



**EL MOVIMIENTO EN FAVOR DEL  
VEHÍCULO HISTÓRICO EN EUROPA**

# ***MANTENIENDO NUESTRA HERENCIA AUTOMOVILÍSTICA***

**INFORME DE LA INVESTIGACIÓN**





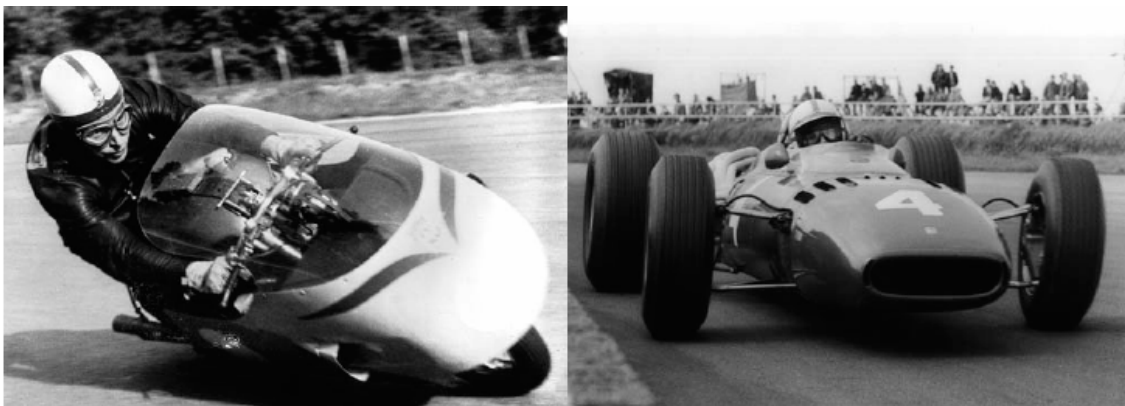
## PROLOGO

### JOHN SURTEES MBE

En 1960 me pasé de las dos a las cuatro ruedas, tras haber ganado siete campeonatos del mundo. Recientemente he decidido retroceder en el tiempo para conducir en eventos históricos alrededor de todo el mundo algunas de las máquinas con las que competí. Y no solo en circuitos, sino también a través de pueblos y ciudades donde el entusiasmo de todos, especialmente el de los jóvenes, lo dice todo.

Europa ha sido el centro de la evolución del automóvil, la motocicleta y del deporte del motor durante más de cien años. Es una parte de nuestra herencia que, además, en época reciente ha visto crecer enormemente sus apoyos. Los principales fabricantes han puesto en marcha programas de apoyo para los coches y motos históricas que produjeron y se esta desarrollando toda una industria para garantizar que los entusiastas propietarios dispongan de los repuestos y el conocimiento necesarios para mantener sus preciados vehículos en funcionamiento. Y destaco que no sólo están implicadas en ello personas mayores o adineradas. Los grupos de edad y los valores cubren un amplio espectro.

El interés se extiende desde las máquinas más elementales a las más exóticas, considerando a cada una de ellas como un fragmento de nuestra Historia. Ha sido la visión y el sonido de estas máquinas, en conjunción con su historia y, en algunos casos, mis personales recuerdos pero, sobre todo, el entusiasmo que veo que generan, lo que me ha hecho querer involucrarme a fondo en esta afición. Esta es la razón por la que apoyo firmemente este tipo de investigaciones que ayudarán a conservar y promover esta importante parte de nuestra Herencia Automovilística Internacional.



# EL MOVIMIENTO EN FAVOR DEL VEHÍCULO HISTÓRICO EN EUROPA



## ***MANTENIENDO NUESTRA HERENCIA AUTOMOVILÍSTICA***

### **INFORME DE LA INVESTIGACIÓN**

OCTUBRE 2006



**Publicado por la Fédération Internationale des Vehicules Anciens (FIVA) 2006**

**Secretaría General – FIVA  
Duckets House  
Steeple Aston  
Oxfordshire  
OX2S 4SQ  
England**

**Esta publicación está sujeta a copyright. Esta publicación no debe de ser vendida.  
Puede ser copiada en la medida en que se transcriba de forma completa y se  
mencione la autoría (\*).**

**Primera Edición  
ISBN 1-905984-00-6**

**Impreso por The Lavenham Press, Water Street, Lavenham, Suffolk, CO10 9RN**

**FIVA desea mostrar los siguientes agradecimientos por las fotos utilizadas-  
Bengt Sahistróm; David Davies; FIPA; FJHVCR; NTET; Scania (Suecia); Thierry Pilorge**

# CONTENIDOS

Prefacio de John Surtees MBE	Interior portada
Resumen de la Investigación	6
Introducción	8
Resultados de la Investigación	10
Actividad económica	10
Empleo y estabilidad	11
Número y utilización de los vehículos	12
Actividades sociales y culturales	13
Observaciones sobre los Resultados	15
Equipo Investigador	18
Organizaciones Patrocinadoras	Interior contraportada



# RESUMEN DE LA INVESTIGACION

## Esta Investigación

La Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) en colaboración con sus Federaciones Nacionales y los clubes afiliados a ellas y con la ayuda de la industria y otras instituciones, ha realizado esta amplia investigación sobre el movimiento en favor de los vehículos históricos en Europa y sus actividades, durante el periodo de doce meses que media entre 1 de Julio de 2004 y el 30 de Junio de 2005.

