

VALORACIÓN Y PERITACIÓN DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

ÍNDICE

0. ABSTRACT	5
1. INTRODUCCIÓN	7
2. VALORACIÓN DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS	8
3. PARTICULARIDADES DE REPARACIÓN DE UN VEHÍCULO HISTÓRICO VERSUS VEHÍCULO ACTUAL	11
4. CONCLUSIONES	16

Por Rodrigo Yuste González.
Técnico del departamento de Otros Vehículos de CESVIMAP.

0. ABSTRACT

El nuevo Reglamento de Vehículos Históricos, vigente desde el 1 de noviembre de 2024, simplifica la catalogación de estos vehículos en España, alineándolo con las normativas de otros países europeos como Francia, Alemania y Reino Unido. Este cambio normativo facilita la conservación y circulación de vehículos históricos.

Para la correcta valoración de vehículos históricos, se deberán considerar varios aspectos: estado de la carrocería, del interior, de la mecánica, la evaluación de modificaciones no originales... La presencia de óxidos y daños estructurales serán factores críticos que pueden reducir significativamente el valor del vehículo. Además, la dificultad para encontrar recambios originales, especialmente en el interior, también afectarán su valoración.

En cuanto a la reparación, existen diferencias significativas entre vehículos clásicos y actuales. En este paper se muestra un estudio comparativo realizado por CESVIMAP entre un Volkswagen Golf de primera generación y uno de octava generación. Ambos han sido sometidos al crash test de CESVIMAP y reparados en el taller experimental. En este artículo se facilitan las principales conclusiones.

The new Historic Vehicles Regulation, effective from 1 November 2024, simplifies the cataloguing of these vehicles in Spain, aligning it with the regulations of other European countries such as France, Germany, and the United Kingdom. This regulatory change facilitates the preservation and circulation of historic vehicles.

For the correct valuation of historic vehicles, several aspects must be considered: analysis of the bodywork, interior, mechanics, and evaluation of non-original modifications. The presence of rust and structural damage are critical factors that can significantly reduce the vehicle's value. Additionally, the difficulty in finding original spare parts, especially for the interior, will also affect its valuation.

Regarding repairs, there are significant differences between classic and modern vehicles. This paper presents a comparative study conducted by CESVIMAP between a first-generation Volkswagen Golf and an eighth-generation model. Both were subjected to CESVIMAP's crash test and repaired in the experimental workshop. The main conclusions are provided in this article.

1. INTRODUCCIÓN

La entrada en vigor del nuevo Reglamento de Vehículos Históricos (1 de noviembre de 2024) ha cambiado las reglas del juego. El nuevo reglamento facilita, en gran medida, la catalogación de estos vehículos en comparación con el gran número de trabas burocráticas del procedimiento anterior.



Ilustración 1: Vehículo histórico.

La principal diferencia del nuevo procedimiento reside en el hecho de que aquellos vehículos históricos, con más de 30 años de antigüedad, que estén matriculados en nuestro país, y dispongan de la ITV en vigor, pasarán a cambiar de servicio. El largo proceso de matriculación, en el cual un organismo acreditado comprueba una serie de requisitos técnicos, se limitará a aquellos que no dispongan de placas españolas ni tengan la ITV o los documentos administrativos correspondientes en vigor.

El objetivo de este cambio de normativa es equipararla a los reglamentos presentes en otros países de Europa como Francia, Alemania o Reino Unido. Países en los que se fomenta la conservación de estos vehículos, facilitando que sus propietarios puedan mantenerlos en circulación. Este hecho puede apreciarse claramente en el número de vehículos históricos (VH) catalogados en estas naciones en comparación con los presentes, actualmente, en España.

Estas facilidades van a dar la oportunidad a muchos propietarios de disfrutar de las ventajas que un vehículo histórico ofrece, por lo que se prevé que el número de catalogaciones aumentará considerablemente.

