



Truck

No. 11 FEBRERO 2012 – La revista de los profesionales del transporte

BEST PRACTICE
La expedición
de los Mil
página 6



PÁGINA

4

ENTREVISTA A FRANCESCO GORI

Destino futuro



PÁGINA

16

ESTRATEGIAS/ ENTREVISTA A MARCO SOLARI

La confianza
es una cosa seria



HISTORIAS DE PIRELLI

En escena la seguridad

página 12

FW:01
TW:01



Neumático de Invierno



Alta Recauchutabilidad



Energy™ Efficient



Baja Rumorosidad



pirelli.com



AHORA EL INVIERNO ES MÁS SEGURO.

PIRELLI SERIE:01 WINTER. LA NUEVA GENERACIÓN DE NEUMÁTICOS DE INVIERNO DE CAMIÓN.

No seas el único en pensar en tu seguridad, Pirelli también lo hace. Por este motivo ha creado FW:01 y TW:01, neumáticos con tecnología de última generación para ofrecerte un mayor agarre, una mayor tracción y reducir la distancia de frenado sin comprometer el rendimiento kilométrico.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL.

Sumario



LA ENTREVISTA A FRANCESCO GORI
Destino futuro

PÁGINA
4



PÁGINA
6

BEST PRACTICE / ENTREVISTA
A MAREK BIESIEKIERSKI
La expedición de los Mil

PÁGINA
8

ESCAPARATE / GAMA G:01
Un neumático
que vale por dos

ESCAPARATE / GAMA H:01
Diseñado para durar, respetando
el medio ambiente

PÁGINA
10

EVENTOS
En Livigno se pone en
escena la seguridad

PÁGINA
12



AQUÍ, DESDE BRUSELAS
Un "documento de identidad"
para los neumáticos

PÁGINA
18

PÁGINA
16

ESTRATEGIAS / ENTREVISTA A MARCO SOLARI
La confianza es una cosa seria

PÁGINA
17

LAS CIUDADES DEL TRANSPORTE / HAMBURGO
A donde van los marineros

TRUCK CONVERSA
CON LOS LECTORES
FAQ

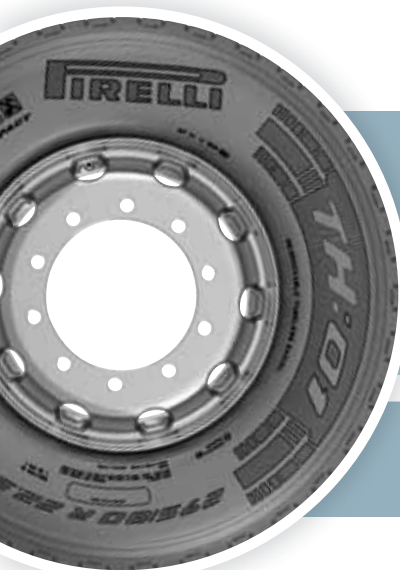
PÁGINA
19

TRAINING
Cuando el camión
va por carretera

PÁGINA
20

NEWS
Pirelli en breve

PÁGINA
22



Destino futuro

La entrevista

a Francesco Gori

chief operating officer
Pirelli & C.



Más de 400 millones de euros en inversiones de aquí a 2014. Una cifra récord. Y el papel más importante lo desempeñará precisamente el sector Truck, al que Pirelli está apuntando en los mercados emergentes. Tanto que ha puesto en marcha el proyecto de una nueva planta en Argentina. ¿Los objetivos? Dos mil millones de facturación para el sector industrial en 2015. Una estrategia de marketing que no es sólo teoría, sino que se apoya en bases muy concretas: ideas innovadoras, productos de calidad, servicios eficientes

por **Simona Gelpi**

El pasado noviembre Pirelli presentó sus objetivos para 2015. Por lo que se refiere al mercado de neumáticos Truck, ¿cuáles son los elementos en los que se apoya la empresa para enfrentar los próximos años?

«El plan de la empresa se basa principalmente en las previsiones de crecimiento de las regiones más desarrolladas. Una estrategia que por otra parte ya se demostró exitosa en el pasado: Pirelli siempre ha registrado en los mercados emergentes (de América del Sur a Oriente Medio) un crecimiento superior con respecto a la competencia. En

2011 las inversiones (de poco menos de 100 millones de euros) se concentraron en la tecnología y en la capacidad de producción. Y ahora nos podemos presentar al mercado con una generación de productos - la Serie O1 - muy innovadora. Por supuesto, hay que considerar que a mediano plazo la marcha del segmento industrial, comparado con la del consumer, es cíclica. Pero en todo caso las economías emergentes tienen una tasa de crecimiento muy elevada. Esta filosofía es complementaria a la decisión de no invertir en América del Norte, dedicando en cambio los recur-

sos a sus "mercados naturales". Por otra parte, hoy para que una empresa sea "best in class" tiene que centrarse en la selectividad».

Entre los objetivos de Pirelli además está la introducción de nuevos productos que nacen de la tecnología SATT de última generación. ¿De qué se trata?

«La tecnología SATT es la evolución de la Zero Gradi patentada por Pirelli en los años '70. El neumático Truck se tiene que adaptar a las características específicas por cada País. Y la tecnología

SATT (que sería mejor definir como "una familia tecnológica") responde perfectamente a dicha exigencia ya que es muy versátil. Tanto es así que ahora el objetivo es el de extenderla a todos los productos. ¿Las ventajas? Muchas, y de 360 grados: reducción de la resistencia a la rodadura, reducción del consumo de carburante, mayor potencial de recauchutado, mayor facilidad de conducción, menores emisiones de CO₂, menor peso, ... En definitiva los neumáticos se hacen más eco-eficientes».

En mayo se comercializará el "neumático inteligente", equipado con un sensor que registra de forma automática datos como temperatura y presión

¿Qué más novedades están por llegar de la I&D en cuestión de materiales, productos y tecnologías?

«La última novedad es el TMS (Tyre Monitoring System). En la práctica, se trata de un "neumático inteligente" que esconde en su interior un sensor capaz de registrar de forma automática y constante datos como la presión y la temperatura de los neumáticos. Esta información es recogida por un lector, y luego es enviada a la central de la flota a través de la red telefónica wireless. Pero también se puede dirigir hacia la computadora de a bordo que se encuentra en la cabina. Todo el sistema lleva el nombre de Cyber Fleet, para subrayar la funcionalidad al servicio de la seguridad y la optimización de los costes de las flotas. En realidad la competencia no se ha quedado parada, y está trabajando activamente en esta nueva tecnología. Pirelli, sin embargo, pretende ir más allá. Nuestro "plus" será el de lograr controlar también el kilometraje, gracias a un registro elaborado con la información GPS. Y por tanto programar un mantenimiento periódico más selectivo y puntual. Pensamos estar listos para su comercialización en América del Sur ya en septiembre tras un período de prueba con algunas flotas que empe-

zará en Brasil en poco más de un mes y en Europa en Marzo».

¿Además del desarrollo de nuevos productos, también se prevén inversiones industriales?