La afición por los vehículos históricos contribuye considerablemente a la economía europea, siendo responsable de miles de puestos de trabajo de carácter tradicional-manual generados por empresas estables. Atrae el interés de millones de personas de toda condición, que disfrutan viendo los vehículos de todo tipo con más de 25 años, que constituyen nuestra herencia automovilista.

Este es el primer estudio de este tipo de ámbito europeo. Es una investigación cuantitativa del alcance y del ámbito de las actividades individuales, comerciales y de las promovidas por los clubes, que mantienen las comunidades (social, tecnológica, económica) interesadas en la herencia del transporte por carretera. Contiene un gran número de datos que ayudarán a proteger y promocionar esta actividad. Sin embargo, este estudio no es más que un principio y -como tal- no puede ser considerado definitivo o completo. Es un punto de partida que señala los cauces a seguir por investigaciones posteriores.

## Metodología

Este estudio está basado en una encuesta realizada entre 2005-2006. 11 países de la Unión Europea (Chipre, República Checa, Dinamarca, Francia, Alemania, Hungría, Holanda, Irlanda, Italia, Suecia y Reino Unido) estuvieron directamente implicados.

En cada uno de los países participantes se utilizaron tres modelos de cuestionario diferenciados: uno para ser cumplimentado por los aficionados miembros de algún club de vehículos históricos; otro para las empresas especializadas que prestan servicios a la afición por los vehículos históricos y un tercer cuestionario a rellenar por los clubes, como tales. La habilitación de páginas Web para socios de clubes en Holanda, Suecia, Holanda y Francia, hizo posible cumplimentar los cuestionarios vía Internet, en esos países.

Las respuestas están –por tanto- restringidas a aficionados miembros de algún club y a empresas muy vinculadas a esta afición. La muestra no contiene –en principio- información sobre aficionados no inscritos en clubes. Consecuentemente, las cifras registradas se incrementarían si tuviéramos en cuenta a todos los aficionados y negocios.

El equipo investigador extrapoló los resultados obtenidos en los 11 países directamente implicados, para que los datos del estudio representaran a los 23 países miembros de FIVA en Europa.

- 750.000 cuestionarios distribuidos, principalmente entre socios de clubes
- Los cuestionarios se imprimieron en 9 idiomas y se adaptaron a 5 monedas
- Más de 9.000 cuestionarios fueron entregados a organizaciones suministradoras de bienes y servicios a la comunidad conservadora de vehículos históricos
- La cifra total de aficionados afiliados a clubes FIVA en los países directamente implicados es de 670.000
- En los 12 países restantes esta cifra asciende a 116.000.

## Datos clave

### 1- Actividad económica :

- La actividad relacionada con vehículos históricos mueve unos 16.000 millones de euros al año en la Unión Europea.
- El valor de las exportaciones supera los 3.000 millones de euros.

### 2- Empleo y estabilidad :

- Alrededor de 55.000 personas en la Unión Europea ganan parte o todo su salario trabajando para el movimiento en favor del vehículo histórico.
- El 67 % de los negocios relacionados con esta afición llevan más de diez años funcionando.

### 3- Número y nivel de uso de los vehículos:

- Un 70 % de este tipo de vehículos circulan menos de 1.500 Km. al año.
- Existen alrededor de 1.5 millones de vehículos históricos en condiciones de circular y con su documentación en regla.

### 4- Actividades socioculturales :

- Un 29 % de los propietarios de vehículos históricos tienen una renta neta anual inferior a 30.000 euros.
- Los aficionados pasan 2.6 millones de noches fuera de sus hogares en ejercicio de su afición.
- El 78 % de los vehículos tienen un valor unitario menor de 15.000 euros.
- Aproximadamente 786.000 aficionados se integran en cerca de 2.000 clubes.

# INTRODUCCIÓN

## Nuestra Herencia Automovilista.

Es difícil imaginar algo que haya tenido una mayor influencia en el desarrollo de la sociedad europea durante los cien últimos años que el transporte mecanizado por carretera. Hace poco más de 100 años el transporte motorizado por carretera era algo virtualmente desconocido y los negocios a él dedicados no constituían más que una pequeña industria esotérica. Hoy en día todo el mundo da por sentada la libertad de movimientos alcanzada gracias a este invento y el sector del automóvil emplea a millones de personas.

El “Movimiento a favor del Vehículo Histórico” es un concepto amplio que engloba intereses de todo tipo por cualquier clase de vehículo de carretera construido desde los inicios del transporte mecanizado por tierra hace 125 años, hasta finales de los setenta. Este movimiento rinde tributo al pasado conservando el pequeño porcentaje de vehículos que ha sobrevivido más de 25 años. No se ocupa sólo de coches y motocicletas, sino que cubre una enorme variedad de vehículos desde pequeños ciclomotores hasta enormes tractores; desde motores de vapor hasta esbeltos deportivos; desde motocicletas unipersonales hasta autobuses para ochenta pasajeros: todo vehículo que transitó por la carretera antes de 1980, tiene un hueco en esta afición.