Un incremento en el número de este tipo de vehículos asegurados obliga al perito a conocer las claves para su valoración, peritación y reparación.

PAÍS	VEHÍCULOS HISTÓRICOS CATALOGADOS
ESPAÑA	47.000 VEHÍCULOS
FRANCIA	400.000 VEHÍCULOS
ALEMANIA	600.000 VEHÍCULOS
REINO UNIDO	1.500.000 VEHÍCULOS

Tabla 1: Vehículos históricos catalogados por países.



APRENDEMOS

En este vídeo, disponible en el canal de Youtube de CESVIMAP, se aborda la valoración y reparación de los vehículos clásicos.

2. VALORACIÓN DE VEHÍCULOS CLÁSICOS

Los fundamentos para una correcta valoración se resumen en los siguientes puntos:

- Identificación: marca, modelo, versión y año de fabricación.
- Análisis del estado de la carrocería: presencia de óxidos, áreas podridas y signos de reparaciones estructurales.
- Análisis del estado del interior: tapicería, salpicadero, bandeja de maletero...
- Análisis del estado de la mecánica: kilometraje, presencia de óxido en la boca de llenado del radiador y del depósito de combustible, color y estado del aceite del motor.
- Identificación de las modificaciones fuera de origen realizadas en el vehículo y determinación de su influencia en el valor de mercado.



Ilustración 2: Vehículo histórico, en CESVIMAP.



Tabla 2: Esquema de valoración.



Ilustración 3: Versión Renault Williams.

La búsqueda de **óxidos** en la carrocería es un aspecto determinante en estos coches, al ser éste un hecho bastante usual e influir, de manera muy significativa, en su valor. Resulta un proceso muy arduo y costoso la restauración de un vehículo oxidado, por lo que, en función del caso, su valor se reducirá drásticamente.

Las zonas más propicias de corroerse y, por tanto, las más aconsejables a inspeccionar, serán el interior de los pases de rueda, las torretas de suspensión delanteras y traseras o el compartimento de la rueda de repuesto. En general, todas las zonas sometidas a proyecciones y salpicaduras fruto de la circulación.

Exactamente lo mismo ocurre con los **daños estructurales**. Un vehículo que haya presentado un daño de tal magnitud que haya afectado a la integridad estructural del chasis reduce significativamente su valor. Aunque el daño haya sido reparado, siempre quedarán rastros fácilmente identificables, como los puntos de resistencia y el sellado de las juntas de fábrica. Este hecho resulta habitual en las versiones “picantes” (GTI, GSI, 16V, M, AMG) que, como norma general, no han vivido un uso demasiado relajado a lo largo de su vida.

Así, por ejemplo, el valor de un Renault Clio de primera generación no será el mismo si pertenece a la versión RL o a la 16V o Williams. Es más, vehículos de la misma marca, modelo y versión pueden sufrir variaciones significativas de precio en función del año de fabricación. Siguiendo con el mismo ejemplo, el valor de un Renault Clio Williams fase 1, de 1993, será superior al de un Clio Williams fase 2, de 1994, o un fase 3, de 1996.



Ilustración 4: Renault Williams fase 3.



Ilustración 5: Reparación, en CESVIMAP, de un vehículo histórico.

Distintos elementos del interior pueden también afectar al valor del vehículo por su **dificultad para encontrar recambios**. El ejemplo más claro es el de los salpicaderos, por su tendencia a agrietarse y la complejidad para localizarlos. Siguiendo la misma línea, nos encontramos con las bandejas traseras, especialmente en los vehículos de finales de los años 80 y de los 90, fechas en las que resultaba muy habitual agujerearlas para colocar altavoces

Un rápido vistazo a la mecánica puede proporcionar al perito valiosa información acerca de su estado. En muchos vehículos clásicos como el Seat 600, el Renault 8 o el Renault 4 los depósitos de combustible eran metálicos. Esta circunstancia, sumada al hecho de que muchos de ellos se han encontrado parados en húmedos garajes durante largos periodos de tiempo, hacen que el óxido haya hecho mella en estos elementos.



