

MECÁNICA [DE LUJO] POPULAR

Bonito auto. Exclusivo. Lujoso. Un sueño. ¿Pero quién se lo arregla? En Recoleta una familia de mecánicos ha transformado su nombre en imprescindible. En el taller de los Argomedeo conviven finos Ferraris y Lamborghinis con gruesos Hummers y corpulentos Corvettes. Carlos Argomedeo sabe por qué a los hombres nos gustan los autos, por qué no son un arma de conquista y por qué hasta los más pobres son felices viendo un auto increíble. **POR SERGIO PAZ**



Carlos Argomedeo: "No a todos los autos es bueno meterles mucha plata. El requisito es que el auto tenga un valor en sí".

Aceleras. Y, cuando la calle se acaba, choca con un muro, miras a la derecha y dices ¡wow!; frente a un gran galpón, un Lamborghini azul se roba las miradas. No es South Beach. Es Recoleta profunda. Es pasto seco. Es fierro de tres cuartos a la vista. Es San Juan; una población donde abundan los tatuajes, las chicherías con sándwich de pernil, las casas con pintura resquebrajada y uno que otro choro por esquina.

Luego das dos, tres pasos y, en el mismo galpón, sorprenden dos Ferraris, un Aston Martin, un Hummer negro -el Hummer de

Farkas-, y un Corvette que Fabio Traverso -el dueño del sucedáneo del jugo de limón- pone a punto para competir en los 500 kilómetros de Buenos Aires: una carrera de autos vintage en la que, tres años atrás, ya compitió Carlos Argomedeo, uno de los tres capos del taller Argomedeo Performance. Los otros son Alfredo Argomedeo, padre. Y Jorge Argomedeo, hermano de Carlos, el hombre de la fina electrónica. El tipo con el mejor oído del barrio.

-¿Por qué este taller es diferente? -pregunta Carlos Argomedeo antes de contestar él mismo-; bueno, porque hace mucho tiempo entendimos que,

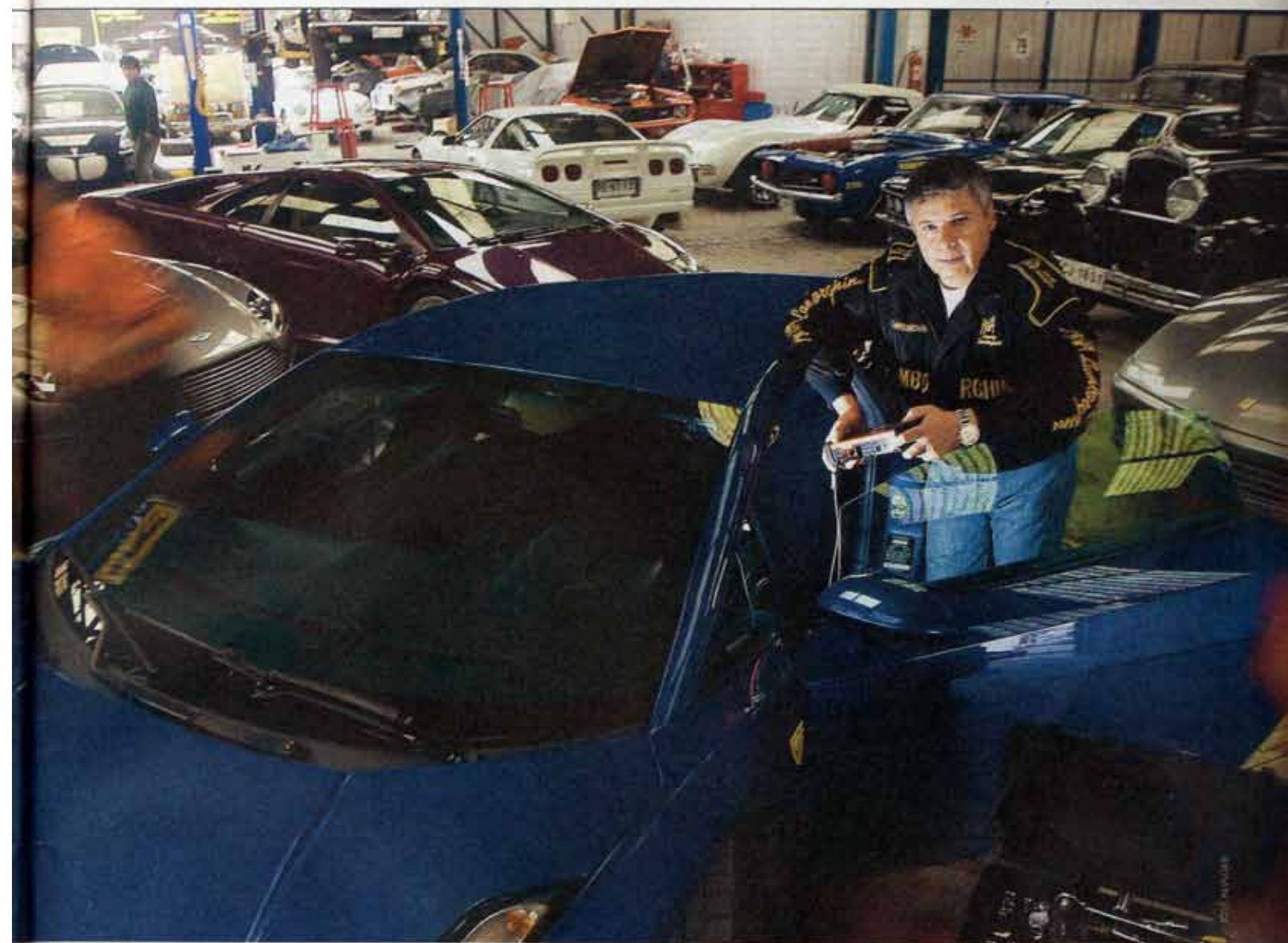
en este país, vas al abogado y tienes problemas, vas al gáster y tienes problemas, vas al médico y tienes problemas. Y, claro, vas al mecánico y te roban las bujías. ¿Cuál es la diferencia? Que aquí decidimos hacer bien las cosas. Y, hace ya varias décadas, trabajamos sobre el standard y ahora hasta somos amigos de nuestros clientes.

