

TIRE PRO

LA REVISTA DEL PROFESIONAL DEL TALLER

NÚM. 20 NOVIEMBRE 2023
3,95€ ESPAÑA



1ª EDICIÓN TIRE PRO FEST UN ÉXITO ROTUNDO

GENERAL TIRE TRIUNFA EN MOTOR AVENTURA

ÁNGEL CAMPOS Y GRUPO ANDRÉS



ANDRÉS

NÚM. 20 NOVIEMBRE 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

BRIDGESTONE
Solutions for your journey



Tire PRO es una publicación
de Grupo Andrés

TIEMPO REAL

El neumático del futuro sigue dando pasos agigantados y muy pronto tendremos a nuestra disposición modelos que hasta hace poco parecían imposibles, sin aire, capaces de regenerarse y al 100% sostenibles. Pero una de las claves va a ser su capacidad para 'comunicarse' con sus usuarios y con los sistemas de gestión. Los nuevos modelos fabricados en un alto porcentaje a partir del reciclaje y con sistemas industriales limpios, son hardware de una movilidad que se anticipa totalmente conectada.

Los primeros en beneficiarse van a ser los profesionales y las grandes flotas. Las principales marcas están desarrollando ya sistemas capaces de leer las condiciones del neumático, empezando por su desgaste, y planificar su sustitución o prevenir averías para una mayor eficiencia y rendimiento. Parece el futuro, pero es el presente en la punta de lanza de la innovación, que corresponde casi siempre a la competición.

Las 24 horas de Le Mans del centenario han visto volver a ganar a Ferrari con neumáticos con un alto porcentaje de material reciclado, pero también se ha competido con modelos capaces de informar en tiempo real sobre su temperatura y presión, anticipando información clave sobre el desgaste y rendimiento: han sido capaces, incluso, de predecir un pinchazo que pudo resolverse en boxes.

La conectividad en tiempo real va a ser una de las claves de la movilidad y socio imprescindible de los neumáticos de última generación, con un papel fundamental desde las flotas de los carteros a la alta competición o en las propuestas más vanguardistas, como la del ganador del Movin'ON de este año, una propuesta de coche esférico con clones de un diseñador español.

NÚM. 20 SUMARIO

04 OPINIÓN

Adelantándonos al futuro, junto a los mejores

05 ACTUAL

Todas las novedades del sector

10 LUGARES 30 años de Festival of Speed



14 REPOR EN PROFUNDIDAD

1ª Edición Tire Pro Fest: un éxito rotundo



28 SOBRE RUEDAS

A la salvación por los e-fuel



22 NEUMÁTICOS

General Tire triunfa en Motor Aventura

30 DIARIO DE RUTA

Ángel Campos, el rey del stun en España

OPINIÓN

ADELANTÁNDONOS AL FUTURO JUNTO A LOS MEJORES



Iván Andrés
Vicepresidente y Consejero Delegado
Grupo Andrés Neumáticos

En un mundo en constante evolución, la capacidad de anticiparse y estar en sintonía con las tendencias emergentes se ha convertido en una virtud empresarial inestimable. En este sentido, desde Grupo Andrés, siempre intentando proyectar una visión vanguardista y, como líderes en distribución de neumáticos, trabajamos para mantenernos activamente conectados con los 'players' más destacados en el campo de la movilidad, logística e innovación. La compañía ha demostrado su compromiso al invertir estratégicamente en startups de vanguardia, asegurando que su presencia en el mercado no solo sea relevante, sino que también desempeñe un papel crucial en la configuración del futuro de estas tendencias de mercado.

El mundo del transporte y la logística está en constante transformación, impulsado por la tecnología y la innovación. Empresas emergentes como Velca, Cafler, Tennders, Trucksters, Transeop y Motoreto se han establecido como claves, dando forma a la próxima generación de soluciones en sus distintas áreas. Grupo Andrés ha reconocido la importancia de estar en la vanguardia junto a estos proyectos y, por eso, ha decidido participar en estas startups visionarias.

Al unirse a sus distintos accionariados, estamos en una posición privilegiada para comprender y adoptar las últimas innovaciones, pero también demostramos nuestro compromiso con la evolución constante y la mejora de la industria. Estas empresas emergentes están liderando la carga en la adopción de tecnologías disruptivas, desde la logística basada en datos

hasta la movilidad eléctrica y la digitalización de procesos. Grupo Andrés quiere seguir en la vanguardia de este cambio, lo que no solo beneficia a la empresa, sino también a los talleres profesionales, que constituyen nuestro núcleo fundamental.

Los talleres profesionales dependen en gran medida de la innovación y el progreso en la industria automovilística y de transporte. Al colaborar con estas startups prometedoras, también queremos que los talleres tengan acceso directo a las últimas soluciones y desarrollos. Esto les ayudará a mantenerse a la par de las demandas cambiantes de los vehículos modernos y también les brindará las herramientas necesarias para seguir siendo competitivos en un mercado en constante transformación.

En resumen, la estrategia de Grupo Andrés de invertir en las startups más influyentes en movilidad, logística e innovación es un testimonio de su compromiso con la excelencia y la visión a largo plazo. Estas empresas emergentes, como Velca, Cafler, Tennders, Trucksters, Transeop y Motoreto, están destinadas a definir el futuro de sus respectivas disciplinas, y hemos decidido formar parte de ellas. Acercaremos estos progresos emocionantes de innovación a los talleres profesionales. Grupo Andrés está recorriendo un camino hacia un futuro brillante y repleto de posibilidades, y como consejero delegado de la compañía estoy convencido de que este enfoque proactivo es una receta para el éxito duradero.