El movimiento a favor de los vehículos históricos se asienta en la dedicación y entusiasmo de las personas que poseen y mantienen estos vehículos. Ellos están prestando un impagable servicio a las generaciones futuras. Sin su dedicación, muy pocos vehículos sobrevivirían más allá de su prevista duración económica. La posteridad se hubiera visto empobrecida y las futuras generaciones privadas de ejemplares tangibles de la maquinaria que protagonizó muchos de los avances del siglo pasado.

El principal factor que impulsa a los aficionados a preservar estos vehículos es su convicción de que con ello podrán utilizarlos. Sin este ingrediente esencial, nuestra herencia automóvil perdería su movilidad y dejaría de repararse como paso previo a su desintegración. No podemos permitir que esto le ocurra a ninguna parcela de nuestro legado histórico y menos aún a una que ha desempeñado un papel tan importante en conformar nuestro mundo.

## FIVA

La Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) es un organismo internacional que representa a propietarios de vehículos históricos a nivel mundial, con más de 50 países miembros. La mitad de ellos están concentrados en Europa. FIVA asume una labor especial en favor de sus miembros europeos, consistente en asegurar que las medidas adoptadas en interés de la sociedad en general, no afecten injustamente a la posibilidad de utilizar los vehículos históricos. FIVA hace esto manteniendo estrechos

contactos con las instituciones europeas, alertando de problemas potenciales y fomentando soluciones normativas que satisfagan conjuntamente la necesidad de preservar la libertad de utilización de los vehículos antiguos y las exigencias derivadas del tráfico diario. FIVA ha suscrito la Carta Europea de Seguridad Vial y anima a sus federaciones nacionales en Europa a colaborar con sus gobiernos nacionales en similares términos.

De esta interacción con las Autoridades Comunitarias, el trabajo de FIVA se ha materializado en algunos claros reconocimientos de la Comunidad Europea hacia el movimiento a favor de los vehículos históricos, no siempre relacionados con la utilización de éstos en la vía pública. Algunos ejemplos recientes son:

- Reconocimiento por parte de la Comisión Europea de que los vehículos históricos deben ser eximidos de cualquier Ley futura que determine el uso obligatorio de luces de circulación durante el día, ya que este uso continuado sería imposible para muchos vehículos históricos.
- Derogación parcial de la Directiva Comunitaria que prohíbe el uso de pinturas con alto nivel de componentes orgánicos volátiles, para así permitir la venta de pequeñas cantidades de pintura adecuada para asegurar la autenticidad visual de los vehículos históricos, incluso después de una reparación o de un repintado completo.
- Reconocimiento por parte de la Comisión Europea de que la obligación de instalar espejos retrovisores modernos a autobuses y camiones históricos conllevaría la pérdida de autenticidad de estos vehículos comerciales.

En Europa hay cientos de miles de aficionados que se benefician del trabajo de FIVA, al igual que miles de personas que trabajan en negocios que dependen de que los vehículos históricos puedan seguir circulando y millones de ciudadanos cuyas vidas se empobrecerían si fueran privados del placer de contemplar vehículos históricos circulando por las vías públicas.

El vehículo a motor se ha convertido en una parte integral de la cultura europea. Tenemos la responsabilidad de proteger todos los aspectos de nuestra herencia cultural, y en este caso esto implica asegurar el futuro del movimiento en favor de los vehículos históricos mediante la preservación del derecho a utilizar vehículos antiguos por las carreteras de Europa.

Esta investigación ofrece los resultados del primer estudio paneuropeo sobre el Movimiento en favor del Vehículo Histórico. Está firmemente enfocado en evaluar el impacto social y económico de estos vehículos en el tejido socio-cultural y económico de la Unión Europea. Los resultados están agrupados bajo cuatro encabezamientos: "actividad económica", "empleo y estabilidad", "número y utilización de los vehículos" y "actividades culturales y sociales". A éstos les siguen una selección de observaciones hechas por los investigadores.