«Por supuesto, y muy consistentes, además. Para el trienio 2012-2014, Pirelli está poniendo en juego más de 400 millones de euros en inversiones industriales. Una suma récord, en la que el sector Truck desempeña el papel más importante y a continuación los de Steelcord y Agro. Una señal de que la empresa confía firmemente en las potencialidades de este sector. Naturalmente las áreas privilegiadas serán América del Sur y MEA (Middle East y África). En particular, se prevé la construcción de una nueva fábrica en Argentina, país que es el mayor productor de materias primas agrícolas. Hoy el agro representa cerca del 12% de todo el sector industrial. Y se concentra precisamente en América del Sur. En esta región Pirelli es el número uno, y pretende seguir siéndolo. Invertir es un must, también en función de los objetivos que nos hemos propuesto: alcanzar los 2 mil millones de euros de facturación para el sector industrial en 2015».

Y en términos de asistencia a las flotas y servicios personalizados, ¿qué novedades hay?

«Por lo que se refiere al breakdown service, a nivel europeo hemos cerrado un trato con la sociedad EBTS, que cuenta con una red de alrededor de 5.000 dealers capaces de garantizar un servicio continuo de asistencia en carretera (7x24). Y la red aún hoy está en fase de potenciación. También en América del Sur estamos trabajando en este sentido. En el campo del Fleet Management, nuestros equipos de asistencia examinan periódicamente los vehículos, con-

Para los recauchutados, se ha cerrado un acuerdo con Marangoni: será la empresa trentina la que producirá las bandas de diseño Pirelli

trolando la presión de los neumáticos y el residuo de la banda de rodadura. Luego la información se agrupa en un database y se comparte con las flotas. De esta manera se puede calcular el gasto efectivo por kilómetro de cada vehículo. Una costumbre, ésta, que en Europa (sobre todo en Alemania) ya se ha consolidado. Incluso en Brasil el servicio es el mismo con respecto a las grandes flotas. Con las de dimensiones medianas, se actúa igualmente a través de los dealers. Con el sistema Cyber Fleet muchas de las operaciones realizadas manualmente se podrán ejecutar de forma automática y con costes inferiores, ofreciendo a los clientes la oportunidad de mayores ahorros y un control más profesional de los costes. Pasemos al recauchutado. Aquí hemos cerrado un trato con Marangoni. La empresa trentina es la que produce con nuestro diseño las bandas utilizadas para los recauchutados Pirelli. Por lo tanto, en el mundo, contamos con 114 reconstructores certificados Pirelli (de los cuales unos ochenta están en Brasil). Lo que para nosotros es importante, de hecho, es demostrar la potencialidad de recauchutado de nuestros neumáticos, la calidad de la carcasa y cualificar a los que se ocupan de recauchutar. Así ahorramos inversiones (que pueden ser canalizadas a otros lugares) sin perjudicar la calidad del servicio». **T**



Truck

No. 11 – febrero 2012

Revista europea trimestral del Grupo Pirelli

Registro del Tribunal de Milán nº 210 del 29.04.2009

www.pirelli.com

Publicado por

Pirelli & C. S.p.A.
Dirección Corporate Communications y Media Relations

Coordinación editorial

Maurizio Abet

Director

Francescopaolo Tarallo

Redactor jefe

Simona Gelpi

Redacción

Carlo Saponaro

Email

Truck.Magazine@pirelli.com

Oficina editorial

Viale Piero e Alberto Pirelli, 25
Milano, Italia

Editor de textos en español

Studio Associato Bozzola

Grafismo

Leftloft - www.leftloft.com

Impresión

Graphicscalve S.p.A.



BEST PRACTICE / ENTREVISTA A MAREK BIESIEKIERSKI

La expedición de los Mil

Éste es el número de camiones en la flota de la empresa polaca Pekaes, que utiliza neumáticos Pirelli desde julio pasado. La firma está dando pasos de gigante a partir de su cotización en 2004 en la Bolsa de valores de Varsovia

por Ettore Pettinaroli

¿Qué razones os han llevado a elegir Pirelli?

«Hay muchas. Inicialmente nos atrajo por su imagen corporativa eficaz, que habría podido representar una buena tarjeta de visita para nuestros clientes. La calidad italiana de la empresa y su presencia en F1 jugaron un papel importante en la primera fase. Pero eso no era suficiente. Estamos satisfechos de la buena relación calidad/precio de sus neumáticos: no son los más baratos en el mercado, pero aseguran un óptimo kilometraje y en consecuencia el coste kilométrico se hace muy interesante.

«Trabajamos en toda Europa. Pero el mercado más atractivo es el ruso»

Pronto nos llegó la confirmación de que nuestra elección había sido correcta a través de la monitorización, por ejemplo, de la velocidad de desgaste de las bandas de rodadura y del consumo de carburante en los primeros vehículos equipados con neumáticos Pirelli.

¿Qué dimensiones tiene la flota de Pekaes?


Contamos con poco más de mil vehículos, de los cuales 175 son de nuestra propiedad. Nuestro objetivo en breve plazo es el de ampliar la flota hasta 2500 vehículos incrementando la "partnership" con los transportistas locales. Es nuestra intención sustituir gradualmente los neumáticos cuando se haga necesario eliminar los que se habían montado con anterioridad y equipar el 100% de nuestra flota con Pirelli. Para ser precisos, en este momento estamos montando los modelos 435/50R19,5

ST01, 295/60R22,5 TH88 y 315/60R22,5 FH88, los más adecuados para nuestros vehículos.

¿En qué mercados estáis operando?

«En toda Europa, desde España hasta Escandinavia. Pero es también verdad que estamos trabajando - con una tendencia de crecimiento muy elevada - principalmente con Rusia. Comprendimos en el momento justo cuáles eran las potencialidades de este mercado, que nos permite obtener buenos márgenes de ganancia. Además los intercambios comerciales entre Polonia y Rusia también están creciendo de manera tan notable que actualmente empleamos en este país el 40% de vehículos de nuestra propiedad. La tipología de mercancía que cargamos concierne principalmente al sector ferial, transportamos estructuras para eventos y manifestaciones de todo género. Pero estamos bien posicionados en el mercado de todo tipo de transporte, incluso en el de mercancías de alto valor»

¿Cuál es vuestra política de seguridad?

«La seguridad es una de nuestras prioridades. Estamos convencidos de que invertir en este sector es muy conveniente también desde el punto de vista económico. Hasta hace poco tiempo contábamos con la colaboración de la escuela de Economía y Seguridad de la empresa de la que compramos el 100% de nuestros vehículos (Iveco, ndr), pero a raíz de los acuerdos recientes estamos a punto de utilizar los específicos paquetes formativos de Pirelli». 



Momentos de gloria/ Historia de Pekaes, etapa por etapa

1958

El 22 de diciembre de 1958 se funda Pekaes International Car Transportation Company.

1982

PEKAES se constituye como Sociedad Anónima de C.V.

1991

Su estructura organizativa se transforma: la empresa se convierte en una holding. PEKAES Auto-Transport SA es el sujeto principal y el centro patrimonial estratégico del grupo.

1991-

1999

El grupo PEKAES amplía su portafolio de servicios, ofreciendo también asistencia logística y servicios de venta, además de los envíos nacionales e internacionales.

1999

PEKAES Auto-Transport SA se convierte en PEKAES SA.

2004

PEKAES SA está cotizada en la Bolsa de Varsovia.

2005

AKJ Capital Logístico, fondo de private equity logístico adquiere las acciones de la sociedad.

2006

Inicia el proceso de fusión entre las dos sociedades del grupo.

2008

Nace De Point SA, sociedad de desarrollo de la que PEKAES posee el 100% de las acciones.

