

# El automóvil, motor de emociones

## Webinar Vehículos históricos y su catalogación

Madrid, 13 de mayo de 2025

**Manuel Lage**

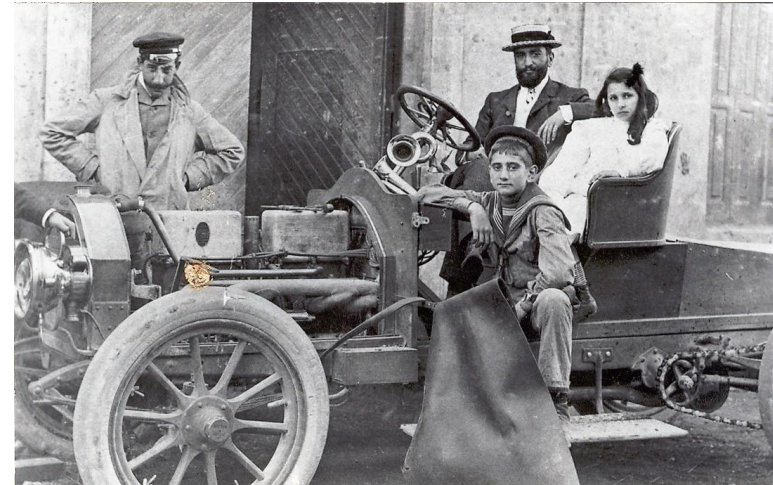
Dr. Ingeniero Industrial e Historiador

# Con la potencia nace la emoción de la velocidad



4-5 CV

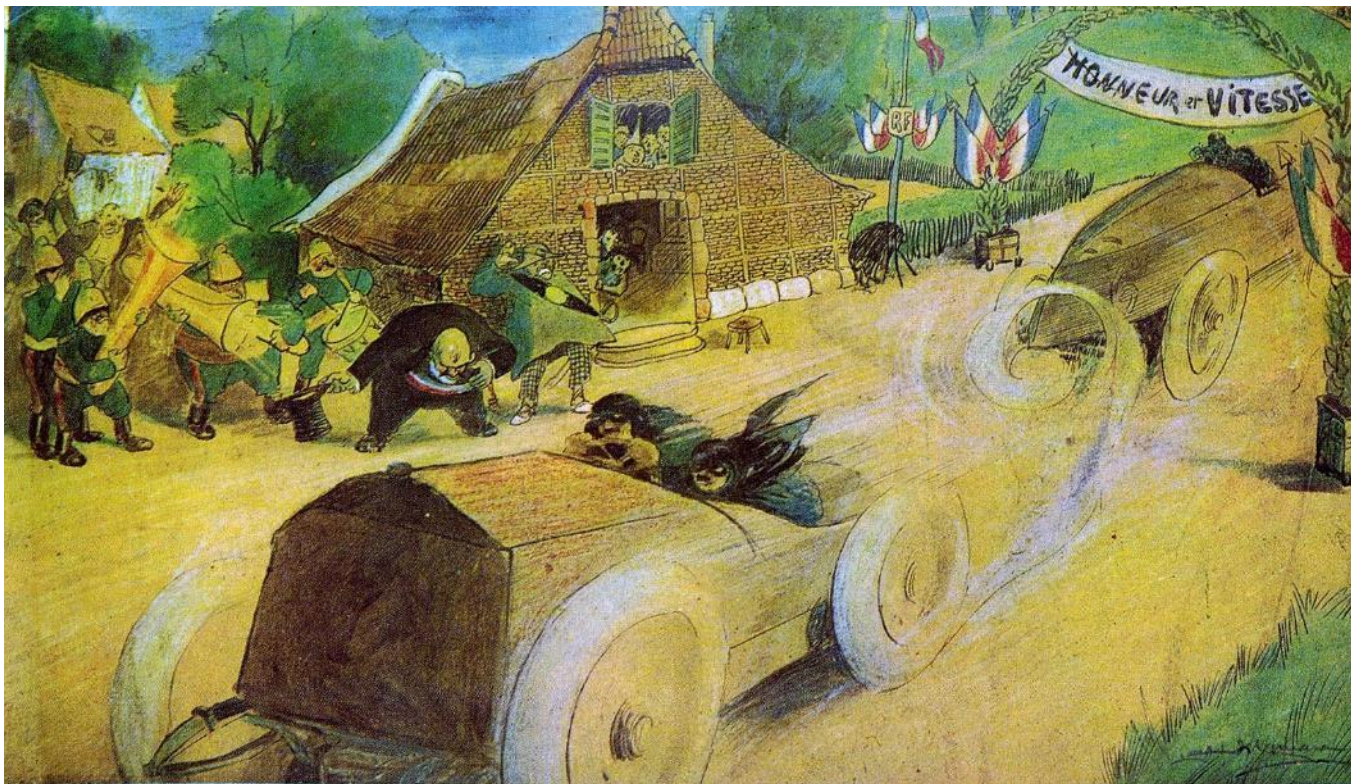
---5 años---



60-80 CV

De necesitar un chófer/mecánico a la emoción de conducir la máquina

## El nuevo culto a la velocidad



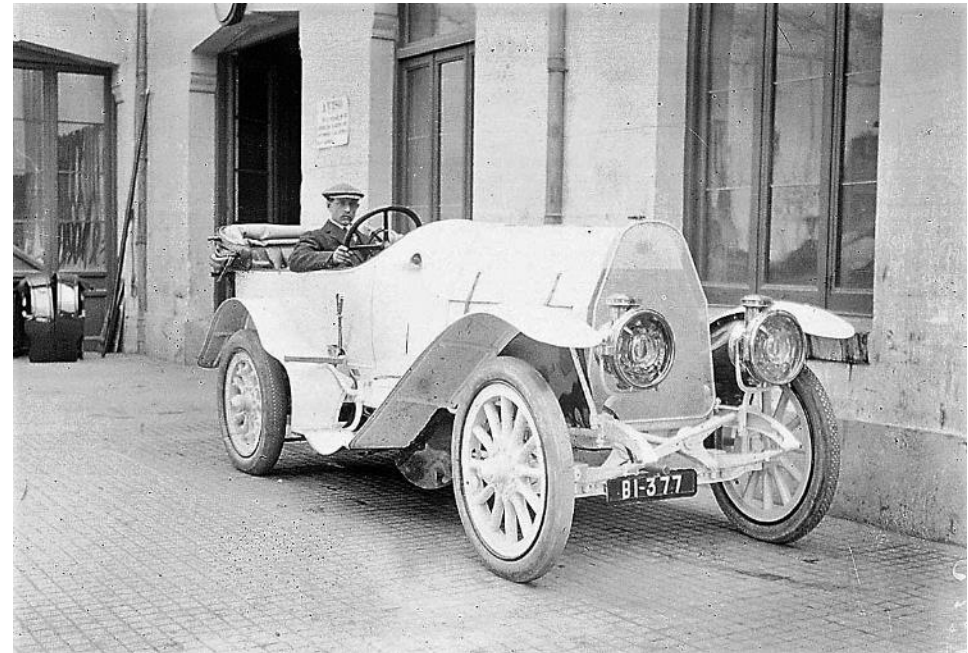
Charles Faroux, fundador de la revista *La Vie Automobile*, afirmó en 1908:

**“La velocidad es la aristocracia del movimiento”**

## Nuevas cabalgaduras, ahora con motor

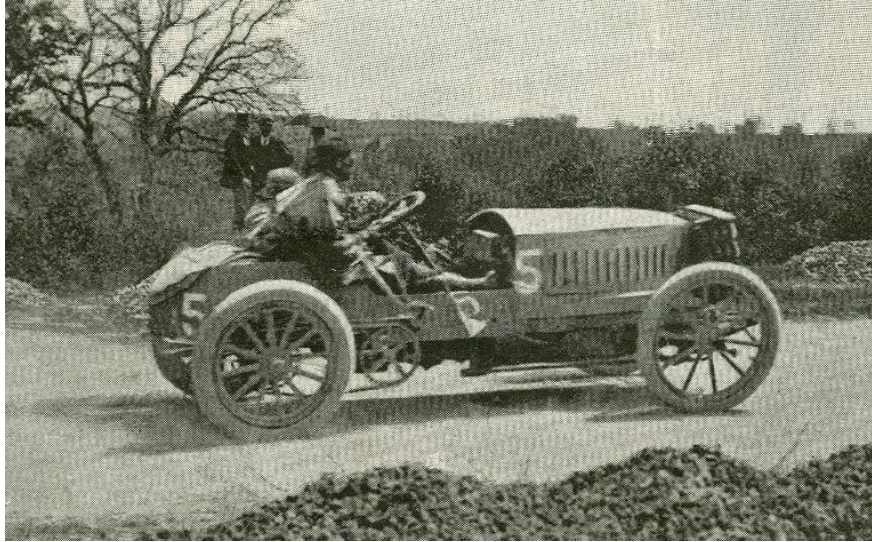


1903. El Marqués de Viana  
en su Mors de 70 CV



1910. Ramón Aburto  
en su Fiat de 100 CV

## La emoción de la aventura



**El caballero y su escudero  
son ahora  
el gentleman driver y su mecánico**

En la carrera Paris-Madrid de 1903 el inglés Lorraine Barrow atropelló a un perro, perdió el control y se estrelló contra un árbol, falleciendo él y su mecánico.

La aseguradora se negaba a pagar su seguro de vida porque en la póliza no se mencionaba su participación en carreras, solo que era **un gentleman**.

El juez consideró que **las carreras de coches eran una ocupación normal de un gentleman**, y la compañía tuvo que pagar.