Por eso Argomedeo Performance sólo se conoce de boca en boca. Y, aunque no hay segregación automovilística, llevés el cacharro que llevés, te darán hora para una semana más. Es que ahí están a tope.

Obvio: Carlos Argomedeo es el

Chip Foote chileno. No por nada, unos años atrás, a este hombre de canas en las sienes, le ofrecieron que el taller de Recoleta se trasladara a Buenos Aires para grabar el *Overhulin Lat*; una idea que, si bien no prosperó, sirvió para reconocer que el taller de barrio que administran, en Recoleta a la altura del 3.500, justo donde se chorrea el Panda Piña y el ingenio se desdobra -y en el que dejan sus joyas poderosas como Ergas o Hites- es, simplemente, fuera de serie.

Carlos Argomedeo es hijo de Alfredo Argomedeo: un vital abuelo de 84 años que pasó a la historia de la mecánica chilena cuando, en



plena UP, y no habiendo repuestos para los Old Mobile que se usaban como taxis, reemplazó el cambio en el volante por una palanca al piso fabricada en el taller. El gen tuerca está en el ADN de los Argomedo. Antes, de hecho, el mismo patriarca había modificado un taxímetro francés BB, muy sofisticado para la época, con unos rodamientos. Luego, cuando el caballero fundió el motor de su propio taxi, él mismo fabricó los metales de biela. Y cuando lo chocaron y ya no había nada más que hacer, se dedicó a la mecánica de barrio: al cacharro, a la burrita. No sabía entonces que, casi 40 años después, el

negocio familiar funcionaría en un galpón de 1.200 metros cuadrados, con 14 trabajadores. No el más grande de Chile, pero sí el más cool. Basta saber que les han ofrecido inyectar capital para transformarlo en el más grande. Pero no es parte del estilo.

—Mi papá —dice Carlos— pronto entendió que el secreto, para no terminar robándose hasta la bencina, era cobrar bien por lo que hacías. Sólo así puedes efectuar un buen trabajo. Y la gente está dispuesta a pagar más justamente por lo mismo.

