



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS

General Martínez Campos, 49 (Auto-Tracción). 28010 Madrid. CIF: G-79970794

Tel. 91 319 86 45. Fax: 91 308 65 83. E-mail: clubaecd@gmail.com www.clubaecd.org

Madrid, 21 de junio de 2010

MIÉRCOLES, 30 DE JUNIO DE 2010 CENA DE VERANO



Estimados socios:



Como en años anteriores vamos a celebrar nuevamente la cena de verano de 2010. Enviamos fotos de recuerdo del año 2007 en el mismo sitio, a ver si conseguimos la afluencia de automóviles y personas de ese año.

LA CASA DE MÓNICO - NACIONAL VI – SALIDA 10



Estaremos como en otros años acompañados, de nuestros buenos amigos Club Ferrari y Autobello, pero para ese fin y dado que la cena es sentada, en mesas de 10 personas, los que queráis estar en un grupo definido deberéis ocuparos de llamar a la AECD y reservar para estos grupos determinado de amigos, aunque todos lo somos.



Para el pago a ser posible como va a haber mucho lio, mejor hacerlo en la AECD, aunque habrá en la Casa de Mónico un persona a la entrada a quien podréis pagar y que os dará un justificante que luego se os recogerá en la mesa.





PROGRAMA

20:00 a 21:30 h - Llegada a Casa Mónico (señalizada) de motos y coches de colección, clásicos y deportivos, que se irán situando en la hierba del jardín.

Aprox. 150 automóviles-50 motos.

Previamente estarán ya expuestos los coches y obras de arte que se presentarán como novedades a los asistentes por parte de los patrocinadores.

21:30 h - Vino español en la zona del jardín.

22:00 h - Cena gran buffet con barra libre en terraza de la casa.

22:00 h - Votación del jurado y los asistentes y entrega de premios a los mejores automóviles. Regalos-recuerdos de los sponsor a todos los participantes.

00:00 a 2:00 h - Entrega de premios a los mejores coches de Autobello y copas en terraza de la casa con música ambiente.

PRECIO ESPECIAL GRACIAS A NUESTROS SPONSORS

DETECTOR E ICER

(HAN FINANCIADO PARTE DE CENA Y BARRA LIBRE):

RESULTANDO UN PRECIO DE 45 € PERSONA

LECCIÓN DE RESTAURACIÓN

IGNACIO BERNAL

Así encontró estos dos automóviles CHEVROLET. . .





... y empezó a reparar



Y reparó



Y reparó

Y así de perfecto quedó. . .



Motor Clásico
 Diciembre 1994 **83**
 Magazine actual para los amigos de los automóviles clásicos.
Chevrolet Bel Air
 ● Prueba: Morgan 4/4
 ● Historia: Renault
 ● Auto Retro '94
Guzzi 65

Spanish Classic

By Dr. Ignacio Bernal #92787
 Madrid, Spain

I am sending you the second and final part of the restoration process of my Bel Air '56 Convertible. You could consider it appropriate to publish it in your journal, as you did it before in August 1992, Vol. 18, Number 9. It took me two more years to finish it. I had to order the largest parts through friends who went to Orlando (the frame, top, seats, and so forth). I have read many books about Chevy to be able to finish it, but the pictures speak for themselves.

I am also sending you the Spanish journal of Classic cars, *Motor Clásico*, where the story of the restoration process appears—on the cover and in two articles on a total of thirteen inside pages!

Thank you very much for your help. You know that you can count on me as a friend.

16 • Classic Chevy World

EL RESURGIR DEL FENIX

Terminaba 1989, me habían informado que en el desguace de Virgen de la Torre existía uno de “mis sueños” “un Chevy 56 Convertible coupe.” Fui a verlo y a pesar de advertirme que estaba en mal estado nunca pensé que llegaría a este extremo. Estaba enterrado hasta la altura de las ventanillas, no tenía capota ni bajos de suelo. Debajo del salpicadero se apreciaba una colmena de abejas; no había motor ni caja de cambios ni cristales ni ruedas... ¡pero era un Chevy! En un principio me pareció imposible “resucitarlo”. De pronto recordé que hace 1 año había visto otra unidad sedán sport del mismo año con el techo hundido, pero era el mismo modelo y recordé que estaba completo de mecánica.

A partir de aquí trace un plan de restauración. Llevé los dos coches a un chapista que yo ya tenía contrastado. Durante 3 años iba semanalmente para ver los avances, muchas veces si no se ajustaba fielmente al original le hacía repetir el trabajo. Conocí oficios hoy día desaparecidos, especialistas en cromar ó soldar calamina. Se construyó un sistema de tubos que rotaba la carrocería. También se desmontó el chasis completamente para repararlo y sanearlo. El resto de sus componentes frenos, transmisión y grupo fueron revisados pieza a pieza. Por otro lado llevé toda la parte de mecánica a unos amigos que llevaban el taller de la base americana de Torrejón. Toda pieza que faltaba y hasta el último tornillo se pidió a USA...

En 1991 fui a Dallas (Texas) y aprovechando mis vacaciones contacté con un madrileño que se dedica a estos coches. Fue mi salvación me llevó a desguaces que solo se dedican a Chevrolet de todas las épocas. Escribí al Classic Chevy International mandándole la historia, fotos y progresos del mismo que publicaron en 1991 quedando pendiente otro reportaje al acabar el coche que fue presentado en 1995. Una vez acabada la carrocería y montado el motor todavía recorrí otras profesiones. Quedaba el “toque final” de guarnecidos y tapicería que se realizó en Madrid con especialistas en coches de época. Se consiguió chasis de asientos originales así como las telas y colores adecuados y originales del modelo. La revista Motor Clásico me publicó aquí en España y América Latina otro trabajo de la restauración. He recorrido desde entonces toda España y Portugal en distintos acontecimientos sin haber tenido el más mínimo problema en 70.000Km realizados hasta la fecha. Algunas características técnicas: Motor de 8 cil en V, cilindrada 4342cc, empujadores hidráulicos.”Power Pack con 225Cv SAE a 4600 vueltas. Prestaciones aprox 200Km /H.

PARA LOS QUE NO VENGAÍS.....

**¡¡ FELIZ VERANO A TODOS Y HASTA
SEPTIEMBRE!!**