

# TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 18 FEBRERO 2023  
3,95€ ESPAÑA

## LOS NEUMÁTICOS PARA TU SUV

VAMOS DE SAFARI  
NUEVOS MODELOS INSPIRADOS EN EL DAKAR

SANTOLINO Y GRUPO ANDRÉS



**ANDRÉS**

NÚM. 18 FEBRERO 2023



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](http://www.bridgestone.es)

**BRIDGESTONE**  
Solutions for your journey



TirePRO es una publicación de Grupo Andrés

## EL FUTURO (SOSTENIBLE) HA LLEGADO

El momento de ver rodar por las calles mucho de esos neumáticos futuristas que nos han presentado en los últimos años está cada vez más cerca. De hecho, se aproxima a gran velocidad y muy pronto podremos comprobar cómo es eso de las cubiertas que no se pinchan, que se conectan con la carretera y que incluso se regeneran.

En este número de TirePRO os informamos que los fabricantes tienen muy avanzado el estreno, aunque sea en pruebas, de sus primeros modelos de la generación que va a cambiar no solo este elemento fundamental en la seguridad, sino la manera en la que se va a relacionar con las vías y con los usuarios. Muchos serán más eficientes de principio a fin, no solo ahorrarán en consumo de energía (fósil o eléctrica), sino que se repararán y repondrán con menores emisiones.

Antes, podremos tener en Grupo Andrés todos los nuevos neumáticos ultraeficientes en los que los fabricantes han optado por compensar impacto reciclando: Michelin y Continental ultiman modelos con un elevado porcentaje de material reutilizado y esos no son "de fantasía", los tenemos ya disponibles.

Sus avances son cada vez mayores y unas cubiertas son capaces de rodar con nosotros todo el año, como las all season, cada vez más indiscutibles reinas del mercado para muchos fabricantes de vehículos y usuarios. Y también nos pueden llevar a los desiertos más lejanos como los que evocan los nuevos coches 'de safari' que están tan de moda o el propio Dakar, del que Lorenzo Santolino ha regresado con otro excelente resultado.

## NÚM. 18 SUMARIO

**04**  
OPINIÓN

Desde 1980, comprometidos con su negocio

**05**  
ACTUAL

Novedades del sector

**10** LUGARES

El circuito técnico de Nardò



**14** NEUMÁTICOS

Elegir neumáticos para nuestro SUV



**24** COMPE- TICIÓN

DTM, turismos alemanes



**26** DIARIO DE RUTA

Santolino y Neumáticos Andrés



**32** RADIO- GRAFIA

Del taller. Hoy desde Lisboa.

**34** GRUPO ANDRÉS

2023, el año de la consolidación.

# OPINIÓN

## DESDE 1980, COMPROMETIDOS CON EL DESARROLLO DE SU NEGOCIO



**Eustaquio Andrés**  
Presidente  
Grupo Andrés Neumáticos

¡Más de 40 años de historia! La cifra, en principio, puede asustar. Pero no, en Grupo Andrés no nos preocupa el paso del tiempo, al contrario, nos estimula, porque vivirlo es la constatación de un trabajo bien hecho a lo largo de los años, en continuo desarrollo y evolución.

Han pasado más de cuatro décadas desde que se puso en marcha el engranaje de lo que hoy somos: un proyecto empresarial que nació con el objetivo de mejorar la calidad del trabajo de los profesionales del taller, ofreciendo facilidades en la adquisición y reposición de neumáticos.

Y todavía hoy somos fieles a ese propósito, como el primer día, seguimos COMPROMETIDOS CON EL DESARROLLO DE SU NEGOCIO. Un lema que nos acompaña desde siempre, dirigido a los más de 20.000 clientes profesionales que confían en nuestros servicios.

Cuando en los años 80 el fundador de la compañía, Eustaquio Andrés, comenzó a gestionar las primeras operaciones de distribución de neumáticos desde Salamanca, asumió un gran riesgo, no cabe duda, pero tenía muy claro lo que quería hacer. Sabía que faltaba un eslabón muy importante entre los fabricantes de neumáticos, concesionarios de coches y talleres. Entonces, asumió el reto de liderar las negociaciones entre los distintos actores implicados y se comprometió a impulsarlas

poniendo en marcha el mercado de la distribución de neumáticos tal y como hoy lo conocemos. Sin saber hasta dónde iba a llegar, aunque siempre estuvo convencido de que su proyecto era necesario. Eustaquio Andrés fue dando pasos de gigante, desde su pequeño negocio local de distribución de neumáticos, al ámbito regional, nacional e internacional. Llegando hoy en día a ser uno de los protagonistas destacados del sector en la exportación e importación de neumáticos.

Su visión de futuro es tan amplia que nunca se ha cerrado a la innovación y ha sabido adaptarse con gran acierto al ritmo frenético de las tecnologías. Además, no se ha limitado al sector del neumático sino que Eustaquio Andrés ha sido siempre permeable a todos los cambios vividos en el mundo de la automoción, llegando a crear un grupo empresarial al que también se suman inversiones estratégicas vinculadas a la revolución del mercado automovilístico y logístico en el más amplio sentido.

Grupo Andrés es una compañía viva, avanzadilla del sector en tecnología, logística, internacionalización... es capaz de mirar hacia delante, pero sin perder de vista el foco. Por eso, nuestro slogan 'COMPROMETIDOS CON EL DESARROLLO DE SU NEGOCIO' está más vivo que nunca, ese es el eje central por el que nos gusta rodar.

## STAFF

**Edita** Comunicación  
de Neumáticos Andrés  
[comunicacion@grupoandres.com](mailto:comunicacion@grupoandres.com)

**Dirección y Coord. editorial**  
Carlos González

**Dirección de arte y diseño**  
Ana Roncero  
Alberto Martínez

**Redacción y colaboradores**  
Félix Oliva  
Carmen Armijo  
Mario Vicente  
Juan Zamoro  
Carlos González

**Fotografía**  
Sherco/Edo Bauer, Michelin,  
Continental, GoodYear, Renault,  
Porsche, Lamborghini, Automobili Amos, Freepick, Pexels.