STAFF

Edita Comunicación
de Neumáticos Andrés
comunicacion@grupoandres.com

Dirección y Coord. editorial
Carlos González

Dirección de arte y diseño
Ana Roncero
Sonia Sánchez

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

Fotografía
Goodwood, Porsche, Continental, Lancia, Michelin, BMW-Mini, Rhino, GoodYear, Jaime de Diego, Víctor Aguado y Pexels.

ACTUALIDAD

UN NEUMÁTICO PARA EL RENACER DE LANCIA

La personalización, la aerodinámica y el diseño se encuentran en el corazón de la última colaboración entre Goodyear y la renacida marca Lancia, con un neumático a medida para su nuevo concept, el Lancia Pu+Ra HPE. El Lancia Concept es el primer vehículo de la nueva era de la marca italiana, un concept car 100% eléctrico que representa la visión de la marca en términos de diseño, sensación de hogar interior, sostenibilidad, electrificación y tecnología.

Goodyear ha desarrollado un prototipo de neumático único para el vehículo que incluye un diseño personalizado del

flanco del neumático, proporcionando una integración perfecta de la llanta con el neumático, añadiendo un aspecto lujoso y premium al nuevo concept.

El flanco del neumático proporciona un nivel de rendimiento aerodinámico muy elevado, mejorando la eficiencia energética. También tiene una construcción específica para soportar el par motor instantáneo de los coches eléctricos.

Laurent Colantonio, director Senior de Tecnología de Turismo de Goodyear para EMEA, ha declarado: "Este año Goodyear celebra su 125 aniversario, por lo que es un momento fantástico para

asociarnos con Lancia para el renacimiento de su icónica marca, volviendo a unir a dos pioneros del mundo del automóvil en un momento de gloria".

Estamos encantados de haber trabajado en este prototipo de neumático, que nos ha hecho pensar de forma innovadora en cuanto a personalización, aerodinámica y diseño".

"Era esencial unir nuestra experiencia técnica con la de Lancia para poder producir una combinación perfecta de neumático y llanta que mejorara la eficiencia energética sin dejar de ser estéticamente agradable".





CONTROL DE DESGASTE Y PINCHAZOS EN TIEMPO REAL

Michelin ha dado a conocer su iniciativa Connected Mobility, su primera propuesta de análisis e interpretación de los datos procedentes de objetos conectados. Ahora, ofrece a las flotas información personalizada y relevante gracias a una combinación única de algoritmos patentados, sensores (TPMS) y tecnología de diagnóstico automático del desgaste (Michelin Quickscan).

Con estas tecnologías, el desgaste de los neumáticos se controla simplemente circulando sobre una plataforma especial en la propia base de la flota. El sistema de algoritmos de Michelin examina la profundidad restante del dibujo de cada neumático y predice cuándo necesitará mantenimiento.

Gracias a una nueva solución de mantenimiento predictivo y alerta, los gestores de flotas y los proveedores de servicios reciben una notificación en el caso de producirse una lectura crítica de presión, temperatura o



desgaste, así como un aviso llegado el momento de intervenir en los neumáticos que están desgastados o necesitan un reajuste de presión.

La nueva solución de mantenimiento predictivo también comprueba el estado de los neumáticos de la flota mientras circula, detectando los neumáticos con presiones incorrectas que son perjudiciales para el consumo de carburante del vehículo, y advierte de aquellos que presentan pérdidas continuas de presión.



BMW CE02, NI SCOOTER NI E-MOTO

Inspirado en los deportes urbanos, BMW acaba de presentar el CE 02, otro vehículo eléctrico para la movilidad urbana aproximadamente dos años después del CE 04, continuando así con su estrategia de movilidad eléctrica. Gracias a su propulsión eléctrica, su diseño vanguardista y sus soluciones innovadoras, el eParkourer es un dinámico compañero para un nuevo tipo de movilidad y proporciona una gran diversión de conducción en los entornos urbanos.

Es eléctrico, resulta especialmente atractivo a los jóvenes y no es ni una e-motorcycle ni un e-scooter. Creado para la ciudad y el entorno urbano.

Ágil, práctico, robusto y simplificado al máximo en términos de diseño. Las grandes ruedas satisfacen la demanda de robustez y, al mismo tiempo, garantizan la diversión de conducción en diversos terrenos.

El nuevo vehículo tiene 11 KW y se puede conducir desde los 16 años, aunque hay versiones de potencia reducida, modo ciclomotor, limitados a 45 km/h. El de 15 CV alcanza los 95 km/h con una autonomía de más de 90 kilómetros. Gracias a su bajo peso y a la reducida altura del asiento de sólo 750 mm, el nuevo CE 02 también se caracteriza por sus divertidas características de conducción.



UN NEUMÁTICO USADO, 21 BALONES DE RUGBY

El reciclaje de neumáticos que han terminado su vida útil permite recuperar buena parte de sus elementos y destinarlos a nuevos usos. Uno de los últimos implica a la marca de equipamiento deportivo Rhino, especialista en balones de rugby.

La marca ha lanzado al mercado una nueva generación de balones de rugby en cuya fabricación el 80% es

caucho reciclado de neumático y el 20% caucho natural. Con el caucho recuperado de un neumático fuera de uso se pueden fabricar 21 de estos balones de rugby de 360 gramos de peso, ahorrando al medio ambiente 32,85 Kg. emisiones de CO₂, 10,50 litros de petróleo y 878 litros de agua.

El caucho reciclado procedente de neumáticos fuera de uso tiene aplica-

ción en numerosos productos dentro de la industria, la construcción, el deporte, la agricultura, la ganadería, la decoración, las infraestructuras... De la mano de los últimos avances tecnológicos, este caucho triturado, granulado o en forma de polvo se reutiliza en una lista inacabable de nuevos usos que ofrecen grandes ventajas en términos ambientales y económicos.

