

entrevista a juan cabanillas, jefe de taller de TAREDBLAU



La pregunta más repetida que se nos hace como primer tanteo de por dónde va este proyecto, es también la más lógica: *“sí, os conocemos, sabemos de vuestra afición, pero ¿quién va a tocar mi coche? ¿qué experiencia tiene?”*.

No hubiéramos puesto en marcha el proyecto si no hubiéramos tenido a alguien en quien poder depositar la máxima confianza por su capacidad técnica acreditada. Se hace necesario presentarle y para ello hemos elegido una conversación en que nos cuente su historia y experiencia.

Taredblau
CUIDAMOS TU PORSCHE

info@taredblau.com 917 924 86 1 c/plasencia 47, 28935 - móstoles - madrid / carretera m-506 m50 a villaviciosa

DELMONTE: Juan, lo que más me ha llamado la atención desde el momento en que te conocí fue tu formación tan atípica para un especialista en automoción, de hecho he resaltado siempre ese perfil tuyo cuando tengo que presentarte, ¿me puedes contar cómo fue esa historia y qué te impulsó por esa línea?

JUAN: Sí, es atípico porque siempre he tenido muchas ganas de aprender y eso me llevó por un camino muy diferente del habitual en este sector. Estudié primero FP superior, grado de automoción y cuando terminé me llamaron de BMW, donde había hecho prácticas, para que me fuera a Madrid a trabajar, pero les dije que no, porque sentía que necesitaba seguir formándome.

D: ¿De dónde eres y de qué años hablamos?

J: Nací en Cáceres, en 1974, así que aquí estamos hablando del noventa y pocos. Por aquel entonces la electrónica ya era algo imparable en la automoción y consideré que necesitaba formarme en ese área. Allí no había plazas en la ingeniería técnica, pero sí en la superior, que la gente la consideraba demasiado larga y difícil, así que ahí me metí, y a curso por año me saqué el título de Ingeniero de Telecomunicaciones.

D: Mecánico e ingeniero de teleco... siempre te presento así porque no sé yo si habrá alguno más con ese perfil tan valioso en toda España....

J: Sí, bueno, ya ves, al final se trataba de aprender porque lo que yo tenía claro es que me quería dedicar a la mecánica. Acabé haciendo el último año de carrera a distancia, porque ya me había ido a vivir a Alemania...

D: ¿Cómo fue eso de irte a Alemania?

J: Me llamaron de Audi y me propusieron trabajar para ellos en Düsseldorf y allí que me fui sin tener ni idea de alemán, defendiéndome con mi inglés y español (que había varios españoles allí).

Taredblau
CUIDAMOS TU PORSCHE

D: ¿Pero te llamaron desde Alemania estando tú estudiando aquí? ¿Cómo fue eso?

J: Las marcas tienen ojeadores en todas las escuelas de mecánica, alguien se fijó en mi perfil y me llamaron. No me gusta contarlos mucho porque parece prepotente, pero fui el primero de mi promoción tanto en mecánica como en teleco, y por eso me llamarían.

D: Es que las cosas importantes hay que contarlas y estar orgullosos, Juan... ¿Y qué hacías en Audi? ¿Era en un taller oficial?

J: Sí, en un concesionario y servicio oficial, me dedicaba a la mecánica en general y a base de paciencia y trabajo, fui haciéndome un hueco; la gente alucinaba de que un chavalín sin experiencia se metiera a resolver problemas complejos a base de estudiarlos concienzudamente, y eso hizo que un día me llegara una oferta de Brabus, que se encuentra en Bottrop, un pueblo bastante cerca de Düsseldorf. Ni me lo pensé y les dije de inmediato que sí, porque el perfil que tenía Brabus en aquella época era alucinante y muy motivador.

D: ¿Qué hacía? ¿Era el preparador que es ahora?

J: Ha cambiado mucho la empresa, ahora va hacia la producción en volumen y se mete hasta con Smarts, pero entonces era una empresa volcada en intervenciones sólo en vehículos altos de gama. Compraban unidades a Mercedes y dejaban el chasis pelado, para remontarlo todo mejorado, desde la parte mecánica, escape, suspensiones, a los tejidos y tapizados, algo que ahora es más habitual pero que entonces no hacía casi nadie.

