ROCA Y AGUA

El ANLAS Viento Sport es un neumático supersport desarrollado para motocicletas de carretera y conducción dinámica. Su construcción radial con cinturón de acero a cero grados y tecnología de enrollado variable está orientada a favorecer la estabilidad, la precisión de manejo y el control durante la inclinación. Su compuesto enriquecido con sílice busca, además, proporcionar agarre tanto en carretera como en condiciones variables.

Estas características encajan con un recorrido donde las curvas enlazadas obligan a cambiar de dirección con frecuencia. La carcasa debe mantener una respuesta coherente cuando la motocicleta pasa de un apoyo al siguiente, sin transmitir una sensación brusca ni exigir correcciones constantes. Aquí importa tanto la agilidad como la estabilidad: entrar con precisión, sostener una trayectoria limpia y recuperar la verticalidad de forma progresiva.

El trazado no invita a buscar los límites del neumático. Su interés está en comprobar cómo acompaña una conducción natural, apoyada en movimientos suaves y una buena anticipación. En ese contexto, la sensibilidad del tren delantero resulta especialmente valiosa. Recibir información clara del contacto con el asfalto permite interpretar mejor el estado del firme y mantener un margen razonable ante cualquier cambio inesperado.



La presencia de humedad es otro factor relevante. La orientación de la garganta y la altura de sus paredes provocan que algunos sectores permanezcan más tiempo en sombra. Incluso en jornadas despejadas pueden encontrarse zonas frescas, pavimento húmedo o diferencias de adherencia entre un tramo y el siguiente.

El compuesto rico en sílice del Viento Sport está concebido para mejorar el agarre en distintas condiciones y facilitar una respuesta más fiable sobre superficies mojadas. Sin embargo, ninguna tecnología sustituye a la prudencia. En una carretera de montaña, la humedad puede combinarse con hojas, gravilla, irregularidades o suciedad, por lo que la trazada debe dejar siempre espacio para reaccionar.

EL RITMO QUE IMPONE LA MONTAÑA

La Hermida no exige una conducción agresiva, sino ordenada. Las frenadas funcionan mejor cuando se realizan con antelación y de manera progresiva. La mirada debe atravesar la curva siempre que la visibilidad lo permita, mientras la velocidad se adapta a la estrechez de la vía y a la posible presencia de otros usuarios.

Motocicletas, turismos, vehículos pesados, bicicletas y tráfico local comparten este corredor. Esa convivencia obliga a evitar trayectorias que invadan el sentido contrario y a conservar un margen adicional en los giros de menor visibilidad. El paisaje puede reclamar la atención, pero debe contemplarse desde los espacios seguros, nunca mientras se descuida la conducción.

Al pasar por La Hermida, la localidad que da nombre al desfiladero, la montaña concede una pequeña pausa. Después, la carretera continúa buscando el interior de Liébana, pasando cerca de enclaves como Urdón o Lebeña antes de abrirse progresivamente hacia un paisaje más amplio. La sensación de encierro se reduce y el horizonte vuelve a ganar profundidad.

Ese cambio final permite comprender mejor la dimensión del recorrido. Duran-



te kilómetros, la carretera ha avanzado por un espacio limitado por el agua y la roca. Cuando el valle se ensancha, queda la impresión de haber atravesado una arquitectura natural construida a una escala difícil de abarcar desde el fondo.

El ANLAS Viento Sport encuentra en este tipo de trazado un escenario coherente con su planteamiento. La precisión de manejo, la estabilidad durante la inclinación y el compuesto enriquecido con sílice aportan cualidades apropiadas para una carretera técnica y cambiante. No convierten el recorrido en algo sencillo ni eliminan la necesidad de adaptarse, pero pueden contribuir a que la motocicleta responda de forma más previsible.

El desfiladero permanece en la memoria por esa combinación de dimensiones. La carretera parece pequeña frente a las paredes calizas, pero cada metro exige atención. El río avanza abajo, la roca se eleva sobre el asfalto y la motocicleta enlaza curvas siguiendo un camino que nunca termina de separarse del paisaje.

Recorrer La Hermida no consiste en llegar antes a Potes ni en convertir la N-621 en un circuito. Consiste en aceptar el ritmo de la montaña, interpretar el firme y descubrir que la mejor conducción no siempre es la más rápida, sino aquella que permite sentir cada cambio de dirección con precisión, control y respeto por el entorno.

NEUMÁTICOS RECOMENDADOS PARA LA RUTA



ANLAS VIENTO SPORT

Construcción radial con cinturón de acero a cero grados.

Tecnología de enrollado variable para reforzar la estabilidad.

Respuesta sensible y precisa en los cambios de dirección.

Compuesto enriquecido con sílice para distintas condiciones de adherencia.

Diseño orientado a la conducción deportiva en carretera.

LA NUEVA NORMATIVA REDEFINE EL CONTROL DE LOS NEUMATICOS EN EL TRANSPORTE PESADO

*España fija por primera vez un mínimo
de dibujo para los neumáticos
de vehículos pesados*



*La nueva redacción del Reglamento
General de Vehículos afecta a las
categorías M2 y M3, correspondien-
tes a autobuses y autocares, N2 y
N3, que comprenden los vehículos
pesados destinados al transporte
de mercancías, y O3 y O4*



a reforma establece un umbral de un milímetro para camiones, autobuses y remolques, refuerza la seguridad jurídica y actualiza las exigencias para la circulación invernal.

España ha establecido por primera vez una profundidad mínima concreta para los neumáticos de los vehículos pesados. Desde el 30 de mayo de 2026, las cubiertas instaladas en camiones, autobuses, autocares, remolques y semirremolques pesados deben conservar al menos un milímetro de dibujo en las ranuras principales de la banda de rodadura durante toda su utilización en vías públicas.

La medida, incorporada mediante la Orden PJC/528/2026, modifica el Anexo VII del Reglamento General de Vehículos y resuelve una indefinición que generaba dudas. Hasta ahora, la legislación española establecía una profundidad mínima de 1,6 milímetros para turismos y vehículos ligeros,

pero no recogía una cifra equivalente para vehículos pesados; la norma solo exigía que conservaran dibujo, sin precisar cuánto. El cambio afecta directamente a la seguridad vial, al mantenimiento de las flotas, a las inspecciones técnicas, a la actuación de los agentes de tráfico y a la planificación económica de las empresas de transporte. También introduce una referencia común para fabricantes, distribuidores, talleres y operadores.

