



Muchos jóvenes se gastan una media de 3.000 euros en personalizar sus coches

Tienen los coches relucientes. Han cambiado los accesorios más visibles y los muestran, orgullosos. Alerones, parachoques, faldones, bifaros, asientos deportivos, equipos de luces y de audio... Son los adictos a la nueva moda que irrumpe con fuerza en España: el 'tuning'. Jóvenes que dedican pequeñas fortunas a personalizar su coche.

ADICTOS AL TUNING





Néstor NORMA
Fotos: Paul ALAN PUTNAM

¿Cuál es la razón por la que algunos jóvenes dedican pequeñas fortunas a personalizar sus coches? Quieren diferenciarse de los demás, convertir su vehículo en objeto de deseo y admiración. *“Quieren disponer de un coche totalmente único y modificado desde la carrocería a los interiores, pasando por el motor. A modo irrisorio, cualquier persona que pegue una pegatina también puede llamarse ‘tunero’”,* señala Ángel Castellá, redactor-jefe de la revista *“Maxi Tuning”*, publicación líder en esta especialidad.

El fenómeno no es, como se suele pensar, un hecho marginal y aislado:

mueve auténticas multitudes. Convocados por *“Maxi Tuning”* se reunieron, en junio del pasado año, 40.000 personas en Madrid, en el Circuito del Jarama, con 800 coches modificados inscritos. En Cataluña la asistencia fue aún mayor: en septiembre se concentraron en Montmeló 60.000 personas y se inscribieron 1.500 coches. A esto hay que sumar las ‘quedadas’ que todos los fines de semana convocan centenares de clubes (una amplísima relación se puede hallar en www.maxituning.es) repartidos en todo el territorio nacional. Un auténtico movimiento de jóvenes si se tiene en cuenta que al año se realizan más de 300 concentraciones.

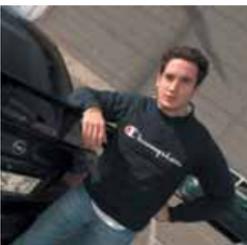
En la preparación de estas concentraciones participan clubes, talleres y revistas especializadas. Un entorno que también ha crecido notablemente. *“Cada*



vez hay más clubes y tiendas que tienen esta orientación”, afirma Castellá. Es lo que ha hecho la marca Fiat, que, hace menos de dos meses, ha abierto tiendas en Madrid, Barcelona y Valencia, para comercializar su línea deportiva *“Abarth”*, que comprende diversos accesorios, taloneras, pomos, llantas, relojes, gafas de sol, ropa, etc.

UN ‘HOBBY’ CARO. *“Este es un ‘hobby’ caro, porque, por poco que modifiques, te gastas una ‘pasta’. Yo me he gastado 4.200 euros para personalizar mi coche”,* comenta Francisco González., Tiene 20 años y es tesorero del Club Astra G, al que pertenecen 45 socios, de los cuales dos son mujeres. Para personalizar sus automóviles, los jóvenes españoles se gastan una media de unos 3.000 euros, aunque alguno ha llegado a gastarse hasta 12.000 euros.

Es una práctica eminentemente masculina, aunque, progresivamente, se nota la incorporación de la mujer. Francisco Javier, 28 años, técnico de rayos X, cree que hay un 8% de mujeres que practica el ‘tuning’ en España, y cuando una mujer se dedica a ‘tunear’, se vuelca *“a tope, a lo bestia”*. Considera que la afición femenina está en alza, pese a que la gente los tilda de *“pastilleros y macarras”*. Las parejas de los ‘tuneros’ no suelen ver bien las modificaciones del coche, sobre todo cuando salen costosas. *“Pero, al final, terminan aceptando”,* afirma Francisco. Lo mismo ocurre con los padres, que, en general, no ven con buenos ojos el dinero que sus hijos invierten en esta modalidad. Por ejemplo, Oscar, con 21 años y em-



FELIPE, 23 años

“Tengo adicción al coche”

Felipe trabaja en telecomunicaciones y lleva gastados 4.200 euros en un alerón de marca Lumma, un kit de parachoques y faldones de la misma marca; un escape Roar *“Don Silencioso”*, con doble salida de 90 mm., y la suspensión rebajada. *“Tengo adicción por los coches desde los dos años”,* afirma divertido.