2009

Kulczyk Investments, la compañía internacional de inversión, adquiere la mayoría accionaria de PEKAES.

2010

En junio PEKAES obtiene la primera posición en Polonia en la clasificación del diario Rzeczpospolita por las ganancias obtenidas con la transportación terrestre. Tres meses después, consigue el Premium Brand entre los inversores empresariales, un reconocimiento que en 2010 se concedió sólo a siete sociedades públicas que gozan de una reputación excelente en el mercado de capitales. En noviembre del mismo año, el grupo PEKAES declaró un volumen de ventas consolidado de 412,3 millones de Zloty, con respecto de los 347,8 millones del mismo período en 2009. El Ebitda (Beneficio antes de Intereses, Impuestos, Depreciaciones y Amortizaciones del inglés Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) es de 3,5 millones de Zloty, mientras que su beneficio bruto sobre ventas equivale a 40,3 millones, con un crecimiento del 41,1%.



ESCAPARATE / GAMA G:01

Un neumático que vale por dos

¿Quién ha dicho que un neumático no puede convivir en la obra y en la carretera? Pirelli lo ha conseguido. Con una línea que combina resistencia y es "ahorradora" en el asfalto. Un producto innovador, protegido por dos patentes

por Valeria Aiesi

Cuando en un camión se recorren terrenos siempre del mismo tipo, elegir las cubiertas es relativamente sencillo. Silenciosas, con baja resistencia a la rodadura y posiblemente ligeras, si por lo general transita por autopistas y circunvalaciones. Robustas, resistentes a impactos y pinchazos, con una óptima adherencia también en terrenos difíciles, si se usan en vehículos de fuera carretera. Pero cuando se trata de vehículos que se emplean en la construcción pero que también recorren largos tramos de

carretera asfaltada, ¿qué se hace? ¿Hay que resignarse y tomar una elección? No necesariamente. Es necesario escoger los neumáticos apropiados. Como los de la serie G:01, con los que Pirelli ha revolucionado el anterior binomio ca-

Pirelli
ha revolucionado
el anterior binomio
carretera/obras

retera/obras. Los modelos FG:01 para los ejes direccionales y TG:01 para los ejes de tracción, en efecto, aseguran una gran resistencia a las laceraciones (+25% respecto a las líneas anteriores) y una óptima tracción.

Por esto son ideales para equipar los vehículos de obra. Pero al mismo tiempo aseguran un buen rendimiento kilométrico y un elevado confort acústico en carretera: comparándolo con los modelos tradicionales, el recorrido en asfalto ha aumentado el 25% y también el nivel de recauchutado se incrementa en un 10% más.

Seguridad patentada

El conjunto de todas estas características significa mayor eficacia, pero también una mayor seguridad y respeto del medio ambiente. Un resultado excelente, obtenido gracias a la nueva estructura SATT™ de última generación, y a dos patentes Pirelli que cubren en particular el neumático TG:01. Se trata del diseño de la banda de rodadura, caracterizado por elementos de protección en el fondo de los canales con el que se obtiene una mayor resistencia y se evita la retención de piedras, y los canales geoméricamente optimizados para facilitar su "autolimpiado".

Pero la investigación y la innovación se han focalizado también en dos diferentes mezclas que se han empleado en la banda de rodadura. La externa garantiza un elevado rendimiento kilométrico, uniformidad de desgaste y adherencia tanto en terreno seco como en el mojado. La mezcla interna, en cambio, asegura baja resistencia a la rodadura, integridad y duración. Ambas llevan un alto contenido de silicio y han sido concebidas para reducir la elevada generación de calor y, por lo tanto, ofrecer mayor resistencia. **T**

Gama G:01. Simplemente indestructibles

Los modelos de la gama G:01 aseguran el 25% más de resistencia a las tajaduras respecto a las versiones anteriores. Y al mismo tiempo garantizan óptimo rendimiento kilométrico y confort acústico en carretera.



FG:01

13 R 22.5

315/80 R 22.5

295/80 R 22.5

TG:01

13 R 22.5

315/80 R 22.5

295/80 R 22.5



Cuestión de estructura

Entre los puntos clave del éxito de los nuevos neumáticos Pirelli la estructura SATT™ de última generación, que garantiza altas prestaciones en términos de duración y fiabilidad. Éstas son sus características principales.

Evolución de la estructura de cinturas (3SB).

Tres cinturas sobrepuestas que tienen por efecto la prolongación de la vida del neumático, el recauchutado y la mayor manejabilidad.

Compuesto de banda de rodadura de doble capa (DLTC).

Sistema de doble capa: una exterior, optimizada para ofrecer un mayor rendimiento kilométrico, aumentar la adherencia y reducir la distancia de frenado; una interior, para reducir la resistencia a la rodadura y asegurar la integridad estructural del neumático.

Alambre de talón hexagonal (HBW).

Alta flexibilidad que facilita la instalación, alta recauchutabilidad, estabilidad térmica y durabilidad.

Cable de acero de alta penetración (FRC).

Previene la oxidación proporcionando mayor resistencia y duración al neumático.





ESCAPARATE / GAMA H:01

Diseñado para durar, respetando el medio ambiente

Con la nueva línea de neumáticos Pirelli el ahorro de carburante está garantizado, gracias a la baja resistencia a la rodadura que se combina con una mayor precisión en la dirección y menor rumorosidad. Con otra ventaja importantísima: una reducción de las emisiones de CO₂

por Francesco Orsenigo

GAMA H:01. Silencio, se viaja...

Estudiados para el transporte de largo alcance, los neumáticos de la gama H:01 se distinguen por un desgaste muy contenido de la banda de rodadura y por una reducida rumorosidad de marcha (puede llegar al 30% menos)




Más kilómetros, menor consumo. Es ésta, en síntesis, la filosofía que marca los neumáticos Pirelli de la línea H:01. Es decir, FH:01 para equipar los ejes de dirección y TH:01 para los ejes de tracción. En ambos casos se trata de productos estudiados para el transporte de larga distancia en autovías y autopistas, con condiciones de desgaste específico de la banda de rodadura muy bajas. Que, traducido en términos prácticos, significa menor consumo de carburante y mayor durabilidad, dado que el desgaste de la banda de rodadura es muy contenido. Pero las ventajas no terminan aquí: al bajo coste de ejercicio, la línea H:01 añade estándares de seguridad elevados y un óptimo confort acústico. Todo gracias a la innovadora estructura de los neumáticos, que garantiza una elevada recauchutabilidad, y a los nuevos compuestos enriquecidos con silicio y nanopartículas.

¿Ejemplos? Respecto a las líneas anteriores, los modelos de la serie H:01 mejoran el rendimiento kilométrico hasta en un 15%; por lo que se refiere, en cambio, a la resistencia a la rodadura, se gana hasta el 30% (en el caso de TH:01). Pero no es suficiente: También se reduce la rumorosidad de marcha (hasta el 30% para el TH:01), y la precisión en la dirección mejora incluso en un 10%, tanto en condiciones de terreno seco como mojado. También en caso de lluvia se confirman los elevados estándares Pirelli relativos a los espacios de frenado, agarre y tracción.