# ACTUALIDAD

## AMG ONE, ESTRENO CON RÉCORD

El Mercedes AMG-One, el nuevo superdeportivo híbrido de 1.063 CV, se ha convertido en el nuevo rey del 'infierno verde' al establecer un nuevo récord de vuelta al anillo norte de Nürburgring. Maro Engel, experimentado piloto del DTM, se ponía a los mandos del Mercedes-AMG One el pasado 28 de octubre de 2022 en el mítico circuito con un

único objetivo: batir el récord de vuelta rápida en la categoría de vehículos de producción homologados para la carrera. La emoción era máxima, ya que el piloto alemán salió a pista para su último intento de batir el récord tan sólo 29 segundos antes de que el circuito cerrara sus puertas oficialmente. Sólo quedaba una oportunidad, por lo que

el trío formado por los Michelin Pilot Sport Cup 2R M01, el Mercedes-AMG One y Maro Engel debían rozar la perfección. Tras recorrer los 20,832 kilómetros y las 174 curvas de la variante larga del circuito de Nürburgring el cronómetro se detuvo con un registro de 6:35,183 minutos, rebajando en ocho segundos el récord anterior.



# LA COMISIÓN EUROPEA RENUEVA LAS MEDIDAS ANTIDUMPING CONTRA LOS NEUMÁTICOS DE CAMIÓN Y AUTOBÚS DE EXPORTACIÓN CHINA



*A falta de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), la Comisión Europea ha comenzado 2023 imponiendo un nuevo conjunto de medidas de Derechos Antidumping y Antisubvenciones Definitivo contra un segmento de neumáticos procedentes de la República Federal China. La nueva ley afecta una vez más a los neumáticos nuevos y recauchutados para autobuses o camiones con un índice de carga superior a 12t.*

## QUÉ ES EL DUMPING

El dumping es una política comercial que se realiza en el ámbito de las exportaciones-importaciones. Consiste en sacar un producto fuera del país fabricante a un precio inferior al que se aplica en el mercado de origen o inferior al coste de fabricación o distinto a los del mercado al que se exporta. Esta práctica se considera competencia desleal en el derecho europeo y puede afectar gravemente a los productores del país receptor y a otros competidores internacionales.

Como ejemplo ficticio, sería como producir un neumático por un coste de 100 y exportarlo por un precio de venta de 70, para hacerse con el mercado pese a las pérdidas iniciales. De esta forma se busca ir eliminando a la competencia, lo que puede conducir al monopolio de quien ha practicado esta estrategia de dumping.



## QUÉ SON LAS LEYES ANTIDUMPING

Los países que detectan prácticas de dumping en su zona de actividad comercial, pueden defenderse con las llamadas leyes antidumping, que se aplican en el ámbito de los trámites aduaneros. Esos hechos deben comprobarse por parte de los organismos oficiales pertinentes, a requerimiento de los afectados.

En el caso que nos atañe, ADINE ha sido una de las organizaciones personada en el procedimiento desde el comienzo y la Comisión Europea es la entidad competente para investigar y confirmar la existencia o no del dumping; del mismo modo que le corresponde determinar los daños que causa y establecer las medidas necesarias para combatirlo. Los propios exportadores a los que se acusa del dumping pueden comprometerse a corregir los precios para compensar los perjuicios que se les atribuyan.

El reglamento ya había estado en vigor desde finales de 2018 hasta mediados de 2022, momento en el que fue anulado por el Tribunal General de la Unión Europea, en su sentencia del 4 de mayo de 2022, alegando defectos en la metodología utilizada por la CE para desarrollarlo. Ante esta decisión, Bruselas puso en marcha un nuevo proceso de investigación sobre las exportaciones chinas de neumáticos, el cual ha concluido con la aprobación de la medida anunciada en el pasado mes de enero de 2023.

Según lo recogido en la nueva ley, los exportadores chinos afectados tendrán que desembolsar en las aduanas europeas entre 21,12 y 61,76 euros extras por neumático, dependiendo del fabricante. Este arco de precios es inferior al que se recogía el anterior reglamento de 2018, puesto que la norma vigente hasta mayo de 2022 comenzaba en los 42,73 €, aunque el tope máximo también estaba en los 61,76 €.

ADINE, Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumáticos, personada en el procedimiento contra los precios de los importadores chinos desde el inicio, está permanentemente al tanto de la evolución de esta norma, para trasladar a sus asociados todos los avances que se den y las consecuencias que se puedan derivar de su entrada en vigor definitiva, que se produce con la publicación oficial en el DOUE.

## EL UPTIS, EN CONDICIONES REALES

Una flota de 50 furgonetas de reparto de DHL Express equipará el neumático sin aire Michelin Uptis para realizar entregas de última milla en Singapur antes de finales de 2023. El programa piloto comenzará con los primeros vehículos equipados con esta tecnología circulando a partir del día 10 de enero. De esta forma, la tecnología de Uptis, uno de los primeros neumáticos 'del futuro', se ensayará en condiciones reales un año antes de lo previsto



El prototipo Michelin Uptis es un conjunto de llanta/neumático a prueba de pinchazos destinado a turismos y furgonetas ligeras que en vez de aire utiliza una revolucionaria estructura capaz de soportar el vehículo, asegurando la robustez de la rueda y garantizando el confort y la seguridad durante la conducción. Diseñada como una solución "plug-and-play", el Uptis permite a los usuarios despreocuparse de los peligros de la carretera que puedan afectar a los neumáticos, y limita el número de neumáticos desechados a consecuencia de pinchazos.

## BF GOODRICH TODO TIEMPO Y TODO TERRENO

BFGoodrich lanza en Europa el neumático BFGoodrich Trail-Terrain T/A, diseñado para una utilización diaria tanto en carretera como fuera de ella, independientemente de la estación del año. El nuevo es adecuado para un uso ocasional fuera de la carretera, especialmente en pistas de grava y tierra gracias a un compuesto de goma desarrollado para resistir los impactos y las agresiones. El diseño de los hombros, con tacos laterales recortados y decalados, se ha optimizado para proporcionar tracción en terrenos blandos sin comprometer el ruido de rodadura al circular sobre asfalto, lo cual, junto a los canales laterales cerrados, garantiza una conducción más silenciosa en carretera.

BFGoodrich Trail Terrain T/A también proporciona una excelente tracción cuando baja la temperatura exterior, con unas laminillas 3D autoblocantes profundas que crean aristas suplementarias a los tacos, diseñadas para mejorar el

agarre en superficies deslizantes durante toda la vida útil del neumático. La certificación 3PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake) avala sus prestaciones en condiciones climáticas adversas, incluso en invierno con nieve intensa.