NEUMÁTICOS SIN AIRE PARA LOS CARTEROS

Para 2024, una flota de 40 furgonetas de La Poste (el servicio postal francés) rodarán con los nuevos MICHELIN UPTIS en tres ciudades de la región de Hauts-de-France (norte de Francia) en una de sus primeras experiencias en tráfico real. Los primeros tres vehículos equipados con esta tecnología se pondrán en circulación a partir del 27 de junio, en el marco de una colaboración de dos años entre La Poste y Michelin, una primicia en Francia y en Europa, tras los acuerdos iniciados en Asia.

El prototipo UPTIS es un conjunto llanta/neumático antipinchazos, destinado a turismos y furgonetas, en el que el aire se sustituye por una revolucionaria estructura capaz de soportar el vehículo que garantiza el confort y la seguridad. Gracias a la rueda no neumática se pueden reducir los tiempos de inactividad y las operaciones de mantenimiento de su flota, garantizando así una mejor continuidad de sus actividades y servicios.

En el plano medioambiental, la eliminación de los problemas derivados de los pinchazos y de una presión insuficiente permitirá reducir el número y la frecuencia de las sustituciones de neumáticos. El principal mercado objetivo de Michelin para el prototipo UPTIS son las flotas de furgonetas destinadas a un uso profesional y, en particular, a los servicios de reparto.



GO **GOODYEAR**

**PREPARADO PARA TODAS
LAS ESTACIONES**

VECTOR 4SEASONS GEN-3

GOODYEAR.ES

30 AÑOS DE FESTIVAL OF SPEED

EL FESTIVAL BRITÁNICO CUMPLE 30 EDICIONES DESDE QUE RESURGIÓ COMO EVENTO, CONVERTIDO EN UNA CITA INELUDIBLE PARA LOS AFICIONADOS, QUE PUEDEN VER VEHÍCULOS ÚNICOS Y A LOS MEJORES PILOTOS EN UN AMBIENTE INIGUALABLE EN LO QUE FUE UN VIEJO CIRCUITO





LA PRESENCIA EN EL FOS ESTÁ RESERVADA A COCHES DE LA ÉPOCA EN LA QUE EL CIRCUITO ESTUVO ACTIVO, DE 1948 A 1966

Tan británico como el té de las cinco, el Festival of Speed de Goodwood se ha ganado el apelativo de mejor festival de motor del mundo y lo ha refrendado este mes de julio con su trigésima edición. Son treinta años los que han pasado desde que el duque de Richmond resucitó para la competición lo que había sido un viejo circuito.

Sus orígenes se remontan al año 1948, cerca de Chichester, en el condado de Sussex. Allí se inauguraba un circuito de más de 3.800 metros trazado, como muchos, a partir de la pista de despegue de un aeródromo militar de la RAF. Estuvo en activo para la competición hasta 1966, un período que ha tenido su trascendencia en su vida posterior. Algunos accidentes graves y la negativa de la propiedad a introducir chicanes para rebajar la velocidad acabaron con su uso para competiciones.

Sin embargo, no iba a ser su final. En 1993, Lord March, el aristócrata al fren-

te de la finca, decidió que quería volver a ver rodar coches de competición en sus terrenos. Aquel año se celebró el primer Festival of Speed que ya fue un éxito y que se ha asentado como el festival más importante, aunque Goodwood es mucho más que una cita de entusiastas. Además del circuito y un gran castillo, cuenta con hipódromo y campo de golf y acoge competiciones, encuentros de propietarios de grandes deportivos y el Revival, el festival dedicado a los coches históricos.

Tras el éxito de su primer año ha ido completando su formato, pero hay cosas

que no han cambiado. El primer año coincidió con las 24 horas de Le Mans, y desde entonces se ha intentado que no coincida ni con esta prueba ni con la F1. Se acude por invitación del propio Lord March, la presencia en el FOS está reservada a coches de la época en la que el circuito estuvo activo, de 1948 a 1966. La competición se celebra sobre un trazado de 1,86 kilómetros que atraviesa la finca y los bólidos que se ven son lo mejor de lo mejor. Además, hay un trazado para los coches de rallyes en un bosque cercano y se celebra multitud de actividades y presentaciones: es una cita codiciada por las grandes marcas



para presentar sus novedades. También es habitual que acudan pilotos legendarios y en activo.

Este año la marca de honor ha sido Porsche por su 75 aniversario y la marca alemana ha hecho un despliegue impresionante. Uno de los muchos modelos que participaron en la famosa prueba fue el primer automóvil deportivo que adoptó la denominación Porsche, el 356 "Nº 1" de 1948. En el otro extremo, como representante de la era actual de la marca, se situaba el recientemente desvelado 718 Spyder RS, que hizo su debut mundial en este evento. Además, la marca alemana protagonizaba la icónica escultura gigante del recinto.



ESTE AÑO LA MARCA DE HONOR HA SIDO PORSCHE POR SU 75 ANIVERSARIO

1948

El circuito original de 3.800 metros es inaugurado: parte de la pista de despegue de un aeródromo militar de la Segunda Guerra Mundial.

1966

Deja de utilizarse para competiciones por no actualizar su seguridad: Stirling Moss sufrió un grave accidente que le retiró.

1970

Fallece en el circuito Bruce McLaren, fundador de la marca británica, durante una prueba privada.

1990

Lord March decide reabrir el viejo circuito pero no tiene los permisos: la solución, un festival en sus propios terrenos.

1993

Se celebra el I Festival of Speed con 20.000 asistentes y una cuidada selección de coches para un festival de un solo día.

1994

El festival se amplía al sábado, siendo su duración de dos días.

1996

El festival arranca desde el viernes hasta el domingo.

2010

Se convierte en un festival de cuatro días y 200.000 asistentes. Cita ineludible para grandes marcas y legendarios pilotos.