El coste del combustible, la presión sobre los márgenes y los objetivos ambientales obligan a las flotas a controlar cada componente que pueda afectar a la seguridad, el consumo o la continuidad del servicio, convirtiendo al neumático en una variable estratégica.

UN LÍMITE OBJETIVO PARA CERRAR UNA LAGUNA HISTÓRICA

La nueva redacción del Reglamento General de Vehículos afecta a las categorías M2 y M3, correspondientes a autobuses y autocares, N2 y N3, que comprenden los vehículos pesados destinados al transporte de mercancías, y O3 y O4, donde se incluyen remolques y semirremolques de mayor masa. Todos ellos deberán conservar una profundidad mínima de 1,0 milímetros en las ranuras longitudinales y transversales que forman parte del dibujo principal de la banda de rodadura.

La principal aportación de la reforma no es únicamente la cifra elegida, sino la eliminación de la subjetividad. Con la normativa anterior podían surgir diferencias de criterio entre el transportista, el taller, la estación de ITV o el agente encargado de una inspección en carretera. Una cubierta podía conservar dibujo visible y, sin embargo, presentar un desgaste que comprometiera sus prestaciones.

Esa falta de precisión generaba inseguridad jurídica para los profesionales. Un operador podía considerar que la cubierta seguía siendo utilizable mientras que una autoridad podía entender que ya no reunía las condiciones necesarias para circular.

Desde Grupo Andrés se considera que la modificación aporta claridad a transportistas, flotas, talleres, operadores y autoridades. Alberto Pérez, responsable de Vehículos Industriales de la compañía, señala que la norma pone fin a una indefinición arrastrada durante años y que, para las empresas que ya aplicaban un mantenimiento riguroso, no debería suponer una transformación operativa significativa. Su principal valor reside en ofrecer una referencia clara para todo el mercado y recordar que el neumático es una pieza crítica tanto desde el punto de vista de la seguridad como de la eficiencia.

La valoración coincide con la posición expresada por Continental. Antonio Sangüesa, responsable de Soluciones y Servicios a Flotas y Digitalización de Flotas del fabricante, ha destacado que el sector llevaba tiempo reclamando una profundidad mínima específica para los vehículos comerciales pesados. A su juicio, mantener un límite definido para los vehículos ligeros y, al mismo tiempo, un vacío normativo para camiones y autobuses generaba discrepancias difíciles de justificar.

Un estudio realizado por Continental y la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España reflejaba que el 83 % de los encuestados consideraba la profundidad del dibujo como el aspecto del neumático más importante para la seguridad. Más del 57 % se mostraba favorable a establecer una profundidad mínima obligatoria, lo que

evidencia que la reforma responde también a una preocupación presente dentro del propio sector.

EL DIBUJO COMO ELEMENTO ESENCIAL DE SEGURIDAD

La profundidad de la banda de rodadura determina la capacidad del neumático para evacuar agua y evitar pérdidas de adherencia en mojado. Esto es crítico en vehículos pesados, cuyas masas, inercias y distancias de frenado son muy superiores a las de un turismo. La pérdida de prestaciones en una sola cubierta ya compromete la estabilidad de todo el conjunto.

El límite legal de un milímetro es un mínimo normativo y no el punto óptimo de sustitución. Factores como la meteorología, la carga y el tipo de recorrido deben guiar la política de mantenimiento de la flota. Por ello, el profesional debe medir el dibujo periódicamente con precisión en varios puntos para detectar desgastes desiguales, que suelen indicar problemas mecánicos de alineación, suspensión o presión.

La revisión diaria debe incluir los flancos, la detección de cortes y el mantenimiento de la presión recomendada. Desviaciones mínimas en flotas de largo recorrido acortan la vida útil de la cubierta y elevan drásticamente el

gasto energético. De hecho, la Comisión Europea señala que los neumáticos representan entre el 20% y el 30% del consumo de combustible de un vehículo pesado debido a la resistencia a la rodadura. Un control riguroso de las cubiertas optimiza los costes operativos más altos del transporte profesional.



NUEVAS EXIGENCIAS PARA LOS NEUMÁTICOS DE INVIERNO

La reforma también actualiza la definición de neumáticos especiales y adapta la norma española a los criterios técnicos para nieve extrema.

Se consideran neumáticos especiales de nieve aquellos con el marcaje M+S (o M&S, M.S) junto al símbolo 3PMSF (montaña de tres picos y copo), que certifica

haber superado un ensayo específico de homologación. La norma contempla además las cubiertas para uso profesional fuera de carretera, identificadas con el marcado POR para sectores como construcción o canteras. Bajo restricciones de movilidad invernal, los vehículos de más de 3.500

kg deben equipar neumáticos 3PMSF o POR en el eje de dirección y motrices. En los de hasta 3.500 kg, la exigencia de 3PMSF se extiende a todos los ejes. Este cambio afecta a rutas de montaña y corredores internacionales. El equipamiento invernal ya no dependerá de denominaciones comerciales como "todo tiempo", sino de verificar los marcajes legales exigidos para cada eje.

Para los talleres, esto refuerza su labor de asesoramiento. El profesional debe interpretar los símbolos del flanco para evitar recomendaciones inadecuadas que comprometan la movilidad de la flota durante restricciones.



MICHELIN: LA SEGURIDAD DE UN VEHÍCULO EMPIEZA DONDE TOCA EL ASFALTO

En un momento en el que la industria del automóvil parece estar cambiando drásticamente, el neumático continúa siendo el único elemento que conecta el vehículo con la carretera. Toda aceleración, frenada o cambio de trayectoria depende de una superficie de contacto equivalente a la palma de una mano, lo que convierte al neumático en uno de los componentes más determinantes para la seguridad.