## TODOS EN COCHE

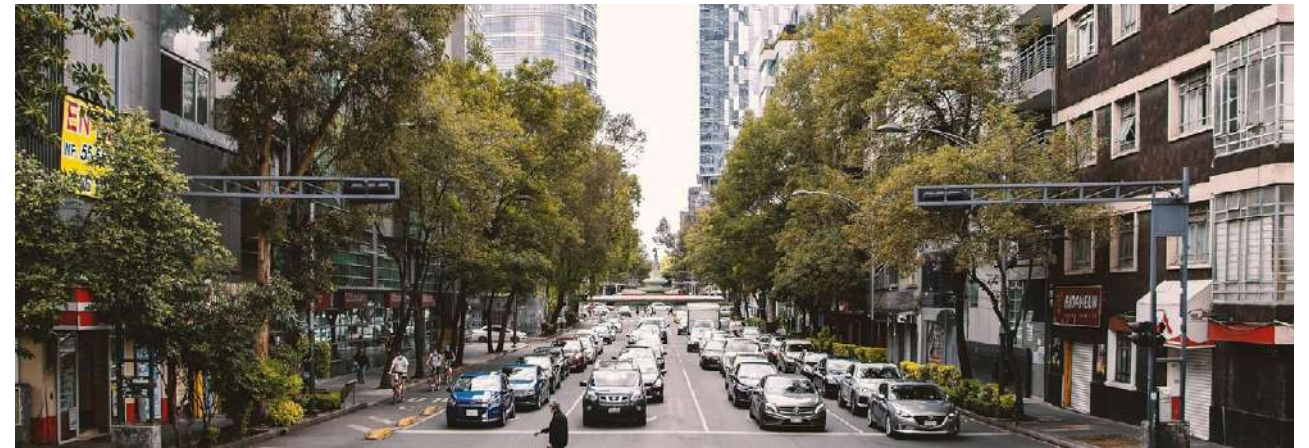
El coche sigue siendo el medio de transporte urbano preferido por los usuarios, que muestran un nivel de preocupación bajo por la seguridad vial. Estas son algunas de las principales conclusiones del Barómetro FESVIAL de Seguridad Vial y Movilidad 2022, realizado por la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) y Michelin, que en esta edición se ha centrado en las cuestiones básicas de seguridad vial y movilidad en las grandes ciudades.

El estudio revela que, pese a las diferentes políticas y medidas de movilidad sostenible que se están implementando, un 60,5% de las personas que residen en grandes ciudades reconocen utilizar el coche para sus desplazamientos habituales, ya sea un vehículo particular, transporte público (taxi o los VTC) o el coche compartido. Al coche le siguen el transporte público (18,8%), los desplazamientos caminan-

do (8,2%), la bicicleta o patinete (7,7%) y la motocicleta o ciclomotor (4,8%).

Según el ranking de los 10 problemas con los que se encuentran las grandes ciudades la seguridad vial ocupa el octavo puesto, por detrás de otros como el estado de limpieza de las calles y de la recogida de basuras. Sin embargo, los problemas de movilidad y accesibilidad son la segunda mayor preocupación, siendo el primero la seguridad ciudadana.

Por el contrario, las medidas que menor apoyo reciben hacen referencia a los límites de velocidad "específicos" (20 km/h en vías donde acera y calzada compartan plataforma, 30 km/h en vías de un solo carril por sentido de circulación), y a la prohibición de accesos de vehículos con altas emisiones al centro de la ciudad, o el tránsito de vehículos a determinadas zonas de la ciudad, salvo en el caso de los residentes.



## GOODYEAR 90% SOSTENIBLE

Goodyear Tire & Rubber Company ha presentado un neumático de demostración compuesto en un 90% por materiales sostenibles. Este neumático de demostración ha superado todas las pruebas reglamentarias aplicables, así como las pruebas internas de Goodyear. Este neumático también ha mostrado una menor resistencia a la rodadura en comparación con el neumático de referencia, fabricado con materiales tradicionales. Esa menor resistencia a la rodadura significa que este neumático de demos-

tración puede ofrecer un mayor ahorro de combustible y una reducción de la huella de carbono. Además, tras presentar un neumático con un 70% de material sostenible en enero de 2022, Goodyear, en colaboración con su red de suministro, tiene previsto introducir al mercado un neumático con hasta un 70% de material sostenible en 2023. Los clientes interesados en adquirir este neumático pueden registrarse ya para recibir actualizaciones.



# NARDÒ

## LA CASA DE LOS RÉCORDS

Desde 1975, el centro técnico italiano ha sido escenario de numerosas pruebas, pero ha pasado a la posteridad por las marcas de velocidad que se han batido en su anillo

**E**l Centro Técnico de Nardò, al sur de Italia, es uno de los lugares donde se ponen a prueba todo tipo de avances y vehículos. Fundado en 1975 en la región italiana de Apulia, ha sido sede de innumerables pruebas, pero si por algo es famoso es por sus récords de velocidad. Durante décadas fue escenario de los ensayos de muchas marcas que querían demostrar que sus vehículos, coches o motos, eran los más rápidos de un momento en el que la guerra tecnológica y de prestaciones dependía de los km/h que pudiera lograr un nuevo modelo en el fabuloso anillo de Nardò.

El NTC, que ocupa más de 700 hectáreas con más de 20 pistas de prueba, fue adquirido en 2012 por Porsche que invirtió 80 millones de euros en su mejora. Con el paso del tiempo se ha transformado de un terreno de pruebas con pistas e instalaciones únicas en un centro integrado para test de alto rendimiento, validación y desarrollo de vehículos inteligentes y conectados.



Su anillo de pruebas es el emblema de estas instalaciones. Se trata de una pista con un peralte constante, de 12,6 kilómetros de longitud y 4 de diámetro, donde se han llegado a superar los 400km/h. Las pruebas se hacen tanto para velocidad punta como para velocidad media más alta y se homologan las marcas. Se renovó por completo en 2019, incluyendo cables de fibra óptica para la transmisión rápida de datos, así como diversas señales de tráfico que permiten hacer ensayos con vehículos autónomos. También un asfalto nuevo totalmente liso que permite circular a enormes velocidades sin notar un solo bache.

El Centro Técnico de Nardò (NTC) cuenta con una larga historia. Desde su fundación, en 1975, ha sido escenario de innumerables récords de velocidad y resistencia, el más reciente el del "Blizz Primatist", un vehículo eléctrico aerodinámico inspirado en el legendario prototipo Z.E.R. de Bertone. Este logro simboliza una nueva era en el NTC: a medida que el centro de pruebas continúa con su tradición de excelencia técnica, la sostenibilidad también juega un papel cada vez más importante para la legendaria sede de Porsche Engineering en el sur de Italia.

## FUNDACIÓN

El centro se funda como 'Sociedad de pistas de pruebas para la automoción Nardò' el 1 de julio de 1975. En aquella época, contaba con los circuitos circulares para coches y camiones, la plataforma dinámica para automóviles y la torre de control.