FRANCISCO, 20 años

“Si hay un control, fijo que te paran”

Francisco es tesorero del Club Astra G, una sociedad con 45 socios. Para dar ejemplo, asegura llevar los papeles de homologación en regla, porque si *“hay un control de tráfico, fijo que te paran”*. Se ha gastado 4.200 euros al cambiar paragolpes delanteros, pilotos, perfiles laterales y la tapicería.



FCO. JAVIER, 28 años

“Nos confunden con macarras y pastilleros”

Tiene su Seat *“Toledo”* en el taller para *“personalizar la pintura, ponerle un escape tipo moto, unas llantas y tocarle la suspensión, con lo que me voy a dejar más de un kilo (un millón de pesetas)”*. Se queja de que la gente los confunda con *“macarras y pastilleros”* porque *“somos los que más cuidamos los coches”*.



JAVIER, 22 años

“Busco la estética y el confort”

En su coupé turbo destaca un alerón y un tubo de escape de 120 mm., *“Don Silencioso”*. Entre luces, tubos de escape, separadores y amortiguación, afirma que se ha gastado más de 1.800 euros. *“Todo lo que he hecho es buscar la estética y el confort”,* dice.



JOSÉ LUIS, 25 años

“Me gusta llevar el coche diferente”

Trabaja en un taller mecánico y reconoce que le gusta llevar el *“coche diferente”*. Entre parachoques, cola de escape, suspensión y llantas modelo *“Sportive”* ha gastado más de 1.200 euros. Ha venido desde Burgos para mostrar los últimos cambios a sus amigos del Club.



JUAN CARLOS, 29 años

“Aquí hay monos y monicacos”

Ha cortado por la mitad su BMW 320, carrocería E-36, para transformarlo en una *“Pick-up”*, con pintura y aerografía hechas en su taller. *“Si lo vendo, tengo que pedir, como mínimo, 48.000 euros”,* dice complacido. Reconoce que en el entorno del *“tuning”* hay *“monos y monicacos”,* porque algunos son *“legales”* y otros no.



JUAN ESTEBAN, 25 años

“En las concentraciones, te picas”

Es vigilante y dice que se ha gastado casi 12.000 euros, porque *“en las concentraciones, te picas”*. El interior tapizado en color plata y azul a juego con la carrocería; llantas cromadas (*“me las traje de América”*); equipo de audio con altavoces de 250 RMS; laterales y parachoques delanteros y traseros; tubo de escape, etc.



JUAN MIGUEL, 24 años

“Los ‘tuneros’ no somos una tribu”

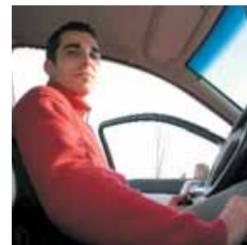
Tiene un llamativo Ford Focus RS, de 220 caballos, derivación del WRC (World Car Rally), de los exclusivos 50 coches que hizo la Ford para España, que le ha costado 36.000 euros. Está vestido impecablemente con chaleco y corbata y es propietario de una empresa de servicios. *“Los tuneros no somos una tribu”,* asegura.



MARCOS, 20 años

“Llevo los octanos en la sangre”

“Quiero cosas eficaces y que funcionen; me gusta la línea deportiva, la potencia...” comenta mientras se reclina en el asiento deportivo rojo, a tono con el volante y los cinturones de seguridad, de su Renault *“Megane coupé”* amarillo. Marcos es fontanero y asegura que el coche es *“un pozo sin fondo”*. Se ha gastado 4.800 euros.