Tecnología aplicada

Óptimos resultados obtenidos gracias al empleo de soluciones innovadoras. Como la estructura SATTM de última generación y las nuevas bandas de rodadura más grandes, proyectadas para garantizar uniformidad de desgaste, agarre, poca rumorosidad y economía de ejercicio. Naturalmente sin renun-

ciar a la seguridad: los innovadores canales geométricos (forma ondulada) del FH:01 proporcionan una gran precisión en la dirección, mientras que el diseño de la banda de rodadura direccional del TH:01 optimiza el agarre, tanto en superficies secas como mojadas. Por esto, en uno de los sectores donde se emplean "óptimamente" estos neumáticos es en el del transporte de personas (autocares).

Como ya se ha comentado, al logro de estos resultados contribuyen también los nuevos compuestos de la banda de rodadura (para los cuales se han depositado dos solicitudes de registro de patente Pirelli), enriquecidos con alto contenido de silicio y nanopartículas. En resumen, una línea de neumáticos pensada para mejorar la vida de los camioneros, tanto bajo el perfil del confort como bajo el perfil económico. Poniendo también mucha atención en el medio ambiente. 

EVENTOS / TRUCK SAFETY DAY

En Livigno se pone en escena la seguridad

Una location escogida de propósito. Porque aquí, con la complicidad de las bajas temperaturas y la existencia de un hielódromo se pudieron poner a la prueba los W:01, nuevos neumáticos de Pirelli, protagonistas de la manifestación junto con la solución Cyber™ Fleet; ésta, por medio de un sensor, indica la presión, temperatura y kilometraje de los neumáticos, permitiendo un ahorro considerable de los costes de ejercicio y limitando el consumo de carburante. El futuro (verde) ya está aquí

por Paola Pignatelli



Seguridad ante todo. Hay que mirar más allá de las diferentes características de cada nuevo producto. Pirelli lo sabe muy bien. Por eso el año pasado la empresa fue una de las signatarias de Ersc (European Road Safety Charter), la Carta europea para la seguridad vial. Desde entonces han continuado las iniciativas. Porque las buenas intenciones no han de ser mera teoría, sino que hay que ponerlas en práctica. En este caso, con cursos de actualización para revendedores y clientes; campañas de prevención; seminarios; preparación de talleres móviles para efectuar por la calle controles gratuitos de los neumáticos. Con esta visión el pasado mes de enero fue organizado el Truck Safety Day. Una jornada especial, donde el tema de la seguridad fue tratado con particular atención relacionándolo con uno de los elementos que frecuentemente la ponen en riesgo: el clima invernal, con todos sus anexos (hielo, nieve, escasa visibilidad ...) La location que se escogió para la manifestación fue la más idónea: Livigno, en Alta Valtellina, a más de 1800 metros de altura. Aquí no sólo las temperaturas polares están aseguradas por todo el invierno; la existencia de un hielódromo da la posibilidad de efectuar las pruebas de conducción sin riesgos.

Precisamente en esta pista congelada (un kilómetro de longitud por 12 metros de anchura) los neumáticos Pirelli fueron puesto a la prueba. Ante unos ochenta invitados entre dealers, flotas y prensa, provenientes no sólo de Italia, sino también de Alemania, de Austria y de Suiza.

Con el invierno no se juega

Para el sector Truck no existe una normativa a nivel europeo que defina las características de los neumáticos invernales comparándolos con los de M+S (Mud and Snow), estudiados para terrenos viscosos pero cuyo rendimiento es inferior

en caso de nieve. Pirelli, que de la seguridad ha hecho su caballo de batalla, en el evento de Livigno quiso demostrar "en la pista" la superioridad de las llantas creadas específicamente para el invierno.

En una jornada de cielo terso, con el termómetro que marcaba 12 grados bajo cero, los vehículos pesados fueron sometidos a una serie de pruebas "calzan-

do" alternativamente los neumáticos **Winter W:01** y los **Summer H88**. Se comparó su acción de tracción, aceleración, espacios de frenado, curvas sobre un terreno nevado compacto. Los técnicos Pirelli iban explicando a los invitados las dinámicas de los diferentes comportamientos, comunicando en directa los resultados. Y a propósito de resultados: inútil subrayar que los neumáticos W:01 se demostraron mucho mejores (y por

El diseño del TW:01 está estudiado para permitir capturar y entrapar elevadas cantidades de nieve y, por lo tanto, dar un óptimo agarre "de nieve sobre nieve"

tanto más seguros) que los demás. La profunda y espesa serie de laminillas y la secuencia optimizada de muescas y de tacos de la banda de rodadura aseguraron un excelente agarre "nieve sobre nieve", garantizando un corto espacio de frenado y máxima adherencia al terreno. La serie 01 (declinada en las versiones FW:01 y TW:01, respectivamente para equipamiento de ejes direccionales y motores) es ideal para recorridos de media y larga distancia con



temperaturas inferiores a 4 grados. Y respecto a las líneas anteriores da: 20% más de rendimiento kilométrico; 30% más de posibilidad de recauchutado; 20% más de tracción en nieve; 10% más de adherencia al terreno mojado.

Cuestiones de formas

En particular, el diseño del TW:01 está estudiado para permitir capturar y entrapar elevadas cantidades de nieve y, por lo tanto, dar un óptimo agarre "de nieve sobre nieve", asegurando el afianzamiento de las llantas posteriores y -en sustancia- de todo el vehículo. Además la tupida serie de tacos y la elevada relación lleno/total del diseño de la banda de rodadura permiten alcanzar niveles de confort acústico que hacen óptimo el empleo de los nuevos neumáticos, sobre todo en los autobuses. Por lo que se refiere a la estructura, las llantas tienen tres características importantes: **Three Sandwich Belts** (3SB), o sea tres cinturas superpuestas cuyo efecto es el de prolongar la vida del neumático, la constancia de las prestaciones, el recauchutado y el mejoramiento del handling; **Dual layer tread compound** (DLTC), o sea un



sistema de doble mezcla: una exterior, optimizada para dar más rendimiento en kilómetros, aumentar la adherencia y reducir los espacios de frenado, y una interior, para disminuir la resistencia al rodamiento y asegurar una mayor integridad de la estructura; **Hexagonal Bead Wire (HBW)**, un arillo que permite mayor flexibilidad cuando se monta, favorece el recauchutado y asegura estabilidad térmica y duración; **Fully Rubberized Cord for Belt**

(FRC), es decir el completo engomado de los cordoncillos de cintura que previene la oxidación y le da mayor resistencia y duración.

Presión bajo control

Aunque la "directa" dilató un poco los tiempos (durante el Truck Safety Day cambiaban los neumáticos después de cada test y entre una prueba y otra nos teníamos que trasladar de la pista a la tensoestructura para asistir a las explica-

ciones), el nivel de atención de los huéspedes se mantuvo siempre muy alto. Por otra parte existían todos los motivos para tener los ojos bien abiertos. Incluso porque en un determinado momento entró en escena la solución Cyber™ Fleet. La manifestación de Livigno fue la ocasión ideal para presentar esta novedad. Seguridad, en efecto, no significa únicamente escoger la llanta apropiada para un determinado terreno; sino que quiere decir también tener constantemente bajo control determinados parámetros como la presión y la temperatura (para poder corregir tempestivamente eventuales anomalías). Y lo que hace Cyber™ Fleet es precisamente eso. Un sensor (Tyre mounted sensor) montado en el interior de las cubiertas detecta en tiempo real los datos sobre las condiciones del neumático (además de la posición geográfica del vehículo). Y los comunica tanto al conductor como al administrador de la flota. Este último podrá controlar todo el parque de vehículos y decidir eventuales intervenciones.