A media tarde, Carlos muestra con orgullo el taller. Y mientras lo hace recuerda perfecto el día

en que empezó a trabajar en un auto de Ricardo Kobler, hoy el curador del museo de autos antiguos de Jesús Díaz, el dueño de TurBus.

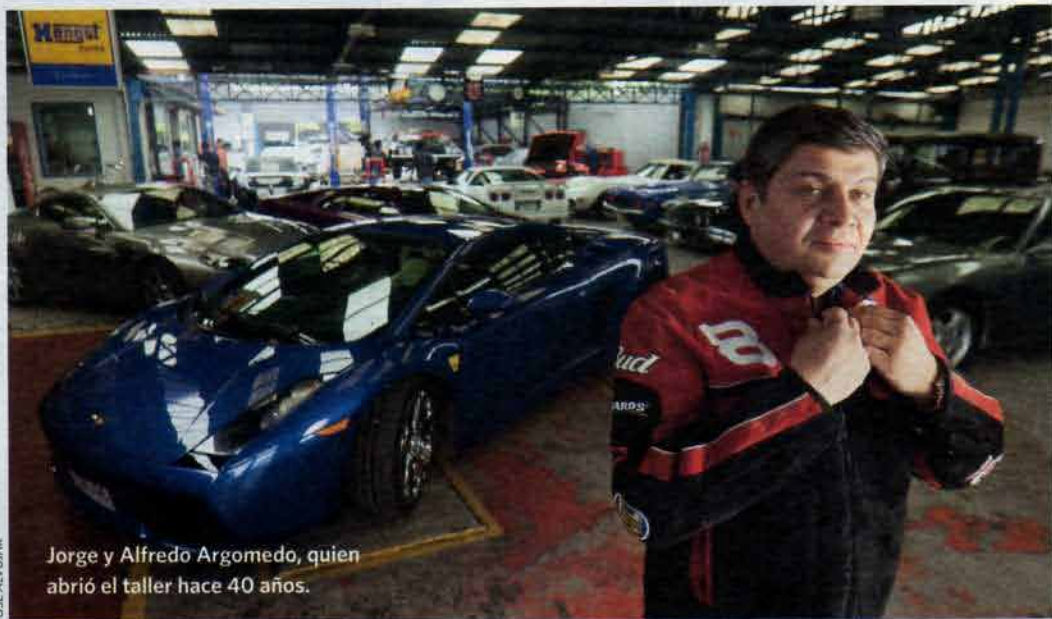
Desde entonces los Argomedo se pusieron finos. Y el primer trabajo sofisticado fue restaurar un auto del 57 que estaba en la miseria. Una joyita que quedó tan bien que luego ganó un premio en Estados Unidos. Poco faltaba para que se las vieran con un vehículo que, pocos días antes, habían visto en la tele. Uno que Hernán Olguín presentó en *Mundo 83*, el mismo año en que los Argomedo le metieron cuchillo al primer Porsche Turbo

que llegaba a Chile e, increíblemente, padre e hijos lo dejaban mucho más poderoso. Luego le hicieron overhauled a una van cuando estaban de moda *Los Magníficos*. Y, más tarde, a una camioneta Big Foot que mató en Argentina.

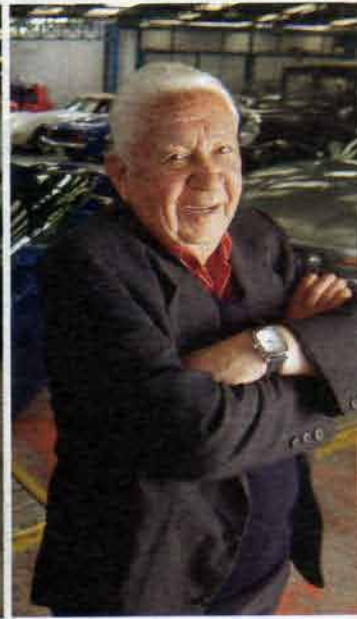
¿Difícil? Mucho.