## NIKI LAUDA

El Ferrari 312 T2, que Niki Lauda examinó en Nardò el 13 de marzo de 1977, era un prototipo único. Con el fin de optimizar la aerodinámica del monoplaza, fue dotado de seis ruedas: había cuatro en el eje trasero.

## 404 KM/H

En 1979 se bate en su anillo el récord de velocidad. Con un motor V8 biturbo de 4,82 litros y 500 CV a 6.200 rpm, el Mercedes-Benz C111-IV alcanzó una velocidad de 404 km/h. El ingeniero jefe Hans Liebold estaba al volante cuando se marcó esa vuelta récord en el Circuito de Nardò, completándola en 1 minuto y 57 segundos.

## CIRCUITO DE RUIDO

Hay seis terrenos distintos sobre un área de 1,5 km de longitud y 8 metros de anchura, destinados a poner a prueba la comodidad del vehículo. Otra innovación es el circuito para el Ruido, con un suelo específico que mide el rumor generado al avanzar.



## EL CENTRO NARDÒ FUE ADQUIRIDO POR PORSCHE EN 2012



## NEUMÁTICOS PARA PORSCHE CENTRO TÉCNICO NARDÒ

Porsche es una marca con la que colaboran todos los principales fabricantes mundiales reconocidos a nivel global. Los neumáticos homologados para Porsche están provistos de marcaciones NO, N1, N2, N3, N4.

Michelin es el proveedor de neumáticos para Porsche Cayenne (los Michelin Diamaris).

Dunlop para el Porsche 911 Boxster y Porsche Cayenne (modelos Dunlop SP Sport 9090 y Dunlop Grandtrek WT M2).

Otro colaborador frecuente es Bridgestone, proveedor de los modelos Bridgestone: S02, RE050, RE050 A, S02A, ER30, Dueler HP Sport, en tamaños desde 205/50 R17, por 255/40 R18, hasta 275/40 R20. Estos neumáticos se montan en los modelos: Porsche Boxster, Porsche 911, Porsche Cayman y muchos más.

Entre otros proveedores reconocidos podemos mencionar a Yokohama (modelos Advan Sport V103, AVS S1-Z, AVS Sport), Pirelli (P Zero Rosso) o Goodyear con la tecnología Run On Flat.



**MICHELIN LATTITUDE SPORT 3 N2**

18"-19"-20"-21"



**HANKOOK VENTUS S1 EVO 2 SUV K117A N1**

18"-19"-20"-21"



**CONTINENTAL CONTISPORT CONTACT 5P XL NDO**

18"-19"-20"-21"



**PIRELLI P ZERO NO**

18"-19"-20"-21"



CONSULTA AQUÍ EL CATÁLOGO COMPLETO DE MEDIDAS HOMOLOGADAS DE TODAS LAS MARCAS PARA PORSCHE, DISPONIBLE EN NEUMÁTICOS ANDRÉS



# ELEGIR NEUMÁTICOS PARA NUESTRO SUV

*Son los vehículos más vendidos por su polivalencia y las gamas de las marcas se han adaptado a ellos: el uso, las capacidades y el tipo de nuestro 'todoterreno' urbano determinará si nos interesan neumáticos más de carretera o más off-road*







# T

os SUV (Sport Utility Vehicle) son los reyes indiscutibles del mercado automovilístico. A medio camino entre los todoterreno de siempre y los turismos, sus proporciones y estilo aventuro, su capacidad para viajar y ciertas dotes para circular en nieve o tierra, incluso con versiones 4x4, los han convertido en imprescindibles para todo fabricante que se precie. Su éxito se basa en su comodidad y espacio disponible para pasajeros y su predisposición para llevar todo tipo de material para actividades al aire libre, de ahí su nombre.

Su irrupción ha provocado movimientos impensables, como la entrada de marcas como Aston Martin, Bentley y hasta Ferrari en un futuro próximo, pero también ha obligado a adaptarse a los fabricantes de neumáticos que se han volcado con este segmento a base de multitud de nuevos modelos.

## TENEMOS QUE TENER MUY EN CUENTA EL BALANCE DE USO FUERA/ DENTRO DE CARRETERA

Una de las claves es el uso y capacidades de estos coches. Cuando elegimos neumáticos para nuestro SUV tenemos que tener muy en cuenta el balance de uso fuera/dentro de carretera. Son muchos los SUV que no pisan fuera del asfalto nunca, algunos ni siquiera son 4x4 y otros sí cuentan con sistemas de tracción más o menos sofisticados. Así que determinar si vamos a hacer un uso off road es importante. También influye el tipo de SUV que tengamos: eléctricos o de combustión, urbano o grande... y el uso que le vamos a dar: viajes, ir a la nieve, cargar con bicicletas.

Si tu SUV o CUV (vehículo utilitario crossover) se conducirá mayormente sobre asfalto y puede que sólo llegue hasta carreteras de grava, existe la posibilidad de que puedas usar neumáticos similares a los de los turismos, incluso si tu coche tiene AWD. Si tu coche

tiene capacidad para 4x4 y sabes que lo usarás en condiciones todoterreno, hay unas cuantas variables a tener en cuenta, incluyendo la estación del año y el índice de carga.

Clasificar tu SUV facilitará las cosas cuando necesites elegir el tipo de neumáticos. ¿Tu SUV es eléctrico, híbrido o un motor de combustión tradicional? ¿Qué potencia tiene? ¿Cuánto pesa? Esto es lo que determinará qué neumáticos necesitas. ¿Lo usarás en la ciudad o en las zonas suburbanas? ¿Te enfrentarás constantemente a condiciones difíciles como la grava, el barro, la nieve y las pendientes pronunciadas? ¿Remolcarás a menudo cargas pesadas? Estas consideraciones dictan lo que los neumáticos deben ser capaces de hacer.

# CLAVES PARA ELEGIR

Si estás buscando neumáticos nuevos para SUV, hay una serie de cosas que debes tener en cuenta para garantizar tanto la seguridad y la calidad de tus neumáticos nuevos, como una conducción suave y agradable. Como hay una gran variedad de modelos de SUV disponibles, es importante seleccionar los neumáticos adecuados, para tu vehículo específico, ya sean más de carretera o más de 4x4.

