

Editorial

En los últimos días del año, a partir de una iniciativa de un grupo de particulares interesados y aficionados, se ha involucrado a un Diputado Nacional –además vinculado al automovilismo histórico– a reflotar y generar una legislación adecuada a todo lo relacionado con la fabricación de autos sport y clásicos en series pequeñas, los comúnmente llamados “armados fuera de fábrica”.

A partir de esta primera reunión, se espera que la normativa vaya tomando forma durante el año 2012, con debates, propuestas, posturas, y que llegue a concretar lo que mucha gente vinculada a la actividad ansía: poder circular libremente y legalmente por los caminos de todo el país con vehículos fabricados artesanalmente, que por lo general evocan a glorias mecánicas de otros tiempos.

Seguiremos atentamente desde **RUEDAS CLASICAS** el avance de este importante asunto, que además del placer que produce en los usuarios de estos vehículos, genera una actividad laboral muy significativa, que en absoluto perjudica a la industria automotriz de gran escala.

Lo mismo ocurre con otro tema relacionado con la actividad: la prohibición de importar neumáticos para autos clásicos, que rige desde hace ya un par de años, y plantea serias dificultades al momento de finalizar una prolija restauración.

Esto de los “armados fuera de fábrica” me lleva a otro tema no menos controvertido: las réplicas de autos clásicos y de competición.

Y aquí me voy a referir a lo experimentado en la última edición de Autoclásica, evento que se encuentra cubierto ampliamente en esta edición, donde el centenario del nacimiento de Juan Manuel Fangio fue una temática destacada. A tal fin, el Museo de Balcarce aportó varios vehículos, los cuales no son en absoluto los autos originales. Se trata de réplicas exactas, construidas en Argentina y en el exterior. Más aún, en el caso de la Mercedes-Benz W196 versión carenada, es ni más ni menos que una maqueta a escala 1/1, sin componentes mecánicos de ninguna especie.

Sin embargo, me parece perfecta su inclusión dentro de la muestra. De esta forma, cualquier abuelo le pudo explicar a su nieto en qué condiciones manejaba Fangio, con qué cubiertas corrían, las escasas medidas de seguridad, etc.

De igual modo en el excelente espacio de Mercedes-Benz celebrando los 125 años del primer automóvil, el triciclo Benz 1886 exhibido era una exacta reproducción.

O sea, en todos estos casos las réplicas sirven como un elemento didáctico, ilustrativo, e informativo, algo bastante frecuente en museos de todo el mundo.

Lo mismo vale para otros ejemplos que –si bien no tuvieron una presencia tan destacada–, significaron además una oportunidad casi única para ver en persona ciertos modelos de autos.

Así pudimos apreciar en detalle una réplica de un Alfa-Romeo “Disco Volante” sin necesidad de trasladarnos a Italia, una excelente reproducción del Porsche 906 sin estar en el Museo Porsche de Stuttgart, o una copia bastante fiel del único Mercedes-Benz SSK Trossi, auto casi imposible de ver en persona, salvo que uno sea amigo de Ralph Lauren o haya estado este año en el Museo de Arte Decorativo de París. Todos ejemplos de trabajos artesanales locales.

Entonces, en estos casos, va mi pulgar hacia arriba para las buenas réplicas, cuando cumplen su rol de ilustrarnos en 3D y en tamaño natural sobre el auto original (que muchas veces ni siquiera ya existe), y no pretenden vendernos ninguna historia tomada de la realidad.

Arranca una nueva edición de **RUEDAS CLASICAS**, que esperamos sea del agrado de todos ustedes.

Hugo Semperena
Director Ejecutivo