Y en cuanto a motores, no tocábamos más que los V8 y V12, nada por debajo.

Partíamos siempre de motores ya tocados por AMG, y nuestro cometido era despiezarlos enteros y realizar un análisis de todas las piezas para mejorar el rendimiento del motor, típicamente nos llegaba un motor que ya daba, no sé, 350 caballos, y lo subíamos a 800 buscando además la fiabilidad. Eran cosas muy bestias que requerían de mucho I+D.

Nuestro cliente típico era el jeque árabe que llegaba con un millón de dólares y nos decía que quería un coche que diera cincuenta caballos más que el de su vecino. Y eso

Taredblau
CUIDAMOS TU PORSCHE

significaba estudiar mucho y buscar soluciones nuevas, ensayar mucho en banco, pero también diseñar piezas desde cero y producirlas, tocar electrónica...

D: Y tú en concreto ¿qué hacías?

J: Pues eso, me dedicaba fundamentalmente a diseño e investigación, estudiaba el motor, proponía mejoras, las diseñaba, se implementaba y se analizaba en banco. Estuve tres años en motores y luego pasé otros tres años en cajas de cambio. Con las cajas lo que hacíamos era quitarles una marcha para hacerlas más robustas y que aguantaran la bestialidad de par que les metíamos. Las cajas de cinco las dejábamos en cuatro y cuando salieron las de seis, en cinco. Es una táctica que luego han hecho todos los preparadores de Mercedes, si te fijas AMG a día de hoy hace lo mismo, es el modo de meter en el mismo espacio una caja más robusta.

Además, en aquellos años comenzó toda la investigación sobre el empleo del aluminio (aquello lo comenzó Audi, pero pronto estuvieron todas las marcas analizándolo, porque en Alemania las novedades en automoción se expandían a toda velocidad), y también eran los tiempos en que se empezó a trabajar con fibra de carbono, de modo que yo estaba en un momento muy estimulante de innovación y haciendo cosas para las que estaba especialmente preparado por mi formación.

Tuve la suerte además de contar con unos maestros muy buenos, el típico mecánico mayor que siente que tiene que refrenar al chavalín joven y enseñarle sosiego... ese tipo de cosas que en el momento no aprecias pero que ahora, cuando miro para atrás, me doy cuenta de cuánto me enseñaron, me acuerdo mucho en circunstancias concretas de momentos en que me dieron consejos que ya he integrado en mi modo de vivir casi inconscientemente. Y que me gusta transmitir.

D: ¿Y cómo es que te fuiste?

J: No me hice a la vida en Alemania... no soportaba estar meses sin ver el sol, ya sabes, los latinos somos de otra pasta... Un amigo ya me dijo que con Alemania podían pasar dos cosas: que me enamorase del lugar y ya me quedara allí toda la vida o que no pudiera con ello. Que es lo que me ocurrió. Estuve allí en total ocho años, dos en Audi y seis en Brabus. Fantásticos desde el punto de vista profesional, pero no podía con esas condiciones climáticas, de manera que me volví a España. Les dio pena y los de

Taredblau
CUIDAMOS TU PORSCHE

Brabus me dijeron que siempre tendría abiertas las puertas cuando quisiera, pero me di cuenta de que vitalmente mi sitio estaba aquí.

D: Hablamos ya entonces del entorno del año dos mil, ¿no? ¿Cómo viste el panorama a la hora de apostar por algo aquí?

J: Pues aquí estábamos a años luz de lo que había estado viendo en Alemania, no hay una industria que haga cosas de ese nivel, de modo que vi muy claro que la salida era montarme por mi cuenta un taller, cosa que por otro lado siempre me había atraído. Así que cogí el traspaso de un taller por la zona de Cuatro Caminos, que ya tenía una clientela montada, y lo orienté como un generalista, tocando todo tipo de coches. Pero metí a un socio, que apostó por montar un taller Bosch, y la cosa no me convenció, al final era un modelo en que el que trabajaba el taller tenía muy poco margen y no le veía futuro, de manera que opté por cerrar el taller y buscar nave por otro sitio.