Sin embargo, cuando se habla de conducción segura, la atención suele centrarse en los sistemas de asistencia a la conducción, los sensores o la capacidad de frenado del vehículo. Son tecnologías fundamentales, pero todas tienen un límite común: su eficacia depende, en última instancia, de la calidad del contacto entre el coche y el asfalto.

Especialmente durante el verano, cuando aumentan los desplazamientos de larga distancia, las temperaturas son más elevadas y las carreteras registran una mayor intensidad de tráfico, el papel del neumático adquiere una relevancia aún mayor. La capacidad para mantener el control del vehículo en situaciones imprevistas se convierte en una cuestión esencial.

Para Michelin la seguridad constituye el principio que guía el desarrollo de todos sus neumáticos. Más allá de los avances tecnológicos incorporados por los vehículos modernos, existe una convicción clara: nada es más importante que garantizar el máximo nivel de seguridad posible para conductores y pasajeros.

LA DIFERENCIA QUE APARECE CON EL PASO DEL TIEMPO

Existe una tentación en el mercado: valorar un neumático por las prestaciones que ofrece cuando es nuevo. Sin embargo, la realidad demuestra que un conductor pasará la inmensa mayoría del tiempo utilizando neumáticos que ya han recorrido miles de kilómetros.

Por eso, la seguridad no puede medirse únicamente durante los primeros meses de vida del producto. Lo verdaderamente importante es su capacidad para mantener el rendimiento cuando aparecen el desgaste y el uso continuado.

Este es uno de los aspectos que históricamente ha diferenciado la filosofía de Michelin. El objetivo no consiste únicamente en desarrollar neumáticos con excelentes prestaciones iniciales, sino en lograr que esas prestaciones permanezcan durante más tiempo, y que ese tiempo sea el mayor posible en cantidad de kilómetros.

Mantener la capacidad de frenada, la estabilidad o el comportamiento en condiciones de lluvia a medida que avanzan los kilómetros supone uno de los mayores retos tecnológicos de la industria. Sin embargo, desde el punto de vista del conductor, también representa una de las mayores garantías de tranquilidad.

EL VALOR, EL PARÁMETRO CLAVE

La compra de neumáticos suele asociarse al precio. Sin embargo, cada vez son más los conductores que analizan esta decisión desde una perspectiva más amplia.

Un neumático influye directamente en la seguridad, en el consumo energético del vehículo, en su durabilidad y en el confort de marcha. Por ello, el verdadero valor de un neumático no puede medirse únicamente por el importe que aparece en la factura.

Cuando un producto permite recorrer más kilómetros, reducir el consumo de combustible o energía y mantener prestaciones fiables durante más tiempo, está aportando un valor adicional que supera ampliamente el coste inicial de compra.

Esta visión resulta especialmente relevante en un contexto económico en el que los usuarios demandan inversiones inteligentes y soluciones capaces de ofrecer beneficios sostenidos en el tiempo.



PREPARADOS PARA LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

El auge de los vehículos eléctricos ha introducido nuevos desafíos para los fabricantes de neumáticos. Las baterías implican mayores niveles de peso, el par motor instantáneo exige una elevada capacidad de tracción y la búsqueda de autonomía obliga a minimizar las pérdidas energéticas. Todo ello sin comprometer la seguridad ni el confort.

Lejos de suponer una ruptura con su filosofía histórica, Michelin entiende la electrificación como una evolución natural de los retos que lleva décadas resolviendo. La combinación de seguridad, eficiencia energética y duración continúa siendo la clave. Y es que a pesar de que los desafíos son mayores, la ventaja de la marca del 'Bibendum' es que toda la gama de sus neumáticos es compatible con los VE.



GOODYEAR VECTOR ALL SEASON 4

INGENIERÍA PARA CONducir con CONFIANZA DURANTE TODO EL AÑO

El nuevo Goodyear Vector All Season 4 representa la evolución de una de las gamas más reconocidas de la marca dentro del segmento all season. Su desarrollo parte de una idea clara: ofrecer un comportamiento equilibrado en seco, mojado y nieve, sin obligar al conductor a renunciar al confort, la eficiencia o la seguridad.

Goodyear vuelve a apoyarse en su característico diseño de banda de rodadura en forma de V, una solución que favorece la evacuación del agua y la nieve y ayuda a mantener el contacto con la carretera cuando las condiciones cambian. En esta cuarta generación, el dibujo se combina con una superficie de contacto optimizada y una nueva formulación del compuesto.

La banda de rodadura ha sido diseñada para mejorar la frenada en seco y reforzar la tracción sobre nieve. Al mismo tiempo, la mayor huella de contacto contribuye a ofrecer una respuesta más estable tanto sobre asfalto seco como mojado, especialmente durante las frenadas y los cambios de dirección.

El nuevo compuesto también desempeña un papel importante. Su formulación está orientada a mejorar el comportamiento sobre mojado y a favorecer una mayor eficiencia frente al desgaste. De esta manera, el neumático busca conservar unas prestaciones homogéneas durante más tiempo y ofrecer una conducción más suave, previsible y refinada en el uso diario.

Estas soluciones se integran bajo la denominación Weather-Ready Technology, con la que Goodyear resume la capacidad del Vector All Season 4 para adaptarse a diferentes escenarios climáticos. El objetivo no es sobresalir únicamente en una condición concreta, sino mantener un nivel de respuesta consistente a lo largo de todo el año.

Sobre pavimento mojado, el diseño direccional ayuda a canalizar el agua hacia los laterales y a reducir el riesgo de aquaplaning. En nieve, los canales y bordes de agarre buscan mantener la tracción, la capacidad de dirección y la estabilidad. En seco, la estructura del dibujo aporta firmeza para responder con precisión durante la frenada.

Ese equilibrio entre distintas superficies es uno de los principales retos de cualquier neumático all season. Un dibujo demasiado orientado al invierno puede perder precisión en seco, mientras que una estructura excesivamente rígida puede limitar el comportamiento en frío o sobre nieve. El Vector All Season 4 busca resolver esa tensión mediante la combinación de geometría, compuesto y superficie de contacto.