# La velocidad se consolida como la nueva emoción



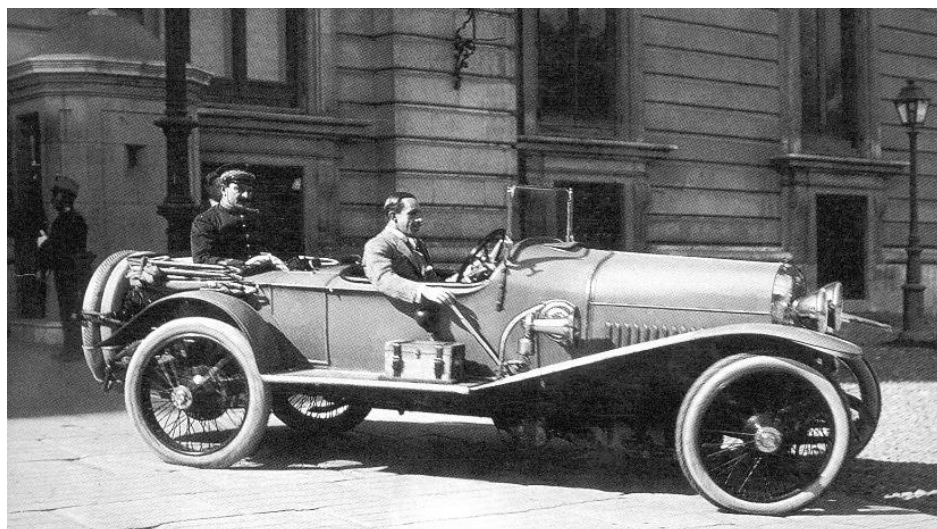
Filippo T. Marinetti, ideólogo y poeta italiano, en su *Manifiesto del futurismo* de 1909 escribió sobre **la belleza de la velocidad**:

*Un automóvil de carreras con su trasera ornada de tubos gruesos como serpientes de aliento explosivo...*

*Un automóvil rugiente que parece correr sobre la metralla...*

***es más bello que la Victoria de Samotracia***

# El automóvil es emoción... también de reyes



Alfonso XIII siempre tuvo el último modelo de Hispano Suiza, que él mismo conducía

## Años 20. La emoción del prestigio y la ostentación



Una época dorada del automóvil, que llegó a su fin con la Crisis de 1929

## Años 50-60. La emoción de muchas familias.



1958. Un corresponsal extranjero dijo que, a partir de ahora en España las personas se dividen en dos grupos:

**peatones y seatones**

## Hoy, nuevas emociones asequibles

---

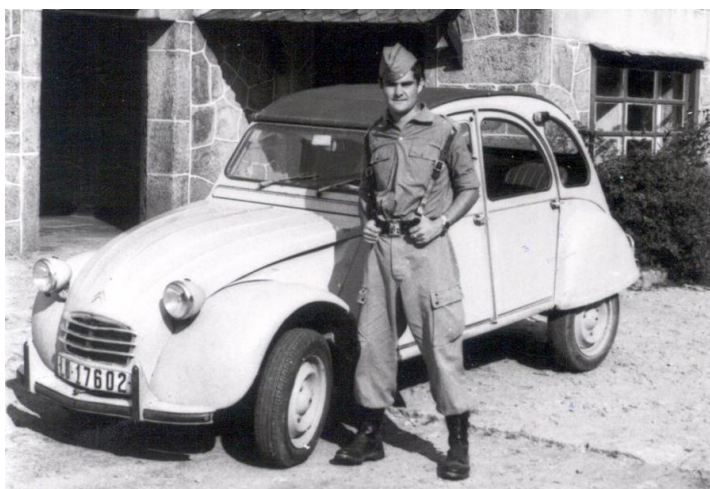
*Con el nuevo **Reglamento de Vehículos Históricos**,  
podremos revivir...*



*...la emoción de conducir **el coche de mi padre***

## Hoy, nuevas emociones asequibles

---



...la emoción de volver a conducir *mi primer coche*

## Hoy, nuevas emociones asequibles

---



...la emoción de conducir...  
*el coche que entonces no me podía permitir*

*FIN*

# 75 años de evolución de las motos

Jesús Casanova Kindelán  
Profesor Emérito  
Universidad Politécnica de Madrid

En esta charla hablaré solo de:

- Periodo desde finales del **siglo XIX** hasta **1975** (hace 50 años).
- Motos de **carretera**: utilitarias, ruterías y deportivas (no ciclomotores, ni de competición ni de campo)

Fotos y figuras de:

- “El arte de la motocicleta”, publicado por el Museo Guggenheim de Bilbao en 1999.
- Diversas webs de Internet como: Wikipedia, Bonhams, Flickr, Catawiki, HH Classics, MCS, Motorcycle Classics, ...

**Solo de uso interno**

- Ligereza
- Sencillez de uso y mantenimiento
- El motor es parte fundamental del vehículo
- Elevada potencia específica → motores de concepción deportiva
  - Velocidad de rotación alta
  - Motores de gasolina (\*)
- Refrigeración del motor por aire (\*\*)



(\*) hubo alguna moto militar con motor diésel

(\*\*) excepto Scott y algún modelo de Suzuki y Honda al final del periodo

- Uso lúdico:

- Deportivo
- Viajes y ocio
- Aventura
- Estatus social

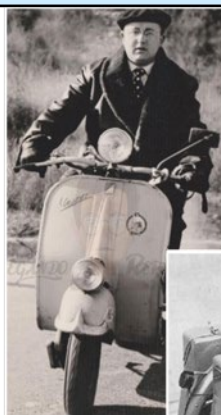
- Uso profesional

- Acudir al trabajo
- Reparto y correo
- Emergencias

- Uso militar

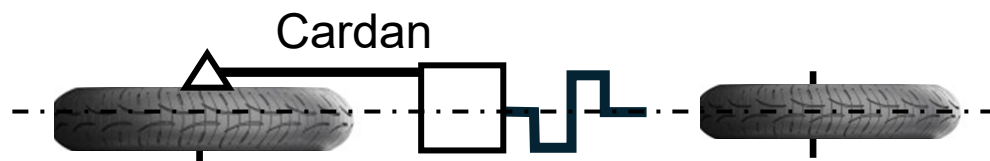
- Transporte de tropas
- Comunicaciones
- Policía

Competición

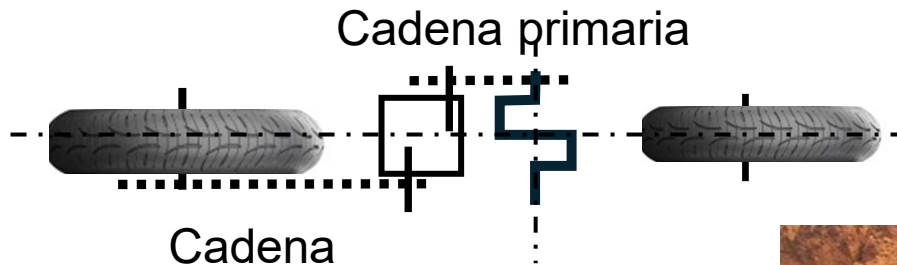


# Evolución de la tecnología de los motores y la estructura de la moto

- Longitudinal



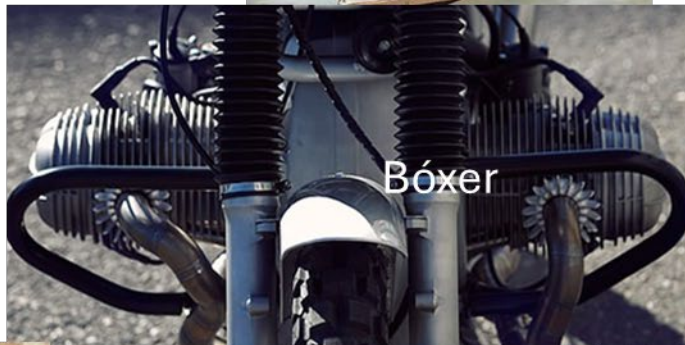
- Trasversal



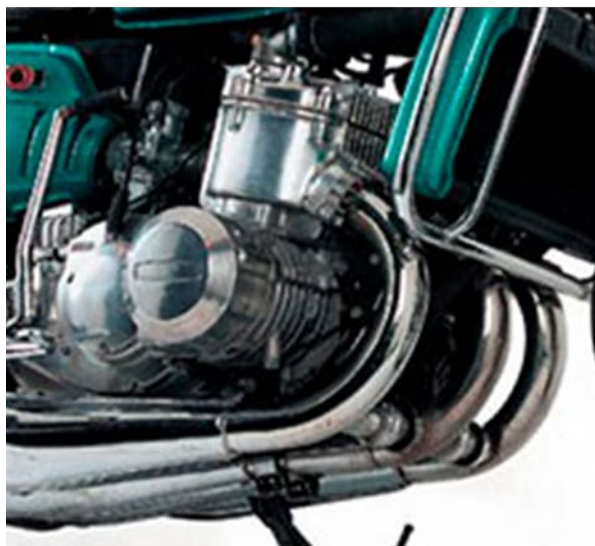
- Motores de pistones convencionales
  - De 1 a 4
- Motores Wankel



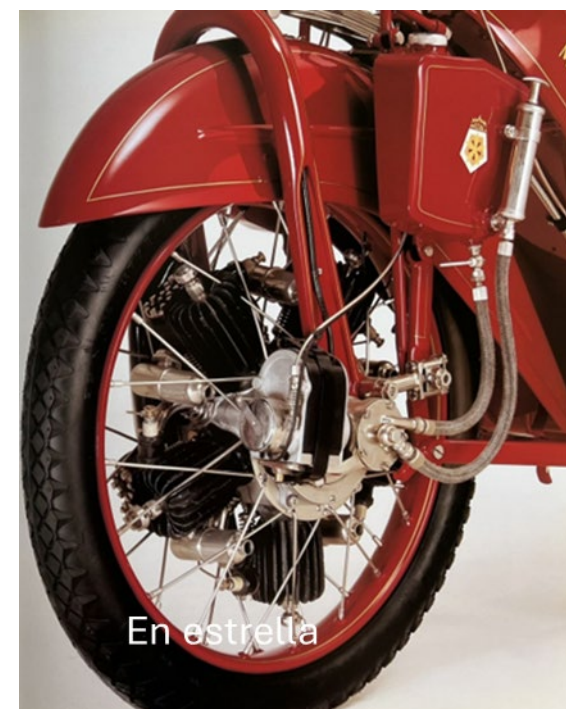
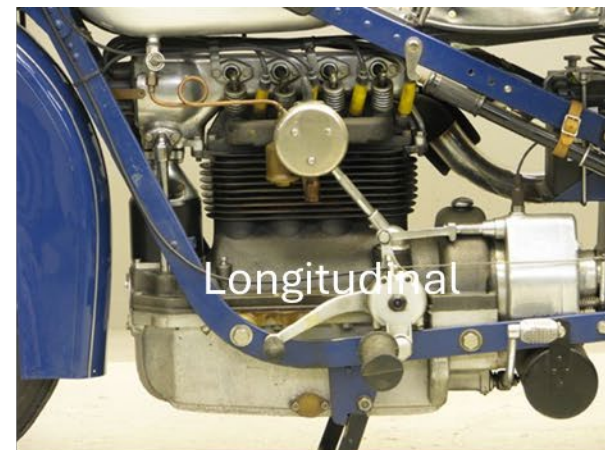
- Motores de pistones convencionales
  - De 1 a 4
- Motores Wankel



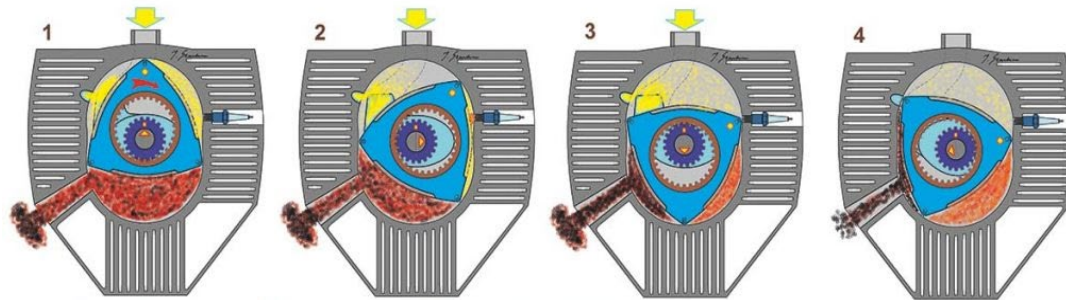
- Motores de pistones convencionales
  - De 1 a 4
- Motores Wankel