Las pruebas se desarrollaron así

Cuatro las pruebas en las que actuaron como protagonistas los vehículos pesados equipados con neumáticos Winter W:01 y Summer H88. Se llevaron a cabo de la siguiente manera.



1

Test de tracción.

Mide el deslizamiento de los neumáticos. La prueba se efectúa enganchando dos vehículos con una barra dotada de un sensor dinamométrico (es decir, que mide la fuerza aplicada). El vehículo anterior -el que lleva los neumáticos que se están probando- ejerce una fuerza motriz. El vehículo posterior una fuerza de frenado. Se toman diferentes mediciones a través de una serie de pasajes con un número creciente de revoluciones del motor.

Test de frenado.

El vehículo, lanzado a la velocidad de 40km/h, frena al improviso. En su interior lleva un instrumento de detección (Vbox), que mide la exacta distancia que recorrió desde el momento en que entró en función el Abs hasta que se detuvo efectivamente.



2

Una tecnología decididamente innovadora: este chip en efecto se aplica directamente al neumático, y no a la válvula o al aro. De esta forma hay una ventaja más: la posibilidad de saber cuántos son los kilómetros recorridos.

Para que los huéspedes "tocaran con mano" este aspecto se les invitó a efectuar un breve recorrido en un autobús equipado con las nuevas llantas inteligentes. En el vehículo había pantallas en las que se proyectaban las informaciones que los sensores registraban. Una experiencia tan especial que a muchos nos dio la impresión de "dialogar" con el vehículo.

Una elección "green"

Pero las ventajas de Cyber™ Fleet van todavía más allá. Porque si es verdad que los neumáticos siempre bajo control garantizan mayor seguridad, también es verdad que el buen mantenimiento reduce los costes de ejercicio (se puede llegar a ahorrar hasta €1.500 euros al año por vehículo). Los consumos se reducen, las llantas duran más. ¿Y el medio ambiente? Agradece.



Con más razón, visto que Pirelli el 23 de enero pasado firmó también un acuerdo voluntario con el ministerio del Medio Ambiente durante el Sustainability Day organizado en Bicocca. Este acuerdo prevé un empeño importante: reducir el impacto climático que deriva de las actividades productivas y del uso de los neumáticos. Hablando en números significa disminuir el 15% de las emisiones de CO2 y más del 50% de la extracción específica de agua antes de 2015. Ya los

nuevos neumáticos W:01 se distinguen por la mayor durabilidad respecto a la gama anterior, lo que conlleva una sensible disminución de las materias primas y de la energía requeridas para la producción.

«Hablar de sostenibilidad hoy - declaró en esa ocasión el presidente de Pirelli, Marco Tronchetti Provera - significa hablar sobre todo de tecnologías que permiten mejorar constantemente la calidad de la vida» **T**



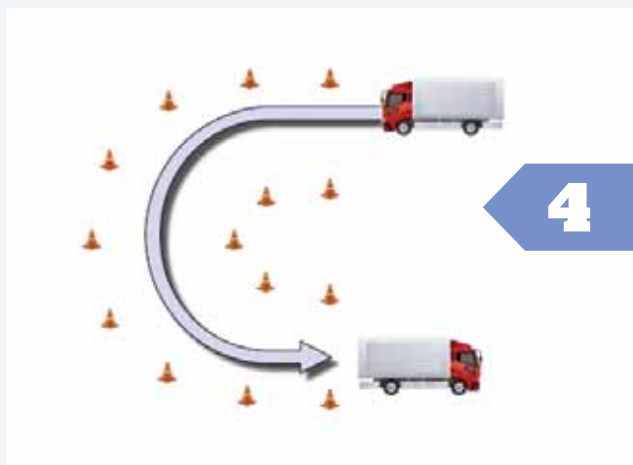
3

Test de arranque.

También en este caso el vehículo está equipado con el sistema de detección Vbox. El medio parte de la posición de parado (5 km/h) y se mide la distancia que recorre hasta cuando alcanza los 35 km/h. Esta prueba permite evaluar la capacidad de grip de las cubiertas del eje motor.

Test de curva y direccionalidad.

Puesta una trayectoria curvilínea definida por bolos, el vehículo trata de seguirla manteniendo la velocidad constante. La prueba se hace con diferentes velocidades crecientes (30, 40, 50 km/h), hasta que se pierde la trayectoria.



ESTRATEGIAS / ENTREVISTA A MARCO SOLARI

La confianza es una cosa seria

Y Pirelli en el extranjero se la ha ganado a través de precisas políticas de mercado. Apuntando a la calidad del producto y eliminando cualquier forma de easy market. ¿Resultado? En Alemania las ventas se han cuadruplicado en tres años

por Ettore Pettinaroli



En Alemania hoy nos consideran como el socio del futuro. ¡Éstas sí que son satisfacciones!». **Marco Solari, el director comercial de Europa & MEA-B.U. Truck en Pirelli Tyres**, muestra su complacencia por la declaración que llega de uno de los mercados más importantes y significativos del Viejo Continente, su área de acción. No es una casualidad sino el resultado de una rígida estrategia que aspira sobre todo a conquistar la fama de socio serio y fiable. «Por ejemplo, hemos trabajado en la calidad de las informaciones y de nuestra forma de actuar hemos cancelado cualquier huella del easy market. Los alemanes han apreciado y entendido que merecía la pena adquirir neumáticos a un precio cierto, aunque no siempre el mejor del mercado. De Pirelli no podíamos esperarnos operaciones comerciales desestabilizadoras. En tres años, además de conquistar una imagen empresarial seria y rigurosa, hemos cuadruplicado nuestro volumen de negocios». El alemán es un caso aislado. Han llegado también resultados muy positivos de los mercados austriaco, suizo e italiano. «En Italia, hemos salido a la par sin perder cuotas de mercado, eliminando los canales no productivos e invirtiendo en la cadena de suministro de manera decidida», continúa Solari. «Además hemos registrado fuertes aumentos en la cuota de mercado en los países norte-europeos». El cambio del posicionamiento de la marca Pirelli en Europa es evidente y no es nada casual. «Para que nuestro desafío triunfara en un mercado competitivo,

no organizado y con costes fijos elevados como el europeo, necesitábamos decisiones precisas y estrategias reconocibles. En Europa no era suficiente, y no lo es, un correcto posicionamiento», explica Solari. «Es necesario desarrollar un trabajo mucho más complejo identificando, junto a las cadenas de suministro, las políticas comerciales ventajosas

