

Como dice la presentación una oportunidad de futuro, pero mas bien de presente, y así es hoy en día la reparación de vehículos históricos .

Los automóviles actuales visitan poco el taller porque se averían menos , las revisiones son mas prolongadas, los golpes , se reparan menos porque los fabricantes de automóviles incorporan nuevos elementos de seguridad y confort: airbags módulos, sensores , ABS, y demás lindezas electrónicas , encarecen mucho las reparaciones . Ahora tenemos un nuevo recurso en la reparación : la restauración de vehículos clásicos y de colección .

No hace mucho, en los talleres de chapa y pintura cuando llegaba algún cliente para que le reparáramos un coche o moto antigua siempre le poníamos todas las pegadas del mundo (que no teníamos tiempo, que era imposible localizar piezas, que le iba a costar mucho.....) En fin, que no lo queríamos ni ver porque nos trastornaba mucho el trabajo del día a día y nos ocupaba un lugar en el taller durante mucho tiempo. Nosotros , en nuestro taller , siempre hemos tenido algún vehículo en restauración , al principio los nuestros propios, y ya después el de algún cliente .Estos vehículos son una buena oportunidad de tener horas ocupadas en los tiempos muertos , pero no nos engañemos , una restauración no es dar una mano de pintura al vehículo , una restauración requiere de una planificación del trabajo y una coordinación de las distintas secciones del taller : desmontaje , chorro de arena , chapa , pintura , mecánica , tapizado , y montaje y todo esto son cientos de horas que facturar.

También, la restauración de vehículos podría ser otra salida de la formación profesional porque los oficios de mecánico y chapista del automóvil se van perdiendo .Los mecánicos que se preparan en las escuelas de formación cada día están mejor formados en el manejo de las nuevas tecnologías del automóvil pero , a mi parecer, cada vez entienden menos las viejas mecánicas , no porque no sepan la teoría sino porque no practican en el día a día , por poner un ejemplo , el cambiar unos platinos, hacer un reglaje de taques o poner a punto un coche cada vez se hace menos o nada en los talleres de hoy día, y no digamos en las reparaciones de chapa , donde encontrar un chapista para hacer una aleta , una puerta o una piezas en un podrido ,cada vez va siendo mas difícil.

En países como Inglaterra, Francia, Holanda, Suiza o Alemania existen una gran cantidad de talleres que se dedican exclusivamente a la restauración y conservación de automóviles clásicos con un gran volumen de negocio , con vehículos que llegan de todo el mundo para su restauración.

También algunos fabricantes como Mercedes, Porsche, Audi, Ferrari....tienen sus propios departamentos de restauración donde reparan vehículos de la propia marca para sus respectivos museos (por cierto dignos de visitar) o para clientes que requieran una restauración total o parcial. En estos departamentos se compaginan lo antiguo con las mas modernas tecnologías de restauración (como la re fabricación de nuevas piezas iguales a las viejas e incluso mejoradas por la mayor calidad de materiales que hay hoy en día, pues disponen todavía de los planos y troqueles originales, o en la pintura donde someten a las carrocerías a tratamientos electrostáticos y de pintura iguales a los de las cadenas de producción actuales.

Otra oportunidad importante de negocio dentro de este mundillo es el de las piezas de recambio ,imprescindible por otra parte para llevar a buen término la restauración .Cuando yo empecé en esto hace mas de 30 años , el encontrar piezas de recambio para estos coches era complicado (recordemos que no existía internet ni revistas especializadas) y se tenían pocos contactos con empresas que se dedicaban al recambio de clásicos ,con lo cual te las tenias que ingeniar si te faltaba alguna pieza , bien reparándola lo mejor posible la pieza vieja o haciéndola si no existía.