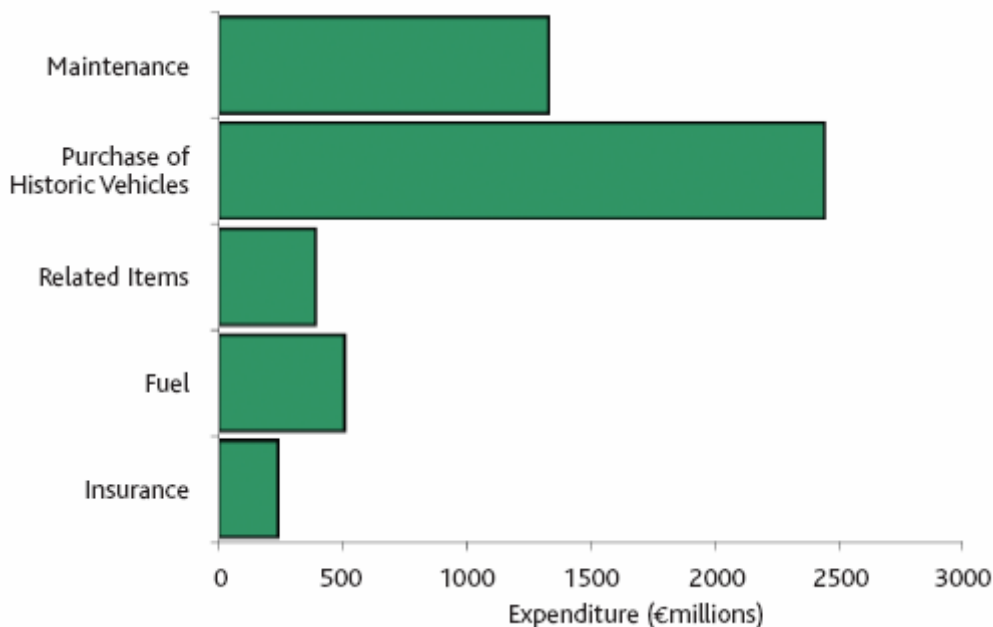


# RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

## 1-ACTIVIDAD ECONÓMICA

**El comercio en torno al Vehículo Histórico mueve más de 16.000 millones € anuales en la Unión Europea**

- Más de 9.000 negocios generan sus ingresos mediante la prestación de bienes y servicios al movimiento a favor del vehículo histórico.
- Dichos negocios generaron 16.600 millones de euros con su actividad.
- Las exportaciones de la Unión Europea ascienden a 3.350 millones de euros.
- Un 57 % de las empresas exporta dentro de la Unión Europea mientras que un 45% lo hace fuera de ella.
- Alrededor de 4.900 millones de euros fueron gastados por miembros de clubes en seguros, adquisición de vehículos, gasolina, mantenimiento y otros artículos relacionados (revistas, libros, modelos a escala, ropa, etc.)
- Las ventas de vehículos históricos entre particulares miembros de clubes se aproxima a 760 millones de euros.
- Los clubes de vehículos históricos gastaron alrededor de 12,4 millones de euros en la impresión y distribución de sus publicaciones.
- El gasto total de los clubes asciende a aproximadamente treinta y nueve millones de euros.

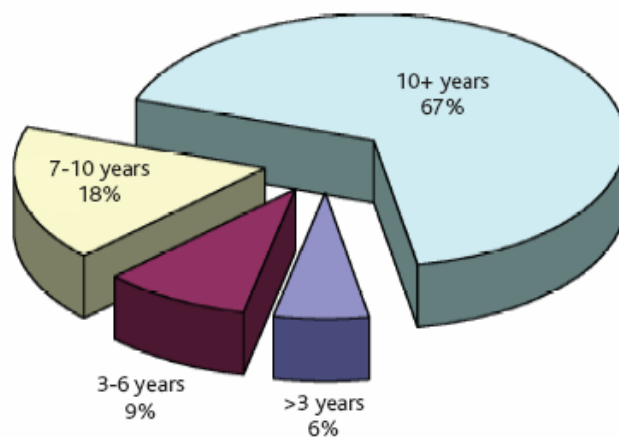


**Gráfica del gasto de los aficionados inscritos en clubes**

## 2- EMPLEO Y ESTABILIDAD

Más de 55.000 personas en la Unión Europea ganan algo o todo sus sustento sirviendo a al movimiento a favor del vehículo histórico

- Un 67 % de los negocios o comercios llevan más de diez años con su actividad.
- De las 55.000 personas empleadas un 68 % lo hacen a tiempo completo.
- Un 55 % de los encuestados empleados en el sector tienen 45 años o menos mientras que un 24 % tienen más de 55.
- De los aproximadamente 9.000 negocios involucrados en este sector, un 43 % tienen planes de ampliación de plantilla en los próximos tres años.
- Un 44 % de los negocios que intentan ampliar su plantilla indicaron que tienen dificultad en encontrar personas con la preparación necesaria.
- El 22 % de los negocios ofrecen periodos de aprendizaje y un 49 % ofrecen formación.
- El 73 % de los negocios tienen página Web.