1ª EDICIÓN TIRE PRO FEST



UN ÉXITO ROTUNDO

MÁS DE 25.000 PERSONAS SE HAN
ACERCADO PARA DISFRUTAR DEL MUNDO
DEL NEUMÁTICO Y DEL MOTOR.

a primera edición de Tire Pro Fest, celebrada en Salamanca durante los días 30 de septiembre, 1 y 2 de octubre, ha sido todo un éxito de asistencia a lo largo de todo el fin de semana. Más de 25.000 personas han visitado las instalaciones del Recinto Ferial de Salamanca para disfrutar de las muchas y diversas actividades previstas en el programa.

Este evento, destinados a fans y profesionales del neumático y motor, se ha convertido en un referente nacional e internacional. Los preparativos para la segunda edición ya están en marcha.

Ha sido el primer festival de estas características que se ha celebrado en España y en él han participado pilotos como Lorenzo Santolino, Iván Cervantes, Víctor López, Ángel Campos, Marc Solà, Fidel Castillo o Sergio Verdugo.

La exhibición del piloto del Dakar Lorenzo Santolino hizo las delicias de un público entregado.



Todos ellos han ofrecido espectáculo y diversión a las miles de personas que han asistido a sus demostraciones en vivo y en directo.

TIRE PRO FEST YA ES UNA REFERENCIA NACIONAL E INTERNACIONAL

El show sobre ruedas ha sido continuo con actividades como la Master Class 4x4" ofrecida por Masía Pelarda; las pruebas de velocidad y aceleración a cargo del piloto español Víctor López, corredor en la Isla de Man; las demostraciones de Enduro a cargo del piloto salmantino Lorenzo Santolino; el Buggy Show de 'Ahúja Racing' liderado por Fidel Castillo y Marc Solà; los circuitos de moto para menores liderado por Sergio Verdugo y el de motos eléctricas con Velca; o experiencias de conducción con Tesla y Bentley.

MARC SOLÀ Y FIDEL CASTILLO DEMOSTRANDO SU HABILIDAD CON UN CAN AM

Las jornadas profesionales sobre tendencias en movilidad, logística e innovaciones en el sector también han congregado el máximo interés; al mismo tiempo que la exposición de vehículos y neumáticos de todas las gamas. Tire Pro Fest ha recibido a Emilio Froján, CEO de Velca, Ricard Guillem, fundador de Cafler, Marco Conde, CEO de Motoreto o Mario Vicente, considerado uno de los principales business angel de España e inversor en diferentes startups del sector.

EL SHOW SOBRE RUEDAS HA SIDO CONTINUO A LO LARGO DE TODO EL FESTIVAL

Además, marcas de primer nivel en torno al mundo del neumático y el motor han mostrado lo mejor de cada casa y han presentado sus novedades: Michelin, Goodyear Porsche, Tesla, Bentley, Masserati, Ineos, BMW, Mercedes Benz o



VÍCTOR LÓPEZ, EL PRIMER ESPAÑOL QUE HA TRIUNFADO EN EL MANX GP

ÁNGEL CAMPOS, COMO UN AUTÉNTICO ACROBATA SOBRE LA MOTO

diferentes colecciones como la del Museo de Automoción de Salamanca, el Museo de la Moto de Santa Marta o la muestra privada de Clásicos de Grupo Andrés.

El festival, coorganizado por Agencia 51, Grupo Andrés y Diputación de Salamanca, ha tenido como patrocinador principal a Michelin, así como el apoyo de otras marcas como General Tire, Goodyear o Astara Retail (concesionario de Bentley, Masserati e Ineos Grenadier), entre otros.

ESCANEANDO ESTE CÓDIGO PODRÁS VER TODOS LOS VÍDEOS DE LO QUE FUE LA PRIMERA EDICIÓN DEL TIRE PRO FEST



EL PESO EL RUIDO Y LA AUTONOMÍA DEL VEHÍCULO SON FACTORES DECISIVOS

Los Michelin Pilot Sport EV están equipados con la innovadora tecnología Michelin Acoustic que reduce el nivel de ruido percibido en un 20%.

combustión. Esto también influye en el desgaste de los neumáticos.

Michelin lo tiene en cuenta a la hora de diseñar los neumáticos para los coches eléctricos, sobre todo en lo que respecta a la estructura de los neumáticos y sus materiales.

El segundo factor que hace que los neumáticos de los coches eléctricos se diferencien de los neumáticos estándar es el ruido. Pero un coche eléctrico es silencioso, ¿no? Sin el ruido del motor de combustión, el sonido que producen los neumáticos sobre la superficie de la carretera es mucho más perceptible en un coche eléctrico. Por lo tanto, los fabricantes tienen que crear neumáticos mucho más silenciosos. De esta manera, se reduce el ruido que se percibe en el interior.

Por esta razón, los neumáticos Michelin Pilot Sport EV están equipados con la innovadora tecnología Michelin Acoustic que reduce el nivel de ruido percibido en un 20%. Esta tecnología integra una espuma específica de poliuretano adherida

en el interior del neumático que amortigua la resonancia del ruido, incrementando el confort acústico dentro del coche.

El tercer factor específico de los coches eléctricos es la autonomía de la batería y el riesgo de avería, sobre todo en viajes largos. A través de la resistencia a la rodadura, los neumáticos afectan al consumo eléctrico y, por tanto, a la autonomía de la batería.

Los neumáticos Michelin e.PRIMACY favorecen la transición a la movilidad eléctrica. Su rendimiento en cuanto a la resistencia a la rodadura en el mercado de neumáticos de recambio premium mejora la eficiencia energética de un vehículo eléctrico, aumentando así su autonomía en un 7% estimado o unos 30 km para un vehículo con una autonomía de 400 km frente a otros neumáticos de su categoría.

¿NECESITAN NEUMÁTICOS ESPECIALES LOS COCHES ELECTRICOS?

