



TOYOTA LAND CRUISER 40. Es uno de los clásicos más codiciados. Será difícil que lo encuentres, en buen estado, por menos de 10.000 euros. Sus carencias en seguridad y confort son enormes, así que plantéatelo solo si realmente quieres materializar un sueño; nunca para uso diario.



1



2



3



4

1. MERCEDES CLASE G. Hay un abundante mercado de segunda mano, ya que el vehículo se lleva fabricando ininterrumpidamente desde 1979. No obstante, te será difícil encontrar una unidad por menos de 5.000 euros.

2. SUZUKI SJ 410/413. Los veteranos Samurai estuvieron a la venta hasta el año 2003. Estando muy atento al mercado, puedes encontrar unidades por menos de 2.000 euros, pero suelen "volar" rápidamente, ya que son muy codiciados como base para preparaciones trialeras.

3. SANTANA TURBO. De los numerosos derivados de Land Rover fabricados por Santana, el Anibal (fabricado hasta 2007) es la opción más interesante si tu presupuesto lo permite; es difícil encontrarlos por debajo de 8.000 euros. Por la mitad de precio, un serie 3 Turbo como el de la foto puede ser un buen compromiso entre clasicismo y modernidad.

4. MITSUBISHI MONTERO. La primera generación del Montero tuvo una difusión muy escasa en España, pero de vez en cuando aparece alguna unidad en el mercado de ocasión a precios realmente interesantes. Puedes encontrar unidades a partir de 2.000 euros.

ELEGIR UN TT CLÁSICO PARA RESTAURAR

¿CUÁL Y POR QUÉ?

HAS JUNTADO UNOS EURILLOS Y CREES QUE PUEDE SER UN BUEN MOMENTO PARA HACERTE CON UN TT CLÁSICO, PONERLO A PUNTO Y DISFRUTAR EN RUTAS, CONCENTRACIONES, PASEOS DE FIN DE SEMANA... SI ES TU CASO, ANTES DE LIARTE LA MANTA A LA CABEZA DEBES TENER EN CUENTA ALGUNAS CONSIDERACIONES. _ TEXTO Y FOTOS: C. RAMÍREZ / REDACCIÓN

Restaurar un todoterreno clásico es una labor importante, tanto desde el punto de vista del trabajo en sí como a la hora de aportar recursos económicos. En primer lugar, tenemos que reflexionar sobre el uso que queremos dar a nuestro nuevo vehículo. No es lo mismo un coche para pasear por nuestro entorno inmediato o acudir a concentraciones de clásicos que pretender realizar rutas todoterreno o viajes de largo recorrido.

El segundo punto a tener en cuenta es el desembolso económico que estamos dispuestos a realizar para poner al día el coche. Pero además debemos contar con que es muy posible que lo dotemos de accesorios y mejoras técnicas que supondrán un gasto adicional.

Otra cuestión a tener en cuenta es qué tareas somos capaces de abordar nosotros mismos y para cuáles tendremos que acudir a un taller. En definitiva, se trata de cuantificar los recursos propios para enfrentarnos a la limpieza general, el mantenimiento básico, mecánica, electricidad, pintura, interiores e instalación de nuevos accesorios y mejoras técnicas.

No debemos olvidar un asunto sumamente importante, que es su situación legal. Si tiene la documentación al día, nos ahorrará un montón de problemas, que en muchos casos son irresolubles. Es fundamental verificar si está dado de alta en la DGT o si está de baja. Si está de baja temporal, vale, pero en caso contrario no debemos adquirirlo antes de confirmar que es posible darlo de nuevo de alta,

algo que será imposible si el vehículo no cumple las normas vigentes de emisiones y seguridad. Por otra parte, tener la ITV al día no nos garantiza nada, pero, obviamente, es mejor que no tenerla.

Antes de tomar la decisión, conviene realizar un tanteo para obtener piezas de recambio. Los vehículos exclusivos tienen un valor de venta más elevado, pero también es cierto que conseguir piezas puede ser una labor complicada y costosa. Si se trata de un vehículo de gran difusión en nuestro país, será más fácil conseguir piezas de recambio usadas que estamos ante otro de difusión limitada.

También es importante averiguar si hay algún club que acoja a los usuarios de nuestro próximo vehículo. Los miembros nos pueden ayudar a la hora de conse-

guir manuales, recambios o aportar ideas para restaurar algunas partes complejas de nuestro todoterreno. Por otra parte, suelen organizar eventos donde podremos admirar otras restauraciones y tomar conciencia de las posibilidades reales de nuestro vehículo.

A la hora de la compra siempre conviene hacernos acompañar por algún amigo con conocimientos mecánicos, especialmente si ya ha restaurado algún vehículo similar. Nos ayudará a cuantificar los trabajos que va a necesitar y nos ayudará a determinar si el precio que nos piden es razonable o no. Aun así, por muy bien que examinemos el todoterreno, siempre es posible que, una vez en nuestras manos, aparezcan problemas que no habíamos sido capaces de detectar.

Si vamos a querer usar nuestro todoterreno clásico a menudo, tenemos

que tener en cuenta ciertas medidas de seguridad mínimas necesarias hoy en día para incorporarnos al tráfico con normalidad. En esta línea, debemos contar con que disponga de cinturones de seguridad, reposacabezas y frenos de disco. Sin estos tres elementos, te aconsejamos que restrinjas el uso a concentraciones y eventos puntuales. Ningún TT clásico merece que vayas jugándote la vida a diario.

Si, por el contrario, vamos a realizar viajes o pasar a bordo largas jornadas de

conducción, no debemos olvidarnos de la dirección asistida, la quinta marcha y el aire acondicionado. No son elementos imprescindibles, pero ya nos hemos acostumbrado a tenerlos, y cuando faltan se echan mucho de menos.

El aspecto económico es también importante, pero no es una barrera infranqueable. Un Suzuki SJ 410 o 413 se puede adquirir rodando por menos de 2.000 euros. Por un poco más, puedes hacerte con un Nissan Patrol, y si el presupuesto alcanza los 6.000 euros, el abanico se abre enormemente.

Por último, no debemos olvidar que tener un todoterreno clásico es un acto propio del corazón más que de razón y, por tanto, el vehículo elegido debe entrar por los ojos. El placer de conducir aquello que nos hace vibrar y ser diferentes no tiene precio. TT

SI VAS A EMPLEAR TU TT CLÁSICO A DIARIO, TE RECOMENDAMOS QUE RENUNCIAS A MODELOS SIN REPOSACABEZAS O SERVODIRECCIÓN