Poco a poco se comenzó a hacer distintas ferias y salones por todo el país (como la feria de Barcelona, Sils, Madrid ,e incluso aquí en Valladolid donde se llegaron a hacer durante cuatro años con gran ilusión y esfuerzo por parte de Tomás Alonso , nuestro presidente de Vehículos Veteranos de Valladolid ,con lo cual fueron apareciendo empresas dedicadas al recambio para esto vehículos y sobre todo gente especializada en las diferentes marcas e incluso de modelos en concreto que en su día tuvieron una gran difusión. Hoy en día encontrar todo tipo de piezas para Citroën 2 cv, MG, Mini, Mercedes, Porsche, Triunft, Volkswagen, etc. etc. es bastante sencillo y en algunos casos a unos precios asequibles (ventajas de la globalización) aunque no siempre es así en otro tipo de marcas y modelos mas exclusivos por su corta tirada de fabricación y exclusividad.

Otro apartado son los neumáticos. Antes era muy difícil encontrar las medidas y dibujos de rueda de la época. Lo que había era o de segunda mano o nuevo pero con mucho tiempo desde su fabricación con el consiguiente peligro .Los propios fabricantes de neumáticos se dieron cuenta del volumen de ventas que podrían tener al volver ha hacer los distintos neumáticos de época y así lo han hecho creando una amplia gama de medidas y dibujos que abarca para casi todos los vehículos de colección, como Michelin que tiene su propio departamento de neumáticos antiguos.

Otro aspecto importante para la restauración es el contar con manuales, libros de despiece o de taller e incluso de revistas especializadas .Sin ellos muchas veces no sabríamos los despieces específicos a cada modelo , ni pares de apriete ni cantidad de datos técnicos para los diferentes modelos existentes. Hoy en día existen fuera y dentro de nuestro país gran cantidad de librerías especializadas en el tema.

Otro negocio dentro de la restauración es el de las motos. Está teniendo un gran auge debido a que una moto requiere de mucho menos espacio para guardar y la restauración es en muchos casos menos complicada que la de un vehículo con la consiguiente reducción de piezas, mano de obra y tiempo. Hace unos años todo el mundo se tiraba por restaurar motos alemanas, inglesas o americanas con marcas emblemáticas como Harleys, Norton, BSA, BMW etc, pero ahora la gente empieza a darse cuenta que las marcas españolas como Lube, Montesa, Sanglas, Bultaco, y otras, también son dignas de ser restauradas, y pertenecen a nuestro patrimonio cultural. Habiendo también gran cantidad de gente que se dedica al recambio específico de marcas e incluso de modelos en concreto como puedan ser de la Montesa Impala, de la Bultaco Metralla o Vespa.

Ahora voy a hablar un poco sobre el tema económico de la restauración. Cuando te llevan para restaurar un vehículo donde el valor de ese vehículo es bastante superior al de la restauración normalmente no hay problema pues existe margen suficiente para llevar a buen término la obra, el problema viene cuando es todo lo contrario es decir que el coste de la restauración supera muchas veces con creces el valor del propio vehículo aquí es donde muchas veces entra el valor sentimental pues en muchos casos son vehículos que han pertenecido al padre ,al abuelo o incluso fue su primer vehículo y tienen el interés de hacer una reconstrucción del vehículo sin importar mucho el coste

Y aquí voy a poner un ejemplo del último vehículo que hemos realizado, hace casi un año me llevaron para restaurar un MGB descapotable, el cliente quería una restauración total es decir chapa, pintura, mecánica, electricidad y tapizado al ver el vehículo la primera impresión que me dio fue que aquello iba a salir bastante caro, y así se lo comente y que por lo que se iba a gastar se podría comprar uno totalmente terminado e incluso mas barato, la respuesta que me dio fue simple y lo entendí perfectamente, este es el coche que me compro nuevo mi padre cuando termine la carrera de medicina en el año 1969 y no me importa el valor económico sino el sentimental y ante ese argumento solo podía hacer una cosa, dejarlo como cuando salió de fabrica.