La eficiencia también forma parte de su planteamiento. Un desgaste más regular permite aprovechar mejor la vida útil del neumático y mantener una respuesta más uniforme con el paso de los kilómetros. Para quienes utilizan el vehículo a diario, esta estabilidad de comportamiento resulta tan importante como las prestaciones puntuales en condiciones exigentes.

El modelo ha recibido el sello TÜV para neumáticos premium, relacionado con su rendimiento en seco y mojado, su seguridad y su tecnología. También ha obtenido la calificación "Ejemplar" de Auto Bild en 2026, reforzando su posicionamiento dentro de un segmento cada vez más competitivo.

Goodyear también ha prestado atención al diseño exterior. En las medidas de 19 pulgadas y superiores, el Vector All Season 4 incorpora un acabado de alto contraste en los flancos

realizado mediante grabado láser. Esta solución aporta mayor definición visual y está pensada para integrarse en vehículos y montajes premium.

La estética no sustituye al rendimiento, pero completa una propuesta pensada para conductores que buscan una solución técnica y visualmente cuidada. En vehículos con llantas de gran diámetro, el flanco forma parte de la imagen general del conjunto, y Goodyear ha querido reforzar ese aspecto sin alterar la funcionalidad del neumático.



Con esta nueva generación, la marca combina ingeniería, seguridad y diseño en un producto preparado para afrontar condiciones variables. El Vector All Season 4 se dirige a quienes buscan una única solución para todo el año, con una respuesta equilibrada y una conducción más segura, eficiente y refinada.

Más que destacar en un único escenario, su propuesta consiste en reducir las concesiones. Ese es el sentido de un neumático all season bien resuelto: ofrecer confianza cuando el tiempo cambia, conservar el control en situaciones imprevistas y acompañar al conductor durante todo el año sin que tenga que pensar constantemente en lo que ocurre bajo las ruedas.



EL IDIOMA INVISIBLE DEL BOX

LA COREOGRAFÍA HUMANA DETRÁS DE UNA CARRERA

Mucho antes de que el semáforo se apague, la carrera ya ha comenzado. Se construye entre herramientas, neumáticos calientes, pantallas encendidas y personas capaces de entenderse sin apenas pronunciar una palabra.

La moto descansa sobre los caballetes. Los calentadores cubren las ruedas, las herramientas ocupan su lugar y los monitores muestran datos que solo unos pocos saben interpretar. Quedan minutos para salir a pista, pero nadie necesita mirar el reloj. El tiempo se reconoce en los movimientos y en la forma en que cada persona ocupa su posición.

Un mecánico revisa una fijación. Otro se concentra en la parte trasera. El técnico comprueba las presiones mientras los ingenieros repasan el plan. Cerca de ellos, el piloto termina de colocarse los guantes y escucha las últimas indicaciones. Se habla poco. A esas alturas, la confianza vale más que cualquier discurso. Porque la velocidad nunca pertenece a una sola persona.

ANTES DE SALIR A PISTA

Preparar una sesión exige unir dos lenguajes. Uno está formado por números: temperaturas, presiones, tiempos, frenadas y aceleraciones. El otro nace de las sensaciones del piloto.

Los datos pueden indicar que todo funciona bien y, sin embargo, quien va sobre la moto puede sentir que algo no encaja. Tal vez la rueda delantera no transmite suficiente confianza, la parte trasera pierde tracción o la moto se mueve demasiado en frenada. Ahí comienza una de las tareas más importantes del box: convertir sensaciones en soluciones.

El responsable técnico escucha, compara los comentarios con la telemetría y comparte la información con mecánicos e ingenieros. A veces basta un pequeño



ajuste. Otras, es necesario modificar la suspensión, la geometría, la electrónica o la elección de neumáticos.

Una mejora en una zona del circuito puede crear una dificultad en otra. Encontrar el equilibrio significa comprender qué necesita realmente el piloto y hasta dónde debe transformarse la moto.

La pista tampoco permanece igual. Cambian la temperatura, el viento y el nivel de agarre. Lo que funcionaba por la mañana puede dejar de hacerlo

unas horas después. Cada salida plantea una pregunta y cada regreso ofrece una parte de la respuesta.

LA PARTITURA CORPORAL EXACTA

Preparar una sesión exige unir dos lenguajes. Uno está formado por números: temperaturas, presiones,

tiempos, frenadas y aceleraciones. El otro nace de las sensaciones del piloto.

Los datos pueden indicar que todo funciona bien y, sin embargo, quien va sobre la moto puede sentir que algo no encaja. Tal vez la rueda delantera no transmite suficiente confianza, la parte trasera pierde tracción o la moto se mueve demasiado en frenada. Ahí comienza una de las tareas más importantes del box: convertir sensaciones en soluciones.

El responsable técnico escucha, compara los co-

mentarios con la telemetría y comparte la información con mecánicos e ingenieros. A veces basta un pequeño ajuste. Otras, es necesario modificar la suspensión, la geometría, la electrónica o la elección de neumáticos.

Nada se cambia al azar. Una mejora en una zona del circuito puede crear una dificultad en otra. Encontrar el equilibrio significa comprender qué necesita realmente el piloto y hasta dónde debe transformarse la moto.

Cuando la moto vuelve al box, varias personas se acercan al mismo tiempo. Desde fuera podría parecer desorden. Desde dentro, cada movimiento tiene un sentido.

Uno trabaja en la rueda delantera. Otro se ocupa de la parte trasera. Alguien descarga los datos. Las herramientas pasan de una mano a otra y las indicaciones se reducen a palabras breves, señales y miradas. No hace falta pedir espacio.





Cada integrante sabe dónde colocarse y cuándo intervenir. Esa coordinación se ha construido a base de repetir la misma secuencia hasta convertirla en algo natural.

Una cabeza que asiente confirma que un ajuste está terminado. Una mano levantada pide unos segundos más. Una mirada puede advertir de un problema antes de que nadie lo explique.

LA RELACIÓN ENTRE EL PILOTO Y EL BOX FUNCIONA CUANDO AMBAS PARTES APRENDEN A HABLAR EL MISMO IDIOMA

Esa conexión es todavía más importante cuando algo cambia de forma inesperada. Una bandera roja, una avería o la llegada de la lluvia pueden alterar en pocos minutos el trabajo de toda una jornada. Entonces hay que cambiar neumáticos, adaptar la configuración y preparar de nuevo la moto sin perder claridad.