Los neumáticos influyen considerablemente en el comportamiento de los coches. Debido a las diferencias entre los vehículos eléctricos y los de combustión, averigua por qué es importante hacer la elección correcta a la hora de comprar los neumáticos para un coche eléctrico.

El peso de los coches eléctricos es mayor debido a sus baterías, por lo que los neumáticos deben poder soportar este peso adicional. La batería de un coche eléctrico almacena la energía, mientras que el motor eléctrico proporciona el par instantáneo (y sin generar ruidos dentro del coche!). Con un vehículo eléctrico, en cuanto se pisa el acelerador, se proporciona al instante el 100 % de la potencia del vehículo. Esto significa que las transferencias de carga son más bruscas, mucho más intensas que con un vehículo de

Los Michelin e.PRIMACY mejoran la eficiencia energética de un vehículo eléctrico, aumentando así su autonomía en un 7% estimado o unos 30 km.

GENERAL TIRE TRIUNFA EN MOTOR AVENTURA

*Tire Pro se cuela en el festival off road
más importante de España.*





M

otor Aventura, el evento para los aficionados al motor y la aventura fuera de asfalto ha cumplido su X Aniversario más fuerte que nunca. El festival, que se desarrolló en Masía Pelarda entre el 16 y el 18 de junio, se ha convertido en la feria de referencia gracias a su completa propuesta de actividades tanto para el visitante profesional como para los amantes del todoterreno como hobby o los deportes sobre tierra.

Ha contado con exposiciones, actividades, cursos y concursos para los aficionados, independientemente del vehículo, especialidad o nivel que posean.

Pero este año ha sido muy especial. Pues la cita se estrenaba con un socio excepcional: General Tire, la marca de neumáticos distribuida en exclusi-



LA FERIA CONGREGÓ A MÁS DE 2.000 PERSONAS CON MÁS DE 800 VEHÍCULOS PARTICIPANTES

va por Grupo Andrés en la Península Ibérica que ha arrasado entre los aficionados del off-road gracias a sus prestaciones. El equipo de Grupo Andrés, en calidad de distribuidor oficial de la marca General Tire, estuvo presente en la feria mostrando las ventajas de sus neumáticos y premiando a los usuarios que acudían a la cita montado los galardonados modelos de General Tire.

La feria congregó a más de 2.000 personas a lo largo del fin de semana; siendo más de 800 los vehículos participantes, a lo que se sumaron los visitantes, pues ver la feria y sus actividades pudo hacerse libremente y de modo gratuito a pie a lo largo del fin de semana.

Este año, con nuevas apuestas y novedades como la creada por el sector

de la Ebike, las bicicletas propulsadas por un motor eléctrico, son la tendencia de moda y un complemento para muchas de las actividades a motor que permite llegar a lugares más inaccesibles o que poseen restricciones para el resto de vehículos a motor, lo que acerca a sus usuarios a llegar a sus objetivos sin necesidad de una forma física destacada y en un tiempo muy razonable. Los participantes en Ebike pudieron realizar una ruta guiada por el gran Selu Gómez. Este deportista cuenta con 18 Titan desert y varias victorias de etapa y absolutas en equipo. Además, está a punto de convertirse en uno de los pocos hombres que cuentan con más de 10000 km sobre ruedas de bicicleta en escenarios de desierto.

Por otra parte, las marcas Specialized y Mondraker ofrecieron la



posibilidad de realizar una ruta de más de 5 kilómetros con sus nuevos modelos de Ebike guiados por los chicos de SYA Bike, una opción muy interesante para saber si nos gusta este tipo de vehículos. La décima edición de Motor Aventura contó también con actividades habituales como la Zona Expo, donde las mejores marcas del sector del motor y la aventura mostraron sus ofertas; así como charlas, rutas, cursos, exhibiciones, “co-driving”, una zona infantil donde los más pequeños pudieron disfrutar de juegos e hinchables, donde destacó un taller de “Trenzas” para aquellos que con su pelo largo tienen molestia cuando se enfundan un casco...

LOS PARTICIPANTES EN EBIKE PUDIERON REALIZAR UNA RUTA GUIADA POR EL GRAN SELU GÓMEZ Y LAS MARCAS SPECIALIZED Y MONDRAKER TAMBIÉN ORGANIZARON RUTAS CON SUS NUEVOS MODELOS DE EBIKE.

Impulsar la presencia femenina siempre ha sido una prioridad para la feria, por lo que de nuevo el programa Fémimas off road captó la atención del sector femenino para que cada vez la presencia de mujeres en estas actividades sea mayor, tanto a nivel deportivo como aficionado. El sábado por la mañana tuvo lugar un encuentro donde no sólo se rodó por los circuitos de Masía Pelarda, sino que, al finalizar, una animada charla con figuras destacadas de la especialidad supuso el colofón. En esta edición, merece una atención especial una de las actividades que más interés despierta entre los aficionados: la poza nocturna. Además de ser una tradición en la noche del sábado, La “Pozaventura by Motul” tiene el doble objetivo de ser una demostración de pericia al volante y elevar su ya de por sí alto nivel de espectáculo para los asistentes.



LAS GRABBER X3 DE GENERAL TIRE ENAMORAN A LOS AVENTUREROS



Durante el festival Motor Aventura han sido muchos los que han podido conocer la versatilidad, dureza y posibilidades de la estrella off road de General Tire, las premiadas Grabber X3. Pero hemos dejado que los expertos de Masía Pelarda la pongan a prueba no sólo en los circuitos de Teruel donde se ubica el centro, sino también en el mismísimo desierto de Marruecos.