Bien ahora voy a explicar como se debe realizar una restauración. En el momento que tenemos el vehículo lo primero que debemos hacer es un amplio reportaje de fotos cuantas más mejor, primero sin desmontar el coche, y a medida que lo vayamos desmontando, iremos haciendo más fotos de las distintas piezas fuera del vehículo, todas estas fotos nos serán de gran ayuda a la hora de volver a montar todo en su sitio, otra ayuda importante será ir haciendo dibujos y esquemas de las diferentes partes mas complejas y que muchas veces en las fotos no se pueden apreciar bien los detalles, también será de mucha importancia recopilar toda la información posible del vehículo a restaurar, como puedan ser revistas, manuales de taller, libros de despiece y todo lo que podamos encontrar interesante en internet, continuaremos desmontando todo, pero clasificando y metiendo los tornillos en bolsas donde pondremos a donde pertenecen, también al ir desmontando podremos hacer una primera valoración de las piezas que se puedan recuperar y las que se tengan que poner nuevas, una vez dejado el vehículo solo con la carrocería empezaremos a quitar toda la pintura hasta dejarla en chapa, existen varios métodos: el decapado químico, chorro de agua a alta presión, chorro de arena, discos abrasivos etc. y habrá que valorar el que mas nos interese.

Una vez limpia la carrocería empezaremos el tema de chapa, lo inspeccionaremos todo al detalle, poniendo piezas nuevas en lo que este podrido, soldando fisuras y sacando todos los golpes de la chapa, después ajustaremos puertas y capós para pasar a la sección de pintura, aquí enmasillaremos la carrocería, lijaremos todo y daremos una primera mano de imprimación fosfatante de protección y tres más de aparejo, llegado a este punto es conveniente montar todo, para terminar de ajustar y después lo volveremos a desmontar y lo dejaremos ya todo colocado y clasificado para tener los menores problemas posibles a la hora del montaje definitivo, previamente se habrán preparado todos los cromados, cincados y tornillería, se lijará a detalle y se pintaran todos los bajos y pases de rueda con pintura de protección y posteriormente se darán las capas de color y barniz transparente al interior y exterior de la carrocería. Ahora pasamos a la mecánica, donde pondremos al orden motor, cambio, dirección suspensión y frenos, por supuesto pondremos nuevo todas aquellas piezas que por el paso del tiempo se hayan deteriorado mas y las piezas que tengan algo que ver con la seguridad como puedan ser rotulas de dirección y suspensión, bomba de freno, latiguillos y bombines de freno, zapatas, silentblocs de trapecios etc, etc.

Ahora que tenemos la carrocería pintada y la mecánica preparada empezaremos a montar todo con sumo cuidado y sobre todo con mucha paciencia ,las prisas en el montaje y el querer verlo terminado nos puede llevar a estropear algo. También en el apartado de electricidad repasaremos dinamo, motor de arranque y relojes, también conviene poner la instalación eléctrica nueva, pues lo normal es que este muy remendada y puede ser un punto que nos puede acarrear muchos problemas, además existen empresas dedicadas a hacerlas exactamente iguales a la original del coche pero con material moderno. Uno de los últimos apartados de la restauración será el del tapizado que habrá que encargar siempre a un buen profesional .Ya solo nos quedara rematar y probar todos y cada uno de los elementos del vehículo para que nada falle. Bien según lo he explicado parece sencillo pero creerme que son cientos de horas de duro trabajo, de problemas que resolver, de noches dando vueltas a algún tema que solucionar, de luchar con los proveedores de los recambios, con el de los cromados , con el tapicero... . Pero todo esto se ve recompensado cuando has terminado de limpiar el coche o la moto te separas un poco del vehiculó y admiras la obra terminada. Por supuesto esto que he explicado un poco por encima sin entrar en muchos detalles (no quiero aburrir mucho) no significa que todo el mundo sigan las mismas pautas, cada restaurador tiene su sistema o como dice el refrán cada maestrillo tiene su librillo.

Voy a leeros un artículo que he encontrado en internet que creo que es interesante y que refleja bastante bien esta pasión por los clásicos

LAS OCHOS ETAPAS DE LA RESTAURACION

Etapa uno: La inspiración

Esta etapa tiene lugar cuando de repente decides, sin ningún motivo racional, que necesitas tener un coche en concreto.

Puedes haberlo visto en una foto en una revista, en un anuncio, un coche descolorido aparcado en la calle o que te surja la inspiración en una conversación en un bar tras dos jarras de cerveza negra (con la cerveza rubia no funciona).