—No había en esa época —recuerda Carlos— ni internet ni fácil acceso a catálogos. Así es que había que encargar libros a Estados Unidos y esperar a que llegaran.

Claro que las cosas, hoy en día, no son muy diferentes. Donde está el torno, por ejemplo, un maestro trabaja en la tapa de



Jorge y Alfredo Argomedo, quien abrió el taller hace 40 años.



JOSE ALVUIAR

bencina de un Mercedes de carrera. Es como la tapa de bencina de un avión.

—No sabíamos cómo hacerla hasta que encontramos una borrosa foto donde un tipo se prestaba a cargar combustible. Y ahí podías adivinar, por ejemplo, cómo era el hilo de la tapa.

Mientras lo dice, justo al frente, en lo que los Argomedo llaman la "división vintage de autos de carrera", se fabrican moldes de cartón, con los que luego se harán piezas de fibra de vidrio.

Todo ahí es hasta chistosamente simple. Tanto que podría no ser muy diferente a una fábrica de volantines.

Es así como logran copias exactas, pero reales, de autitos en miniatura que traen sofisticados clientes. Clientes que pueden desembolsar hasta 40 millones por la recreación de un Corvette, tipo autito de cajita, con todas sus calcomanías, que con la gracia de los Argomedo se transforma en uno real, con motor de verdad.

EL GRINGO JEFF

La luz de la tarde cae sobre un Lamborghini morado que

no está precisamente en pana. Está ahí porque su dueño quiere modificar el sistema de escape para que suene mucho más potente. Y, aunque la joya no cuesta los 400 mil dólares que vale un Lamborghini nuevo, de que es caro, es caro. Basta saber que el exclusivo club en Chile sólo cuenta con seis socios. Y todos se atienden donde los Argomedo. Dos pasos más allá hay un Cadillac El Dorado—el auto de Elvis— que, si me preguntan, mejor sería que lo tiraran al Mapocho. Los Argomedo, en cambio, piensan restaurarlo.

—Pero, ojo —dice Carlos—, que no a todos los autos es bueno meterles mucha plata. El requisito es que el auto tenga un valor en sí. El ejemplo, en el mismo taller, es un Camaro 69 que, aún sin terminar, ya cuesta más de cien mil dólares.

—Y no vas a gastar esa misma cantidad en un Ford Falcon que no vale nada —agrega.

Todo lo contrario a lo que hizo el gringo Jeff, el hombre de la DEA que en Chile debió dar forma al OS-7 de Carabineros.

El gringo Jeff, años atrás, compró un Jaguar E-Type, muy bonito,

El taller funciona en un galpón de 1.200 metros cuadrados, con 14 trabajadores. No es el más grande de Chile, pero sí el más cool.

pero hecho una basura, en los que invirtió unos diez millones de hoy. Unos meses después, antes de que los Argomedo hicieran el check-out de la salida, le ofrecieron 120 mil dólares.

—Al gringo, en el fondo, ni siquiera le importaba el auto —dice Carlos.

El dato no es menor. Es más: es justamente la clave. Carlos explica: "Hay muchos chicos estudiando mecánica, pero ellos se confunden entre que te

gusten los autos y que te guste la mecánica. Y no es lo mismo. A mí me gusta la mecánica. Y para mí es indiferente si se trata de una citroneta o de un Lamborghini. Obviamente que uno es más complicado que otro, pero el desafío, en la mecánica, es modificar piezas. O el sistema entero.

Llama la atención, en el taller, un precioso Fiat 147 que era de la mamá de Sergio Melnick. Y todo está impecable. Incluso tiene aire acondicionado. Muy cerca se muestra altivo un Renault 5 Turbo que acaba de llegar de Estados Unidos: un retro primor. Tanto como el Camaro que ahí tiene en proceso el dueño del museo de autos antiguos de Concepción.

—Para mí, la verdad, todos los autos son iguales. No hay diferencia. Hay algunos con un sistema un poco más complejo, pero eso sólo hasta que lo conoces —dice Carlos.

AUTOS QUE QUIEREN LOS HOMBRES

Carlos Argomedo se autodefine como tuerca. Dice que ser tuerca es saber por qué funcionan real-