La fortaleza de un equipo no consiste solo en trabajar deprisa. Consiste en mantener el orden cuando todo alrededor parece acelerarse.



ADRIÁN HUERTAS Y LA CONFIANZA COMPARTIDA

Adrián Huertas, piloto patrocinado por Grupo Andrés, representa bien esa relación entre quien siente la moto y quienes deben interpretar cada sensación.

Al bajarse, un piloto no entrega únicamente tiempos. Habla de movimientos, pérdidas de agarre, falta de confianza o dificultades para mantener una línea. Sus manos también cuentan la vuelta: reproducen un movimiento del manillar o señalan el momento exacto en que la moto ha dejado de responder como esperaba.

Los técnicos escuchan y comparan esas impresiones con los datos. Buscan coincidencias y tratan de descubrir si el problema está en el reglaje, el neumático,

co, el estado de la pista o en la adaptación del propio piloto.

No siempre existe una solución inmediata. A veces conviene no cambiar nada y completar más vueltas. Otras, una modificación mínima puede transformar por completo la confianza.

La relación funciona cuando ambas partes aprenden a hablar el mismo idioma. El piloto confía en que será comprendido. El equipo aprende qué significa cada gesto y cuánto valor tiene cada comentario.

Sin esa conexión, la moto puede ser rápida. Con ella, puede convertirse en una extensión de quien la pilota.

CUANDO TODO QUEDA EN SILENCIO

Al salir la moto, el ruido del motor se aleja y el garaje parece quedarse vacío. El movimiento disminuye, pero la tensión aumenta. Todas las miradas se dirigen hacia las pantallas.

Los tiempos muestran dónde se gana y dónde se pierde, pero también permiten medir el ritmo y la regularidad. Una vuelta rápida puede llamar la atención, aunque en una carrera importa más la capacidad de repetirla. Cuando la moto regresa, el box recupera de golpe toda su actividad. Antes incluso de quitarse el casco, el piloto busca a sus técnicos. Su postura ya adelanta parte de la conversación: satisfacción, cansancio o frustración.

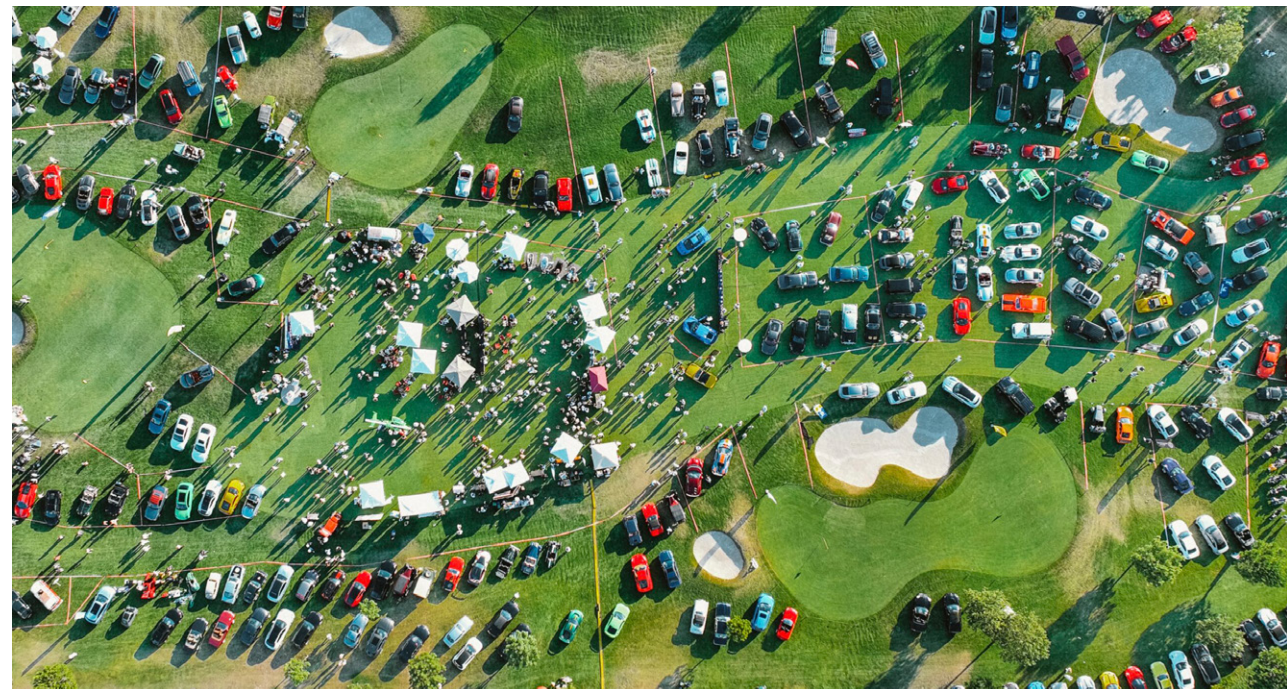
La bandera a cuadros no pone fin al trabajo. Se revisan componentes, se analiza el desgaste y se estudian los datos. Un buen resultado no significa que todo haya sido perfecto. Una mala jornada tampoco borra lo aprendido.

Ese es el idioma invisible del box. Un lenguaje hecho de experiencia, precisión, gestos y confianza. Una conversación que casi nadie escucha, pero que consigue que muchas personas corran como si todas pilotaran la misma moto.



PASEO POR AUTOBELLO MADRID

EL CONCURSO DE ELEGANCIA DONDE
LOS NEUMÁTICOS SE CONVIERTEN
EN TROFEO



Clásicos, deportivos, relojes y piezas únicas se reúnen en una cita donde cada coche cuenta una historia y hasta el neumático forma parte del reconocimiento.

Al caer la tarde, el Hipódromo de la Zarzuela cambia de ritmo. Durante unas horas, el recinto se llena de carrocerías pulidas, motores que despiertan con discreción y conversaciones que comienzan alrededor de un capó abierto. AutoBello Madrid une concurso de elegancia, cultura del automóvil, alta relojería y encuentro social en una misma experiencia.