En aquella época me casé y me fui a vivir a El Escorial, de modo que me puse a buscar por allí, y el polígono que estaba mejor situado y con mejor accesibilidad era el de Alpedrete, donde cogí una nave y abrí un nuevo taller, también en origen con vocación de multimarca.

D: Pero de ahí derivaste a especializarte en Cayennes y Touaregs, ¿cómo fue eso?

J: Bueno, como había estado en Alemania y me conocía muy bien el modo de hacer de los alemanes, de manera natural fui inclinándome hacia esas marcas, grupo VAG, BMW, Mercedes... pero lo del grupo VAG era muy potente porque básicamente todos los coches del grupo comparten filosofía de construcción, tipología de sistemas electrónicos... podría ponerte una pieza de un Bugatti en un Lambo o en un Porsche, porque básicamente son lo mismo, sólo hay que saber leerlos.

D: Pero ¿en concreto el tema Cayennes y Touaregs? Según he sabido te convertiste en una referencia a nivel nacional.

J: Sí... Detecté una oportunidad de mercado. En esos tiempos, había una carencia importante de conocimientos sobre estos coches, porque VAG apostó por una estrategia muy diferente de desarrollo de la parte electrónica. En lugar de hipercablear los coches, lo que hizo fue apostar por sistemas de muchas centralitas interconectadas, fue el momento en que aparecieron en automoción los protocolos

Taredblau
CUIDAMOS TU PORSCHE

bus CAN, desarrollados por Bosch a principios de los ochenta. VW desarrolló sistemas con los que con dos cables alimentaban todo el coche, por así decir, a base de esas centralitas que se comunicaban entre sí. Por entonces en los talleres la gente sabía detectar si había corriente entre dos polos pero poco más, y se hizo un hueco muy grande porque en aquellos momentos nadie sabía tocar esos coches fuera de los servicios oficiales... que tampoco sabían, pero había comenzado ya el proceso inexorable del cambio de piezas en lugar de repararlas, porque les salía más a cuenta (disparando por otro lado el coste de las reparaciones para el usuario).

D: Y ahí un teleco estaba en su salsa...

J: ¡Claro! Yo sabía entrar en esas centralitas, leerlas y programarlas, fui comprando mucho útil, desde los conectores más básicos hasta la “artillería pesada” que me permitía descerrajar cualquier centralita por encriptada que estuviera, leerla y meterla en vereda. Date cuenta de que con estos coches comenzó algo que ahora se ha convertido en normal, que es esa arquitectura basada en centralitas, que han convertido muchas veces a los coches en ordenadores con ruedas, de manera que muchas veces no sabes si lo que necesitas es un informático o un mecánico.

Fenómenos nuevos que nunca antes habían pasado, como que un coche empiece a dar fallos de todo tipo por una batería en las últimas, o que un cambio de batería provoque la necesidad de reconfiguración de todos los sistemas del coche, cosa que habitualmente hacen por sí solos después de saltarte mil señales de error, pero que cuando no se reconducía por sí solo era (y es) un dolor de cabeza.

La gente no entendía cómo un simple cambio de batería podía provocar un fallo de frenos, o de dirección, o de cosas que siempre habían sido sólo un tema mecánico.

D: De modo que encontraste un nicho de mercado de gran valor añadido...

J: Efectivamente. Poco a poco se fue corriendo la voz y me vi inundado de Cayennes y Touaregs... un día vino Manu (uno de los socios de Taredblau), cuando le conocí, y se encontró allí como diecisiete unidades, tenía la calle copada, se quedó alucinado. De taller multimarca había derivado de manera natural y gracias al boca – oreja (porque nunca he hecho publicidad) a convertirme en un especialista en esos coches, me llegaban de toda España, recuerdo que me llegaron a enviar coches desde Canarias...

Taredblau
CUIDAMOS TU PORSCHE

D: Pero tengo entendido que por aquel entonces empezaste también con nueveonces...