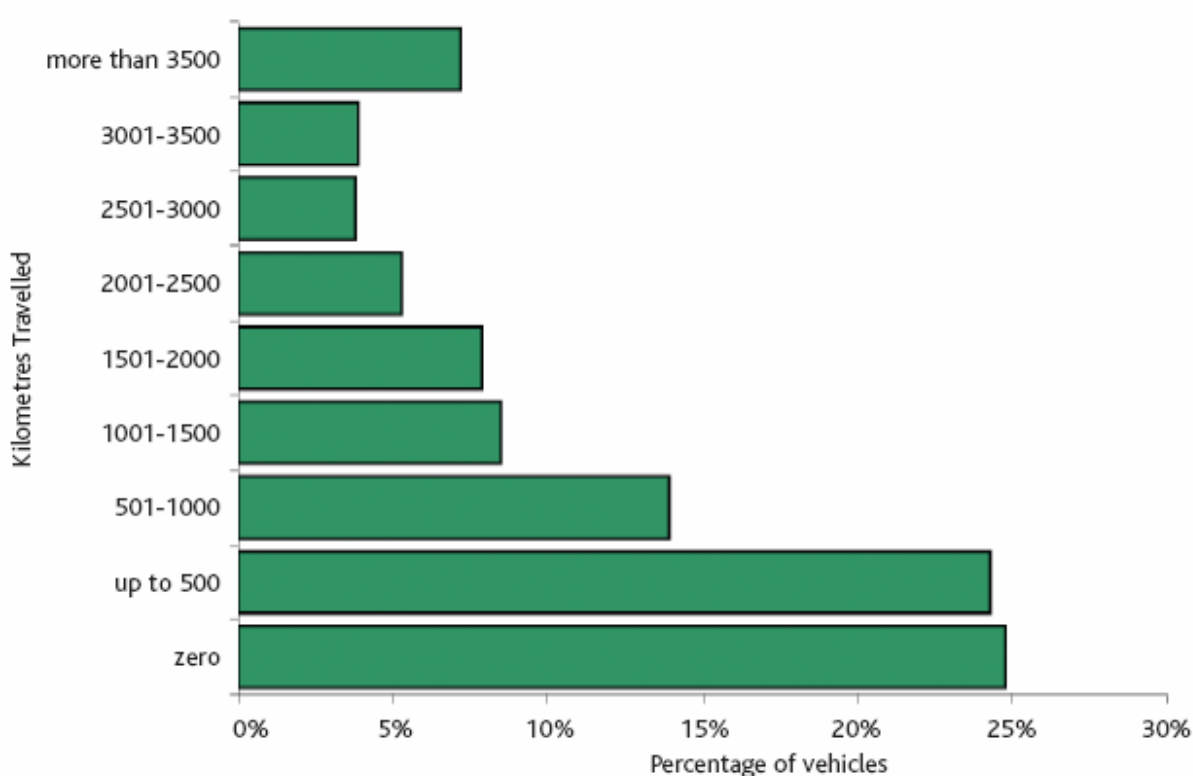


Gráficas de “Edad de los empleados” y “Antigüedad en las empresas”

### 3-NÚMERO Y TIPO DE USO DE LOS VEHÍCULOS

La mayoría de los vehículos históricos de la UE circulan menos de 1.500 kilómetros al año

- Un 83 % de los vehículos de época son utilizados menos de tres veces a la semana.
- El 71 % de los vehículos históricos no circuló más de 1.500 Km. en el año investigado.
- Existen 1.950.000 vehículos históricos propiedad de miembros de clubes residentes en la UE.
- 1.530.000 vehículos históricos están en condiciones de circular legalmente por carretera.
- Más de 255 millones de vehículos están registrados en la UE (datos de la Comisión de Transporte de la UE, revisar). Los vehículos históricos –por tanto- suponen un 0.8 % del total del parque móvil europeo censado.
- Los vehículos modernos circularon un total de 2.2 billones de kilómetros. Los históricos recorrieron tan sólo 1.400 millones (un 0'07 % de la distancia recorrida por los modernos).

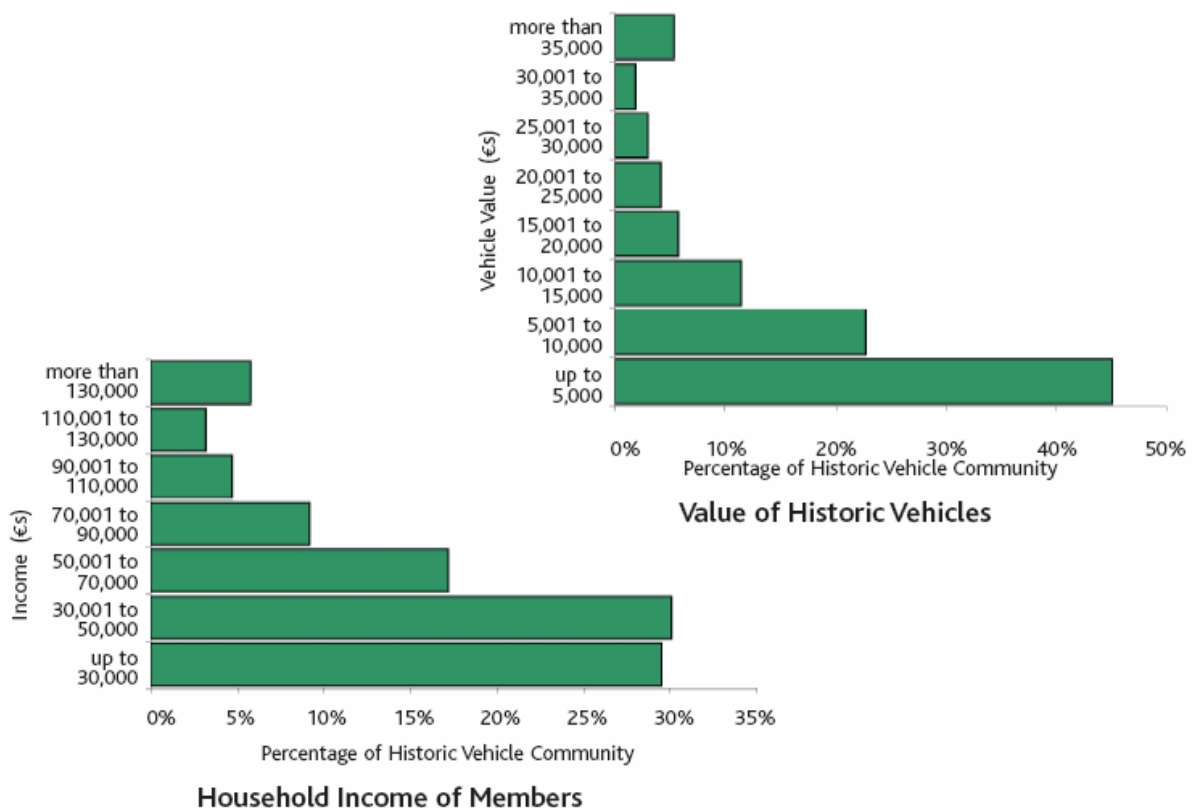


Gráfica del porcentaje de Vehículos Históricos en función distancia anual recorrida

