

Editorial

El pasado Salón Internacional del Automóvil de Buenos Aires, además de deslumbrarnos por diseño, tecnología y modernidad, nos pone de manifiesto algunas realidades bien destacables.

Por una parte, refleja un momento histórico, récord de producción local, que incluye modelos de reciente presentación en sus filiales de origen. Además, un volumen de importación que en muchos casos no alcanza a satisfacer una demanda cada vez más ávida, no solamente de autos de rango medio, sino de vehículos de alta gama.

Sin embargo, este auge nos muestra un contraste significativo. Insuficiencia y obsolescencia de nuestra red vial, aplicación casi inexistente de la Ley Nacional de Tránsito, y la todavía numerosa circulación de algunos autos en condiciones inaceptables, por su deterioro y antigüedad.

Ante este crecimiento sostenido del parque automotor, se vuelve a escuchar en distintos ámbitos, aunque todavía de forma no oficial, acerca de la aplicación del tan mentado "Plan Canje", aquel sistema instrumentado por las terminales automotrices y el gobierno, allá por mediados de los 90, por el cual una gran parte de autos "viejos" desaparecieron para siempre, víctimas de una compactadora.

Así hemos añorado, sufrido y lamentado al ver como desfilaban los camiones cargados con venerables autos de los 60 y 70, muchos de ellos conservando elementos originales, y que seguramente tenían todavía cuerda para rato. ¿Se acuerdan, no?

Nuevamente se rumorea. Posiblemente quede en la nada, posiblemente no.

En cualquier caso, creo que aquellos que nos apasionamos con los autos clásicos, antiguos, y sport, debemos reflexionar sobre aquellos ejemplares que –excepto algunos clubes de determinada marca o modelo para los cuales ya son objeto de culto– todavía no hemos incorporado a nuestro "patrimonio potencial".

Excluyendo a los importados, que poseen una referencia internacional en cuanto a revalorización y apreciación a futuro, citaré algunos modelos nacionales de más de 20 años, sobre los que sugiero mirar con buenos ojos, y sin que esta enunciación sea para nada taxativa ni mucho menos.

Entre los franceses, el Peugeot 504 TN de 1977/78, la cupé Renault Fuego (en cualquiera de sus versiones), y el 12 Alpine.

Todas las cupés Torino (ya no solamente la primera serie, también las TSX, GS200, e incluso las ZX de la última generación).

En Fiat las cupés 770 Vignale, 1600 y 125, el 128 IAVA (todos), y el 147 Sorpasso, sin olvidarnos de la 800 Spyder, también Vignale, primera cupé convertible nacional fabricada en serie. Respecto de la Cupé 1500, entiendo que hace rato que la hemos revalorado como clásico.

En Ford, las cupés Taunus, desde las primeras con techo vinílico que cada vez se ven menos, hasta las últimas SP5, y por supuesto la Sierra XR4. Su rival Chevrolet nos trae la cupé Chevy, en especial su último modelo "Opus" de 1978, que incluía opcionales como caja de quinta, aire acondicionado y dirección hidráulica. Y hablando de cupés no podemos omitir a la Dodge GTX V8.

Creo que es un buen momento para valorar paulatinamente estos autos, y en caso de adquirir alguno, acondicionarlos con repuestos y accesorios originales (que todavía se encuentran con relativa facilidad), comenzar a disfrutarlos, aunque más no sea para movilizarse en la semana, y de a poco intercalarlos en alguna prueba de clásicos y sport.

Tal vez a algunos les parezca irrelevante o ridícula esta reflexión. Sin embargo, creo que es mejor adelantarse a los acontecimientos para después no lamentarse sobre un hecho ya consumado, que en este caso sería una insensible compactadora, la cual ya nos causó daños irreparables en nuestro parque automotor histórico.

Después, no digan que no les avisé. Que la disfruten.

Hugo Semperena
Director Ejecutivo