- Motores de pistones convencionales
  - De 1 a 4
- Motores Wankel



- Motores de pistones convencionales
  - De 1 a 4
- Motores Wankel

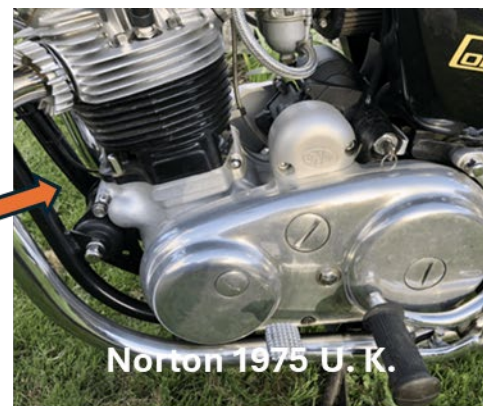
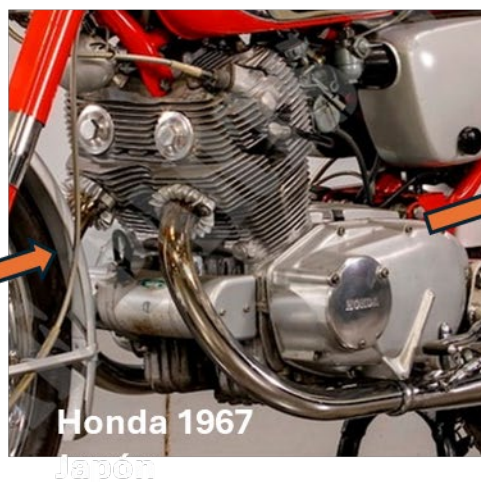
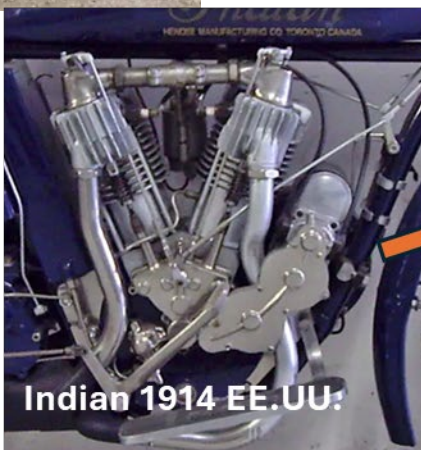
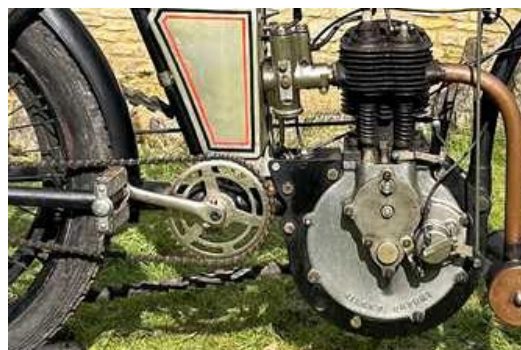


DKW W2000 de 1974. Motor Sachs de 1 rotor

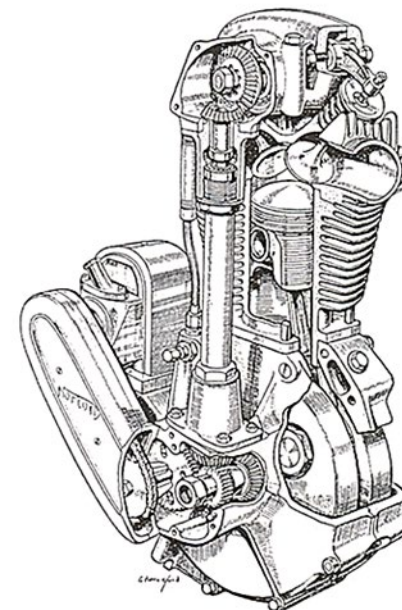
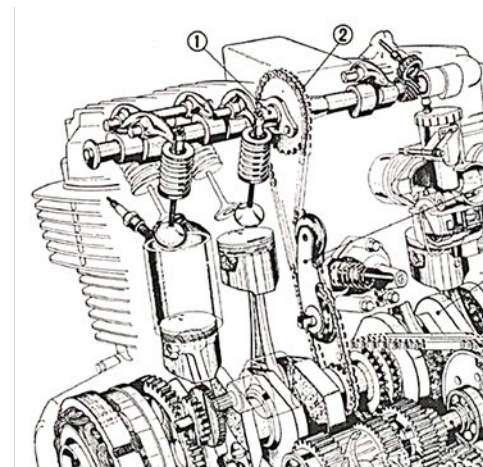
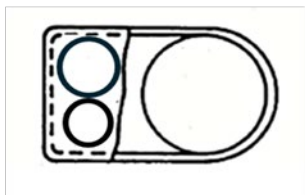
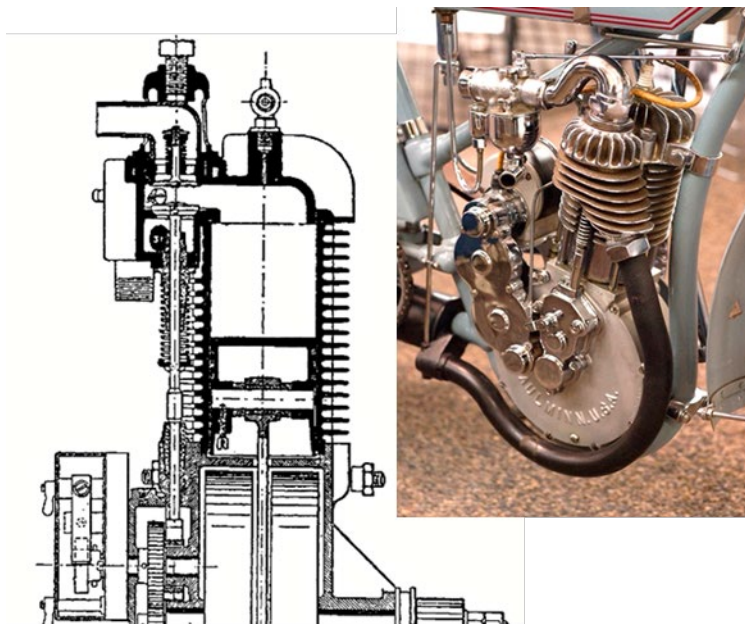


Suzuki RE5 de 1974. Birrotor

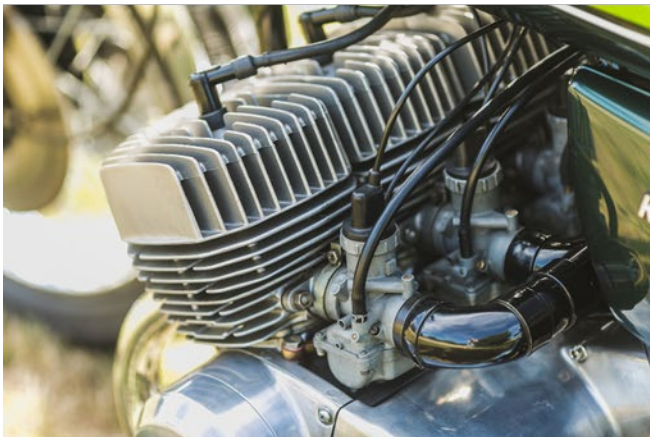
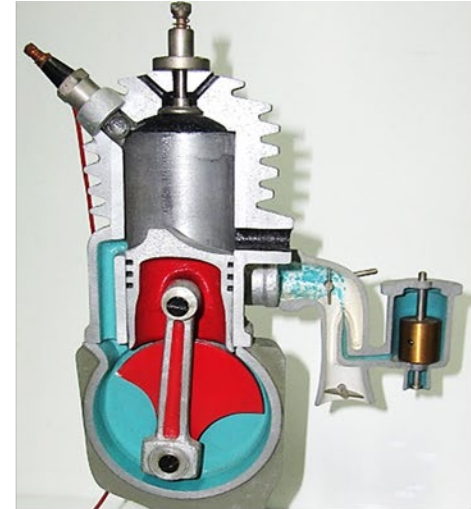
- Empujando o por pedales → descompresor
  - Sin embrague
  - Con embrague (en ocasiones centrífugo)
- Por palanca de arranque
- Por motor eléctrico (se generaliza a partir de 1965)



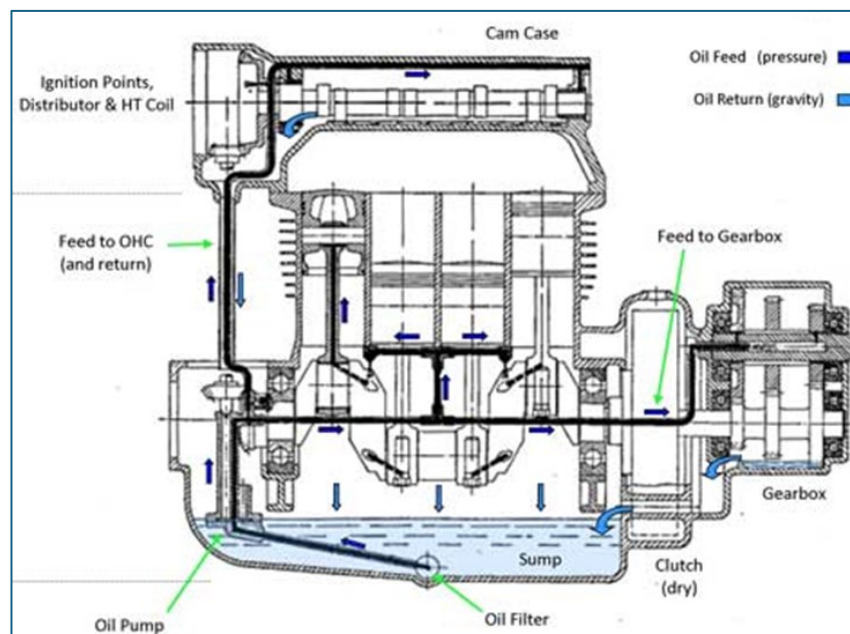
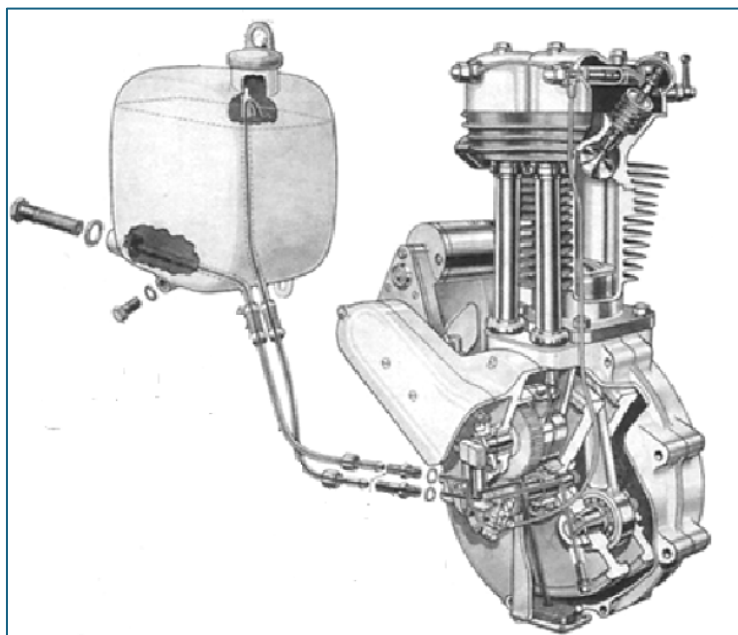
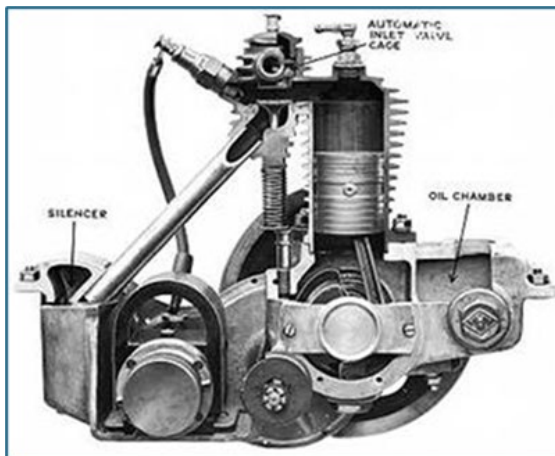
- 4 tiempos: robustez y curva de par
- 2 tiempos: sencillez y potencia específica