Ilustración 6: Óxido en partes del vehículo.

Lo mismo ocurre con el sistema de refrigeración. La mala costumbre de usar agua de forma continua, en lugar de anticongelante o agua destilada, puede haber ocasionado la corrosión del radiador. Ambos elementos son piezas caras y, en función del modelo, bastante difíciles de encontrar, por lo que, mediante la inspección de sus respectivas bocas de llenado, podremos identificar el problema. El aceite lubricante será otro gran indicador: un tono “chocolate” podrá revelar una avería en la junta de la culata, con graves consecuencias directamente relacionadas con su coste.

Las **modificaciones** que alteren la originalidad del vehículo podrán tener una influencia positiva o negativa en el precio; dependerá de las tendencias del mercado. Así pues, pensar que un coche original siempre valdrá más que uno con alteraciones en su estética o prestaciones es un error. Por ejemplo, los habituales “swaps” que podemos encontrarnos en los BMW E36 suponen un aumento de su valor de mercado al pasar de una versión básica, como pueden ser un 316i, 318i o 320i, a una más prestacional, como un 325i o 328i. Claro está, teniendo en cuenta su correcta instalación y legalización.



Ilustración 7: Modificaciones que alteran la originalidad del vehículo.



Ilustración 8: Modificaciones que alteran la originalidad del vehículo.

3. PARTICULARIDADES DE REPARACIÓN DE UN VEHÍCULO HISTÓRICO VERSUS UN VEHÍCULO ACTUAL

Una vez claros todos los puntos a considerar para la valoración del vehículo hay que tener en cuenta las particularidades que pueden aparecer durante el proceso de reparación y que lo diferencian de un vehículo actual.



Ilustración 9: Diferencias temporales en el mismo modelo.

Desde CESVIMAP se han analizado las diferencias en cuanto a procesos de reparación, tiempos y costes entre un vehículo actual y uno clásico. En este caso, se ha trabajado con uno de los modelos más icónicos de la historia reciente del automóvil, el Volkswagen Golf. Se han analizado las diferencias entre un Golf de primera generación y uno de la más actual, la octava. Ambos han sido sometidos a un crash test frontal, a una velocidad de 15 km/h contra una barrera indeformable, según las directrices de RCAR. Estas pruebas se han realizado en la zona de ensayos de última generación de CESVIMAP, con tecnología M081, de Additium Technologies.



Ilustración 10: Crash tests realizados en CESVIMAP.



Ilustración 11: Crash tests realizados en CESVIMAP.

En este estudio han quedado patentes las diferencias constructivas entre los distintos elementos que constituyen la carrocería autoportante de ambos vehículos, incrementándose de manera significativa el número de elementos plásticos en el vehículo actual. Este hecho supone que el número de elementos dañados se incremente con respecto al vehículo clásico.

PIEZAS AFECTADAS EN EL VW GOLF VIII (2022)	NIVEL DE DAÑO
RECUBRIMIENTO DEL PARAGOLPES DELANTERO	SUSTITUCIÓN
REJILLA DE AIREACIÓN DELANTERA IZQUIERDA	REPARACIÓN
DEFLECTOR CENTRAL DEL PARAGOLPES DELANTERO	REPARACIÓN
SOPORTE DEL PARAGOLPES DELANTERO	SUSTITUCIÓN
AMORTIGUADOR DEL PARAGOLPES DELANTERO	SUSTITUCIÓN
REJILLA DEL RADIADOR	SUSTITUCIÓN
CAPÓ DEL MOTOR	SUSTITUCIÓN
BISAGRA IZQUIERDA DEL CAPÓ DEL MOTOR	SUSTITUCIÓN
FARO IZQUIERDO	SUSTITUCIÓN
JUEGO DE REPARACIÓN DEL FARO DELANTERO DERECHO	SUSTITUCIÓN
ALETA DELANTERA DERECHA	REPARACIÓN
CONCHA DEL PASE DE RUEDA DELANTERO IZQUIERDO	REPARACIÓN
CORAZA FRONTAL	SUSTITUCIÓN
TIRANTE DEL SOPORTE DE LA CERRADURA IZQUIERDA	SUSTITUCIÓN
APOYO DEL SOPORTE DE LA CERRADURA	SUSTITUCIÓN
ANCLAJE DEL CINTURÓN DELANTERO IZQUIERDO	SUSTITUCIÓN
GUÍA DE AIREACIÓN DEL RADIADOR	SUSTITUCIÓN
FILTRO DE AIRE	SUSTITUCIÓN
CÁMARA FRONTAL	SUSTITUCIÓN

