

Entrevista

»» Rafael García-Cano »» Diseñador gráfico

“En España, la aerografía tuning todavía es casera”

Tras terminar sus estudios en la Facultad de Bellas Artes de Valencia, Rafael García-Cano completó su formación restaurando obras de arte y trabajando como diseñador gráfico en una agencia de publicidad. Fue durante este período cuando topó con el mundo de la aerografía. Debido también a su afición por el motociclismo, comenzó a trabajar en 1992 para varios talleres especializados en pintura y diseño de motos. Sus trabajos tienen una gran aceptación, por lo que ha dado el gran paso montando su propio estudio de aerografía bajo el nombre de ‘Aerodiseño’.

Texto y Fotos: Alberto Munín / Rafael García



-GTI MAG. ¿Qué es Aerodiseño y que pretende aportar dentro del mercado de nuestro país?

-Aerodiseño es una apuesta, dentro de la aerografía, que no abarca solamente el diseño de cascos y sus tradicionales variantes, sino que incluye todo elemento u objeto susceptible de personalizarse.

-GTI MAG. Es decir, que entraréis de lleno en el mundo de los automóviles.

-En Aerodiseño nos dedicamos, principalmente, a la pintura y diseño personalizado mediante la aerografía artística de cascos, motocicletas, automóviles, etc. La exclusividad es el lema fundamental de nuestros trabajos, ya que ofrecemos a nuestros clientes un proyecto único e irrepetible, de forma que se convierta en reflejo de su personalidad.

-GTI MAG. ¿Cuáles son vuestras especialidades?

-Nuestras especialidades se centran en diferentes mundos dentro del motor. Por una parte está el sector del tuning, donde realizamos aerografías muy espectaculares en carrocerías e interiores. Ofrece-



...mos el complemento perfecto para finalizar una gran preparación tuning, tanto en automóviles como motocicletas. Por otra parte, también trabajamos en la restauración de pintura de motocicletas clásicas, devolviéndoles su aspecto original, e incluso nos estamos iniciando en el campo del automóvil clásico, realizando proyectos muy especializados y minuciosos de restauración y decoración de interiores en madera, principalmente en coches americanos de época: Auburn, Cadillac, Packard, etc.

-GTI MAG. A partir de la experiencia en el mundo de las motos, entráis en el tuning...¿Cuál es el motivo?

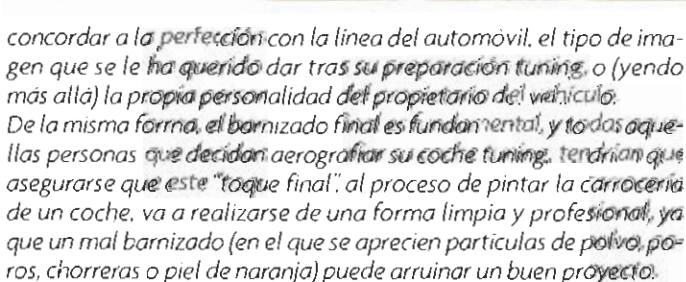
- El nivel del tuning en España está ahora mejorando. Así como en otros países (Francia, Estados Unidos o Alemania) la costumbre por "rediseñar" los coches está ampliamente difundida y ha llegado a niveles espectaculares, en nuestro país todavía tiene que evolucionar. Sin embargo, ya llevamos mucho camino recorrido desde los "engendros" (por llamarlos de una forma simpática) que podían verse hace unos 8 ó 10 años. Y una notable muestra de ello es, por ejemplo, el volumen de publicaciones sobre el tema. Antes podías encontrar, con suerte, una o dos únicas revistas que versaran sobre el mundo del tuning en nuestro país, y eso te obligaba, a veces, a que los aficionados tuvieran que comprar las de importación, o pedir las a establecimientos muy especializados. Hoy en día, en cualquier quiosco de prensa puedes encontrar bastantes revistas de diferentes editoras que abordan el tema del tuning, y como el caso de GTI Mag con un nivel excelente en temática y profesionalidad. Y para mí, esto significa que vamos haciendo camino.

-GTI MAG. Pero una cosa está clara, el tuning español ha dejado de considerarse como una moda y ya son muchos los aficionados que lo tienen como forma de vida. Las influencias que recibe el tuning español son muchas... ¿pero como ves el nivel de la aerografía en los coches españoles ahora que es toda una moda?

- En cuestión de pintura y aerografía, que es el tema que nos concierne, he podido apreciar en diferentes concentraciones muchos trabajos "caseros", realizados con materiales inadecuados, por gente inexperta y de pésima calidad (tanto en acabados como en diseño). En la mayoría de los casos, esto acaba por afeor un proyecto de coche tuning en el que en el resto de sus elementos (chapa, rediseño, accesorios) sí se aprecia el tiempo invertido y la profesionalidad del preparador.

-GTI MAG. O sea el nivel es bajo..

-Únicamente, en muy pocos casos, que son contados, se puede apreciar un trabajo de aerografía hecho por verdaderos profesionales en la materia. En algunas ocasiones, bien vale pagar algo más para que el resultado del dinero invertido en un proyecto tuning no quede deslucido debido a una mala pintura. Y además, por otra parte una persona experta, que se dedique a la aerografía artística, puede aconsejar mejor al cliente sobre el tipo de diseño que pueda



concordar a la perfección con la línea del automóvil, el tipo de imagen que se le ha querido dar tras su preparación tuning, o (yendo más allá) la propia personalidad del propietario del vehículo. De la misma forma, el barnizado final es fundamental, y todas aquellas personas que decidan aerografiar su coche tuning, tendrían que asegurarse que este "toque final", al proceso de pintar la carrocería de un coche, va a realizarse de una forma limpia y profesional, ya que un mal barnizado (en el que se aprecien partículas de polvo, poros, chorreras o piel de naranja) puede arruinar un buen proyecto.

Ya lo veis tuneros, Rafael García-Cano es uno de los maestros de aerografía en nuestro país (ha trabajado con Fernando Alonso, Carlos Sainz, etc) y nos advierte de la falta de profesionalidad en el campo de las aerografías dentro del tuning. O sea, a ponerse el mono de faena y en este 2005 a sorprender a los jurados... Para más información www.aerodisenio.com ■