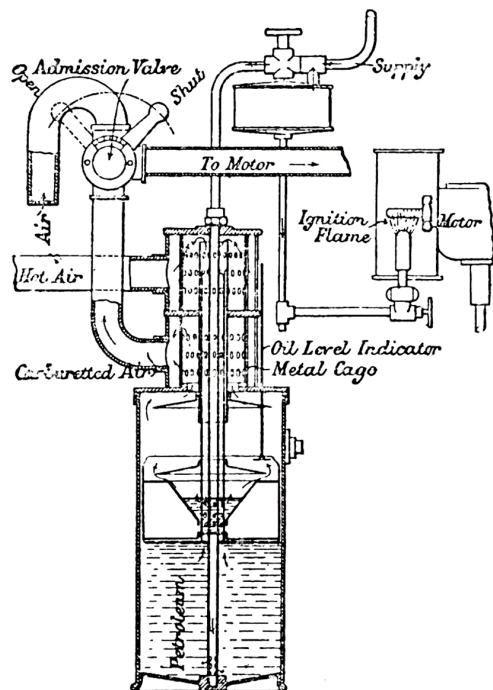
- 4 tiempos: robustez y curva de par
- 2 tiempos: sencillez y potencia específica



- Por barboteo
- Por inyección manual
- Por bomba cárter seco
- Por bomba cárter húmedo
- Por mezcla en 2 tiempos



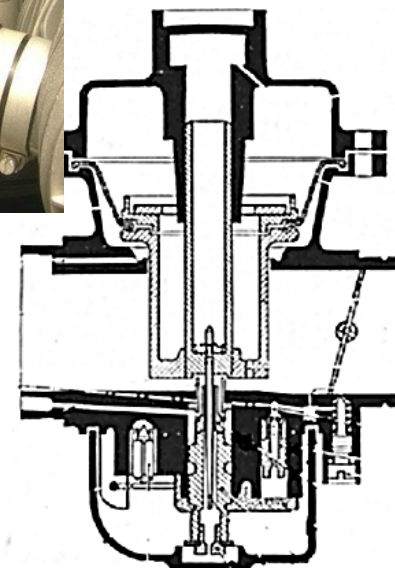
- Por evaporación, superficie (solo a finales del Siglo XIX)
- Por carburador (desde 1900): el combustible es aspirado en un Venturi desde una cuba de nivel constante



Evaporación

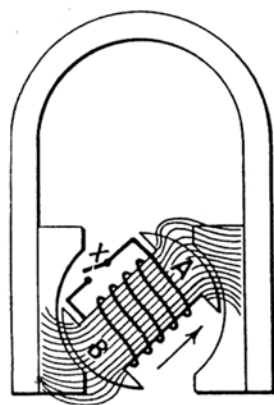
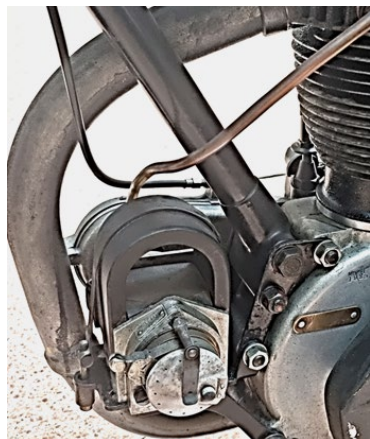


Con campana accionada por acelerador

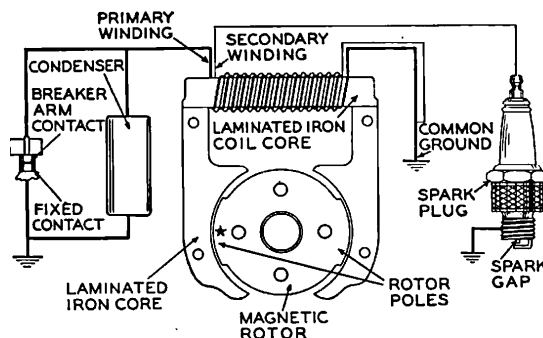


Con mariposa y campana por depresión

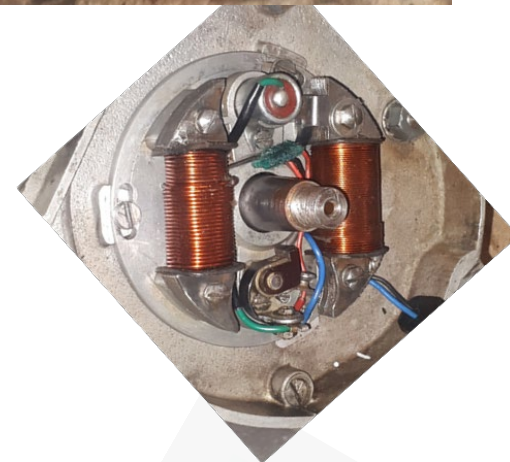
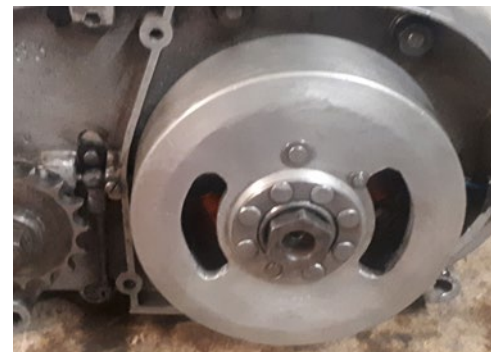
- Por chispa → Bujía de alta tensión
- La alta tensión se genera por
  - Magneto externa con bobina incorporada + platinos
  - Magneto en cigüeñal + platinos + bobina externa
  - Batería + platinos + bobina externa



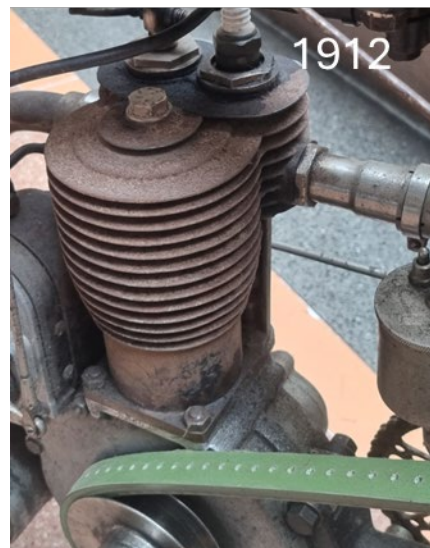
Imanes fijos  
Bobina y platinos  
rotativos



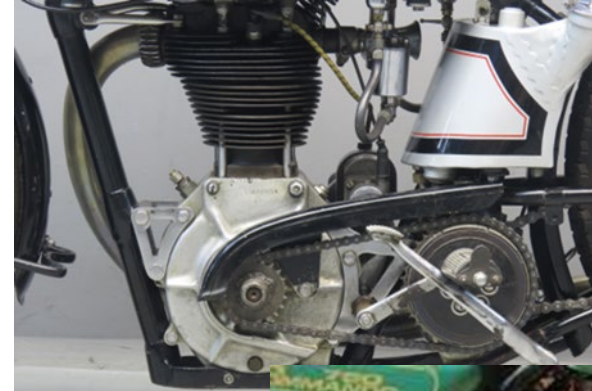
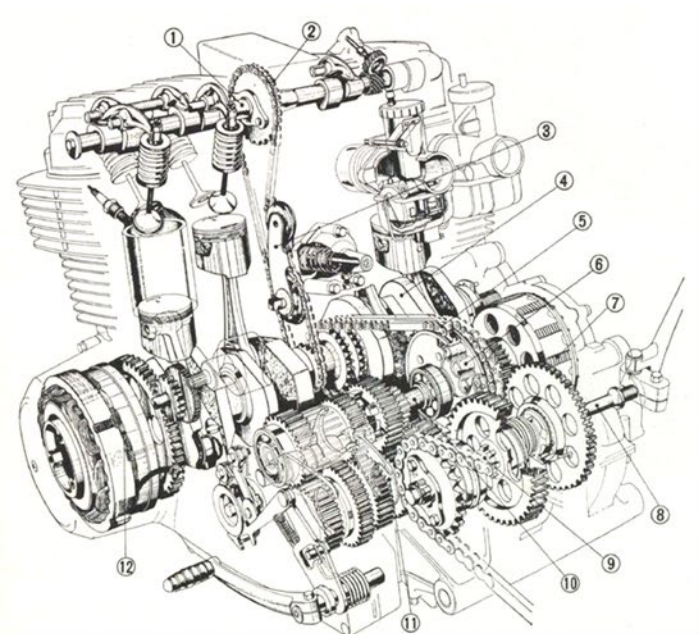
Imanes rotativos  
Bobina y platinos  
fijos



- Materiales del motor:
  - Cárgeres siempre de aluminio
  - Culata y cilindro de hierro
  - Culata de aluminio + cilindro de hierro
  - Culata y cilindro de aluminio



- Separada, accionada por cadena
- Formando un bloque con los cilindros



- Delantera:  
por balancín y ballesta → por paralelogramo articulado → telescópica
- Trasera:  
sin suspensión (muelles en sillín) → monolever → amortiguadores telescópicos



