



Asociación Española de Clásicos Deportivos

María Teresa León, 1. 28051 Madrid - NIF. G79970794

Tel. 91 343 03 53 (horario de 9 a 14 y de 17 a 19)

info@aecd.es - www.aecd.es



Sábado 12 de septiembre

Visita a
**BODEGAS
MOCÉN**

RUEDA, VALLADOLID



11:00 h. - Recepción para poder ir todos juntos al viñedo. Está cerca pero hay que ir en coche (opción de autovía y menos camino o todo por camino de tierra que son los que usan los tractores).

11:15 h. - Llegada al viñedo, pequeño paseo por el mismo para realizar la cata de uvas variedad verdejo y seguramente más uvas, en función de la vendimia. Acompañados de queso para poder aprender el refrán “Uvas con queso saben a beso”.

12:30 h. - Visita a la bodega: La visita consiste en un recorrido por la parte moderna de la bodega conociendo el **proceso de elaboración del vino blanco y tinto**.

Seguimos recorriendo más de un kilómetro de **bodegas subterráneas** las originales y auténticas aprendiendo costumbres y la historia de la villa de Rueda. La **temperatura es constante a 12 grados**, por lo que se recomienda ropa de abrigo para visitar esta zona.

Continuamos la visita siendo fieles al lema de MOCÉN “Donde nace el arte”, **descubriendo la biblioteca y la pinacoteca**, ambas colecciones privadas. El recorrido dura aproximadamente una hora y media.



Menú

Tras la visita, pasaremos al salón comedor de la bodega.
Durante la comida se realiza la cata y maridaje de los vinos.

Embutidos Ibéricos (chorizo, lomo y queso curado de oveja)
anchoas y Tortilla

Gazpacho (temporada de verano)

Asado de Lechazo con ensalada mixta

Brazo de Gitano

Incluye pan candeal, vino (blanco, tinto y espumoso),
café y chupitos de la casa.

80€/persona (visita y comida)

Apúntate en info@aecd.es o el chat de socios
Debemos reservar la visita antes del 10 de agosto



Crónica Cena de Verano

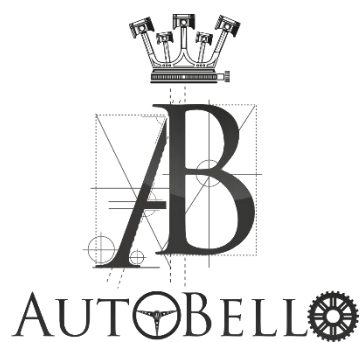
AUTOBELLO MADRID 2026



Un año más AUTOBELLO fue un exitazo, y ya van unas cuantas ediciones. Seguimos quedándonos con la boca abierta en el evento más destacado para los amantes de los “juguetes para mayores”. Nuestra más sincera enhorabuena a Emilio Olivares, alma mater del certamen.







Mi primer coche clásico

Nueva sección

por Carlos de Cea Valle

Aunque mis padres se separaron cuando yo aún era muy pequeño, en casa siempre estuvo presente la pasión de mi padre por los coches. A diario conducía un Mini 1275 GT preparado por Santiago Martín Cantero, un coche que tenía bastante más de competición que de utilitario. También pasaron por casa vehículos que, en la España de aquellos años, resultaban excepcionales: un Jaguar 420, un Ford Thunderbird Landau de cuatro puertas de 1968, un Mercedes W111 280 SE 3.5 Cabrio y hasta un fugaz Aston Martin DB6. Y digo fugaz porque cierto importador de coches de Madrid se encaprichó tanto de él que mi padre apenas pudo conservarlo una semana.

Crece rodeado de aquellos automóviles fue dejando en mí una huella profunda. De allí nació una pasión que todavía conservo. Quien después sería mi padrastro hizo todo lo posible por apartarme del mundo del motor, pero nunca pudo acabar con aquella afición, que yo mantenía en lo más íntimo de mí.

Los rallies nos proporcionaban algunas satisfacciones gracias a Antonio Zanini, y también seguíamos los intentos de Emilio de Villota en la Fórmula 1, primero con su McLaren M23 en el Jarama, allá por 1977, y más adelante con un Williams FW07.

Yo, mientras tanto, mataba el gusanillo y aprendía a conducir cogiendo por las noches el SEAT 1430 de mi madre. Tenía tracción trasera, una mecánica sencilla y ninguna de las ayudas electrónicas que hoy corrigen casi cualquier error. Además, en aquella época todavía abundaban los caminos de tierra en los alrededores de Majadahonda. Con el 1430 aprendí a controlar un coche cuando comenzaba a deslizarse, a dosificar el acelerador y a entender que conducir bien no consistía únicamente en ir rápido, sino en saber qué estaba haciendo el automóvil en cada momento.