Pasear por el evento no consiste únicamente en observar coches. Consiste en descubrir cómo cada uno representa

una época, una manera de entender la ingeniería o una historia personal. Un clásico restaurado con paciencia comparte espacio con un superdeportivo actual, una unidad limitada o una preparación creada para no parecerse a ninguna otra.

Cada vehículo exige una forma distinta de mirar. Algunos atraen por su silueta. Otros por la calidad de su restauración, la rareza de su configuración o la historia que esconden bajo la pintura. Hay modelos que no necesitan arrancar para imponer su presencia. Basta con detenerse ante una línea de la carrocería, el acabado de una llanta o un interior conservado durante décadas.

HISTORIAS SOBRE RUEDAS

El recorrido permite pasar del pasado al presente en apenas unos pasos. Junto a un coche nacido cuando conducir todavía era una aventura mecánica aparece otro capaz de gestionar electrónicamente cada movimiento. Son formas distintas de entender el automóvil, unidas por la capacidad de despertar admiración.

Como sucede en otros grandes encuentros de cultura automovilística, el verdadero valor aparece cuando





cada vehículo deja de ser una pieza aislada y se convierte en una historia compartida.

Los propietarios permanecen cerca y hablan de restauraciones, piezas difíciles de localizar y proyectos que han necesitado años. Muchas veces, la verdadera historia del coche surge en esas conversaciones. La perfección que contempla el visitante suele ser el resultado de paciencia, conocimiento y una relación personal difícil de medir.

AutoBello combina ese respeto por el automóvil con un ambiente menos solemne que el de los concursos tradicionales. La exhibición convive con presentaciones, gastronomía, música y una celebración que se prolonga hasta la noche. La elegancia no exige silencio: también puede compartirse.

— CUANDO LA BELLEZA SE PONE EN MARCHA

En algún momento, las puertas se cierran y los motores arrancan. Los coches abandonan durante unos instantes su condición de esculturas y recuerdan que fueron contruidos para moverse.

Entonces la elegancia aparece también en el sonido, en la suavidad con la que avanza un clásico o en la forma en que una mecánica antigua continúa funcionando décadas después. Incluso los modelos más exclusivos necesitan rodar para mostrar su verdadera personalidad.

UNO DE LOS PREMIOS MÁS DESTACADOS ES LA COPA DE ORO

El jurado analiza las piezas antes de entregar los diferentes reconocimientos. Entre ellos, la Copa de Oro distingue a las propuestas más destacadas. Pero el vínculo entre belleza, ingeniería y neumático también ha tenido un papel especial en el evento.



CADA COCHE CUENTA UNA HISTORIA Y HASTA EL NEUMÁTICO FORMA PARTE DEL RECONOCIMIENTO

La idea resulta especialmente significativa. En un concurso de elegancia es fácil concentrarse en la carrocería, el interior o el motor. Sin embargo, incluso el vehículo más exclusivo depende de cuatro pequeñas superficies de contacto con el asfalto. El neumático conecta diseño y movimiento, potencia y control, historia y carretera.

A medida que llega la noche, cada visitante construye su propia selección de favoritos. No siempre destaca el coche más llamativo. La elegancia puede encontrarse en la fidelidad de una restauración, en la coherencia de un diseño o en la capacidad de conservar la personalidad original de un modelo.

AutoBello Madrid vive de esa mezcla entre tradición e innovación. El concurso entrega sus premios, pero el verdadero reconocimiento permanece repartido por todo el recinto: en quien vuelve a contar la historia de su coche, en quien descubre un modelo por primera vez y en quien encuentra, entre tantas máquinas extraordinarias, su próximo sueño sobre ruedas.



¿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: Miguel Pereda

¿Quién es usted?

Vicente Nieto, propietario de Neumáticos Nieto.

¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?

Mi padre trabajaba en un taller de neumáticos y yo empecé con él con 12 años. ¿Cuántos años lleva abierto el taller? El taller lleva abierto 42 años y empezamos el negocio mi padre y yo; decidimos abrirlo los dos.

¿Ha cambiado mucho?

Sí, ha cambiado mucho (aunque no muchísimo) y a mejor.

¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?

Montados no sé, son muchos años. Vendidos rondamos los 20.000 o 25.000 al año.

¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

Hay que ser fiel a algunas marcas, como Michelin, aunque luego hemos vendido de todo, siendo multimarca. Nos enfocábamos un poco en alguna marca de importación de buena calidad, pero entonces el neumático que más se vendía y conocía la gente se limitaba a cuatro o cinco marcas, y de ahí ya no salías.

Los clientes qué prefieren, ¿duración o agarre?

Pues en la época en las que estamos... a excepción de algún cliente que prefiere las tres cosas, lo cual es imposible, por eso está el saber vender, asesorar y ser un buen profesional.

¿Se le ha resistido alguna rueda?

Durante tantos años alguna se habrá

resistido, pero siempre hemos sabido salir de ello y se ha solucionado.

¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

Hace diez minutos.

Si le digo que llevo mal las presiones...

Lo primero que le diría es que la presión es muy importante: para el vehículo, para la seguridad y para la salud del neumático.

Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

Hoy por hoy no hay ningún consejo único; lo que hay que hacer es asesorar. Cada coche, como las personas, va bien con una rueda; hay veces que uno está muy contento con Michelin y otro no la quiere ni ver, así que en función del coche que sea le vas asesorando.

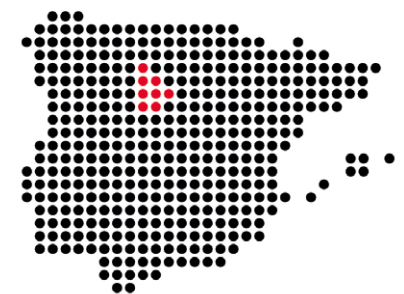
¿Qué lugar ocupan los viajes y el 4x4 en su vida?

A día de hoy, mucho. La gente se vuelca con los SUV y los 4x4, muchísimo.