Tabla 3: Piezas afectadas y nivel de daño en el Volkswagen Golf VIII.

La primera gran diferencia entre un vehículo clásico y uno contemporáneo en el proceso de reparación es la escasez de recambio, en algunos casos, y de despieces en plataformas de valoración como Solera Auto o GT Estimate.

PIEZAS AFECTADAS EN EL VW GOLF I (1978)	NIVEL DE DAÑO
CAPÓ DELANTERO	SUSTITUCIÓN
ALETA IZQUIERDA	REPARACIÓN
PANEL INTERIOR ALETA IZQUIERDA	REPARACIÓN
FRONTAL	SUSTITUCIÓN
PARAGOLPES DELANTERO	SUSTITUCIÓN
PILOTO DELANTERO IZQUIERDO	SUSTITUCIÓN
PARRILLA FRONTAL	SUSTITUCIÓN
EMBELLECEDOR DE FARO	SUSTITUCIÓN

Para clásicos populares como el Seat 600, Land Rover o, en nuestro caso, el Volkswagen Golf, no tendremos ningún problema para localizar cualquier repuesto que necesitemos.

Se trata de vehículos que gozaron de un enorme éxito y que, actualmente, cuentan con una imponente legión de seguidores, por lo que gracias a esta demanda han surgido empresas que mantienen la producción de repuestos.

Tabla 4: Piezas afectadas y nivel de daño en el Volkswagen Golf I.

Ilustración 12: Seat 600.

Por el contrario, para el caso de vehículos que tuvieron una menor aceptación, la disponibilidad de piezas puede llegar a ser prácticamente inexistente. Es el caso del Dodge 3700 GT, para el que encontrar elementos como un faro, un piloto o una aleta puede convertirse en una tarea no menos que imposible. En este tipo de casos habrá que, lógicamente, anteponer la reparación a la sustitución. Del mismo modo, el chapista pasa a convertirse en un artesano, teniendo que recurrir a fabricar, en muchas ocasiones, piezas imposibles de adquirir. Para la obtención de despieces y manuales de taller resultará útil recopilar las antiguas guías de tasación.



Ilustración 13: Dodge 3700 GT.

La otra gran diferencia estará directamente relacionada con uno de los puntos analizados en la valoración de un vehículo clásico, el óxido. Desde sustituir una punta de larguero a reparar una aleta, el óxido impide realizar una reparación de calidad, teniendo que sanear toda la zona y, en el caso de que no fuera posible, buscar “chapa sana” desde donde partir para realizar la sustitución o la reparación. Todo ello teniendo en cuenta el considerable aumento en el tiempo de mano de obra y, por consiguiente, del precio final de la intervención.



Ilustración 14: Reparación de piezas con óxido.

COMPARATIVA
REPARACIÓN

VW GOLF MK1 VS VW GOLF MK8

APRENDEMOS

En este vídeo, disponible en el canal de Youtube de CESVIMAP, se establece una comparativa entre el primer modelo Golf de la historia (MK1, de 1978) y el más reciente (MK8, de 2022).