MIRA LOS RESULTADOS EN ESTE IMPRESIONANTE VÍDEO EN EL QUE SE PONEN A PRUEBA LAS GRABBER X3



A LA SALVACIÓN POR LOS E-FUEL

Los combustibles sintéticos se alzan como la alternativa para seguir conduciendo coches de combustión a partir de 2035 aupados por el concepto de emisiones neutras de CO₂



A partir de 2035, Europa prohibirá la venta y, por tanto, la fabricación de vehículos propulsados con motores de combustión. La decisión fija una fecha de caducidad para los propulsores que han sido protagonistas casi al 100% de los más de cien años que tiene la automoción, pero incluso a partir de ese día se podrán seguir usando coches y motocicletas que funcionen con gasolina o diésel gracias a una decisión de última hora: la de abrir paso a los e-fuel. Cuando todo parecía decidido, un veto de Alemania aplazó sine die el veto a los motores de combustión. La industria alemana quería alternativas

a la electrificación pura y, con Italia como aliado, lanzó una propuesta a las autoridades europeas: apostar por los combustibles sintéticos. Con la moción alemana aprobada, la UE cerró el acuerdo de prohibir los vehículos de combustión a partir de 2035, pero permitir que funcionen con combustibles de origen no fósil, distintos a la gasolina y el diésel que conocemos.

Esta alternativa abre un futuro diferente a los cerca de 1.300 millones de vehículos a combustión que circulan por el mundo que podrán seguir circulando durante muchos años y hacerlo de manera más respetuosa con el medio ambiente que ahora. El veto a la fabricación a partir de 2035 no supondrá el final de los motores

a combustión, pero sí del uso de combustibles derivados del petróleo por sus emisiones. En su lugar, se abre la puerta a los e-fuel que permitirán que muchos vehículos con una larga vida útil por delante puedan seguir circulando. Eso incluye a los clásicos y a los vehículos de competición, que han abrazado rápidamente esta alternativa para el futuro: ya se habla de un futuro con combustibles sintéticos en MotoGP, resistencia y F1.

NEUTRO EN CO₂

La gran ventaja de este tipo de combustible es su fabricación. Para el proceso sólo hace falta aire y agua y una fuente de energía que aporte la importante cantidad de electricidad que se invierte en el proceso industrial. Para ello se cuenta con fuentes de origen verde, como la eólica y la solar. El combustible sintético que se crea a partir de CO₂ capturado de la atmósfera y de hidrógeno obtenido por electrólisis del agua. Se necesita una gran cantidad de energía para separar el hidrógeno de este compuesto, pero en ese proceso se puede usar energía verde. Eso permite que un vehículo con motor de gasolina que consuma e-fuel pueda ser neutro en emisiones de CO₂.

Esto cambia la perspectiva para el futuro. A pesar del veto a partir de 2035, el número de coches de combustión que circulan por el mundo no se va a reducir al menos hasta 15 años después. La lenta transición hacia los vehículos de motor eléctrico podría ser un problema, pero los e-fuel se presentan con una salvación a medio y largo plazo.

Marcas como Porsche se han lanzado a apoyar la fabricación de este tipo de combustibles. La firma alemana participa en una planta instalada en la Patagonia chilena donde una factoría que, aprovechando la producción eólica por los fuertes vientos de la zona, está preparada para fabricar más de 500 millones de litros antes de 2030 de combustibles con los que ya se mueven los modelos de la marca que aspiran a ser más ecológicos.



ASÍ SE FABRICA EL E-FUEL

- 01 El primer paso en la fabricación de los e-fuels es la electrólisis para la producción de hidrógeno. Dos átomos de hidrógeno (H) se enlazan con un átomo de oxígeno (O) para formar esa molécula. Se necesita una gran cantidad de energía para separar el hidrógeno de este compuesto, pero se puede recurrir a fuentes como la eólica o la solar para asegurar un origen verde.
- 02 Además del hidrógeno, la producción requiere un segundo componente, el dióxido de carbono (CO₂). Es un gas de efecto invernadero que, en altas concentraciones en la atmósfera, provoca el calentamiento global. El CO₂ puede separarse del aire mediante una captura directa. Consiste en hacer pasar el aire a través de un filtro cerámico, similar al catalizador de un coche.
- 03 Sin embargo, en lugar de metales preciosos, los canales de flujo utilizan una sustancia química para retener las moléculas de CO₂. Una vez que todos los espacios están llenos de CO₂, el filtro se cierra y se calienta. El calor libera el CO₂, que puede ser aspirado a un depósito. En concreto, un litro de e-fuel requiere el hidrógeno de tres litros de agua de mar desalinizada y el CO₂ de 6.000 metros cúbicos de aire.
- 04 A continuación, una planta de síntesis une el hidrógeno y el CO₂ para crear metanol, un combustible muy duradero y adecuado para el almacenamiento y el transporte. Actualmente, los motores de los barcos están diseñados para funcionar con metanol.
- 05 El uso en turismo requiere realizar un proceso adicional, con compuestos de carbono añadidos en el paso final de la síntesis: de metanol a gasolina. El producto final es una alternativa a la gasolina y el gasóleo, y además se puede mezclar con combustibles convencionales a base de aceites minerales. Otra forma de seguir reduciendo las emisiones.

ÁNGEL CAMPOS

EL REY DEL STUNT EN ESPAÑA



Desde 2004 hasta hoy ha realizado más de 300 shows por toda la geografía española, adquiriendo habilidades para el pilotaje extremo de vehículos.



En la década de los 80, en Estados Unidos surgió el Stunt, una disciplina que busca realizar distintas piruetas y acrobacias de alto riesgo en motocicletas. En España se popularizó, surgiendo grandes talentos como Ángel Campos, el rey del Stunt en España.

Nacido el 2 de marzo de 1982 en Zamora, Ángel Campos es un piloto Stunt y deportista extremo, que se adentró en el mundo del motor con 4 años para conseguir su sueño.

Apasionado del motocross y del trial, en 2004 comenzó su carrera como stunt rider, hasta hoy, donde ha realizado más de 300 shows por toda la geografía española, adquiriendo habilidades para el pilotaje extremo de vehículos.