Hoy en día ya no es suficiente un correcto posicionamiento

a largo plazo. Así que, hemos apuntado a la fiabilidad operando para garantizar una fuerte estabilidad de las cadenas de suministro locales y dando mayor seguridad al cliente. Y hoy nos consideran los best in class por lo que se refiere al control de la cadenas de suministro. Además podemos ofrecer productos siempre a la altura de las expectativas: factor indispensable en un sector tan orientado a la calidad como el de los Truck. Nos dirigimos a las flotas con propuestas técnicamente adecuadas y con una gama que cubre todos los segmentos». Poco importa, en este momento, si el precio de los neumáticos no es lo que induce a adquirirlos. «Debe ser claro y compartido el hecho de que queremos ganar dinero», destaca Solari. «Ofrecemos un producto de alto nivel, garantizamos estabilidad de los catálogos y fiabilidad, compartiendo con la cadena de suministro ventajas y desventajas. No bajamos los precios devaluando las existencias de

nuestros clientes, no practicamos -ni las permitimos-, operaciones de dumping. Nuestros precios son semejantes en todo el continente, con una oscilación entre los diferentes países que no supera el 5%. Al principio podían parecer elecciones demasiado ambiciosas, pero el mercado ha premiado nuestra capacidad de mantener el timón bien firme en esta dirección». Después de haber hecho entender al mercado y de haber compartido con él nuestras estrategias, necesitábamos dar otro paso adelante. Continúa Marco Solari: «Como decía antes, en Europa encontramos innumerables modelos de distribución. Ahora el compromiso es el de aplicar nuestra metodología a las diferentes realidades, pero sin desnaturalizarla. No se puede entrar en ningún mercado utilizando un enfoque inercial, es necesario atacarlo con proyectos personalizados. Hoy el "hecho a la medida" es obligatorio y tenemos que hacer un análisis detallado para comprender las necesidades reales». En Polonia, país que, por su elevada tasa de crecimiento, ha sido elegido como cabeza de puente para enfrentar el Este europeo, Pirelli ha puesto en marcha una cadena de suministro paralela a la existente, firmando con los distribuidores locales un contrato que les permite actuar por cuenta o en nombre de Pirelli. «En realidad aún no hemos decidido cómo operar en los países del Este, que de momento son poco adecuados al mercado Premium: estamos estudiando los mejores modelos de distribución y la forma de aplicarlos. Pero, indudablemente, los próximos partidos se jugarán por ahí. **T**



LAS CIUDADES DEL TRANSPORTE / HAMBURGO

A donde van los marineros

Es una de las principales escalas del mundo por tráfico de contenedores y de hace muy poco se ha vuelto también un puerto para naves de crucero. A pesar de que se encuentra emplazada en la desembocadura del río Elba, la metrópoli tiene siempre una fuertísima vocación marítima. Que hoy conjuga exitosamente con la turística

por **Simona Gelpi**

El Mar del Norte está a más de 100 kilómetros de distancia, pero la amplitud y la profundidad del Elba, auténtica autopista de agua, ha hecho de Hamburgo un puerto seguro para los buques de carga y, recientemente, también para los cruceros. Sin embargo es mejor llegar allí mucho antes del embarque. En la segunda ciudad de Alemania vale la pena prolongar la estadía; se revelará relajadora y sorprendente. Ya, porque en el arco de un par de décadas Hamburgo ha remodelado completamente su imagen. En 2011 la antigua metrópolis portuaria caótica y

contaminada se pudo preciar incluso del título de "Capital Verde de Europa"; allí resulta agradable desplazarse en bicicleta, visitar los monumentos y más de 70 museos, gozar el placer de la navegación a vela en los lagos Binnenstealer y Aussenstealer, formados por los ríos Alster y Elba cerca del centro.

La lista de las atracciones es larga: la iglesia de San Miguel (St. Michaeliskirche), el Municipio, la Krameramtsstuben (antigua callecita con las casas de las viudas de los comerciantes), los pasajes cubiertos, la red de canales y jardines alrededor de los dos lagos, el barrio Blankenese (se asoma al Elba, con sus escaleras que nos recuerdan Positano) son postales conocidísimas. Sin embargo el puerto es el que constituye el corazón y la principal atracción de Hamburgo. La zona más sugestiva de esta inmensa área es la Speicherstadt (es decir "la ciudad de los almacenes");

un conjunto de edificios de ladrillos rojos, con pináculos y torrecillas góticas, que, en su mayoría, han sido recuperados y transformados en habitaciones residenciales o en museos. De éstos, los imperdibles son el Museo Marítimo—aquí se descubre todo lo relacionado con los viajes y las embarcaciones—y el Museo Speicherstadt, que mantiene viva la antigua atmósfera y función de almacenamiento de las mercancías en los muelles. Entre equipamiento, tabaco y especias, tiene una de las más grandes colecciones del mundo de alfombras orientales. A poca distancia se encuentra el innovador barrio de Hafen City donde ocupa un papel privilegiado la arquitectura contemporánea; aquí está por ser completado el edificio futurista de la Filarmónica del Elba, proyectado como una vela de cristal (con 110 metros de altura) para subrayar la vocación marinera de la ciudad. **+**

**El año pasado fue
elegida Capital Verde
de Europa**

AQUÍ, DESDE BRUSELAS

Un “documento de identidad” para los neumáticos

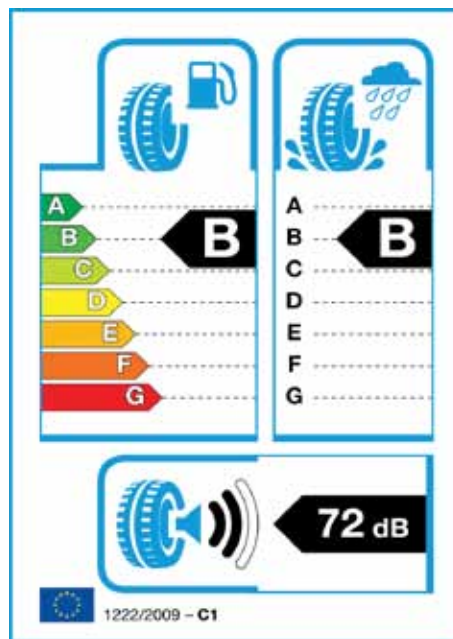
Nosotros la hemos llamado “Eurolabel”: permitirá clasificar las cubiertas según su resistencia al rodamiento, agarre en mojado y ruido. Será obligatoria a partir del 1º de noviembre de este año

por **Ettore Pettinaroli**

La operación “neumático transparente” está en su recta final. De hecho, a partir del 1º de noviembre entrará en vigencia la obligación de aplicar a la banda de rodamiento del producto expuesto en los puntos de ventas una etiqueta que dará al consumidor informaciones claras e inmediatas sobre lo que está comprando. El Eurolabel (así denominado por nosotros) permitirá clasificar cada uno de los neumáticos según tres criterios: resistencia al rodamiento, agarre en mojado y ruido. Para los primeros dos criterios hay siete niveles de “grading” traducidos a una escala que va de la clase A (verde, la mejor) a la G (la menos virtuosa); en cambio por lo que concierne al ruido se requiere indicar el valor (en decibelios).

«Desde ahora en adelante el cliente podrá confrontar de manera inmediata los productos, y hacer elecciones aún más conscientes», explica Marco Spinetto, responsable de los estándares industriales y de los reglamentos gubernamentales de Pirelli. «Esto está implicando, sobre todo en el sector Truck, una verdadera carrera por parte de los productores para posicionarse en niveles de prestación más rentables».

La introducción del Eurolabel, desarrollado por la Comisión Europea con la contribución de los mismos productores deseosos de contar con reglas ciertas



e innovadoras en tema de seguridad y protección del medioambiente, ha requerido a las empresas un esfuerzo considerable en fase de proyecto, también para la adquisición de las maquinarias necesarias para las pruebas y para el desarrollo de competencias específicas. «Cada empresa se ha equipado para medir estos niveles de prestación y conseguir una correcta auto-certificación. Pero ha sido necesario uniformar los

parámetros, los instrumentos que se utilizan en los laboratorios y las metodologías de medición de cada productor», explica Spinetto. «Además es necesario un duro trabajo de experimentación para clasificar cada uno de los productos y definir su grading.