Si retomamos las pruebas llevadas a cabo sobre las distintas generaciones del Golf, podremos apreciar diferencias tanto en el número de elementos dañados como en la gravedad; también en los tiempos de mano de obra y en los costes de los recambios. Apreciaremos un mayor número de elementos dañados en el vehículo actual, aunque de menor gravedad que en el vehículo clásico.

En la misma línea, esa mayor gravedad implica un mayor tiempo de mano de obra. El tiempo invertido por el chapista para la reparación del Golf MK1 se sitúa en 76 UT (7,6 h); en el caso del Golf MK8 serán 45,5 UT (4,55 h).

	TIEMPOS DE MANO DE OBRA (HORAS)	
	VW GOLF I	VW GOLF VIII
CARROCERÍA	7,6	4,55
MECÁNICA	0	3,16
PINTURA	7,87	6,00
TOTAL	15,47	13,71

Tabla 5: Tiempos de mano de obra.

MATERIALES VW GOLF I	
CARROCERÍA	1.434,47€
MECÁNICA	7,21€
PINTURA	213,42€
TOTAL	1.655,10€

MATERIALES VW GOLF VIII	
CARROCERÍA	2.490,61€
MECÁNICA	658,26€
PINTURA	151,69€
TOTAL	3.300,56€

MANO DE OBRA VW GOLF I	
CARROCERÍA	391,37€
MECÁNICA	0€
PINTURA	403,89€
TOTAL	795,26€

MANO DE OBRA VW GOLF VIII	
CARROCERÍA	234,74€
MECÁNICA	162,50€
PINTURA	308,12€
TOTAL	705,36€

TOTAL VALORACIÓN VW GOLF I	
MATERIALES	1.655,10€
MANO DE OBRA	795,26€
TOTAL	2.450,36€

TOTAL VALORACIÓN VW GOLF VIII	
MATERIALES	3.300,56€
MANO DE OBRA	705,36€
TOTAL	4.005,92€

Tabla 6: Materiales y mano de obra por modelos.

Todas las consideraciones expuestas permitirán al perito acudir a distintos portales de compraventa, con el objetivo de hallar valores actualizados con respecto a las fluctuaciones del mercado (que, en el caso de los vehículos clásicos, puede ser muy variable). Las modas, “remakes” o el simple hecho de aparecer en algún reportaje de televisión o red social pueden disparar el precio de un modelo en concreto.

4. CONCLUSIONES

- La entrada en vigor del nuevo Reglamento de Vehículos Históricos (1 de noviembre de 2024) ayudará a la preservación de una parte imprescindible del patrimonio cultural. Uno de los principales objetivos del nuevo reglamento es equiparar la normativa española con la de otros países europeos como Francia, Alemania y Reino Unido, fomentando la conservación y circulación de vehículos históricos. El nuevo reglamento elimina trabas burocráticas, por lo que se prevé un aumento significativo en el número de vehículos históricos catalogados. Esta previsión implica que los peritos deben estar preparados para su valoración y peritación.
- Las modificaciones que alteren la originalidad del vehículo podrán tener una influencia positiva o negativa en el precio; dependerá de las tendencias del mercado en cada momento. El valor de mercado de estos vehículos es susceptible de ser afectado por modas.
- La peritación y reparación de vehículos clásicos es una tarea que puede presentar diferencias reseñables con respecto a los mismos procesos aplicados a un vehículo actual. Requiere de atención a los detalles para garantizar un resultado que asegure la correcta tasación.
- Ante idénticos modelos de distintas generaciones, como es el caso de los vehículos analizados en este estudio de CESVIMAP, el número de elementos dañados será mayor en el vehículo actual, aunque de menor gravedad que en el clásico. Esa mayor gravedad implicará un mayor tiempo de mano de obra en el modelo clásico.
- La dificultad para encontrar recambios afectará al valor del vehículo.



CESVIMAP