Bajo el lema «haciendo de mi vida una acrobacia conseguí un sueño», ha sido capaz de medirse en competición con los mejores «riders», para convertirse en uno de ellos.

El Team83 ha conseguido ser un equipo consolidado con la misma o quizás más ilusión que el primer día, con Ángel Campos a la cabeza y rodeado de amigos con los que ha logrado convertirse en el mejor piloto Stunt de España.

¿De dónde nace la pasión por el motocross o el trial?

Si te digo la verdad, no he tenido un referente familiar, que pueda decir que lo he vivido viendo a mi padre. Desde pequeño, según me cuentan, me llamaban mucho la atención, y mediante un familiar que me consiguió una moto (se la hizo comprar a mis padres más bien) y ahí empezó todo. Yo creo que he luchado tanto por esto porque mis padres siempre me intentaban retener y eso me generaba la chispa por conseguir y luchar por ello, aunque siempre me apoyaron.

¿Cuándo empieza tu afición en esta modalidad stuntrider?

En el stunt, cuando yo empecé había muy poquita gente, solamente un piloto brasileño que se vino a España. Yo lo veía desde pequeño hacer cosas que ahora están más normalizadas, pero antiguamente le veías hacer cosas con la moto y era algo que sorprendía. Creo que eso siempre me llamó la atención, el hacer caballitos y demás.

Yo empecé en mi pueblo cuando me iba a entrenar con la moto de campo, y me tiraba horas y horas hasta que el mecánico que me arreglaba la moto



de motocross me dijo que, por qué no probábamos a hacer stun, que para mí fue cambiar una moto de motocross sin peso, a una moto de carretera, que en su momento eran mucho más pesadas que ahora, y me empecé a aficionar mucho, llegando a entrenar 5 ó 6 horas al día durante los 365 días del año.

Comencé pensando que profesionalizarme en esto duraría unos pocos años, han seguido pasando y aquí sigo sin mucha intención de dejarlo. Siempre y cuando vea que el nivel técnico y físico no va en decadencia, yo voy a continuar.

¿Cómo nace la idea de crear el Team 83?

Tengo la gran suerte, al igual que decía antes sobre mi familia que me intentaba retener un poco, de que siempre me han apoyado muchísimo, una persona sola no es capaz de hacer esto.

Luego, tengo unos amigos, porque no son trabajadores ni creo que sea un equipo al uso, sino que somos amigos. Yo soy el piloto, otro es el mecánico, otro ayuda al transporte, al final somos amigos que nos movemos en lo mismo y aunque yo sea el piloto, no sería capaz de sacar adelante esto solo.

Cuentas con un taller en el que investigar y desarrollar nuevas preparaciones, pero ¿cómo de difícil es llegar a ser profesional y poder contar con las

herramientas necesarias para dedicarse a este mundo, como conseguir patrocinadores?

Es un taller muy humilde, pero es verdad que para mí no falta ninguna herramienta, pero es un taller de casa para arreglar los vehículos, ya que cada día hay que revisar cosas.

Respecto a las ayudas, si es un poquito difícil la verdad, me siento afortunado, pero la realidad es que es difícil. Al principio tenía un taller muy pequeño, que si le cambiaba una rueda a una moto y no acababa, no podía continuar haciendo otra cosa, entonces, te creas una necesidad, donde en el momento que adquieres un nivel económico suficiente, lo vas a emplear en arreglar el taller, que es lo que me va a hacer falta para poder progresar.

Al comprar los vehículos y no saber muy bien la vida útil que estos van a tener, ya que llevas los motores al extremo y encontrar patrocinios, en este caso Neumáticos Andrés, que es un aporte económico en forma de material, como son los neumáticos, para mí es más importante, y se agradece.



**HACIENDO DE MI VIDA
UNA ACROBACIA
CONSEGUÍ UN SUEÑO.
EL LEMA QUE HA
GUIADO SU CARRERA**

¿Qué sientes al saber que se están realizando eventos fuera de las grandes ciudades? ¿Crees que es importante para dar a conocer el stuntrider y demás actividades relacionadas con el mundo del motor?

Yo creo que el hacer eventos fuera de las grandes ciudades le da un potencial enorme a la ciudad. Es verdad que hoy en día el transporte ya no nos cuesta tanto, hablando del público en general, y si hay un evento bueno en alguna ciudad, puedes ir sin problema. Siempre que sea bueno, la repercusión económica es favorable a las ciudades, y también para el mundo del stunt rider, dándolo a conocer aún más.

NEUMÁTICOS SPORT FORCE DE TIRE MITAS



Durante toda su carrera Ángel Campos ha buscado el mejor agarre y precisión en sus neumáticos para poder realizar las acrobacias. Después de probar a lo largo de los años, Neumáticos Andrés y el equipo de Ángel Campos se han decantado por el modelo Sport Force de la marca Tire Mitas.

Cuenta con unas cualidades de adherencia en diferentes temperaturas y pavimentos difícil de superar por sus competidores. Diseñados como una lección fiable segura para la conducción en carreteras asfaltadas, incorporan un compuesto especial diseñado para alcanzar la temperatura óptima de uso extremadamente rápido.

La elección de modelo Sport Force por parte de Ángel Campos ha sido de gran utilidad para sus shows ya que según comenta "el neumático no varían a lo largo de su vida útil, tanto en adherencia como deformidad de carcasa, pudiendo llevar a este a las exigencias más extremas en mi forma de conducción sin apenas diferencia".