## 4-ACTIVIDADES SOCIOCULTURALES

### Casi un tercio de los propietarios de vehículos históricos tienen rentas anuales netas de menos de 30.000 Euros

- Alrededor de un 78 % de los automóviles históricos están valorados por debajo de 15.000 euros.
- El 29 % de los propietarios de vehículos tienen unos ingresos familiares de no más de 30.000 euros al año.
- Existen aproximadamente 786.000 aficionados que pertenecen a casi 2.000 clubes.
- 165.000 miembros de clubes en la UE eran miembros también de otros clubes fuera de sus propios países.
- Los aficionados pasan 2.680.000 noches fuera de casa para atender actividades relacionadas con su afición en la UE o fuera de ella.
- Miembros de clubes asistieron a alrededor de 265.000 eventos relacionados con su afición (con o sin su vehículo) fuera de su país de origen.



Gráficas:

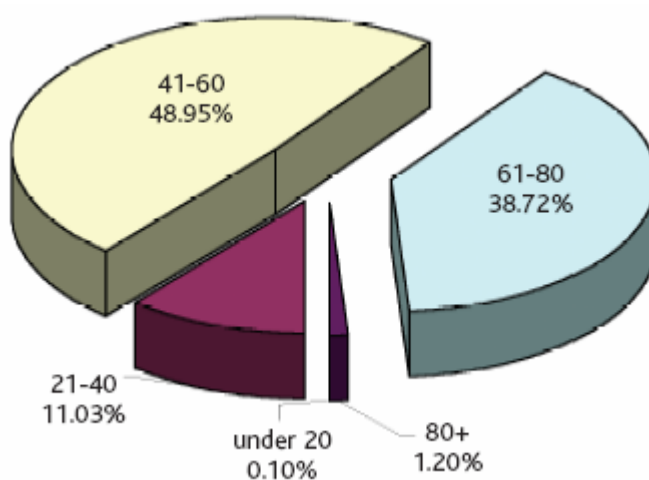
“Vehículos en función de su valor”

“Aficionados en función su Renta Neta”

## 4-ACTIVIDADES SOCIOCULTURALES

Continuación...

- El 49 % de los aficionados tienen entre 41 y 60 años; y el 97 % son varones.
- Los aficionados tienen almacenados o trabajan en unos 400.000 vehículos históricos.
- Más del 80 % de los clubes tienen página Web.
- Casi todos los clubes tienen una carta y/o revista, y se gastan alrededor de 12,4 millones de euros en imprimir y distribuir estas publicaciones.
- Hay alrededor de 700 museos dedicados al transporte en la UE que son visitados por uno 75 millones de personas al año.
- Las revistas dedicadas a los vehículos históricos tienen una tirada conjunta anual de alrededor de veinte millones de ejemplares.
- Los clubes de la UE recolectaron más de 1,8 millones de euros en donativos para actividades benéficas.



Gráfica “Aficionados socios de un club, en función de su edad”



# OBSERVACIONES SOBRE LOS RESULTADOS

Esta es la primera encuesta pan-europea sobre el movimiento en favor del vehículo histórico y ha demostrado que hay un considerable nivel de actividad cultural, social y económica asociado con los vehículos antiguos en la Unión Europea. 670.000 aficionados miembros de clubes europeos han tenido la oportunidad de participar en este primer trabajo, haciéndolo realmente representativo de la comunidad estudiada. Esta parte del estudio ofrece una selección de observaciones para remarcar y clarificar los datos, al tiempo que sugiere dónde hay necesidad de profundizar en la investigación.

## Actividad económica, empleo y estabilidad

De las tres encuestas realizadas, la dirigida a empresas y negocios que prestan bienes y servicios al movimiento en favor de los vehículos históricos nos brinda una certera visión acerca de la magnitud económica de este movimiento dentro de la UE. Sabemos que hay muchas otras empresas que atienden en alguna medida a este movimiento, aun cuando su actividad principal sea otra, normalmente vinculada con los vehículos modernos. Estas empresas no han sido objeto de investigación porque son difíciles de identificar, en la medida en que no se anuncian en publicaciones especializadas. Estas empresas incluyen, por ejemplo, fabricantes de repuestos, servicios de reparación de carrocerías, servicios de suministro y montaje, así como de embalaje y almacenaje, los suministradores de tubos de escape y de neumáticos, etc. Otro pequeño pero importante sector empresarial con el que debemos contar y que tampoco ha sido incluido en el proyecto, de nuevo a causa de su falta de publicidad en los medios especializados, esta compuesto por los pequeños negocios (a menudo integrados por una o dos personas con habilidades excepcionales), que difunden su existencia por el “boca a boca” o recomendaciones personales de sus satisfechos clientes.