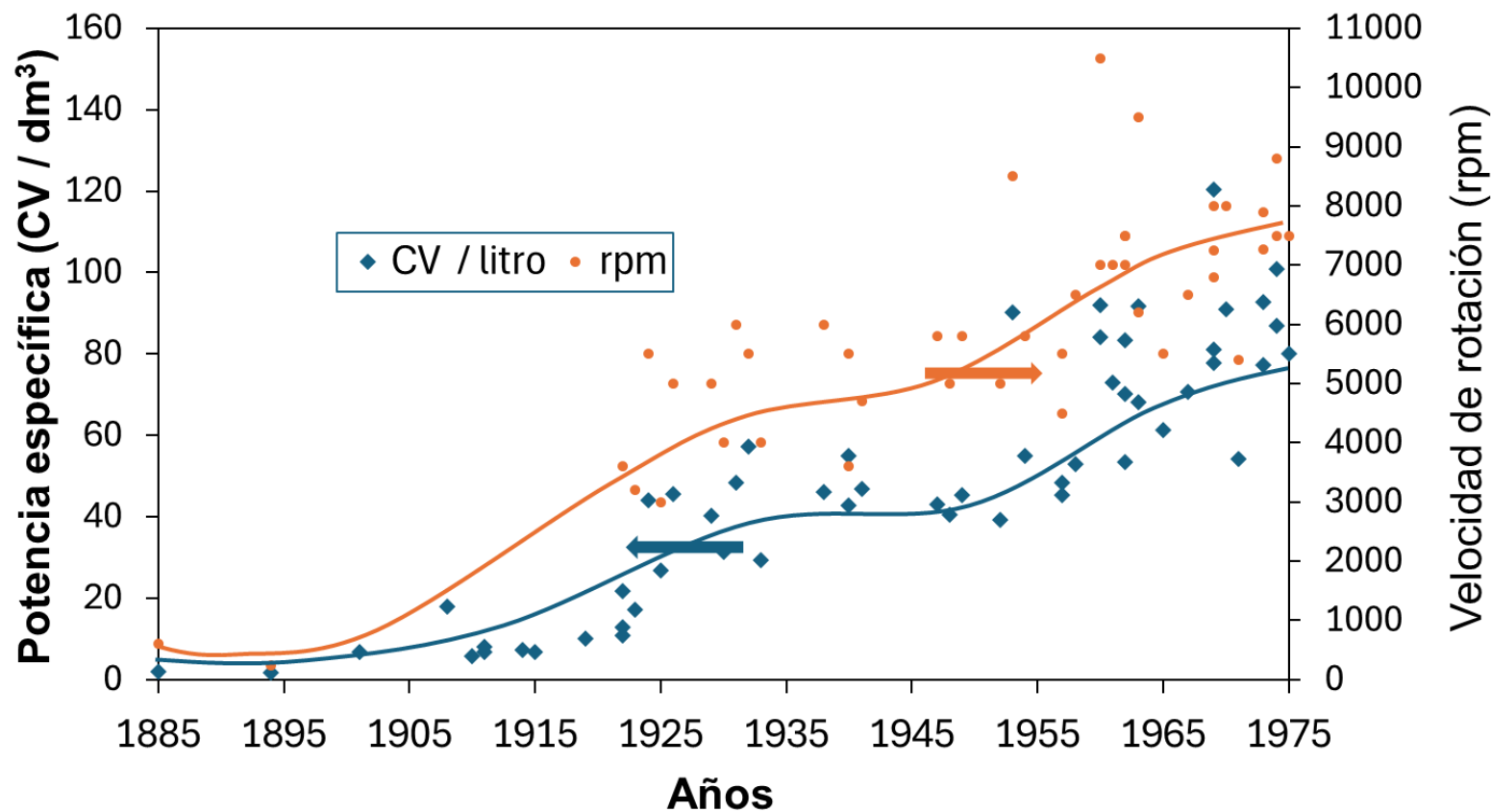
- Delantera:  
por balancín y ballesta → por paralelogramo articulado → telescópica
- Trasera:  
sin suspensión (muelles en sillín) → monolever → amortiguadores telescópicos



Sin basculante



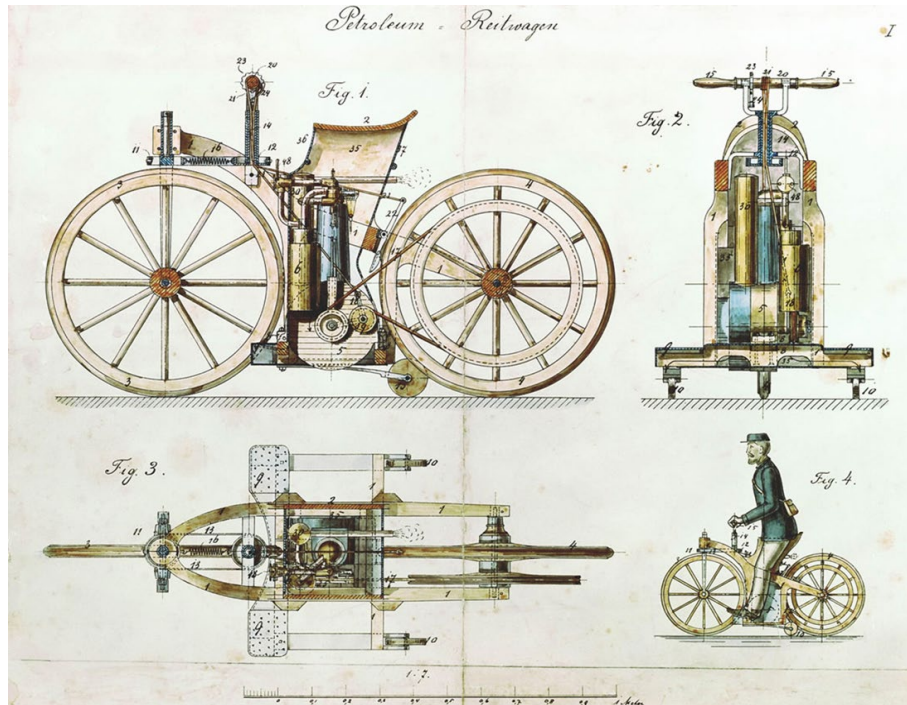
Con basculante



## Periodos en la historia de la moto

- Primero pioneros
- Nace la motocicleta (1894 – 1915)
- Periodo entre guerras (1919 – 1939)
- La postguerra (1941- 1964)
- El gran cambio (1965 – 1975)

- Velocípedos y bicicletas con motor de vapor
  - 1868, velocípedo con motor de vapor, Roper
  - 1896, bicicleta con motor de vapor, Geneva
- Primer vehículo de dos ruedas con motor de combustión
  - 1885, el Daimler Petroleum Reitwagen (G. Daimler y W. Maybach)



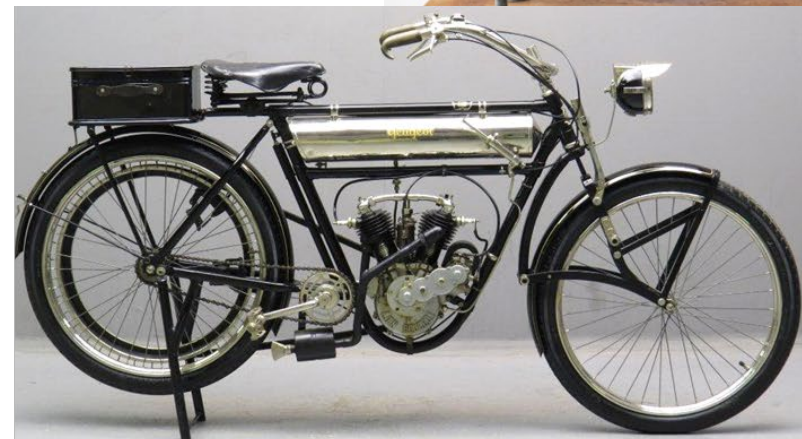
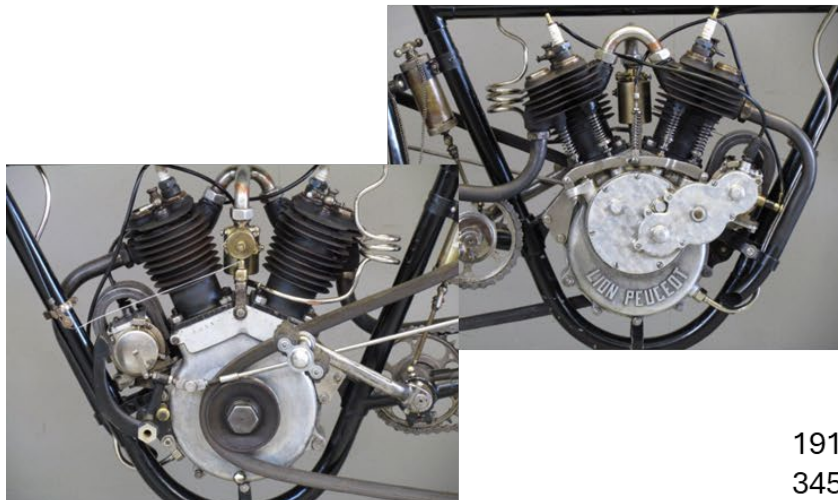
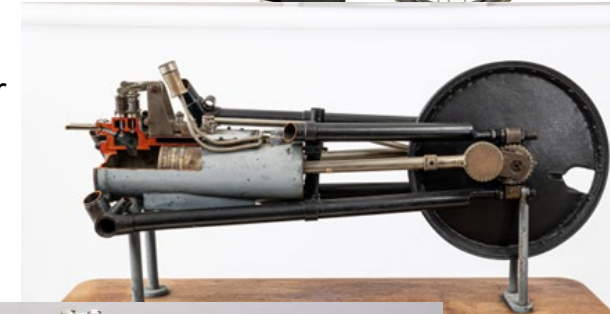
OBJETIVO: Inventar, motos solo para clases adineradas

- Motores de 1 ó 2 cilindros
- En V, línea o bóxer
- Carburadores de superficie o de Venturi
- Válvulas laterales, muelles externos, evolución hacia válvulas en cabeza
- Sin caja de cambios o muy rudimentarias



1894.- Hildebrand & Wolfmüller  
(Munich)

1500 cm<sup>3</sup> - 2,5 CV - 240 rpm



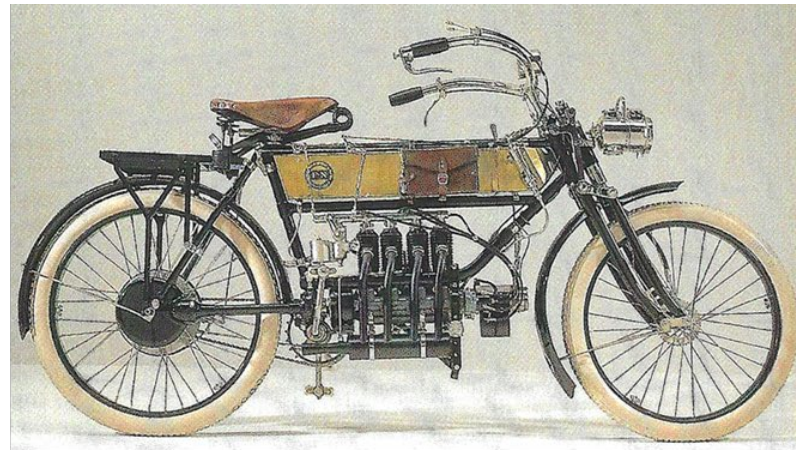
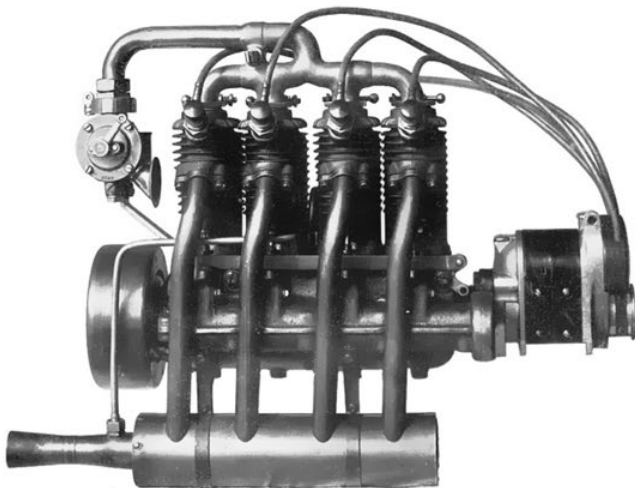
1914 Peugeot Paris - Niza (Francia)