De cualquier forma, para Pirelli la elección “verde”, en la que se basa este Label, no es una novedad. Desde hace tiempo hemos dirigido nuestra investigación con el objetivo de crear neumáticos de impacto ambiental reducido, mejorando continuamente también otras prestaciones ». La obligación de etiquetado de los neumáticos para vehículos pesados se aplica a las cubiertas producidas a partir del 1º de julio 2012 y comercializadas después del 1º de noviembre 2012, y no les atañe a los reconstruidos. Pero el Eurolabel podría hacer su aparición en las bandas de rodadura incluso antes del comienzo del verano. «Nuestros productos ya están todos en los niveles requeridos -destaca Spinetto-, pero para fijar de manera definitiva el nivel de grading de cada neumático hemos tenido que esperar las últimas instrucciones operativas que sólo recientemente ha publicado la Comisión Europea». **T**



TRUCK CONVERSA CON LOS LECTORES

FAQ

Una sección para contestar a las preguntas sobre el uso y mantenimiento de neumáticos en el sector del autotransporte

¿Qué se entiende por diseño direccional? y ¿Qué ocurre si se instala un diseño direccional con el sentido de rodamiento opuesto a el que está indicado por la flecha correspondiente?

Por diseño direccional se entiende el diseño de la banda de rodadura en el que el neumático presenta un sentido de rodamiento preferencial y se necesita un montaje específico.

Este tipo de diseño ha sido pensado para reducir la generación de ruido y optimizar la regularidad de deterioro de los tacos de la banda de rodadura, mejorando así la duración total del neumático.

¿Qué efectos puede provocar un exceso de presión de aire en los neumáticos?

La presión de inflado tiene que ser proporcional a la carga efectiva por eje, de forma que se garantice la adecuada flexión del neumático.

Dar la correcta presión también permite obtener un buen rendimiento del área de la huella del neumático, es decir de la superficie de contacto de la banda de rodadura con el suelo; esto es decisivo para la regularidad de deterioro.

Si hay exceso de presión, el área de la huella en el suelo resultará demasiado estrecha, causando la concentración del deterioro en la parte central de la banda de rodadura y por lo tanto un rendimiento kilométrico reducido.

¿Por qué nunca hay que desinflar un neumático caliente?

Una de las causas más comunes de presión baja es cuando el neumático se "desinfla", porque se mide la presión cuando el neumático está caliente y resulta mayor de la que se aconseja cuando está frío. Por efecto de la flexión de la carcasa durante la marcha, todos los neumáticos generan calor. Esto causa también el calentamiento del aire de inflado que tendería a dilatarse, pero no pudiendo, porque el volumen del neumático es siempre constante, hace que la presión aumente. El aumento de la presión de inflado es normal y los neumáticos están ideados para soportar este incremento. Si se desinfla un neumático para reducir la presión, significa que el neumático está funcionando con un aplastamiento elevado debido a ese valor de temperatura. El aumento del aplastamiento provocará una mayor generación de calor y por consecuencia una temperatura de ejercicio más elevada.



Escribe tú también en **Pirelli Truck**

Esta revista puede crecer mejor también con la participación de los lectores. ¿Quieres contar a nuestra redacción tus experiencias de trabajo y viaje? ¿Quieres informaciones sobre los productos Pirelli?

Escribe a:

Truck.Magazine@pirelli.com



TRAINING

Cuando el camión va por autovía

Salirse de carretera porque está mojada. Un obstáculo imprevisto. Un derrape. En carretera el riesgo siempre está al acecho. Y a bordo de un camión, las maniobras son más difíciles que a bordo de un automóvil. Por esto hoy en día se recurre con mayor frecuencia a los curso de conducción segura

por Paola Pignatelli

Maniobrar en emergencia un vehículo articulado de más de 40 toneladas no es lo mismo que corregir el derrape de un automóvil. A bordo de un medio pesado, cualquier operación resulta más difícil. Y si además la mercancía que se transporta es peligrosa, los riesgos aumentan de forma exponencial. Por este motivo cada vez más muchas empresas incluyen

cursos de conducción segura cuando preparan a sus choferes. Una de las estructuras más certificadas es el Centro di Vallelunga, en la provincia de Roma, dotado de especiales tecnologías para simular cómo se comporta un vehículo de grandes dimensiones en condiciones extremas de conducción.

Puede parecer extraño que los camioneros -acostumbrados a usar la máxima prudencia y a prevenir accidentes para salvaguardarse a sí mismos y al

vehículo- tengan necesidad de seguir un curso. Pero la paradoja pronto se explica: precisamente porque en general evitan los posibles riesgos, pero cuando se presentan situaciones de emergencia se encuentran desprevenidos. Y no logran mantener la calma.


¿Qué se aprende durante los cursos? Sobre todo a comprender los propios límites y los del vehículo. Bajo la supervisión de los instructores, el conductor tiene la posibilidad de experimentar

en una zona protegida las situaciones que está acostumbrado a evitar cuidadosamente en la carretera. Y a lo mejor descubre también que si logra mantener la calma, salva su vida (y también el camión). ¿Un ejemplo? Salirse de carretera en curva por el terreno mojado. En estas condiciones hay que comportarse exactamente al contrario de lo que el instinto sugiere: para virar hacia la derecha es mejor mover el volante hacia la izquierda. Incluso una maniobra sencilla como frenar tiene sus riesgos a bordo de un TIR. Comparándolo con el automóvil, en el camión el sistema de frenado automático ABS tiene tiempos de reacción más largos a causa del peso y de las dimensiones del vehículo. Si no existe este espacio el conductor vira mucho ante el obstáculo, el camión se desvía de la trayectoria y tiende a separarse. En fin: emplear el tiempo en un curso de conducción segura no es perder el tiempo.

Es verdad que hoy en día los vehículos pesados están dotados de tecnologías cada vez más sofisticadas que ayudan al conductor a mantener el control del medio y a evitar daños. Pero estos sistemas no pueden sustituir ciertamente la intervención del hombre. Muy bien lo saben las compañías petroleras (Total es la primera) que con mayor frecuencia introducen este tipo de formación entre los requisitos que piden cubrir a los propios transportadores.

Otra de las estructuras italianas más válidas en este campo es el centro GuidarePilotare de Misano Adriático (Rimini). «La seguridad es un equilibrio mental»: un axioma en el que se basa toda la didáctica preparada por Siegfried Stohr, piloto de Fórmula 1 además de psicólogo y fundador de la escuela. Cada curso, según Stohr, sirve para que los participantes hagan trabajar su cerebro más rápido que el vehículo que conducen. En práctica, la mente humana tiene que aprender a evaluar y prever los peligros como si los viera pasar en imágenes "al ralentí".

De las empresas que han enviado sus choferes a GuidarePilotare está por ejemplo Daf.

Como en el caso de Vallelunga, durante el curso el conductor recibe información sobre las dinámicas del vehículo y sobre la eficacia de los sistemas electrónicos, experimentando las posibles situaciones de riesgo reproducidas en pista "en condiciones de seguridad". 

¿Cómo funcionan los cursos?