## NEUMÁTICOS DE CARRETERA

UN RENDIMIENTO DE FRENADO FIABLE EN TODAS LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS

ALTO NIVEL DE PROTECCIÓN CONTRA EL AQUAPLANING

EXCELENTE AGARRE Y RENDIMIENTO DE FRENADO

REDUCCIÓN SUSTANCIAL DEL RUIDO DE LA CARRETERA PARA UNA CONDUCCIÓN SUAVE CUANDO SE CONDUCE POR LA CARRETERA

ALTO KILOMETRAJE

## NEUMÁTICOS OFF-ROAD

UN BUEN NIVEL DE ROBUSTEZ, PARA QUE PUEDAN SOPORTAR EL IMPACTO DE LAS ROCAS Y OTROS PELIGROS FUERA DE LA CARRETERA

DE CALIDAD DURADERA, PARA QUE LA BANDA DE RODAMIENTO PUEDA MANTENER UN AGARRE ÓPTIMO PARA AVANZAR EN TUS AVENTURAS OFF-ROAD

CAPACIDAD DE CONDUCIR CON SEGURIDAD EN UNA VARIEDAD DE SUPERFICIES DIFERENTES, INCLUYENDO CARRETERAS ASFALTADAS

MEJOR TRACCIÓN EN NIEVE Y SOBRE MOJADO PARA UNA MEJOR SEGURIDAD AL CONDUCIR. LA MAYORÍA DE LOS NEUMÁTICOS TODOTERRENO TIENEN M+S O 3PMS EN SU MARCAJE

# NUESTRA SELECCIÓN SUV Y 4X4

TODOS LOS NEUMÁTICOS ESTÁN DISPONIBLES EN EL CATÁLOGO DE GRUPO ANDRÉS



**MICHELIN PILOT SPORT 4 SUV**



**MICHELIN LATITUDE CROSS**



**HANKOOK VENTUS S1 EVO 3**



**GOODYEAR EAGLE F1 ASYMMETRIC 3 SUV**



**PIRELLI SCORPION ALL TERRAIN PLUS**



**PIRELLI POWERGY**



**BRIDGESTONE TURANZA T006**



**BF GOODRICH ALL TERRAN T/A K02**



**COOPER ZEON 4XS SPORT**



**COOPER AT3 4S**



**GENERAL TIRE GRABBER GT PLUS**



**GENERAL TIRE AT3**

NUEVO

MEJOR NEUMÁTICO SUV DEL AÑO 2022

MEJOR NEUMÁTICO MIXTO 50/50

# ¡VAMOS DE SAFARI!

**LA NOSTALGIA Y LA LLAMADA DE LA AVENTURA CRISTALIZAN EN NUEVOS MODELOS INSÓLITOS INSPIRADOS EN EL DAKAR Y EL TODO TERRENO**



**L**a aventura está de moda y todo lo que suena a todoterreno inspira nuevos diseños. No solo son las ventas de los SUV, imparables desde hace años, sino el influjo de pruebas como el Dakar, los rallyes en el desierto o la posibilidad de grandes viajes sin límites. En las motos ya ocurrió y hace años que los modelos con más capacidad para surcar el mundo triunfan y, a su rebufo, el mercado ofrece ahora multitud de alternativas. Y eso se ha contagiado a los coches.

Es habitual que las marcas rebusquen en su historia y viejos modelos para sus lanzamientos y este invierno las búsquedas de sus ingenieros apuntan al todoterreno. El resultado es que las novedades son de marcado carácter aventurero. Tanto como que han salido a la venta versiones 'de campo' de los Porsche 911 o Lamborghini, como que el futuro Renault 4L será un SUV o suficiente para que el fenómeno de los 'restomod', la actualización de coches clásicos con tecnología moderna, se haya fijado en un mito como el Lancia Delta en versión Rally Safari.

Precisamente esta es una de las inspiraciones de moda. Este rally fue durante años una de las pruebas más peculiares del Campeonato del Mundo. Disputado en Kenia desde 1955, cada vez que el Mundial hacía parada en tierras africanas los Toyota Celica, Lancia Delta o Audi Quattro cambiaban neumáticos lisos por cubiertas de tacos, subían su altura muchos centímetros y se llenaban de defensas y luces auxiliares.

# EL PRIMER PORSCHE CON NEUMÁTICOS "DE TACOS"

Pirelli ha desarrollado una variante especial de los Scorpion, los All Terrain Plus, como equipamiento original del Porsche 911 Dakar. Se ofrece como monta de serie, junto a las alternativas de PZero, tanto en 'verano' como en neumático de invierno. La marca ha recurrido a un programa especial de pruebas para adaptar las características de sus neumáticos a la potencia del 911, ensayando en todo tipo de terrenos posibles. El neumático estrena nuevos componentes y una estructura más ancha, especialmente detrás. La marca dice que son capaces de rendir tanto en circuito como en tierra.

Esa estética inspira muchos de los nuevos diseños. El recién presentado Porsche 911 Dakar incluye una 'baca' superior con luces extra de gran potencia y capacidad de llevar accesorios para sacarlo de cualquier situación, un por-

taequipajes muy parecido a los de los coches más aventureros. No es más que llevar al extremo la estética 'campera' que tanto gusta desde hace años y que han adoptado todos los segmentos: ha habido monovolúmenes 4x4 o con defensas, los familiares 'offtrack' se venden bien, las versiones aventureras de coches como el Fiat Panda han triunfado y muchos SUV incluyen versiones con estética y capacidades off road ampliadas.

Aunque muchas veces no es más que estética, también se adaptan así a lo que piden los compradores. Cada vez más, la sociedad tiene aficiones más activas y el trekking, el senderismo y el montañismo ganan adeptos; en la calle, desde la ropa hasta el calzado ha adoptado códigos estéticos que remiten a la aventura. Ahora, nuestro coche o nuestra moto también lo puede ser.

## PORSCHE 911 DAKAR

Una de las grandes novedades del año. Está inspirado en el legendario Porsche 911 Carrera 3.2 4x4 que ganó el Dakar en 1984. La enésima variación del 'nueve-once' hace más vigente que nunca la frase del fundador de la marca, Ferry Porsche: "El 911 es el único coche que puede ganar el Dakar o en Le Mans, se puede ir con él al teatro y luego recorrer New York".

El 911 Dakar es 50 mm más alto que el de serie, incorpora tracción 4x4 y se puede elevar incluso 30 mm más. Lleva protecciones en los bajos y frontal, pasos de rueda y estribos off road y llantas calzada con unos neumáticos Pirelli de desarrollo especial que permiten circular fuera de carretera con garantías. Sigue teniendo 480 CV y añade nuevos modos de conducción para superar dunas, barro, grava, caminos o pistas. Tiene un paquete Rally Design que lo hace calcado al mítico 911 Rothmans. Y no es barato: más de 250.000 euros.