Algunas personas en este estado de sobriedad lo que harían sería atacar el Reichstag, pero tú no. Tú decides que lo que realmente necesitas es un Porsche 356B que lleva aparcado debajo de un árbol 9 años.

Mi amigo John entró en esta primera etapa el fin de semana pasado. Me llamó desde California para decirme que se acaba de comprar un Triumph TR6 por 900 dólares. Al parecer estaba bien de chapa, mal de interiores y no arrancaba. Corrí a buscar de entre mis libros el "Triumph TR5/250 y TR6" de Steven Rossi y Ian Clarke y comencé a ojear las fotos.

John y yo estuvimos hablando hasta entrada la media noche sobre las virtudes del TR6, y en ese momento me di cuenta de que yo también tenía que comprarme uno. Solamente la restauración inacabada de mi Lotus me distraía de este nuevo Grial que planeaba ante mis ojos irradiando luz divina.

Etapa Dos: La caza

Esta etapa tiene lugar cuando comienzas a buscar por internet. En esta etapa también comunicas en todo tipo de reuniones, conversaciones de amigos, etc.. que estás buscando un coche hasta que alguien te dice: "¡Eh!, ¡que casualidad!, ¡mi cuñado tiene uno de esos!. Tiene el motor rajado y mi hermana le ha dicho que si no lo saca del garaje le mata"

La caza continúa con más o menos intensidad hasta que tu paciencia se ve recompensada y te compras el peor coche que podías haber encontrado

Etapa Tres: La llegada a casa

Esta es la etapa en la que estás más contento de todas. Has traído el coche a casa con la ayuda de unos amigos Te preparas una jarra de cerveza y llega el momento de pasarse toda la noche sentado admirando la línea y la verdadera magnitud del problema que te va a suponer ese Porsche 914 con la caja de la batería podrida.

El trabajo que haces esa noche en el coche realmente no es muy productivo: le pasas el aspirador a las moquetas (y encuentras una colección de clips, papeles, bolígrafos y monedas), y sacas el 8 pistas que aún conserva el coche.

Los auténticos entusiastas de los coches, aún siguen eufóricos durante esta fase, y no sólo por el alcohol. Es el tintineo de la dicha que dura hasta que te das de bruces con la realidad.

Es entonces cuando llega el momento de las mentiras. Tú y tus amigos decís cosas como: "No creo que las llantas estén dobladas, seguro que sólo hay que hacer un equilibrado" El

resto de la gente te dice que no con la cabeza y tú te bebes otra cerveza para quitarte los sudores fríos.

Etapa Cuatro: El desmontaje y el camino a la amnesia

La mayoría de las veces es una especie de versión adulta de vandalismo infantil. Esta etapa tiene lugar cuando comienzas a desmontar el coche de un modo impulsivo e imprudente.

Sabes que deberías sacar el mayor número de fotos detalladas y notas de donde va cada cosa, pero te lo estás pasando demasiado bien como para parar. “Seguro que me acordaré de cómo va montado el motor del limpiaparabrisas” te dices a ti mismo, o “Seguro que el manual de taller tiene un dibujo detallado de cómo van montadas las bisagras de las puertas y las juntas, así que lo dejaré todo en el suelo”

Etapa Cinco: Los años del chorro de arena

Esta etapa es en la que todas esas “líneas de expresión” de tu cara hacen su aparición. Es cuando se hace la mayor parte del trabajo. Es una Época Oscura: plagas, desesperación, pobreza, mazmorras, antorchas y primitivos experimentos médicos mediante sangrías.

Tus manos están permanentemente arañadas, y aunque conservas todas las huellas dactilares, las tienes borradas de tratar de limpiar las cabezas de tornillos viejos. Apesta a antióxido y líquidos limpia-piezas.

Cuando intentas ir a comprar cosas a altas horas de la madrugada, tu esposa se despierta para decirte que te quites la ropa, la metas en la lavadora inmediatamente y que después te duches.

En esta fase es también cuando el dinero que nunca te habrías gastado en una tele nueva de plasma, ha desaparecido tras haber llevado a cromar los tiradores de las puertas.