Es más que notable que la cifra de 16.600 millones de euros, se haya alcanzado contando solamente con las empresas que se anuncian en el mercado de vehículos históricos. Esta cifra no incluye las transacciones relacionadas con vehículos históricos de las compañías cuya actividad principal se encuentra en otros campos, ni tampoco las de los pequeños negocios artesanos que no necesitan anunciarse. La cifra es, por tanto, una estimación muy conservadora de la aportación real del movimiento en favor del vehículo histórico a la economía de la UE. Una más precisa identificación de los negocios que atienden a este movimiento será de gran ayuda para mejorar la representatividad de los datos de este apartado en futuros estudios.



Los aficionados miembros de clubes pasaron más de 2.6 millones de noches fuera de casa atendiendo eventos relacionados con vehículos históricos. Su asistencia a más de 265.000 eventos fuera de sus propios países es indicativa de la todavía no cuantificada aportación de los clubes y sus miembros al sector

turístico y de organización de eventos tanto dentro, como fuera de la UE. Muchos de estos eventos en “el exterior” se realizaron dentro de las fronteras de la UE. Así la comunidad que gira en torno a los vehículos no solo está contribuyendo a la conservación de nuestra herencia nacional sino también a la firme creación de una Comunidad Europea armonizada, debido a su alto nivel de intercomunicación. El tejido social y cultural de Europa se ve reforzado por la extensión de estos viajes interregionales que llevan a cabo quienes se implican con los vehículos históricos.

Los negocios directamente orientados al vehículo histórico emplearon a más de 55.000 personas y resulta evidente que hay significativas oportunidades de empleo. Sin embargo, la dinámica de estos negocios y del empleo que generan, no están totalmente comprendidas. Resulta notable que la mayoría de los negocios tengan más de 10 años de antigüedad, lo que denota la considerable madurez y longevidad del mercado. De hecho, no es difícil encontrar empresas con 30 o más años de existencia. El 43 % de ellas dejaron clara su intención de ampliar plantilla en los próximos años. Sin embargo, debemos de ser conscientes de que el 44% de estas empresas reconocieron tener dificultades para encontrar trabajadores con las habilidades y conocimiento necesarios. Parece –por tanto- necesaria una mejor investigación de estas carencias en el futuro.

Los clubes de vehículos históricos contribuyen con cantidades importantes a la economía de la Unión Europea. Un alto porcentaje de los 12.4 millones de euros se generan en negocios de la economía tradicional, como imprentas y la utilización de los servicios de correos. Además, los clubes canalizan negocio hacia las aseguradoras, recomendando con frecuencia a sus socios con cuál asegurar sus vehículos. Ellos son también responsables de promover la fabricación de repuestos y de organizar eventos incluidas excursiones nacionales y en el extranjero.

## El Número y Uso de los Vehículos Históricos

Es destacable y maravilloso que tantos vehículos históricos se hayan conservado. Dicho esto, su porcentaje con respecto al total de los que circulan por las carreteras de la UE es muy pequeño. Hay más de 255 millones de vehículos en la UE, de los que sólo un 0.8 % son históricos. Podemos hacer una comparación similar con la distancia recorrida. En 2002, las estadísticas oficiales fijan en 2.2 billones de kilómetros la distancia recorrida por todos los vehículos. Los vehículos históricos recorrieron aproximadamente 1.400 millones de kilómetros, equivalente a un 0'07 % de la circulación total. Un porcentaje alto de vehículos históricos circularon menos de 1.500 kilómetros. Esto significa que aunque algunos de ellos se utilizan regularmente no lo hacen demasiado lejos. Es por ello que el impacto medio ambiental provocado por el consumo de gasolina y la distancia recorrida es extremadamente bajo, tanto de términos absolutos, como relativos. Esto no significa de ninguna manera que queramos negar este impacto. Toda actividad humana tiene un coste medio ambiental. Sin embargo, como con otras actividades históricas, este daño debe ser compensado con el aporte sociocultural que con ello se brinda a millones de personas. Los vehículos históricos no son el “medio habitual de transporte” salvo para unos pocos aficionados “irreductibles”. Son vehículos orientados al ocio. Cuando restauran y mantienen sus vehículos históricos, sus propietarios trabajan para preservar esta herencia común. Una gran parte de su circulación, como indican las cortas distancias recorridas y el alto número de actividades realizadas, esta asociado a la concurrencia a certámenes, exhibiciones y reuniones de clubes.



## Actividades Culturales y Sociales

Muchas marcas y modelos de vehículos históricos tienen un club dedicado a apoyar su conservación y posibilitar su disfrute. Aun cuando en este estudio se han tenido en cuenta clubes que integran a 670.000 socios, todavía hay más. Muchos de ellos funcionan gracias a voluntarios y comités. La edad de estos clubes varía pero no es difícil encontrar algunos que han servido a sus miembros durante más de veinte años. Incluso algunos tienen cincuenta años de existencia. Esta es una prueba definitiva de la altruista dedicación de sucesivos comités de club y el fuerte apoyo de sus socios.