## EL NUEVO 4L ES UN SUV

Se trata de una revisión actualizada del mítico 4L, ahora electrificada y aventurera, inspirada en el célebre rally solidario que se celebra con este modelo. Con más de 8 millones de unidades vendidas en más de 100 países, el 4L ha sido un coche intergeneracional que ha marcado a todas las clases sociales durante 60 años. Su producción cesó hace 30 años, pero sigue en primer plano gracias al 4L Trophy, donde ha demostrado su versatilidad y resistencia cada año durante 25 años. Por ello, sigue teniendo un gran atractivo, sobre todo entre los jóvenes.

Es un prototipo de salón, pero también es el adelanto de un futuro SUV 100% eléctrico del segmento B que prepara la marca del rombo. Compartirá con el futuro Renault 5 la nueva plataforma CMF-BEV dedicada a los vehículos eléctricos del segmento B. Esta plataforma proporcionará prestaciones de alto nivel en términos de autonomía, acústica y comportamiento dinámico, todo ello sin comprometer el diseño del vehículo.



## LAMBORGHINI HURACÁN STERRATO

Una de las novedades más insólitas de este año es un Lamborghini para pistas de tierra. La mítica casa ya había hecho alguna incursión en el todoterreno con su legendario LM10, más recientemente, con el Urus, pero esto es otra cosa. El Huracán Sterrato es la variante de aspecto campero y conducción orientada a cualquier terreno de este superdeportivo. Sus diferencias, 4,3 centímetros más de altura, vías más anchas y cosmética fuera de pista. Las llantas de 19 pulgadas con neumáticos todoterreno Bridgestone Dueler AT002 completan el conjunto.

El Huracán 'todocamino' está propulsado por un motor V10 de 5,2 litros. Desarrolla 610 CV y 560 Nm de par motor, que Lamborghini 'domestica' a través de una caja de cambios automática de doble embrague y siete velocidades. El Sterrato puede alcanzar los 100 km/h desde parado en 3,4 segundos. Su velocidad máxima es de 260 km/h. Solo se van a hacer 1.499 y no será barato.



## LANCIA DELTA SAFARISTA

La tendencia ha llegado a uno de los restomod más celebrados de los últimos tiempos, el que ha hecho Automobili Aros sobre el Delta Integrale. Este carrocerero italiano sorprendió hace dos años con su reinterpretación moderna del Integrale y ahora lo hace con su versión Rally Safari, uno de los más conseguidos en su día.

Sobre la base de un chasis de carbono, se incorporan partes mecánicas del Integrale y otras variantes del primer Lancia Delta, convenientemente mejoradas. Lleva un motor 2.0 Turbo del Integrale, pero potenciado, transmisiones y cambio de carreras, suspensiones regulables... La carrocería es espectacular, una revisión con tres puertas (el original siempre fue de cinco) y estética modernizada. Se hacen por encargo, no habrá más de 10 y la transformación cuesta 570.000 euros además del coche 'donante', que tiene que ser un Delta Integrale 16V, cuya cotización como clásico de competición ya es elevada.



# DTM

## CHAPA, PINTURA Y ALTA TECNOLOGÍA

El campeonato alemán de turismos es una de las competiciones más emblemáticas de todos los tiempos. Tras 'resucitar', entra en una nueva era con la llegada de Pirelli como proveedor de neumáticos y el regreso de importantes marcas.



En 1984, las grandes marcas alemanas decidieron poner en marcha un campeonato doméstico de turismos para dar rienda suelta a sus aspiraciones deportivas. Había nacido el Deutsche Tourenwagen Meisterschaft, más conocido por sus siglas DTM, denominación abreviada que mantiene a día de hoy aunque el campeonato tiene otro nombre oficial tras su renacimiento.

El campeonato había sido ideado y pensado por y para los fabricantes alemanes, de hecho, durante años el presidente del certamen no fue otro que el fundador de AMG. Entre los fundadores, Mercedes-Benz, BMW y Opel, pero pronto se sumó Audi y el campeonato empezó a llamar la atención de otros fabricantes. El primer ganador fue un BMW 635 CSi, pero Volvo, Rover o Ford se hicieron con algún título en la primera etapa.

Las carreras eran espectaculares y su éxito se basaba en ver correr a coches muy similares a los turismos de serie, pero pronto eso cambió. Hasta 1992 se corrió bajo reglamento Grupo 2, que permitía una amplia preparación sobre coches de serie y ahí surgieron leyendas como el BMW M3, el Audi 200 Quattro o el Mercedes-Benz 190 E. Pero en 1993 se pasó a Clase 1 lo que dio paso a una nueva etapa de gran avance tecnológico. Con el nuevo reglamento, los coches pasaron a ser vehículos puramente de competición, con chasis tubulares y motores de 2.500 cc, cubiertos por carrocerías con mucho carbono que recordaban a modelos comerciales.

La carrera técnica era impresionante, pero también carísima. En 1993 Audi y BMW deciden retirarse y dejan sola a Mercedes, que aquel año pierde el campeonato ante el impresionante Alfa Romeo 155 V6 Ti. En 1995 y 1996 pasa a denominarse ITCC, pero en 1997 deja de celebrarse. El campeonato es espectacular, el nivel tecnológico es altísimo y las carreras muy emocionantes, con constantes toques que son seña de identidad de la competición alemana, pero colapsa por los enormes costes económicos y muere de éxito.

El regreso se produjo en el año 2000. Antes, Mercedes-Benz, Opel y Audi vuelven a sentarse para resucitar el campeonato. Lo denominan Deutsche Tourenwagen Meisterschaft, con lo que mantiene las siglas DTM, y concretan el reglamento actual, que toma su inspiración del de los mejores años del campeonato.

Desde su regreso, el campeonato ha incorporado a las mejores marcas. No sólo Mercedes-Benz, Audi y BMW, sus grandes valedores, sino también Ferrari, Lamborghini, McLaren o Porsche se han implicado a distintos niveles con sus coches. Desde 2022 el campeonato tiene una versión para coches eléctricos.

### LLEGA PIRELLI

El DTM estrena este año proveedor de neumáticos, la italiana Pirelli, se sucede a Michelin, y que espera aportar toda su experiencia acumulada en la F1 en materia de compuestos.



## UN DTM, EN DETALLE



Los coches del campeonato alemán de turismos están entre los más sofisticados del mundo de la competición: su apariencia exterior esconde vehículos puros de competición. Cada coche cuesta unos 2 millones de euros y se han establecido límites para controlar el gasto: cambio de motor cada carrera y media o tres juegos de discos de freno por eje para toda la temporada.