En este momento es cuando la mayoría comenzamos a pedir al cielo que un meteorito caiga directamente sobre la tienda de recambios, a ser posible, cuando nosotros estemos en casa riéndonos mientras miramos el extracto de la Visa.

Etapa Seis: Ordenando el caos

Esta es la etapa que ya había mencionado, y es cuando recuerdas que las piezas del coche son mucho más eficientes si están formando parte del mismo en lugar de diseminadas por el garaje.

Etapa Siete: La resurrección

Curiosamente, me encontré a mi mismo entrando en esta etapa la noche anterior, procedente de la Etapa 6, cuando terminaba de montar el parabrisas delantero de mi Lotus Elan. De repente, tuve que mirar el coche de nuevo. Me senté en una silla baja (con una atractiva tapicería de tela escocesa) en el medio de mi garaje y me di cuenta que desde ese ángulo no parecía que el coche no estuviera completo y listo para rodar. Tenía llantas nuevas, recién pintadas y con neumáticos nuevos; la carrocería, pintada de color verde brillaba, y las manecillas de las puertas estaban en su sitio. A no ser que me levantase a mirar el aún destripado interior o me preguntase porque no se veía el volante a través del parabrisas, parecería un coche completo. Hasta esa noche, casi me había olvidado de que el Lotus Elan fue concebido como un objeto para que la gente diese vueltas alrededor de

él, y tras tres años comencé a pensar en él como en un lugar de trabajo permanente, como una mina de carbón. Me había olvidado del momento en que sales a la superficie de la verde tierra y disfrutas de la luz del sol.

Aún tenía un montón de cosas que hacer para que esta etapa estuviera completa. Montar la columna de dirección y el salpicadero, terminar la instalación eléctrica, tapizar el interior, alinear las ruedas. etc... Y el paso final es arrancar el motor para ver cómo va (si es que arranca), y pasarse horas ajustándolo hasta conseguir que el coche “vaya fino”

Etapa Ocho: Conducir el coche y perder gradualmente la cabeza

En esta etapa, finalmente consigues conducir el coche e ir a sitios, saboreando el fruto de tu trabajo. Puedes hacer excursiones, visitar amigos, ir a concentraciones de coches o, simplemente, disfrutar de largas noches de verano conduciendo descapotado.

Hay gente que en esta etapa están contentos para siempre con ese coche que han restaurado con toda su dedicación, y se sienten como si hubiesen llegado a una especie de destino místico. El trabajo está hecho y cuelgan sus herramientas.

Otros, sin embargo, se toman un descanso. Necesitan un nuevo proyecto - siempre los proyectos-. Una vez que los cortes de las manos han cicatrizado, se plantan en el garaje y reflexionan junto al coche recién terminado. Las herramientas no están a la vista y no se escucha el sonido de la radial. La ausencia de ruidos, chispas y palabrotas son inquietantes. Tampoco se escucha el rugir del camión de UPS al final de la calle. Es espeluznante.

Entonces, una noche reciben la llamada de un amigo descerebrado que les cuenta que se acaba de comprar un TR6 por 900 dólares y sacan de nuevo sus libros de TR6 y se preguntan si quizás su misión en esta vida aún no ha terminado.

Bien, como veis creo que en mayor o menor medida alguna vez nos ha pasado algo de esto.

Y ya para terminar, como yo digo en este mundillo existen tres tipos de gente que nos gustan este tipo de vehículos. Los que tenemos un negocio relacionado con el automóvil y en horas fuera del trabajo (quitándose a nuestras propias familias) nos podemos restaurar nuestros propios vehículos, los que disponen de recursos para mandarlo hacer (cada vez menos) y los que yo considero los restauradores más auténticos, los que en el garaje de su propia casa sin disponer de sitio, ni medios, con pocos conocimientos y pocas herramientas se embarcan en la restauración de ese coche o moto de sus sueños, desde aquí mi reconocimiento para todas estas personas por sus trabajos de restauración, ellos sí que valen, gracias a todos.

Luis Rodríguez Peñas