Durante el invierno de 1981, después de haber intentado cursar estudios de Náutica en Santander, pasé un año sin estudiar. Para ganar algo de dinero me dediqué a dar clases de tenis, mi otra gran

pasión, por distintas urbanizaciones de Majadahonda, donde entonces residía. La cosa fue bien, muy bien, y conseguí reunir dinero antes de cumplir los dieciocho años.

Fue entonces cuando apareció la oportunidad. El coche se lo ofrecieron a mi padre, pero fui yo quien finalmente lo compró con el dinero que había ganado. Era un Alfa Romeo de la serie 105, un GTV 2000 diseñado por Bertone y pintado en un precioso rojo Alfa. No era exactamente igual a los modelos normales. Llevaba los paragolpes pavonados, que le daban una imagen más deportiva, y el interior estaba tapizado en franela gris. Además, se encontraba prácticamente como nuevo.

Su carrocería tenía unas proporciones perfectas: el capó largo, la línea baja, la trasera ligera y aquella forma tan limpia que Bertone había sabido darle. Me pasaba las horas muertas mirándolo. Me bastaba contemplarlo aparcado y pensar que aquel coche era mío.

Para un muchacho que todavía no había cumplido los dieciocho años, poseer un coche así era casi irreal. No era solamente el Alfa que había deseado, sino también el fruto visible de las clases de tenis, del dinero ahorrado y de una independencia que empezaba a conquistar por mi cuenta.

Lo guardaba en una calle alejada de casa, porque mi madre y su pareja no sabían nada de su existencia. La situación tenía además un punto de ironía. Mi padrastro, en un intento

por impresionar a mi madre, se había comprado poco antes un Alfetta GTV rojo, uno de los primeros que Tayre trajo a Madrid.

Para su desgracia, el día que decidió presumir del coche ante sus amigos se encontró, frente al pub de Majadahonda al que iba todo el mundo, con los otros tres Alfetta que Tayre había importado. Uno era blanco, otro azul y otro verde. Todos tenían matrículas consecutivas de la serie M-DP y estaban allí perfectamente aparcados.

Yo no dije nada. Me limité a sonreír para mis adentros. Además, Giugiaro nunca me gustó demasiado como diseñador de automóviles. Mi Alfa era de Bertone y los Alfetta, de Giugiaro. Para mí no había discusión posible. El suyo podía ser técnicamente más moderno, con su arquitectura *transaxle* y su puente De Dion, pero el mío tenía una elegancia y una pureza de líneas que yo consideraba superiores.

La conducción del GTV 2000 era muy satisfactoria. El coche respondía con precisión y todo lo aprendido con el SEAT 1430 me permitió aprovecharlo desde el primer momento. Conseguía así exprimir al máximo las posibilidades del Alfa.

Aquellos dos años fueron una sucesión de paseos, noches, amigos y descubrimientos. Lo cuidaba y lo mimaba, pero también lo disfrutaba todo lo que podía. Mis amigos y yo lo llenábamos de gente y nos íbamos a quemar Madrid. Era impresionante la cantidad de personas que podían

llegar a entrar en aquel pequeño cupé.

El coche, además, tenía un curioso efecto sobre algunas personas. Recuerdo especialmente a la hermana de un amigo. En cuanto me veía aparecer con el Alfa, se pegaba a mí de inmediato. Aquello me hacía mucha gracia, porque era evidente que el coche tenía bastante que ver con aquel súbito interés. Yo era joven y, naturalmente, no me molestaba en absoluto.

Una de las noches que mejor recuerdo comenzó a la salida de la discoteca del Casino de Torrelodones. Un amigo —hoy padre de familia y respetable directivo— y yo decidimos recoger a todas las chicas que cupieran en el coche. Fueron más de cinco. No sé cómo conseguimos acomodarnos, pero en aquellos años todo parecía posible.

Desde Torrelodones bajamos a Madrid para continuar la fiesta. Fuimos a algunos de los locales de moda de la época por la zona de Alonso Martínez y acabamos en uno que se llamaba Voltereta. Era un local de dos plantas, muy peculiar. La planta superior estaba formada por corredores que dejaban un gran espacio abierto en el centro, y desde allí se podía bajar a la planta baja por un tobogán situado en medio del establecimiento. Con alguna copa de más, no es difícil imaginar cómo se hacían aquellos «descensos».

Pero antes de llegar a Madrid vivimos una escena que jamás he olvidado. Como era domingo, la autopista estaba atascada. En uno

de los parones, el coche que quedó detenido a mi altura era el de mi madre, que también bajaba hacia Madrid. Ella miró el Alfa, después me miró a mí y yo la miré a ella. Dentro del coche había más de cinco chicas, además de mi amigo y de mí, todos apretados de una forma difícil de explicar.