345 cm<sup>3</sup> - 2,5 CV

# Nace la motocicleta (1894 – 1915)



1912 Indian Twin (EE. UU.)  
988 cm<sup>3</sup> - 7 CV - 2 marchas - arranque por pedal



1915.- FN Four (Bélgica)  
350 cm<sup>3</sup> - 2,6 CV - 2 marchas + embrague

OBJETIVO: Bajo consumo y aumentar potencia

- Nacen muchas marcas míticas
- Motores adheridos a bicicletas → ciclomotores
- Aparece el concepto de “motosilla” o “motoneta”
- Se asienta la motocicleta con el concepto actual
- Motos de bajo coste ↔ motos de alto standing



1922.- Monet & Goyon Moto Legere (Francia)  
117 cm<sup>3</sup> – 1,5 CV –

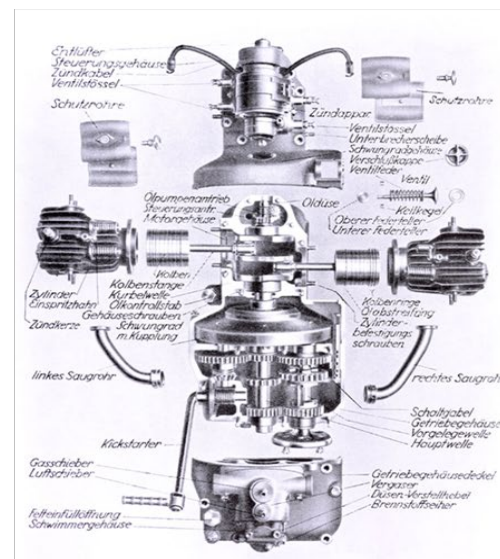


1922.- Opel (Alemania)  
140 cm<sup>3</sup> – 1,6 CV – Bicicleta con motor

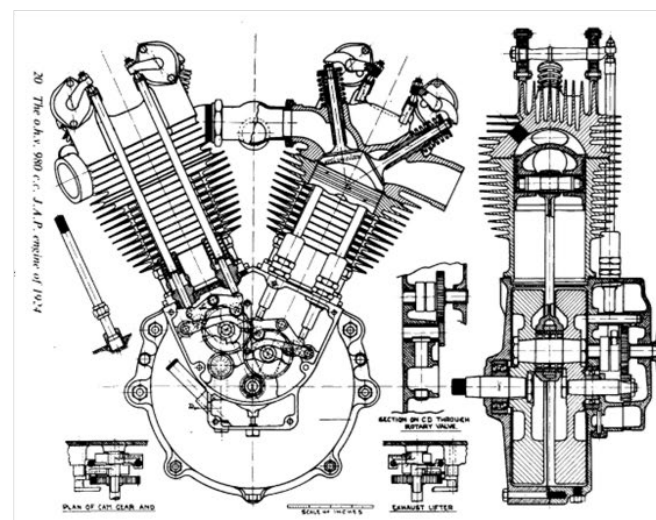


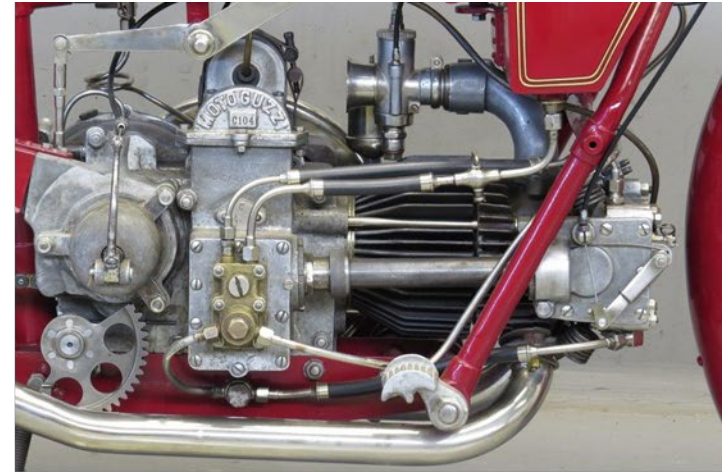


1923.- BMW R32 (Alemania)  
499 cm<sup>3</sup> - 8,5 CV a 3500 rpm



1926.- Brough Superior RSS100 Alpine Grand Sport (R. U.)  
980 cm<sup>3</sup> - 45 CV a 5000 rpm (motor JAP)





1924.- Guzzi C4V (Italia)  
498 cm<sup>3</sup> - 22 CV a 5500 rpm



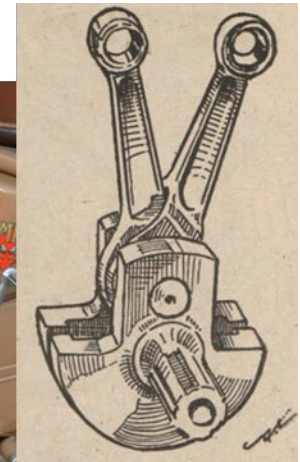
1924.- Scott Super Squirrel (R. U.)  
498 cm<sup>3</sup> - 22 CV a 5500 rpm

## Dos tendencias

- Motos populares
- Motos de recreo y deportivas

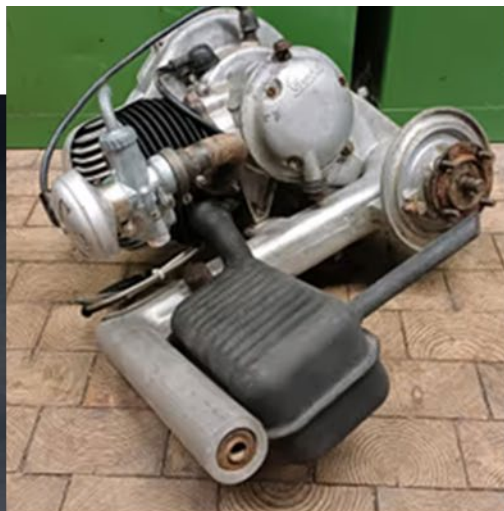


1961.- Bultaco Mercurio 155  
155 cm<sup>3</sup> – 4 CV a 5000 rpm



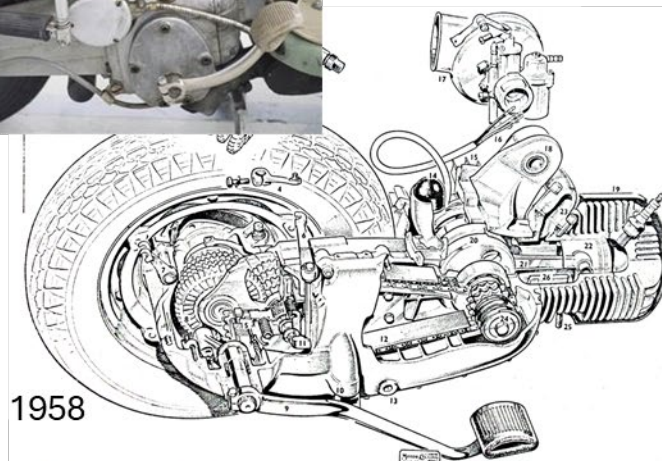
1947.- Motobécane 350 V4C (Francia)  
350 cm<sup>3</sup> – 17 CV a 5000 rpm (V a 60 °)

Nace el concepto “scooter”



1946- Vespa 125 (Italia)  
98 cm<sup>3</sup> - 3,2 CV a 4.500 rpm

1948.- Lambretta 125 M  
125 cm<sup>3</sup> – 47 CV a 6500 rpm



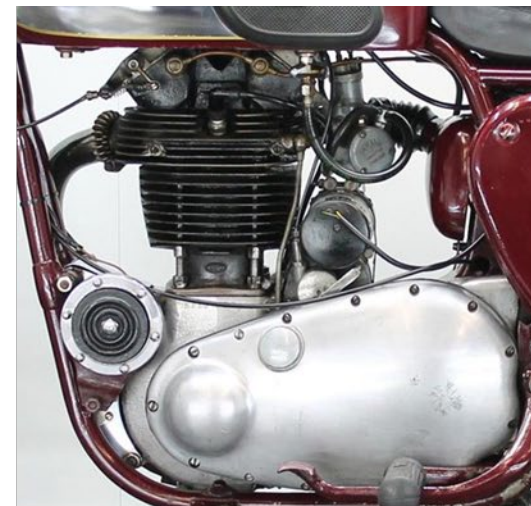
1958



1949- Harley & Davidson FL Hydra Glide (EE. UU.)  
1208 cm<sup>3</sup> - 55 CV a 4800 rpm (V a 60°)



1960 Triumph Bonneville T120R  
650 cm<sup>3</sup> – 47 CV a 6500 rpm

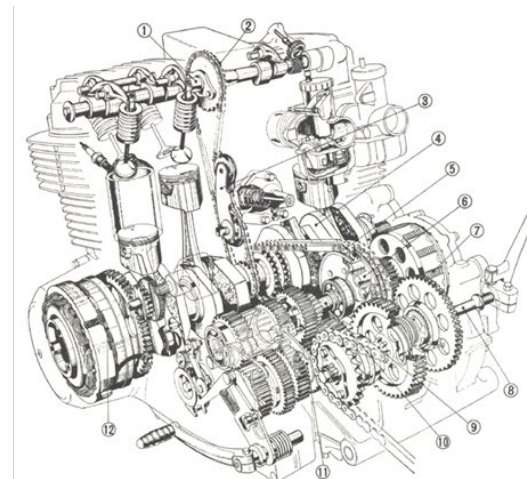


1957 BSA B33 (R. U.)  
350 cm<sup>3</sup> – 23 CV



1960.- BMW R69 (R. F. Alemania)  
594 cm<sup>3</sup> - 42 CV a 7000 rpm

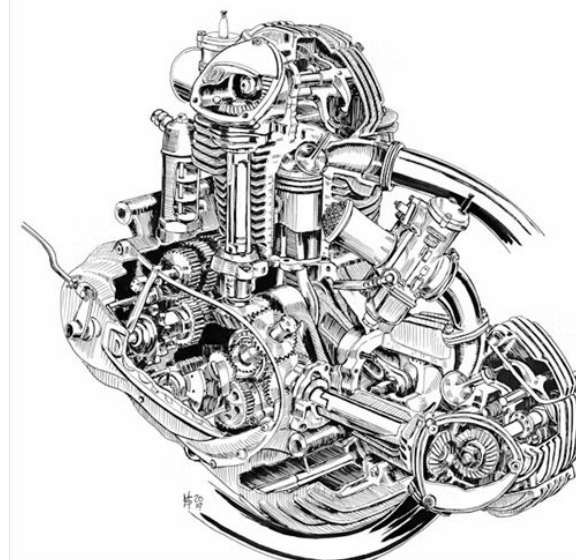
- Se acerca la moto moderna.
- Electrónica primitiva
- Aparecen los frenos de disco