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

Para mí, Neumáticos Andrés es un referente absoluto y uno de los mejores distribuidores de España gracias a su constante actualización y su excelente relación calidad-precio. Valoro especialmente su trato humano y profesional, destacando que, a diferencia de otras empresas, mantienen un equipo comercial accesible y dispuesto a ayudar en cualquier momento, incluso durante las vacaciones, ofreciendo un servicio de total confianza tras toda una vida colaborando juntos. Un diez.

DATOS DEL TALLER



Neumáticos Nieto

Av. de Gijón, 195, Nave 1
47610 Zaratán, Valladolid
983 35 09 25

GRUPO ANDRÉS REFUERZA SU PRESENCIA INTERNACIONAL EN "THE TIRE COLOGNE 2026"



Grupo Andrés participó del 9 al 11 de junio en The Tire Cologne 2026, una de las principales ferias internacionales de la industria del neumático, que se celebró en el recinto Koelnmesse de Colonia, Alemania. La cita representa un nuevo paso en la estrategia de crecimiento exterior de la compañía y en su consolidación como distribuidor de referencia en Europa.

La empresa contó con un stand propio de 100 metros cuadrados, ubicado en el espacio Co51 del hall 8. Desde allí recibió a clientes, fabricantes, socios y profesionales de distintos mercados, con el objetivo de reforzar relaciones comerciales, identificar nuevas oportunidades de negocio y presentar su capacidad de distribución internacional.

Grupo Andrés mantiene una presencia estable en esta feria desde su primera edición, celebrada en 2018. Su participación continuada refleja la importancia que la compañía concede a los grandes encuentros profesionales como espacios para conocer la evolución del mercado, establecer alianzas y mantenerse cerca de las principales tendencias del sector.

La internacionalización es actualmente uno de sus principales ejes estratégicos. Desde la sede central de Salamanca, un departamento especializado atiende a clientes de diferentes países en más de diez idiomas, apoyado en una amplia capacidad de almacenaje y en los centros operativos de Salamanca, Madrid, Barcelona, Sevilla y Álava.

La combinación de stock, tecnología y acuerdos con operadores logísticos permite suministrar neumáticos en gran parte de Europa en plazos aproximados de entre dos y cinco días. A ello se suman su plataforma B2B y una oferta multimarca y multisegmento orientada a las necesidades de distribuidores y profesionales del neumático.

Con su presencia en The Tire Cologne 2026, Grupo Andrés refuerza una estrategia internacional basada en el trato directo, la eficiencia logística y la capacidad de servicio. La feria se convierte así en un escaparate para mostrar la solidez alcanzada por la compañía y seguir ampliando su red de clientes y colaboradores fuera de España.

GRUPO ANDRÉS AMPLÍA SU EXPANSIÓN INTERNACIONAL CON PRESENCIA EN 57 PAÍSES

Las ventas internacionales de Grupo Andrés representaron el 30% de su facturación total en 2025, consolidando la expansión exterior como uno de los principales ejes de crecimiento de la compañía. Actualmente, el grupo exporta a 57 países, con especial presencia en mercados europeos como Portugal, Francia, Italia y Alemania.

Este avance se produce después de un ejercicio en el que Grupo Andrés superó los 420 millones de euros de facturación global. Su División de Neumáticos rebasó por primera vez los 400 millones, apoyada en una mayor capacidad logística, la digitalización de sus procesos, la amplitud de catálogo y una relación más estrecha con fabricantes y clientes profesionales.

Desde su sede central en Salamanca y sus centros operativos en Madrid, Barcelona, Sevilla y Álava, la compañía gestiona pedidos para clientes nacionales e internacionales mediante una red logística preparada para responder dentro y fuera de la Península.

Grupo Andrés trabaja además en el desarrollo de nuevas infraestructuras logísticas en el centro de Europa. El objetivo es reducir los plazos de entrega, ganar eficiencia y acercarse a sus clientes internacionales. Su participación con stand propio en The Tire Cologne 2026 forma parte de esta estrategia de crecimiento exterior.

La tecnología continúa siendo uno de los pilares de esta evolución. En 2025, su plataforma B2B gestionó más de 1,9 millones de pedidos, mientras que la compañía presta servicio actualmente a más de 45.000 profesionales del taller. La combinación de capacidad de stock, oferta multimarca y herramientas digitales ha permitido ampliar mercados sin perder agilidad operativa.

Fundada en Salamanca en 1980, Grupo Andrés afronta esta nueva etapa apoyado en el relevo generacional y en la profesionalización de su estructura. La exportación ha dejado de ser una línea complementaria para convertirse en una parte esencial del negocio y en uno de los pilares de su crecimiento futuro.





GRUPO ANDRÉS Y LINGLONG TIRE FORTALECEN SU ALIANZA

Grupo Andrés ha firmado un nuevo acuerdo estratégico con Linglong Tire para distribuir sus gamas de neumáticos de turismo y camión en España durante los próximos tres años. La operación amplía una colaboración iniciada anteriormente y refuerza la posición de ambas compañías en dos segmentos clave del mercado nacional.

La relevancia del acuerdo quedó reflejada en la visita de Wang Feng, presidente mundial de Linglong Tire, a la sede central de Grupo Andrés en Salamanca, donde formalizó la alianza junto a Iván Andrés, consejero delegado de la compañía española.

Para Grupo Andrés, el acuerdo supone incorporar una oferta más amplia y competitiva a su catálogo, respaldada por un fabricante con capacidad industrial, tecnología propia y presencia internacional. La compañía aportará su red logística, su plataforma B2B y su conocimiento del taller profesional para mejorar la disponibilidad y el servicio en todo el territorio.

Linglong Tire cuenta con gamas para vehículos de turismo y transporte pesado y suministra equipamiento original a fabricantes de

automóviles de distintos mercados. La marca asegura trabajar con más de 70 fabricantes internacionales y haber superado los 300 millones de neumáticos destinados a primer equipo.

El nuevo acuerdo llega en un contexto marcado por una oferta más especializada y por la necesidad de adaptar cada neumático al tipo de vehículo y uso. Talleres, flotas y distribuidores demandan mayor amplitud de gama, disponibilidad inmediata y soluciones capaces de equilibrar rendimiento y coste.

