



# Elegir... un clásico



**Alejandro  
Lazcano  
Arranz**

**SUBDIRECTOR  
GENERAL  
DE PLANIFICACIÓN  
Y COORDINACIÓN  
INFORMÁTICAS**

**Ministerio de  
Trabajo e  
Inmigración**

**A**ntes de abordar un proyecto de adquisición de un vehículo clásico, que pueda implicar una posible reconstrucción de alguno de sus elementos, hay que tener muy claro si estamos dispuestos a llegar hasta el final, pero posiblemente no sepamos a ciencia cierta lo que supone este trayecto y los recursos a invertir en él.

Espero que este artículo clarifique estas posibles dudas, de manera que quien tome el riesgo de emprender el recorrido, tenga una idea de lo que se va a encontrar y qué pasos le restan hasta llegar a la meta.

En cualquier caso, para mí ha sido uno de los proyectos más divertidos que he abordado y además han participado en él muchos amigos que han ido comprobando su evolución, con lo que nos ha permitido disfrutar en conjunto.

## La primera decisión

En primer lugar tenemos que comenzar por la elección de la pieza, ya que los casos en los que se dispone de una herencia de este tipo, en un garaje cerrado hace años o de la casa que se compra en un

pueblecito y que en el pajar se descubre un coche debajo de una lona, son cada vez más escasos.

Yo, en este apartado, voy a contar cómo fue mi caso, ya que como decía Coll voy a hablar de mí mismo que es a quien mejor conozco.

Mi atracción por los clásicos ingleses ha quedado evidenciada en varios artículos, pero hay que tener presente que el precio de la mayor parte de ellos es muy elevado y a esto hay que añadir el coste de la reconstrucción, de manera que rápidamente eliminé el **Austin Healey** y el **Jaguar E**, y me concentré en el **MG** y el **Triumph**, ya que el rango de precios era bastante más accesible, y además había una oferta más amplia.

Por otro lado, si bien me apetecía un coche con carrocería *roadster*, el uso que iba a hacer de él aconsejaba una carrocería coupé con portón trasero, ya que dado que iba a quedar en el pueblo y la actividad principal es jugar al golf, necesitaba trasladar la bolsa de palos de forma segura en los momentos en los que quedase el vehículo estacionado, con lo que el rango de posibilidades se limitó al **MGB GT** o al **Triumph Spitfire GT6**.



De estos, tras seguir el mercado de segunda mano en el Reino Unido y en EEUU, comprobé que la oferta y precios hacían decantar la balanza por el primero de ellos. Una vez superada esta segunda criba, estudié los modelos disponibles, así como las características más atractivas.

## Características a considerar

En la lista de opciones se encontraba el doble circuito de frenos con *master back*, el ventilador del motor accionado de forma independiente a la correa que gira desde el eje del cigüeñal, y que resulta controlado por el termostato que hay en la boca del ventilador que acciona un motor eléctrico.

Es evidente que estas alternativas nos llevaban al **MGB GT** de los últimos años, es decir 78-82, si bien estos modelos tenían en el terreno de lo negativo la transformación de los parachoques de metal cromado en otros de resina y poliéster que se adaptaban a la normativa americana, país al que fueron exportados profusamente. Por otra parte, con la incorporación de estos nuevos parachoques se había perdido la calandra frontal que tanta personalidad daba a este modelo.

Con independencia de estos condicionantes, entró en liza otro elemento que no era fácil de encontrar por el escaso número de automóviles que salían de fábrica con él, y que limitaba en gran manera su localización. Nos referimos al techo practicable de lona sobre guías de aluminio, es decir lo que los ingleses conocen como *sun roof Webasto*.





## La cuestión del precio

Como se puede ver, la cuestión era compleja, de manera que comenzamos a ver la oferta que podíamos encontrar bajo estos condicionantes, tanto en el mercado americano como inglés. Parece claro que después de haber traído un Morgan desde Londres, la segunda alternativa era más fácil y por tanto contactamos con unas web inglesas especializadas en este tipo de modelo.

Decir que nos sorprendieron los precios de los vehículos sin reconstruir, ya que oscilaban entre las 800 y 1.500 libras, lo cual supone un precio realmente bajo. A este importe había que añadir sólo los gastos de transporte y matriculación, además de la reconstrucción, pero nos ahorrábamos los gastos de aduana que llevaban implícitos los modelos americanos y suponían un 26% (10+16) del coste del vehículo y de su traslado.

En cuanto a los vehículos reconstruidos partían de precios superiores a las 4.500 libras y en ningún caso se podía determinar su grado de reconstrucción, sino su año de reconstrucción, lo cual sólo podía determinar si había que pensar en una revisión de la misma, y por otro lado, el especialista que la realizó, lo cual tampoco era determinante, ya que salvo cinco talleres conocidos que se dedican a **MG**, hay muchos otros cuyo nivel de realización del trabajo, es conocido sólo de forma local.

## El problema de la reconstrucción

Estas circunstancias nos llevaron a decidir que el mejor camino era comprar uno sin reconstruir en lo que a carrocería se refiere, y que estuviera bien de mecánica, es decir que tuviese el motor rectificado desde un límite de no más de 15.000 millas, ya que



además esto implicaba que había sido preparado para usar gasolina sin plomo, es decir que tenían ya catalizador, ya que así lo suponía la nueva normativa en la Unión Europea que también afecta al Reino Unido.

El motivo por el que se decidió no considerar el estado de la chapa como factor primordial, fue que aún en el supuesto que estuviese rehecha, no se podía asegurar su estado interno, y por tanto una vez adquirido, habríamos desmontado las cuatro aletas para ver el estado del paso de rueda, lo cual nos diría si la reconstrucción había sido mal realizada, y por tanto la mejor referencia era hacerla nosotros para asegurarnos de su posterior evolución.

## Cuestiones finales

Vamos pues a repasar los condicionantes de la búsqueda:

- modelo con doble circuito de frenos y *masterback*.
- motor rectificado y que estuviese adecuado al uso de gasolina sin plomo.
- que dispusiese de *sun roof Webasto*.



Además de esto, debo indicar que aunque no lo he puesto como requisito, siempre he preferido los automóviles ingleses pintados en color *British Racing Green* (BRG), lo cual podía considerarse como una alternativa de menor peso, pero siempre importante. ♦



Alejandro Lazcano, Premio «+» 2009, por su sección «+ Centímetros Cúbicos»

*Este artículo forma parte de una serie de cuatro artículos en los que se detalla el proceso de adquisición, transporte y restauración de un vehículo clásico.*