1969.- Honda CB750 (Japón)  
736 cm<sup>3</sup> – 68 CV a 8500 rpm



1972.- Ducati 750 Sport (Italia)  
748 cm<sup>3</sup> – 62 CV a 8000 rpm (V a 90°)



|                |                                                                                                                                                                          |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| EE.UU          | Indian, <b>Harley&amp;Davidson</b> , Neracar                                                                                                                             |
| Reino Unido    | Singer, Douglas, AJS, <b>Triumph</b> , Norton, BSA, Ariel, Velocette, Matchless, Sunbeam, <b>Royal Enfield</b> , James, etc.                                             |
| Alemania       | NSU, Zundapp, DKW, <b>BMW</b> , Victoria, MZ, Simson, EWO, etc.                                                                                                          |
| Italia         | <b>Guzzi</b> , <b>Ducati</b> , Garelli, <b>Benelli</b> , <b>Aprilia</b> , <b>Piaggio</b> , <b>Vespa</b> , Lambretta, Cagiva, <b>MV-Agusta</b> , Laverda, Aermacchi, etc. |
| Japón          | <b>Honda</b> , <b>Yamaha</b> , <b>Kawasaki</b> , <b>Suzuki</b>                                                                                                           |
| Francia        | Motobecane, Monet-Goyon, Terrot, <b>Peugeot</b> , Magnat-Debon, BFG, etc.                                                                                                |
| España         | Bultaco, Montesa, Ossa, Sanglas, Derbi, Rieju, Lube, Soriano, Torrot, Vespino, etc.                                                                                      |
| Checoslovaquia | Jawa, CZ                                                                                                                                                                 |
| Austria        | Puch                                                                                                                                                                     |
| Dinamarca      | Nimbus                                                                                                                                                                   |
| Argentina      | <b>Zanella</b>                                                                                                                                                           |

(En **negrita** las que aun existen actualmente)

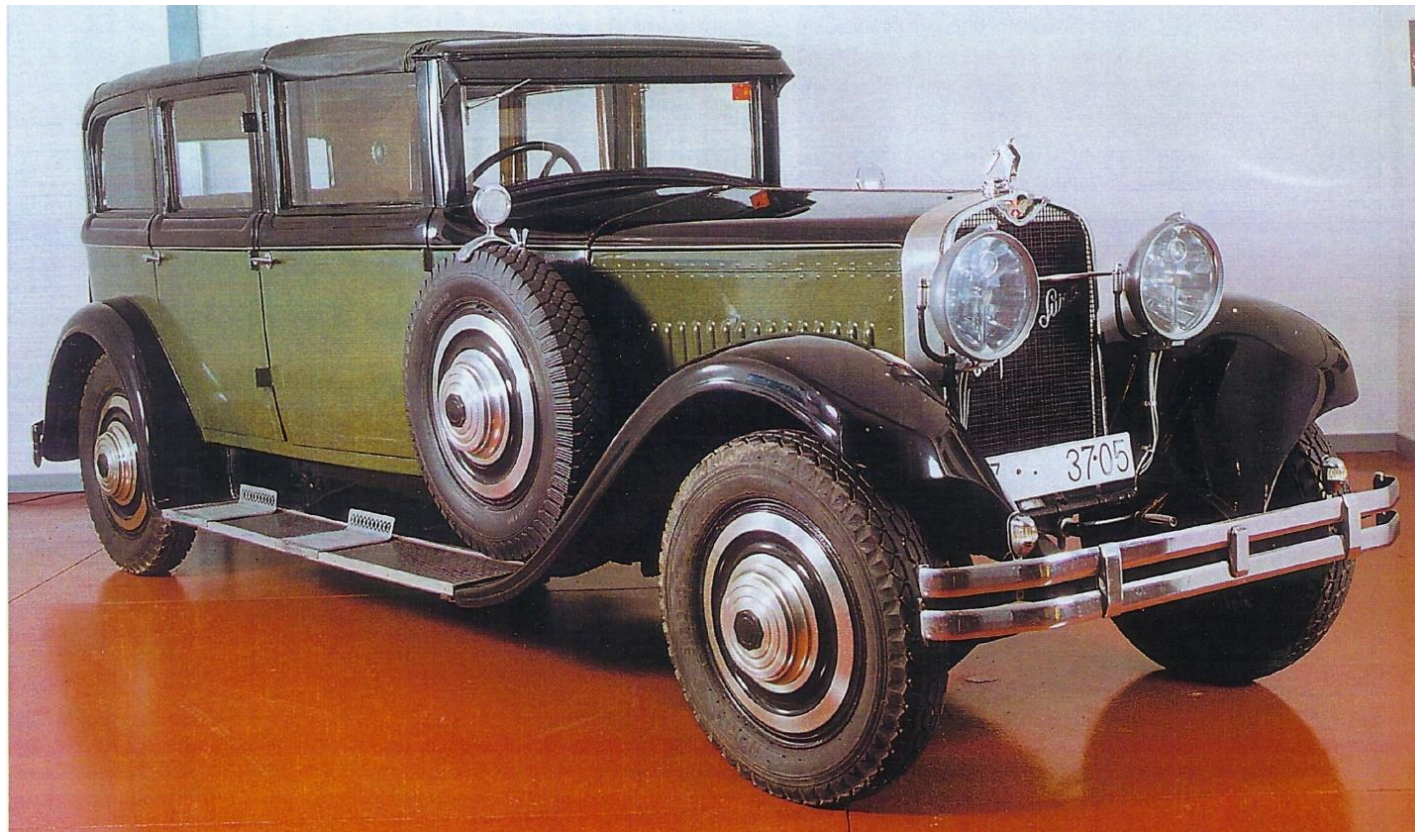


# 75 años de evolución de las motos

[jesus.casanova@upm.es](mailto:jesus.casanova@upm.es)  
[casanova.gmt@gmail.com](mailto:casanova.gmt@gmail.com)



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN



***Nuevo Reglamento de Vehículos Históricos. -  
¿qué es lo que cambia respecto del anterior?***

*Sixto Sobrero Gómez.*

*Presidente CT Reglamentación, Certificación y Conformidad de ASEPA*

*Madrid, 13 de mayo de 2025*

# El nuevo Reglamento

**asepa**

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN



## BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 226

Miércoles 18 de septiembre de 2024

Sec. I. Pág. 114689

### I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA  
Y RELACIONES CON LAS CORTES

**18614** *Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el  
Reglamento de Vehículos Históricos.*

# INDICE

- 1º.- Algunos detalles y observaciones del Reglamento saliente.**
- 2º.- Desarrollo de 5 novedades significativas del Nuevo Reglamento.**
- 3º.- Mención de otras 8 novedades del Nuevo Reglamento.**

# Algunos detalles de Reglamento saliente.

**Normativa saliente:** Real Decreto 1247/1995

|                                                                                                                   |                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| BOE núm. 189                                                                                                      | Miércoles 9 agosto 1995 |
| <b>MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA</b>                                                                               |                         |
| <b>19000</b> REAL DECRETO 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos. |                         |
| <b><u>Con posteriores complementos / actualizaciones:</u></b>                                                     |                         |

**A destacar: Real Decreto 920/2017,** modificó la periodicidad de itv's y la edad mínima

"Haber sido fabricado o matriculado por primera vez con una anterioridad de 30 años, como mínimo ( inicialmente, 25), y la periodicidad de itv's

3. La inspección técnica periódica de los vehículos matriculados como históricos se efectuará con la frecuencia que señale el régimen general de inspección técnica de vehículos, salvo que el laboratorio oficial en su informe indique otra periodicidad.

| Antigüedad                                | Frecuencia de inspección |
|-------------------------------------------|--------------------------|
| Hasta cuarenta años . . . . .             | Bienal                   |
| De cuarenta a cuarenta y cinco años . . . | Trienal                  |
| Más de cuarenta y cinco años . . . . .    | Cuatrienal               |

**1ª Observación:** La Normativa saliente ya tenía beneficios.

# Con la ley saliente, pasar un vehículo a histórico requería cumplir 3 fases *(prácticamente 4)*

1ª).- Fase de catalogación por los servicios de Industria de la Comunidad Autónoma.  
< previa presentación en un Laboratorio Autorizado que emitía un informe>>

**“Fase doble”**

2ª).- Fase de inspección por una estación ITV.

3ª).- Fase de matriculación histórica por la Jefatura de Tráfico.

**2ª Observación:** La Normativa saliente era compleja/muy compleja

**En la exposición de motivos del nuevo reglamento, indica que:**

Pretende modificar la excesiva complejidad y el elevado coste del procedimiento administrativo,  
que lo hace inviable desde el punto de vista económico en determinados casos,  
ya que puede superar el valor del propio vehículo,  
como sucede en el caso de la mayoría de las motocicletas y los ciclomotores .

En algunos, podía superar el valor del propio vehículo



# Con la ley saliente, no pasábamos a histórico un vehículo cuando el coste superaba su valor.

## *“en muchos casos era mas caro el collar que el perro”*

*Dejarlo no histórico era asumible tanto para vehículos “guardados” en ciudades como en pequeños pueblos*

*Pero, con la llegada de las ZBE, los “guardados” en zonas afectadas estaban condenados a “Baja”*

*Y ello es contrario a “facilitar la conservación del patrimonio cultural e industrial automovilístico”*

### **3ª Observación:**

*La saliente era un “Saco común”: se aplicaba indistintamente a todos los vehículos con independencia de que ostenten matrícula española y se encuentren actualmente en circulación habiendo estado bajo el control de la Administración, o que hayan sido importados de otro país con el propósito de ser matriculados como históricos, lo cual no parece justificado.*

*Necesario racionalizarlo, deshacer “el Saco común” y reconocer que no hay que complicar los casos sencillos.*

# 5 Novedades significativas del Nuevo Reglamento

**1ª Novedad** *Ya no se requiere Fase de catalogación; simplemente clasificación*

*Vehículos que podrán ser clasificados como históricos y grados de complejidad*

## 1).- Los que reúnan todas las condiciones siguientes:

- a) Haber sido fabricados o matriculados por primera vez hace  $\geq 30$  años.
- b) Haber dejado de producirse sus tipos específicos.
- c) Estar en su estado original (no sometidos a cambios fundamentales en sus características técnicas o componentes principales (motor, frenos, dirección, suspensión o carrocería, con las excepciones que se determinan en el capítulo III de este Rgto si son aceptadas en informe de la Entidad de Históricos o del Servicio Técnico de Veh Históricos), y tener un correcto estado de mantenimiento y conservación

Los de arriba, si disponen de matrícula Española y tienen la itv en vigor, se les llama: **Vehículos del Grupo A**

además: (aunque no cumplieran lo de más arriba)

(Si no disponen de matrícula Española (o es anacrónica para su titular) o de la itv en vigor, o están en el cuadro de abajo, se les llama: **Vehículos del Grupo B**

- ## 2)
- Los incluidos en el **Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español**, o declarados bienes de interés cultural,
  - Los que revistan un **interés especial** por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o **intervenido en algún acontecimiento** con trascendencia histórica y así resultare acreditado documentalmente

## 2ª Novedad de la ley entrante:

- Grupo A (con procedimiento sencillo)
- Grupo B (con procedimiento complejo)

### Grupo A (procedimiento sencillo)

Solicitud directa a la DGT, anexando un Dossier, que incluye una declaración responsable de "No conocimiento de Reformas" y de uso ocasional.