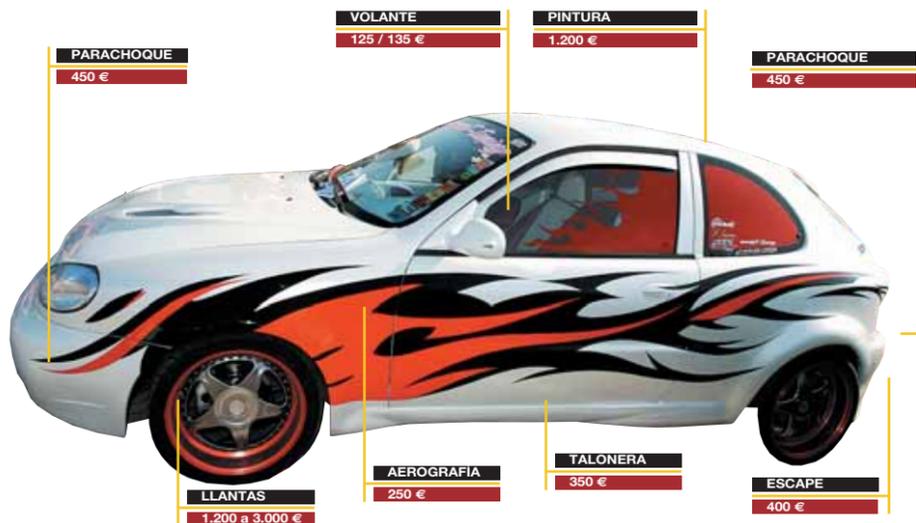


MIGUEL ÁNGEL, 21 años

“Me he dejado ‘un kilo’ en extras”

Es carpintero de profesión. Le ha puesto a su coche unas llantas Targa de 18”; un kit completo de parachoques y taloneras; alerón; pestañas en los faros; y un tapizado color plata y los plásticos pintados del mismo color. *“Con la ‘musiquita’ (equipo de audio) me he dejado ‘un kilo’ en extras”*.

LO QUE CUESTA 'TUNEAR'



pleado en la sección de electrónica de un hipermercado, asegura haber gastado “una pasta” en su equipo de audio, con la crítica de sus padres, que le dicen que “no hace más que meter ruido”. Oscar, vecino del barrio San Cristóbal de los Ángeles (Madrid), ve con frecuencia en su DVD “A todo gas”, un film emblemático para los ‘tuneros’.

DISFRUTAR DEL ASFALTO. “Es la filosofía del ‘motero’ aplicada al coche. Es un nuevo concepto de compañerismo, de pandilla... que, los fines de semana, quiere disfrutar del asfalto”, señala Jaime Pérez, encargado de la tienda “Abarth” de Madrid.

Los ‘tuneros’ son jóvenes, por lo general asalariados o autónomos, pero con un nivel adquisitivo que les permite hacer esta inversión. “El ‘tuning’ ha llegado a todos los niveles de la sociedad, en especial a la clase media. Antes sólo tenían esta afición los propietarios de las grandes berlinas, pero hoy podemos encontrar verdaderas personalizaciones incluso en los más pequeños utilitarios”, afirma Castellá.

El fenómeno tiene menos de diez años de historia en España, pero muchos más en Estados Unidos, de donde proviene. “Aquí estamos en la etapa inicial, la menos cara: el cambio de accesorios y de pintura, lo que se ve y se puede lucir. En Estados Unidos llevan 40 años en esto, y ya están tocando motor, le meten caballos y hacen verdaderos reactores”, señala Juan Carlos Cavallero, propietario de uno de los talleres más conocidos del sector, en Fuenlabrada (Madrid). En el taller de Juan Carlos los trabajos, en base a las ideas de los usuarios, se hacen por ordenador, para que el cliente pueda comprobar cómo quedará el coche al final de la obra. “Los que tienen este capricho tienen después que legalizarlo,

que las ruinas vienen solas”, dice Juan Carlos preocupado por las modificaciones que se hacen y no se homologan. Recomienda que, una vez que los ‘tuneros’ hayan decidido “meterle mano a la carrocería o a la suspensión”, vayan a un buen ingeniero de reformas, “porque así como hay buenos, también hay malos y estafadores que perjudican esta afición”.

El ‘tuning’ es un ‘hobby’ que provoca atracción en los jóvenes y desconfianza en los mayores (de los padres principalmente) y un mayor control de las autoridades. La mayoría de los aficionados asegura que si hay un control de tráfico, “fijo que te paran”, sobre todo cuando los cambios son muy llamativos.

PASAR LA ITV. La legislación tipifica hasta 45 reformas de importancia (Or-

LEGALIZAR UN “TUNING”



Estos son los pasos para legalizar una reforma de importancia del coche –toda modificación o sustitución efectuada en un vehículo, previa o no a su matriculación, que no está incluida en su homologa-

ción de tipo o bien cambia alguna de las características indicadas en la tarjeta de la ITV:-

1 Buscar el asesoramiento de un Ingeniero especialista en reformas, que realice el proyecto técnico.

2 Llevar el coche al taller con el proyecto para que se hagan las modificaciones pertinentes. El taller emitirá un certificado de los cambios.