Los clubes son por naturaleza organizaciones sociales. A menudo existen con el propósito de conservar una determinada marca y modelo de vehículo histórico. Una de sus funciones es la recolección de conocimientos y habilidades entre sus miembros. Esto les permite brindar asesoramiento técnico y en muchos casos, impulsar la refabricación de repuestos obsoletos, así como la búsqueda de piezas. Los socios de los clubes controlados en este estudio formalizaron más de 6 millones de inscripciones para atender a las actividades con vehículos históricos organizadas por esos clubes, si bien no siempre asistieron a ellos con sus propios vehículos históricos. Muchas de estos eventos captan también una significativa atención por parte del público en general. Muchos de estos eventos se celebran en parques públicos, plazas de las poblaciones, mansiones, así como en recintos feriales de proyección internacional. Dos eventos bien conocidos, la Techno Classica en Alemania y el "Festival of Speed" en el Reino Unido, alcanzan entre ambos la cifra de 300.000 visitantes al año.

El interés de la comunidad por los vehículos históricos queda también patente por el número de museos dedicados a este tema y su nivel de visitantes. Existen más de 700 museos dedicados al transporte por carretera que atraen anualmente a más de 75 millones de visitantes. En este mismo sentido, se publican más de 100 revistas especializadas en los vehículos históricos. Las más vendidas consiguen una circulación anual superior a los 20 millones de ejemplares.

Este estudio pone en evidencia que el estereotipo que identifica al aficionado a los vehículos históricos con una persona rica de mediana edad, es infundado. Aunque los vehículos históricos sean claramente más interesantes para los hombres que para las mujeres, entre ellos se expande implicando por igual a todas las escalas sociales y económicas. Los aficionados proceden además de un amplísimo espectro de formación y capacitaciones profesionales. Más aun, en la medida en que los vehículos conservados son un reflejo completo de la herencia automovilista europea, queda claro que esa herencia se interpreta en un sentido muy amplio que, ciertamente, no se limita a una época concreta, o a una tipología de vehículo. El interés de los aficionados es ecléctico en todos los aspectos.

Estamos ante un colectivo apasionado que realiza contribuciones muy significativas a la vida cultural, social y económica de la Unión Europea.



## Equipo Investigador



**Dr. Paul Frost BA (Hons), MSc, PhD. Investigador**

Actualmente Director de la Escuela de Servicios de Gestión de la Universidad de Brighton, ha estado implicado en proyectos de educación, investigación y desarrollo durante más de veinte años. Es co-fundador y Presidente del Instituto de Investigación sobre el Vehículo Histórico, así como co-fundador y director de Motorbase.com, organización dedicada a facilitar el intercambio de información con el propósito de unir a la comunidad implicada con los vehículos históricos

**Dr, Chris Hart BA (Hons), MA (Econ), PhD. Investigador**

Director de Midrash Publishing, Conferences and Research, co-fundador y Vice-Presidente del Instituto de Investigación sobre el Vehículo Histórico, editor de dos revistas de proyección internacional y autor de éxito. Ha trabajado más de veinte años como lecturer e investigador. Fue Investigador en el Estudio sobre Vehículos Históricos elaborado en el Reino Unido en el año 1997.



**Geoffrey A. Smith. Chartered MCIPD. Director del Proyecto**

Ex Presidente de la Comisión de Legislación de la F.I.V.A., Vice-Presidente de la Federación Británica de Clubes de Vehículos Históricos, Director del Classic British Quality Charter y co-fundador y director del Instituto de Investigación sobre el Vehículo Histórico. Actualmente jubilado, su trayectoria profesional estuvo vinculada a la Industria del automóvil (Fabricación, Ingeniería y Recursos Humanos)

**Ian Edmunds. Administrador**

Ingeniero, retirado tras 30 años de trabajo en las Industrias del automóvil y la motocicleta francesa, japonesa y anglo-americana. Prestó sus servicios durante diez años a la Federación Británica de Clubes de Vehículos Históricos, como miembro del Comité General y Presidente del Comité de Legislación. Actualmente dedica su tiempo al movimiento en favor del vehículo histórico.



Todos los miembros del equipo investigador, son propietarios de vehículos históricos y socios de algún club; entre todos ellos mantienen 14 vehículos anteriores a 1927

## **Gestores Nacionales del Proyecto (FIVA)**

**Victor Papadopoulos, Friends of the Historic & Old Cars, Chipre**  
**Jan Zvelebil, Federation of Historic Vehicle Clubs of Czech Republic, Rep. Checa**  
**Svend Aage Tholstrup, Motorhistorik Samrad, Dinamarca**  
**Patrick Rollet, Federation Francaise des Vehicules D'epoque, Francia**  
**Maik Hirschfeld, Bundesverband Deutscher Motorveteranen Club e.v., Alemania**  
**Tiddo Bresters, FEHAC, Holanda**  
**Zoltan Gardos, Magyar Veteranautos Es Motoros Szovetseg, Hungría**  
**Peadar Ward, Irish Veteran & Vintage Car Club,Ltd, Irlanda**  
**Adalberto Gueli, Automotoclub Storico Italiano, Italia**  
**Georg Magnusson, Swedish Federation of Historic Vehicle Clubs, Suecia**  
**Andrew Burt, Federation of British Historic Vehicle Clubs, Reino Unido**

**FIVA desea reconocer el apoyo y asistencia recibidos de:**



HISTORIC VEHICLE RESEARCH INSTITUTE





[www.fiva.org](http://www.fiva.org)

**Este documento ha sido redactado en inglés y traducido al español. La versión original se puede obtener en la Web de FIVA ([www.fiva.org](http://www.fiva.org)). En caso de existir dudas de interpretación, se considerara vinculante la versión inglesa.**