Si tuviera Reformas previas autorizadas en su docu, necesario presentar certificado favorable de una Entidad VH, o un Servicio Técnico VH. (Con Reforma Previa no autorizada en Docu, NO posible paso a VH) pagar las tasas (casi 21€) y, si la solicitud es telemática, esperar unos días (cerca de 2 semanas), recibirás de la DGT el nuevo permiso de circulación por Correo.

### Grupo B (procedimiento complejo)

Intervendrá un Servicio Técnico de Vehículos Históricos, que emitirá un Informe Técnico.

En su caso, el Servicio Técnico determinará posibles exenciones en las futuras inspecciones periódicas en ITV, limitaciones de velocidad, etc

Si tuviera Reformas previas autorizadas en su docu, el Servicio Técnico VH valorará su compatibilidad con el presente Rgto. (Con Reforma Previa no autorizada en Docu, NO posible paso a VH)

Posteriormente, será presentado a inspección itv.

Acto seguido, iniciará los trámites con la DGT

El Grupo B tiene tramites parecidos <mas sencillos> a los que tenía el Reglamento saliente

# 3ª Novedad de la ley entrante:

Mantiene e incrementa las concesiones sobre los periodos de presentación de los vehículos históricos a itv

*Rgto Saliente* (sin diferenciar tipo de vehículo, ni haber cumplido 60 años)

| Antigüedad                             | Frecuencia de inspección |
|----------------------------------------|--------------------------|
| Hasta cuarenta años .....              | Bienal                   |
| De cuarenta a cuarenta y cinco años... | Trienal                  |
| Más de cuarenta y cinco años .....     | Cuatrienal               |

| Reglamento Entrante | Categoría de vehículo        | Antigüedad "A"      | Frecuencia de inspección |
|---------------------|------------------------------|---------------------|--------------------------|
|                     | Cualquiera                   | > 60 años           | Exentos                  |
|                     | Ciclomotores                 | Cualquiera          | Exentos                  |
|                     | Motocicletas                 | ≤ 60 años           | Cuatrienal               |
|                     | Resto de categorías ≤60 años | $30 \leq A < 40$    | Bienal                   |
|                     |                              | $40 \leq A < 45$    | Trienal                  |
|                     |                              | $45 \leq A \leq 60$ | Cuatrienal               |

# ***¿Estos plazos son así en el Resto de Europa ?***



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

El nuevo Reglamento indica que esta situación de incremento de plazos de inspección periódica ITV, está en consonancia con el derecho vigente europeo, que contempla la exención de ITV para vehículos de una antigüedad sobresaliente:

*Suecia y Francia que eximen de ITV a los vehículos históricos de más de cincuenta años*

*Reino Unido e Irlanda que eximen a vehículos históricos de más de cuarenta años*

*Las modificaciones introducidas en el nuevo reglamento están en sintonía con las actuales legislaciones europeas, a los efectos de homogeneizar los tratamientos y beneficios que se dispensarán a los vehículos clasificados como históricos en los distintos países.*

*Además, está previsto que el Manual de Procedimiento de Inspección de Estaciones ITV, deberá modificarse para introducir consideraciones específicas relativas a los vehículos históricos.*

# **Necesidad de apoyo auxiliar de *Entes* que conozcan la *Historia* de los vehículos, su originalidad, transformaciones de la época, *Capacidad Técnica* para emitir un informe, ....**

Antes de estrenarme Me pusieron un motor Barreiros Diesel



Cuando tenía 3 años, me cambiaron el motor de gasolina por un Perkins Diesel que duró 9 años



Cuando nací, ya se montaba en origen un Mercedes Diesel de 2000 CC, y el coche se llamaba SEAT 2000. Años después me pusieron un Barreiros



***¡Hay transformaciones que forman parte de la Historia de un modelo!  
y no deben bloquear el pase a Histórico***

## **4ª Novedad de la ley entrante, creación de :**

- **Entidades relacionadas con vehículos históricos** (conocimientos sobre historia y originalidad)
- **Servicios Técnicos de Vehículos Históricos** (además, cualificación para emitir informes técnicos)

## 5ª Novedad de la ley entrante: Tratamiento de las reformas

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

*Aunque en esta materia no se debe abrir demasiado la mano, pues podría perderse la originalidad del vehículo*

*Para ver lo (poco) que se puede hacer, o admitir, hay que distinguir entre:*

- *Reformas realizadas y legalizadas en su momento, antes de intentar pasar el vehículo a histórico* (algunas podrían vetar la clasificación por no ser admisibles en un Veh. Histórico, o provocar un desfavorable en la itv si consideran hemos faltado a la verdad en la declaración responsable, y necesitar intervención de una Entidad VH )
- *Reformas que intentamos realizar y legalizar después de pasar el vehículo a histórico*

*En principio, los vehículos deben estar en su estado original, sin haber sido sometidos a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características técnicas o componentes principales, como el motor, los frenos, la dirección, la suspensión o la carrocería, con las excepciones que se determinan en el capítulo III de este reglamento.*

## ***Norma general.***

**No se admitirán en los vehículos históricos reformas que comprometan su originalidad o alteren sustancialmente su estética**

Se permiten aquellas reformas que no afectan a la originalidad o a su carácter histórico por haber sido habitual la realización de dichas reformas dentro del periodo de producción del modelo o con posterioridad a dicho periodo y hasta quince años después de haber

fin

Los expertos de los Serv. Técnicos. de V.H, o de las Entidades Relacionadas con V.H. valorarán las posibles reformas siguiendo las pautas del presente Rgto.

**Se limita la posibilidad de reformas tras la clasificación del vehículo como histórico.**

-Solamente se admitirán aquellas encaminadas a restituir el vehículo a la versión de alguno de sus modelos o variantes originales,

-así como a la instalación posterior de sidecar en las motocicletas

El Marco de posible legalización de una reforma a un VH será el presente Rgto (No el R.D. 866/ 2010).

# Los modelos de certificados de reforma vienen en el Reglamento

| <div>ANEXO III</div> <div>Certificado de reformas previas a la clasificación de vehículo histórico (vehículos grupo A)</div> <div><div><div>LOGO ENTIDAD/<br/>SERVICIO TECNICO DE<br/>VEHICULOS HISTORICOS</div><div>CLUB O ASOCIACIÓN .....<br/>Inscrita Registro de Asociaciones de .....<br/>Grupo: X.º Sección: X.ª N.º Registrol: XXXXXX.<br/>NIF: GXXXXXXX/Fecha de inscripción: .....<br/>Tfno: XXXXXXXXXX. Email ..... /<br/>SERVICIO TÉCNICO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS .....<br/>N.º de acreditación: .....<br/>Entidad de acreditación: .....<br/>NIF: GXXXXXXX<br/>Domicilio: xxxxx<br/>Tfno: XXXXXXXXXX.<br/>Email .....</div></div></div> <div><p>Y para que así conste, a los efectos de tramitación del expediente para la clasificación del referenciado vehículo como histórico, se expide el presente CERTIFICADO FAVORABLE / DESFAVORABLE.</p><div><div></div><div></div></div></div> | <div>ANEXO IV</div> <div>Certificado de conformidad de reformas realizadas con posterioridad a la clasificación del vehículo como histórico</div> <div><div><div>LOGO SERVICIO<br/>TÉCNICO DE VEHÍCULOS<br/>HISTÓRICOS</div><div>SERVICIO TÉCNICO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS .....<br/>N.º de acreditación: .....<br/>Entidad de acreditación: .....<br/>NIF: GXXXXXXX<br/>Domicilio: xxxxx<br/>Tfno: XXXXXXXXXX.<br/>Email .....</div></div></div> <div><table><tr><th>Reforma</th><th>Cumple requisitos reglamentarios y mantiene un nivel de seguridad equivalente al vehículo original (sí/no)</th></tr><tr><td>RESTITUCIÓN A LA VERSIÓN DE ALGUNO DE SUS MODELOS O VARIANTES ORIGINALES</td><td></td></tr><tr><td>INSTALACIÓN DE SIDECAR</td><td></td></tr></table><p>Y para que así conste, a los efectos oportunos, se expide el presente CERTIFICADO DE CONFORMIDAD.</p><div><div>El responsable técnico del Servicio Técnico,</div><div>FIRMA</div></div></div> | Reforma | Cumple requisitos reglamentarios y mantiene un nivel de seguridad equivalente al vehículo original (sí/no) | RESTITUCIÓN A LA VERSIÓN DE ALGUNO DE SUS MODELOS O VARIANTES ORIGINALES |  | INSTALACIÓN DE SIDECAR |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--|------------------------|--|
| Reforma                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Cumple requisitos reglamentarios y mantiene un nivel de seguridad equivalente al vehículo original (sí/no)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |         |                                                                                                            |                                                                          |  |                        |  |
| RESTITUCIÓN A LA VERSIÓN DE ALGUNO DE SUS MODELOS O VARIANTES ORIGINALES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |         |                                                                                                            |                                                                          |  |                        |  |
| INSTALACIÓN DE SIDECAR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |         |                                                                                                            |                                                                          |  |                        |  |

## **Permitido instalar sidecares, incluso tras la calificación como VH**

La persona titular de una motocicleta histórica podrá instalar y circular con un sidecar cumpliendo los siguientes requisitos:

- a) Que se trate de un modelo de sidecar que se instalase o permitiese su instalación en dicho modelo de motocicleta durante su periodo de producción o con posterioridad al mismo y hasta quince años después de haber finalizado la producción del modelo..
- b) Que hubiere obtenido un certificado de conformidad de dicha instalación, según el modelo del anexo IV, emitido por un Servicio Técnico de Vehículos Históricos
- c) Presentar el vehículo a la inspección técnica en el plazo de quince días aportando el certificado de la letra b) anterior

# Otras 8 novedades del Nuevo Reglamento

a) *Permite que puedan entrar a ZBE (Insta a los ayuntamientos a que permitan la circulación).*

b) *Los limita a "Uso Ocasional" (96 días/año, equivale a 2 días/semana).*

c) *En los casos normales, pueden mantener la matrícula que tenían (Ejemplo, matrícula de Toledo) sin ser necesario matrícula histórica.*



d) *El distintivo de Histórico para nuevas clasificaciones, deje de ser , pasando a*



e) *No se pondrá en el parabrisas la pegatina V-19*



f) *Si la matrícula anterior a la clasificación era ordinaria española, es reversible: "VH" → "NO VH"*

g) *Los museos (o colección museográfica) de vehículos históricos, podrán obtener permisos temporales que habilitarán por el territorio nacional el traslado entre instalaciones, mantenimiento, exhibición o pruebas autorizadas.*

h) *Permite Rehabilitación de vehículos con certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental emitido por un Centro Autorizado de Tratamiento, cuando se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.*