3 Con los certificados del taller y el proyecto, debe llevar el coche a un laboratorio oficial para que se haga el peritaje y las pruebas necesarias. El laboratorio emite un dictamen aprobatorio o denegatorio de las reformas.

4 Finalmente con los certificados se lleva el coche a la ITV, que le hace las pruebas pertinentes y constata si las reformas están de acuerdo con el proyecto y el dictamen del laboratorio.



den del Ministerio de Ciencia y Tecnología del 5/12/2002) que deben ser legalizadas en un período de una semana después de la modificación. Los trámites para legalizar las reformas, sobre todo si afectan a las características particulares del vehículo, tienen un largo periplo hasta su paso final por la ITV. En primer término se recurre a un ingeniero especializado que asesora sobre la legalidad o no de la reforma, y que redacta el proyecto técnico correspondiente. Con el proyecto, un taller realiza las reformas pertinentes. Luego, con el proyecto y los certificados del taller, el coche se lleva a un laboratorio especializado –el INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial), el IDIADA...– para que le hagan el peritaje y las pruebas necesarias y emitan el dictamen. Finalmente, con todos los certificados, se lleva el coche a la ITV, la cual, tras cobrar la tasa –que es la misma en un vehículo reformado que en uno que no la ha teni-

do– constata si las reformas están de acuerdo con el proyecto del ingeniero y el dictamen del laboratorio.

“A la vista de la documentación que traen –dice Manuel Prado, subdirector de la ITV de San Sebastián de los Reyes (Madrid)–, controlamos si las reformas están de acuerdo con los certificados y el proyecto. Lógicamente, se hace un mayor control cuando las modificaciones afectan a las características particulares del vehículo que el fabricante homologó en su día.”

Otras modificaciones sencillas y que no afectan a la seguridad del vehículo no necesitan certificación para su paso por la ITV. Es el caso de muchos accesorios, que las propias marcas incorporan a determinados modelos, o que se

EL TUNING HA LLEGADO A TODOS LOS NIVELES DE LA SOCIEDAD, EN ESPECIAL A LA CLASE MEDIA

venden en tiendas especializadas. “Pero ojo con algunos elementos, como los alerones, que muchos usuarios creen que no tienen importancia y sí la tienen; sobre todo los traseros, que afectan a la estabilidad del vehículo”, asegura Ricardo Chicharro, jefe del Servicio de Seguridad y Certificación de Vehículos del INTA. Si el coche lleva alguna modificación sin la aprobación de la ITV, la infracción se sanciona con una media de 150 euros (art. 7 del Reglamento General de Vehículos).

Algunas prácticas muy habituales de los ‘tuneros’, como la incorporación de equipos de audio de gran potencia, están en la mira del nuevo Reglamento General de Circulación. Es el caso de los ‘subwoofers’, altavoces de gran potencia muy frecuentes en el mundillo del ‘tuning’, que pueden emitir perturbaciones electromagnéticas con niveles de emisión de ruidos superiores a los límites establecidos, o de los DVD, cuya instalación está prohibida en el salpicadero si el conductor puede acceder a él durante la marcha. Lo mismo ocurre con la gran variedad de tubos de escape cuyo uso, salvada su función estética, puede colisionar con el art. 7 del Reglamento de Vehículos, que establece la prohibición de circular con vehículos a motor y ciclomotores con el llamado ‘escape libre’.

Los ‘tuneros’, por lo general, circulan con coches asegurados a terceros. Un seguro a todo riesgo que incluya las modificaciones de carrocería suele ser muy caro. Las compañías habitualmente aseguran sólo las piezas de serie. Sin embargo, algunas compañías, previendo el alza de la práctica de este fenómeno, han modificado sus criterios en cuanto a las pólizas orientadas a este sector. “Este tipo de equipamiento no tiene que suponer un mayor riesgo y no tenemos un criterio específico para el tuning. Eso sí, lo que pedimos para otorgar la póliza es que las modificaciones pasen por Industria”, afirma Juan Carlos Duerto, del Área de Contratación de la aseguradora Mutua Pelayo. ♦