### CARROCERÍA

El coche tiene el aspecto de un vehículo comercial, pero no tiene nada que ver. Su carrocería está hecha a base de carbono y kevlar e incorpora numerosos aditamentos aerodinámicos. Tienen medidas estándar por reglamento: 4,65 metros de largo, 1,95 de ancho, 1,15 de alto y 1.050 kilos de peso.

### CHASIS

Monocasco de fibra de carbono con subchasis delantero para soportar el motor, que se coloca por detrás del eje delantero, y un subchasis trasero para suspensiones y depósito. Llantas de 18 pulgadas, amortiguadores 'pushrod', montados sobre el chasis como en un F1.

### MOTOR

Obligatoria V8 de 4.000 cc como máximo, con 480 CV y 500 Nm de rendimiento. No es necesario que sea derivado de un motor de serie. Prestaciones: 270 km/h y 0-100 en tres segundos.

# SANTOLINO Y GRUPO ANDRÉS

## OTRO TRIUNFO EN EL DAKAR

*El piloto salmantino logra un noveno puesto y se consolida en la elite de los rallyes africanos con su segundo 'top ten'. Santolino ha hecho gala de un gran control de la carrera y promete ir "a por más" el año que viene con mejoras en su Sherco*





**Lorenzo Santolino ha sido el español mejor clasificado en el Dakar**

# L

orenzo Santolino (Sherco) ha terminado su participación en el Dakar con un excelente noveno puesto y, en su quinta participación en el rally más duro, suma otro gran resultado al undécimo del año pasado y el sexto de 2020, lo que le consolida entre la élite de la especialidad en la que es un piloto reconocido. Ha sido, además, el mejor español en la clasificación final. Todo después de una carrera en la que ha brillado por sus dotes de control y por saber leer la carrera en todo momento. Un gran éxito para el piloto de Grupo Andrés que ha estado siempre junto a Santolino desde su primera participación en el Dakar.



La última etapa iba a ser la de la confirmación. Santolino había accedido al 'top ten' mediada la prueba y en la penúltima etapa se ponía noveno beneficiándose de dos abandonos. En la primera y dura semana había destacado por su pilotaje y navegación y estaba listo para asegurar un gran resultado. Para conseguirlo, tuvo que superar en algunos puntos un barrizal que se sumaba al catálogo de condiciones climáticas difíciles de este Dakar en el que ha llovido mucho y se ha pasado frío.



## UN EXCELENTE NOVENO PUESTO EN LA QUINTA PARTICIPACIÓN DEL PILOTO EN EL RALLY MÁS DURO

"Un Dakar que me lo he pasado muy bien, con buenas sensaciones. La moto ha funcionado perfectamente, aunque tenemos puntos a mejorar que ya sabíamos y en los que estamos ya trabajando de cara al próximo Dakar. Contento de cómo ha funcionado el equipo, con el ambiente del equipo, hacen las cosas fáciles. Quitando el cambio de motor, que fue acertado porque no influenciaba mucho por posición. Fue acertado, estamos aquí sin

problemas y no cambia nada, es un noveno puesto. Lucharemos por más el año que viene", ha comentado el piloto salmantino que ha agradecido "a todos los que están detrás, al equipo, a los patrocinadores que cada años confían en mí, a mi familia, a los que están siempre detrás: el Dakar es una vez al año pero se empieza a preparar ya, y hay muchos puntos alrededor que hacen posible que esté aquí en este Dakar y en los que vendrán".



## UNA CARRERA EN LA QUE HA BRILLADO POR SUS DOTES DE CONTROL, PILOTAJE Y NAVEGACIÓN







## ¿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](mailto: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: Aurélio Grilo**

### ¿Quién eres?

José Rebelo Vences, socio director, propietario y fundador de este taller.

### ¿Cómo llegó al mundo del taller y el neumático?

Empecé a trabajar en una gasolinera/ taller en el centro de Lisboa, en 1965. Pasé a los neumáticos como capataz de almacén, hasta que acepté el reto de entrar como socio minoritario en este proyecto que creé desde cero en 1988. Una década más tarde, con mis hijos en la sociedad, convertimos Auto Pneus S. João da Talha, Lda en una empresa familiar con un equipo de profesionales de referencia.

### ¿Cuántos años lleva abierto el taller?

En septiembre cumpliré 81 años, 58 de ellos trabajando con neumáticos... Sigo presente en el día a día, con vistas a ir cediendo el testigo a mi equipo que considero familia, así como a mis hijos. Creo que parar es morir.

### ¿Quién empezó este negocio?

El próximo 28 de marzo cumpliremos 35 años desde que abrí las puertas como especialista en neumáticos con otro socio. En 1998, nos trasladamos a las instalaciones donde estamos hoy.

### ¿Ha cambiado mucho?

Radicalmente. Al igual que el mundo, los procesos han cambiado, la tecnología, los vehículos, los neumáticos, las exigencias de todo tipo, los clientes/consumidores. La digitalización junto con la sostenibilidad dictan las necesidades, las normas y los retos.

### ¿Cuántos neumáticos calcula que ha puesto en su vida?

Curiosamente, nunca... ¡Pero el equipo de montadores seguro que ha montado más de 100.000!

### ¿Ha sido siempre fiel a alguna marca?

Más que marcas, somos fieles a asociaciones y acuerdos que nos permiten ofrecer soluciones ajustadas a las necesidades

de nuestros clientes de toda la vida.

La confianza es nuestra base y por eso trabajamos en cooperación con quienes nos apoyan en el éxito, pero, sobre todo, en la dificultad.

### Los clientes qué prefieren: ¿duración o agarre?

A menudo nos preguntan por el neumático bueno, bonito y barato. Nuestra propuesta que mejor combina durabilidad, adherencia/ eficiencia energética, comodidad y precio, será siempre "LA" solución.

### ¿Se le ha resistido alguna rueda?

Hasta hoy, ¡nunca!

### ¿Cuándo fue la última vez que reparó un pinchazo?

Hace dos minutos... ¡Reparamos varios pinchazos, todos los días!

### Si le digo que llevo mal las presiones...

¡Lo rectificamos y le recomendamos buenas prácticas para prolongar la vida de sus neumáticos!

### Deme un consejo infalible sobre neumáticos.

Compruebe periódicamente el estado, el desgaste, el equilibrado y la presión, así como la alineación de su coche.