En el **Centro de Vallelunga** los participantes, en grupos de 6-8 personas, trabajan toda una jornada bajo la supervisión de un instructor, utilizando 2 furgonetas Mercedes Sprinter. El curso tiene una parte teórica (novedades del Código vial, trucos para viajar seguros, posición cuando se conduce y uso correcto de los mandos, nociones de primeros auxilios en caso de accidente, etc.) y una parte práctica (zigzagüe entre bolos, frenada de emergencia, subviraje en curva, control del derrape, etc.) ¿El coste? 696 euros (540 para los socios ACI; 588 para quien tiene menos de 20 años o más de 60). Para informaciones: www.vallelunga.it

También **Guidare Pilotare** prevé cursos de una jornada entera organizados para grupos de 6 personas. Se inicia en aula con una parte práctica y luego se siguen en la pista con ejercicios de todo tipo (subviraje, frenada rectilínea a diferenciada, frenada evitando el obstáculo, subviraje de potencia, etc.) Al final de cada sesión se vuelve al aula para las evaluaciones del caso. La didáctica utiliza mucho los vídeos para examinar y comentar cada momento de la actividad práctica. El curso cuesta 616 euros (707 si es día festivo).

Para informaciones: www.guidarepilotare.com

¿Y en el extranjero?

«Italia es un caso especial - explica Siegfried Stohr, que en Misano Adriático abrió, en 1982, la escuela GuidarePilotare-. Aquí han nacido algunas estructuras que trabajan independientemente. En el extranjero funciona de otra manera. Son las mismas empresas las que organizan sus propios cursos de conducción segura y de eco-driving». Eso es lo que hace, por ejemplo, Daf en Holanda y Mercedes-Benz en su establecimiento de Wörth, en Alemania. En el caso de la empresa alemana, los entrenamientos profesionales los pusieron en marcha hace 40 años. Y luego los exportaron a Europa. El modelo, naturalmente, ha ido evolucionando. Y si al principio la formación se centraba totalmente en la seguridad y en la mejor utilización del vehículo, ahora se le está dando mayor espacio a los aspectos relacionados con el ahorro de carburante y con la conducción eco-sostenible.





NEWS

Pirelli en breve

F1. SALTAN A LA PISTA LAS NUEVAS MEZCLAS P ZERO

Pirelli abre oficialmente la temporada 2012 de Fórmula 1, presentando en Abu Dhabi los nuevos neumáticos desarrollados para los monoplazas en vista del 63° Campeonato mundial. Perfiles cuadrados, mayor agarre, mezclas más blandas, de mayor rendimiento y de degradación constante, sus características principales. Además cambian las marcas en los lados, que se hacen más grandes y reconocibles, mientras que para los neu-

máticos de lluvia vuelve una marca que ha caracterizado la historia de la Fórmula Uno: el Cinturato, el neumático con el que Pirelli corrió y ganó en los años 50.

Se renueva, enriqueciéndose con nuevas funciones, también el Racing Tyre System, la plataforma creada por los técnicos Pirelli para trazar y compartir con Team y FOM las características y las prestaciones de los neumáticos en todas las etapas de su vida.

P Zero Silver, la Fórmula 1 en tu coche

P Zero Silver, el primer neumático Ultra High Performance derivado de la Fórmula 1, desarrollado para coches deportivos y cupés, ha sido presentado en Jerez de la Frontera en contemporánea con las pruebas de invierno de F1 que marcan el comienzo oficial de la temporada 2012.

El nuevo neumático amplía la gama P Zero e inaugura la primera serie de productos Pirelli de alta especialización, desarrollados para satisfacer las diversas necesidades de los automovilistas. Diseñado para los drivers que tengan un estilo de conducción deportivo que recorren más de 20 mil Km al año. Con P Zero Silver, Pirelli consolida la estrategia premium con el objetivo de fortalecerse en el mercado europeo.

Aquí tienen el P7 Corsa™ Classic

En ocasión del Rallylegend de San Marino, el pasado 7 de octubre, Pirelli presentó su nueva creatura: P7 CORSA™ Classic, el neumático diseñado para los coches históricos de rally, en particular para aquellos modelos que triunfaron en los años Setenta y Ochenta. Este nuevo neumático reinterpreta los históricos neumáticos de rally P7 y P7 CORSA, e introduce elementos innovadores a nivel de estructura, mezclas y bandas.

Sostenibles y seguros

Reducción de más del 50% en el uso de agua y del 15% en las emisiones de dióxido de carbono para 2015. Es el objetivo 2012-2014 de Pirelli presentado durante el Sustainability Day del 23 de enero en la sede de la universidad Bicocca de Milán. Un compromiso recalcado por el acuerdo voluntario que firmó el presidente Marco Tronchetti Provera con el Ministro de Medio Ambiente Corrado Clini.

The Cal 2012: un año made in Italy



25 disparos fotográficos, 18 en blanco y negro, 7 en color, 12 bellezas entre modelos y actrices de fama internacional, de Kate Moss a Milla Jovovich, de Margheret Madè a Isabeli Fontana. Después de "Mythology" de Karl Lagerfeld, que nos acompañó con sus disparos durante todo 2011, es el turno de Mario Sorrenti, el primer italiano que se enfrenta al mito del Calendario Pirelli, que con 'Swoon' interpreta la belleza femenina en completa simbiosis y armonía con la naturaleza.

Black and Gold, glamour and technology



Pirelli PZero y Burton ponen en marcha un proyecto de colaboración de alta tecnología y realizan un conjunto completo para snowboard (botas, tabla y fijaciones) de alto rendimiento, con los colores oro y negro como colores distintivos. Pirelli valiéndose de su experiencia en la producción de neumáticos ha realizado un compuesto a la medida adecuado a las necesidades del rider con un diseño inspirado al neumático de nieve para un agarre sin precedentes.

LA NUEVA GAMA DE NEUMÁTICOS DE CAMIÓN PIRELLI SERIE 01 ES LA MEJOR ALIADA PARA TU TRABAJO.

NEUMÁTICOS DE LA MEJOR CALIDAD, QUE TE OFRECEN LA SEGURIDAD NECESARIA PARA CONCENTRARTE ÚNICAMENTE EN TU TRABAJO.

GRACIAS AL ALTO NIVEL DE SERVICIO OFRECIDO POR PIRELLI, TU TRANQUILIDAD SERÁ TOTAL.

NUEVA GAMA DE NEUMÁTICOS DE CAMIÓN PIRELLI SERIE 01. CONSIGUE LA ESTABILIDAD QUE SIEMPRE HAS DESEADO PARA TU NEGOCIO.

PIRELLI.COM



**PARA TRANSPORTAR
ALGO VALIOSO,
ELIGE A ALGUIEN
EN QUIÉN PUEDAS
CONFIAR**



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

WHEN TEMPERATURE FALLS DOWN
UNDER 7 DEGREES, STOP OFF
AT WINTER SPECIALISTS AND
PUT PIRELLI WINTER™ TYRES UP.
ONLY THIS WAY YOU CAN BE SURE TO HAVE
EVEN ON WET, ICE AND SNOW CONDITIONS,
THE PERFORMANCES AND CONTROL WHICH
ARE SINCE EVER THE TRADEMARK OF PIRELLI,
FORMULA ONE™ OFFICIAL TYRE SUPPLIER.
BECAUSE EVEN OUTSIDE THE RACETRACK,
THE ONLY STRATEGY THAT REWARDS
IS THE SAFETY ONE.

PIRELLI.COM

THE OFFICIAL WINTER TYRES.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL



OFFICIAL TYRE SUPPLIER

The F1 FORMULA 1 logo, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing B.V., a Formula One group company. All rights reserved.