Nunca nos dijimos nada. No sé si mi madre no daba crédito a que aquel imbécil al volante de un coche rojo lleno de chicas fuera su hijo, o si estaba tan absorta en sus pensamientos que no terminó de comprender la escena. El caso es que jamás hemos hablado de aquel día. Quizá algunas historias familiares funcionan mejor cuando nadie intenta aclararlas.

Poco después de comprar el Alfa cumplí los dieciocho años. En una sola jornada aprobé los exámenes teórico, práctico y de conducción. Por fin era legal y pude continuar disfrutando del coche.

Durante dos años, el GTV 2000 fue mucho más que un medio de transporte. Representaba la libertad, la juventud y la satisfacción de haber comprado con mi propio dinero un coche que me parecía extraordinario.

Todo terminó una noche lluviosa entre semana. Regresaba de Madrid por la entonces adoquinada carretera de El Plantío cuando un Volvo se incorporó a la vía sin advertir mi presencia. Para evitar el choque giré bruscamente, perdí el control del Alfa y acabé empotrado contra uno de los árboles que bordeaban la carretera.

El conductor del Volvo ni siquiera se percató de lo ocurrido y continuó su camino. Mi Alfa, en cambio, murió allí. La parte trasera quedó completamente destrozada. Contemplar el coche contra aquel árbol me dejó el corazón en un puño. No era únicamente una carrocería dañada. Allí terminaban dos años de juventud, de noches madrileñas, de amigos y de una libertad que ya nunca volvería a ser exactamente igual.

Poco después comencé mis estudios en la Universidad Politécnica. En un acto de generosidad, mi padrastro nos regaló el SEAT 1430 de mi madre, que debía compartir con mi hermana. Volví así al coche con el que había aprendido a conducir, aunque ya no era lo mismo.

Pasaron varios años hasta que pude volver a comprarme otro coche. Sin embargo, ninguno pudo ocupar exactamente el lugar del primero. Porque el primer coche no se recuerda solo por su potencia, su diseño o sus prestaciones. Se recuerda por la edad que uno tenía, por las personas que viajaban dentro, por los lugares a los que nos llevó y por la sensación de que todo estaba empezando.

Aquel Alfa Romeo GTV 2000 de Bertone fue mi primer coche de verdad. Y aunque murió contra un árbol en la carretera de El Plantío, sigue vivo en mi memoria con sus paragolpes pavonados, su tapicería de franela gris, su carrocería roja y todas aquellas noches en las que Madrid parecía no tener fin.

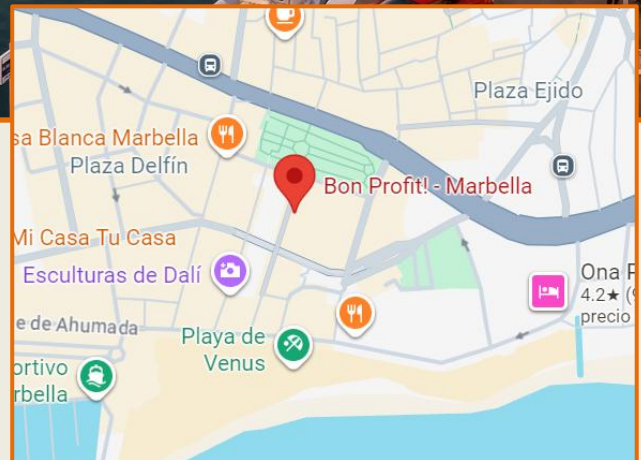


Os animamos a hacernos llegar un artículo y foto sobre vuestro primer clásico. No es necesario que sea muy extenso y tampoco os preocupéis por la redacción, lo importante es compartir la experiencia en el boletín.

¡Feliz verano a todos!

Cena de Verano de la AECD
Sábado 8 de agosto 21:00h

MARBELLA



Bon Profit! Marbella

Avenida del Mar, 3. 29602 Marbella

Máximo 20 personas

Menú 70€ (más/menos)

¡Apúntate en el chat de socios!



DENIZSE JOYEROS



GESTORÍA
Castillo - Olivares
luis moreno



Síguenos en:



Enlaces de interés

www.aecd.es

Sitio oficial de AECD, la mejor web de clásicos, donde podéis ver todas las galerías de fotos de nuestros eventos y descargar los boletines que os enviamos habitualmente.

www.trclub-spain.com

Club hermano, con el que realizamos multitud de eventos y a cuyos miembros nos une una estrecha amistad.

Algunas webs imprescindibles para los amantes de los clásicos:

www.semanalclasico.com

www.elcocheclasico.es

www.navacerradaclassic.com

www.auto-storica.com/es

www.eventosmotor.com

www.casc.cat

www.solocochesclasicos.net

www.escuelanauticaluismoreno.com

www.gestorialuismoreno.es

www.matriculahistorico.com

www.amazonsport.com

www.autobello.es