### ¿Cuáles son sus hobbies?

Viajé mucho pero hoy disfruto pasando tiempo en casa con mi familia, ¡pero no prescindo de pasar tiempo con amigos y socios!

### ¿Le da tiempo a practicarlos?

¡Siempre! Si hay voluntad, ¡podemos encontrar tiempo para todo!

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

La colaboración con Neumáticos Andrés es ganadora y nos ha aportado mejoras significativas: ofrece gran variedad y disponibilidad de stock, entregas casi siempre en 24h, personal de primera e incentivos comerciales que destacan. El trabajo realizado durante muchos años con la marca General Tire es la mayor prueba de este saber hacer...

## DATOS DEL TALLER



### Auto Pneus S. João da Talha, Lda

R. D. Afonso Henriques, 80 A  
2695- 691 S. JOAO Talha  
Lisboa - Portugal  
+351 219 944 300  
apneussjtalha@gmail.com

2023

## UN AÑO PARA CONSOLIDAR LA RENOVACIÓN EN GRUPO ANDRÉS

**Nueva imagen, nuevas instalaciones y un relevo generacional progresivo y estable que asume el reto de consolidar la diversificación de sus líneas de negocio y la constante expansión internacional. Una transición natural en un negocio cada más tecnológico y escalable como líder del mercado en la distribución de neumáticos.**

**P**recisamente, la puesta en marcha de las nuevas instalaciones será el marco perfecto para llevar a cabo los ambiciosos planes de crecimiento. Nueva sede y un flamante macro almacén central capaz de desarrollar un sistema de distribución puntero, con plena solvencia para atender a los profesionales del neumático, en consonancia con las actuales exigencias del mercado.

La tecnología aplicada al transporte es también marca de la casa y ha permitido que a lo largo del año se haya reforzado la operativa en el área de logística, no solo con la modernización de los procesos productivos, si no también aumen-

tando la capacidad de almacenaje con nuevos puntos logísticos para mejorar el envío de neumáticos desde diversos puntos de toda la península. Y, por supuesto, seguimos cruzando fronteras e impulsando nuestra presencia internacional. Movemos el 35% de nuestros neumáticos en los mercados internacionales y llegamos a más de 46 países con una capacidad de stock al nivel de los distribuidores más importantes en Europa.

Además, este año tampoco nos olvidamos de nuestra responsabilidad social y gracias al Nuevo Fondo Social, Grupo Andrés ofrecerá su patrocinio a más de medio centenar de clubs, eventos, deportistas y entidades sin ánimo de lucro

del ámbito social y de la salud. Muchos rostros y causas sociales con los que aportamos nuestro granito de arena.

Sin duda, los números nos avalan: cada vez más marcas, más neumáticos, más pedidos, más solidarios pero, sobre todo, más personas... porque todo esto es posible gracias a todos y cada uno de los integrantes de esta gran familia profesional que ya supera los 250 trabajadores, siempre volcados en el objetivo esencial de garantizar el suministro a los profesionales del taller en el menor tiempo posible con eficacia y agilidad. Sin duda, son la gran fortaleza de Grupo Andrés. Gracias por hacerlo posible.



La gran familia profesional de Grupo Andrés, que ya supera los 250 trabajadores, en su reunión por Navidad en el Campo de Tiro.

## 18 | Clásicos

# PORSCHE 356 SPEEDSTER

## EL INICIO DE LA LEYENDA

Con el 356, Porsche empezó lo que es una trayectoria legendaria. Fue en 1948 y aquel ligero deportivo sentó las bases de lo que iba a ser la marca. Las primeras unidades, denominada PreA, dieron paso a una evolución importante a partir de 1956, cuando el modelo primitivo se sustituyó por un modelo muy mejorado, el 356 A.

Desde el inicio de su comercialización se ofreció en cinco variantes, con tres tipos de motores y cuatro niveles de potencia, desde los modestos 44 CV del 1.300 a los 100 del GS Carrera 1.5, el primer coche de la marca que llevó ese apellido. Además, siempre se pudo elegir entre los coupé y versiones convertibles, cabrio, techo duro o los muy buscados speedster.

Una de las variantes más completas es el 1600 Super de 75 CV en carrocería speedster. Como siempre

en Porsche, la diferencia está en los detalles y una unidad original puede elevar notablemente su cotización. Los speedster se caracterizan por su parabrisas bajo de una sola pieza y curvado, al que se acoplan ventanillas y una capota sin forro, muy esencial. Su estampa sin aditamentos es una de las más bellas de la historia. La variante Super de 75 CV ofrece unas prestaciones interesantes gracias a la ligereza del conjunto, así que muchos fueron usados en competición.

La cotización de estos modelos es enorme. Un 356 coupé de las variantes más modestas puede superar los 150.000 euros, pero un speedster arranca en más de 250.000 euros y puede superar el millón en el caso de las variantes Carrera bien restauradas.



**MOTOR**  
4 CILINDROS BÓXER 1.582 CC

**POTENCIA**  
75 CV A 5.000 RPM

**LARGO X ANCHO X ALTO**  
3,95M / 1,67M / 1,31M

**CAMBIO**  
4 VELOCIDADES

**TRANSMISIÓN**  
TRACCIÓN TRASERA

**FRENOS**  
TAMBOR DEL./TRAS

**NEUMÁTICOS**  
155/80-15

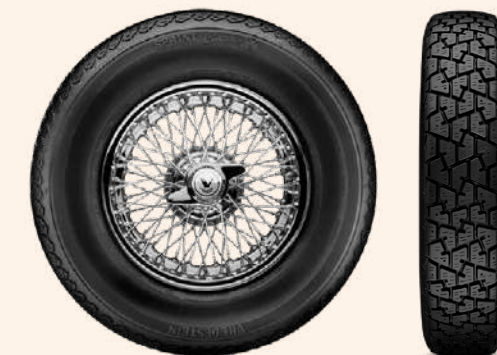
**PESO**  
850 KG.

**PRESTACIONES**  
175 KM/H.  
0-100 KM/H EN 14,5 SEG.

**COTIZACIÓN**  
DESDE 250.000 EUROS

PATROCINADO POR

**VREDESTEIN**  
TYRES



### SNOW CLASSIC

#### SPRINT Classic

Aspecto clásico combinado con un rendimiento en invierno actual

Buen agarre en carreteras nevadas y mojadas

Posibilidad de añadir clavos para un mayor agarre

Apto hasta 160Km/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.



**GO** **GOODYEAR**

**PREPARADO PARA TODAS  
LAS ESTACIONES**

**VECTOR 4SEASONS GEN-3**

**GOODYEAR.ES**