GRUPO ANDRÉS ENTRA EN EL ACCIONARIADO DE MOTORETO, PLATAFORMA LÍDER EN VEHÍCULOS DE OCASIÓN

GruPO Andrés acaba de confirmar su entrada en el accionariado de Motoreto, la plataforma líder en vehículos de ocasión (VO) en España. Con esta nueva inversión, la compañía se suma a una de las startups con más proyección y que, además, ya ha iniciado su implantación en los mercados italiano y francés. "Se trata de una startup con mucho potencial para contribuir a la transformación del sector de la movilidad. Lo está demostrando año tras año, generando un gran valor y negocio a concesionarios y distribuidores", explica Iván Andrés, Consejero Delegado y Vicepresidente del Grupo Andrés.

Actualmente, Motoreto gestiona más de 3.000 puntos de venta V.O. y cerró 2022 con una facturación superior a los 12 millones de euros lo que, unido a su estrategia de internacionalización, augura una evolución muy exitosa. Como apunta Iván Andrés "estamos seguros de que podemos contribuir a impulsar Motoreto de manera rápida, dado que existen muchas sinergias entre ambas empresas y estamos convencidos de que los clientes de Grupo Andrés se podrán beneficiar de esta relación".

Grupo Andrés se ha incorporado a Motoreto durante su última ronda de financiación en la que también han participado otros destacados inversores como OK Venture, First Drop VC, Fides Capital, Core Angel Lisboa, Mario Vicente, Julio Ribes y Andreas Mihalovits.

Marco Conde, CEO y fundador de Motoreto, se muestra muy satisfecho y agradecido con el apoyo recibido en esta última ronda porque les permite "seguir desarrollando nuestra solución tecnológica, todo en uno, para que concesionarios y distribuidores puedan seguir haciendo crecer su negocio de una forma más eficiente y 100% online. Grandes players del sector, como Grupo Andrés, están apostando por nosotros y nuestra visión de una solución integral, y online, para la distribución de coches de ocasión".

Grupo Andrés es una de las 1.000 empresas más importantes de España según el Ranking de El Economista, y, como empresa líder en distribución de neumáticos de la Península Ibérica, desarrolla una continua estrategia de diversificación de sus líneas de negocio, reforzando las inversiones en distintas empresas que están protagonizando la revolución del sector automovilístico y

logístico, siempre ligadas a la digitalización y a la sostenibilidad. En esta línea, Grupo Andrés también cuenta con participación en el accionariado de las startup Velca (motos eléctricas), Cafler (Movilidad delegada), Truckster o Transeop (logística). Además, Grupo Andrés mantiene un partenariado estratégico con los grandes grupos nacionales e internacionales de fabricación de neumáticos.

Sobre Grupo Andrés

Con más de 30 años de experiencia en el sector, Grupo Andrés es el distribuidor de neumáticos líder, exclusivo e independiente de la península ibérica y sus productos se exportan a 48 países. Es la referencia en la distribución de neumáticos en España y Portugal por tratarse de la opción más sólida y rentable para los profesionales del gremio. Estos hitos colocan a la compañía salmantina entre el top 50 de la mediana empresa española, y primera en su segmento. Como distribuidor de la marca General Tire hay que destacar el desarrollo y crecimiento experimentado por la marca en los últimos años.

20 | Clásicos

JAGUAR XJS HE V12

EL PESO DE LA HISTORIA

1973. El mundo vive en plena crisis del petróleo y Jaguar intenta reverdecir viejos laureles con su nuevo deportivo. El E-Type, aparecido en 1961, ya era historia y necesitaba un relevo, uno de los pasos más difíciles de la histórica marca británica porque había que sustituir a un automóvil que ya era un mito. La respuesta fue muy british: un deportivo con motor V12 y estética controvertida, el XJS.

El coche se fabricó en tres series durante 20 años y vendió más de 115.000 unidades. Para su lanzamiento se escogió un motor de doce cilindros, que ya fue equipado en el E-Type y que tenía un remoto pasado en la competición. Se ofrecía en tres variantes: coupé, targa y cabrio. La base era el chasis del XJ.

El coche venía a superar los problemas de fiabilidad y calidad que habían hundido el prestigio de Jaguar, y en

cierto modo lo consiguió, aunque su mecánica era complicada: un V12 de altas prestaciones estaba por entonces sólo al alcance de Ferrari o Lamborghini. Más adelante tuvo una variante de seis cilindros.

El XJS de este artículo es un cabrio de la segunda generación, el V12 HE de alta eficiencia, fabricados desde 1981 a 1991, con 295 CV de potencia. Era lo que se llama un gran turismo, un coche veloz, pero ágil y cómodo, sin los peajes de dureza de los deportivos. Estaba equipado al máximo y terminado con esmero, usando materiales nobles como el cuero y la madera. Con los años, su aerodinámica silueta se ha convertido en una de las más apreciadas de los coches clásicos y su cotización no es exagerada: se pueden comprar a partir de 25.000 euros.

MOTOR 12 CILINDROS

POTENCIA
295 CV A 6.500 RPM

LARGO X ANCHO X ALTO
4.820/ 1.793/ 1.250

CAMBIO
AUTOMÁTICO DE 3 MARCHAS

TRANSMISIÓN
TRASERA

FRENOS
DISCOS (DEL. Y TRAS.)

NEUMÁTICOS
205/70 VR15 SPRINT CLASSIC

PESO
1.783 KG.

PRESTACIONES
253 KM/H
0-100 KM/H EN 7,6 S

COTIZACIÓN
25.000/65.000 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.

Neumático disponible en el catálogo de Grupo Andrés.



Diseñado para hacer más kilómetros.

Con la durabilidad de la tecnología alemana.

Nuevo UltraContact.

- Benefícate de un mayor kilometraje gracias al nuevo compuesto YellowChili de Continental.
- Aprovechate de una excelente robustez gracias a nuestra carcasa ultra blindada.
- Disfruta de un excelente rendimiento de agarre en mojado y un mínimo nivel de ruido.

GERMAN
TECHNOLOGY