La colaboración consolida a Grupo Andrés como socio estratégico para fabricantes internacionales que buscan crecer en España mediante una distribución especializada. Al mismo tiempo, permite a Linglong reforzar su presencia en el canal profesional y ampliar el alcance de sus productos de turismo y camión.

Con esta alianza, ambas compañías avanzan en una relación orientada al crecimiento, la eficiencia logística y el servicio al taller, apoyándose en la capacidad industrial del fabricante y en la experiencia comercial y tecnológica del distribuidor.

GRUPO ANDRÉS IMPULSA LOS "ENCUENTROS DE TALENTO" JUNTO A PROFESIONALES DE RECURSOS HUMANOS



Grupo Andrés ha celebrado en su sede central el primer Encuentro de Talento, una iniciativa desarrollada junto a la Fundación General de la Universidad de Salamanca para fomentar el intercambio de conocimiento entre profesionales de Recursos Humanos y gestión de personas.

La acción se integra dentro de Conecta con Andrés, el programa con el que la compañía busca reforzar los vínculos profesionales, abrir espacios de colaboración y contribuir al desarrollo empresarial de su entorno. En esta primera sesión participaron una decena de responsables de distintas organizaciones de Salamanca.

Bajo el lema "Líderes que se encuentran hoy para transformar las organizaciones del mañana", la jornada sirvió para presentar el proyecto y definir conjuntamente las dinámicas, la periodicidad y los contenidos

de los próximos encuentros.

Entre las entidades participantes se encontraban Global Exchange, Tebrio, ALS, Jamones Blázquez, Cruz Roja, Vertex Bioenergy, Plásticos Durex, la Fundación General de la Universidad de Salamanca y Grupo Andrés.

La iniciativa nace con la intención de crear una comunidad profesional cercana y práctica, donde quienes lideran equipos puedan compartir experiencias, detectar retos comunes y generar aprendizajes aplicables a sus organizaciones.

La colaboración con la Universidad de Salamanca refuerza además la conexión entre empresa, conocimiento y territorio. Con este proyecto, Grupo Andrés avanza en su apuesta por abrir sus instalaciones y su experiencia a iniciativas que aporten valor compartido y contribuyan al desarrollo empresarial y humano de Salamanca.

30 | Clásicos

ALFA ROMEO SPIDER 1750 VELOCE

EL DESCAPOTABLE QUE CONVIRTIÓ LA LIBERTAD EN DISEÑO

En la historia del automóvil hay modelos que se recuerdan por sus cifras y otros por cómo representan una época. El Alfa Romeo Spider pertenece a este segundo grupo. Bajo, ligero y abierto al paisaje, este descapotable italiano convirtió la conducción en una declaración de libertad.

Presentado originalmente en el Salón de Ginebra de 1966, el Spider nació de la colaboración entre Alfa Romeo y Pininfarina. Su silueta estilizada, el largo capó, la posición retrasada del habitáculo y la característica zaga redondeada del primer modelo crearon una imagen que pronto quedó asociada al diseño italiano. Su aparición en El graduado, conducido por Dustin Hoffman, terminó de convertirlo en un icono internacional.

En 1970, el Spider comenzó una nueva etapa con la llegada de la segunda serie, conocida como Coda Tronca por su parte trasera recortada y más vertical. Aportó una imagen

más moderna y un maletero más aprovechable. La carrocería continuaba siendo limpia y equilibrada, sin adornos innecesarios, como si cada línea estuviera pensada para prolongar visualmente el movimiento del coche.

La versión 1750 Spider Veloce utilizaba un motor de cuatro cilindros en línea de 1.779 cm³, construido en aleación ligera y equipado con doble árbol de levas en cabeza. Unido a una caja manual de cinco velocidades y a la propulsión trasera, ofrecía una respuesta directa y una conducción especialmente gratificante en carreteras con curvas. El Spider confiaba en el equilibrio, la ligereza y la conexión con quien se sentaba al volante.

El Alfa Romeo Spider se mantuvo en producción durante 28 años y atravesó cuatro generaciones, superando las 124.000 unidades. Su secreto estaba en una combinación difícil de repetir: elegancia, sencillez, carácter deportivo y una forma muy italiana de entender el placer de conducir.

MOTOR
CUATRO CILINDROS EN LÍNEA
1.779 CM³

POTENCIA
118CV 190 KM/H

LARGO X ANCHO X ALTO
412 x 163 x 129 CM

CAMBIO
MANUAL 5 VELOCIDADES

PROPULSIÓN
TRASERA

FRENOS
DISCOS DELANTEROS
Y TRASEROS

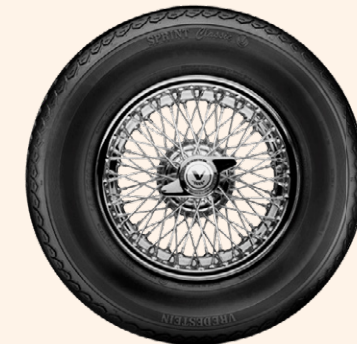
NEUMÁTICOS
SPRINT CLASSIC 165 14 84H

PESO
1.040 KG.

COTIZACIÓN
45.000 € - 65.000 €

PATROCINADO POR

VREDESTEIN
TYRES



SPRINT CLASSIC

SPRINT *Classic*

Gran seguridad en carreteras tanto secas como mojadas.

Diseñados especialmente para los amantes de los automóviles.

Mínima distancia de frenado.

Apto hasta 270Km/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.



No puedes controlar el tiempo. Pero puedes estar preparado.

AllSeasonContact 2

Con la seguridad de la tecnología alemana para cada estación.

- Experimenta una mayor eficiencia gracias a la tecnología y a los materiales avanzados de la banda de rodadura.
- Siéntete seguro con cualquier clima gracias a un mejor comportamiento y frenada.
- Disfruta del nuevo diseño de banda de rodadura adaptativa para una experiencia cómoda y suave en la conducción durante todo el año.

GERMAN
TECHNOLOGY



Preparado para vehículos eléctricos