J: Sí, todo empezó porque allá por 2003 tuve un 996 carrera 4S y poco después uno de los primeros 997S. Eso me llevó a interesarme por los nueveonce y este mundo funciona de una manera muy curiosa: un día llega un cliente y ve en tu taller un Porsche y se lo comenta a un amigo, que te lo trae, y éste a uno que tiene un Ferrari... y en poco tiempo el negocio, que había comenzado como un taller generalista, se convirtió en algo totalmente diferente. Solía tener en el taller muchísimos Porsches tanto modernos como clásicos, Bentleys, Lambos (al final son todos del grupo VAG y, como te decía, comparten mucho) e incluso muchos Ferraris, porque me atrevía a operaciones que a veces ni los talleres oficiales sabían hacer. Recuerdo por ejemplo cambios de embrague super delicados, como el de un FF, que con su tracción integral tiene un sistema súper sofisticado que hay que tratar con mucho mimo.

También toqué Porsches clásicos, que son otra historia porque ahí hablamos de mecánica pura. Una mecánica singular pero muy robusta por su sencillez de planteamiento, que permite aún en mayor grado intervenir reparando piezas, ahora que casi todo el mundo se ha olvidado de hacerlo... Hace poco, ya en Taredblau, necesitaba un útil para abrir una caja de un 964 y en la Porsche nos dijeron que no las abrían, que las cambiaban... es el signo de los tiempos, pero no estoy de acuerdo con esa política.

D: He encontrado precisamente [algún hilo del foro](#) donde se te agradece su trabajo, hace ya unos cuantos años.

J: Ya ves... y me registré en el foro nada menos que hace catorce años, como @Cabani, sólo que nunca he participado... pero he aprendido una barbaridad.

D: ¿Y qué ocurrió con ese taller?

J: Pues que la pandemia me partió. Pagar sueldos, alquileres que no me quisieron renegociar... y un socio que empezó a perder el norte... la tormenta perfecta para desanimarme. Acabé vitalmente cansado y desanimado de bregar tanto para que se pueda ir todo al carajo por algo que no controlas, y decidí que había llegado el final de mi actividad por mi cuenta. Fiché por un taller de la zona, donde he estado dos años

Taredblau
CUIDAMOS TU PORSCHE

muy bien, la verdad, pero sintiendo que sólo era un lugar de paso, que necesitaba algo más. Por eso me ilusionó tanto el proyecto de Taredblau cuando me lo contó Manu...

D: ¿Qué te gustó del proyecto?

J: Para empezar, que fue Manu quien me lo contó, porque me une con él una amistad fraternal, y estando él ahí, no tendría ninguna duda de embarcarme, pero luego me contasteis los demás socios el proyecto y me gustó mucho la seriedad con que lo planteabais. Hay mucha gente que dice que va a montar un taller y casi que de un día para otro cogen un traspaso y tiran un poco como pollos sin cabeza, pero cuando me contactasteis ya llevabais un año de trabajo y aún faltó un año más para arrancar. Os he visto hacer las cosas con seriedad, buscar nave analizando muy bien lo que queríais, montar un plan de negocio hasta el último céntimo, ser disciplinados en las reuniones, tomar decisiones con calma, repartiros el trabajo y cuando no había acuerdo, postergarlo para pensarlo mejor... está claro que de mecánica no sabéis, pero de montar una empresa sí, y eso me transmite confianza. Y un entorno donde poder trabajar con gente que comparte mi filosofía del trabajo, que consiste básicamente en hacer las cosas bien y con calma.

D: ¿Cómo ves a Taredblau en el futuro?

J: Con lo serios que sois, consolidado; y tenéis ideas de crecimiento que prometen mucho. Personalmente, espero jubilarme aquí... y conducir un 911 de nuevo 😊

D: Y ya de manera más personal, ¿cuáles son tus coches preferidos?

J: Me flipaba de adolescente el Honda NSX, en los 90 cuando casi no había tecnología en coches de calle aquel ya montaba motor de aluminio y bielas de titanio para aquella época era un avanzado. A día de hoy me gusta casi todo, un GT3 me vuelve loco y los V8 desde americanos hasta italianos... Aunque cuando pruebas un V12 te cambia todo el concepto. Soy más de atmosféricos, aunque reconozco que los turbos dan muchas sensaciones. He probado el Vantage V12 y es increíble, pero es que tuve la suerte de poder probar un Enzo y no hay nada igual,

* * * * *

Taredblau
CUIDAMOS TU PORSCHE