



AECD

BOLETÍN DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS

Nº 0. Año 2000. Distribución gratuita para socios



Como foto de presentación en portada os ofrecemos este magnífico y sensacional Pegaso Z102.

Se trata de un vehículo carrozado por Saoutchik y también por Touring, con lo cual resulta ser un modelo único y exclusivo.

Nuestro amigo Félix Creus es su orgulloso propietario y nosotros podemos admirarlo ya que, además, es socio de nuestro Club.



COMPRA-VENTA-CAMBIO



Delage D6 11
Delicioso europeo al más puro
estilo Art Nouveau



Ferrari 365 GT4 2+2 1972



Jaguar XJ 12 S.3
Muy buena



Bentley 4 1/4 1936
Ideal grandes Rallyes



Coché del siglo, Ford T Phaeton 1924
Buen Estado



Lotus Elan S4 Big Valve 1970
El coche más divertido



Buick Roadster 1928
Impecable estado de uso



Buick Phaeton 1929



Alfa Romeo 1300 GT Junior



Delahaye 135 MS
Totalmente completo para restaurar



Delannay Belleville
Ideal rallye Segas. Fácil restauración

TAMBIÉN TENEMOS EN VENTA:

- Ballot 1925 2 litros. En restauración
- Ford A 1929 Phaeton
- Aston Martin Volante 1989. Un dueño
- MGB Blanco. Última serie. Un dueño
- Austin Westminster, 6 cilindros
- Rolls Royce PHIL 12 cilindros
- Rolls Royce PV. Excelente. 1969
- Renault 4/4. Restaurado
- Renault Alpine descapotable. Para restaurar
- Packard 1939 V12. Necesita terminación
- Packard 1952 Convertible
- Hispano Suiza H6 B. Carrocería Saoutchik
- Brasier 1911 Restaurado
- Saab 93 Montecarlo
- Chasis Salmson 1936
- Lotus Super Seven S4
- Chevrolet Caprice descapotable 1974
- Mercedes 350 SL. azul. Barato
- Woseley 1961



Carrocería especial de Mini Corto
No extensor



Moto DKW 2 cilindros



Packard 1929
7 plazas. Motorista original



Packard 1929
Motorista estado de uso



Rolls Royce PH Springfield 1929
Construcción a la española
Espejería y pintura original



c/ Colada de Pozuelo, 34
Polígono Industrial Ventorro del Cano
Carretera M-511 Madrid-Boadilla
28925 Alcorcón (MADRID)

Tel: 916321441 Móvil: 630067799 Fax: 916330690

- Por M-40: Salida 36, dirección Boadilla.
- Por N-5: Salida M-511, Boadilla del Monte.
- A sólo 15 minutos de la Plaza de España.
- A sólo 20 minutos del aeropuerto.

Por fin y como consecuencia de las peticiones de muchos miembros de nuestra asociación, estamos de nuevo relanzando el boletín de la AECD, (creemos que desde los años 80 no se publicaba).

Pero esta labor debe ser la de todos nuestros miembros, necesitamos que todos participéis, una asociación sólo tiene vida de verdad, si la mayoría de sus socios realmente se involucran en las actividades a desarrollar, por favor, aportad ideas, escribid artículos, organizad eventos para que nuestra AECD tenga cada vez más vida.

En el boletín intentamos incluir temas variados que tengan el máximo interés para todos, actividades pasadas y futuras, artículos más o menos técnicos, restauraciones de nuestros clásicos (en este número incluimos la restauración de mi Clua 500 a falta de otras colaboraciones por ahora, espero!!!!!!), en fin, noticias que puedan interesar a los aficionados.

Con el objetivo de poder realizar todas nuestras actividades con la máxima brillantez estamos contactando con empresas que generosamente nos han ofrecido sus patrocinios. Estas son, por ahora, Autobrillante, Ford España, Lloyds TSB, Race, Telefónica y VolvoAutomóviles Madrid. Desde aquí queremos agradecerles sus aportaciones y recomendar a todos los socios que los tengan en cuenta a la hora de tomar decisiones con respecto a productos ofrecidos por ellos. Asimismo agradeceremos que todos los miembros de la Asociación con posibilidad de aportar patrocinadores, nos lo hagan saber.

Estamos seguros de que con la colaboración de todos, podremos seguir haciendo crecer la AECD para así disfrutar de nuestra gran afición: Los Clásicos Deportivos.

Ráfagas.

Antonio Martín del Barrio

Junta Directiva

Presidente: *Antonio Martín del Barrio*

Secretario: *Pedro Pablo Gallardo*

Tesorero: *Juan López Bartels*

Vocal: *Myriam Wehr*

Vocal: *Antonio Castillo-Olivares*

Vocal: *Pablo Vaquero*

Vocal: *Antonio Velasco*

Actividades en 1999

Febrero	28	IV Rally Villa de Madrid
Marzo	5-6-7 20-21	Salón Retromóvil 12 h. Resist. Hcos. Jarama
Abril	13 25	Asamblea General Excursión Algete
Mayo	8 29	Exc. Castillo de Manzanares Picnic por la Sierra
Junio	19	Rally Regularidad AEC D
Julio	10	Cena de Verano
Septiembre	18 24-25-26	Puertas Abiertas Jarama Excursión a Andújar
Octubre	2 12 29-30-31	Rallye Araguás XXIII GP Clásicos Deportivos Rally Rioja
Noviembre	14-15	Rally Fausto Saavedra
Diciembre	19	Comida Navidad

Varias de las actividades ya realizadas durante el año pasado se encuentran ya en nuestro álbum de fotos. Aquí tenéis algunas de las más representativas. Como se suele decir, no están todas las que son pero sí son todas las que están:



En Mayo se organizó un Picnic por la sierra madrileña. La cita inicial fue en el sitio de costumbre (la gasolinera del Estadio Santiago Bernabéu), salida por la carretera de Colmenar Viejo en dirección a Miraflores de la Sierra, hasta coronar el puerto de Canencia, donde había un sitio ideal para la merendola campestre. La excursión acabó por la tarde en el Paular.

En Junio se celebró el Rally de Regularidad de la Asociación. El rally comenzó con una concentración en el Circuito del Jarama, en el que se dieron una serie de vueltas libres con los vehículos participantes. A las 10h se dio la salida al Rally hacia la Sierra de Madrid, con un recorrido de 200 km. aproximadamente, y salidas de cada pueblo. La prueba finalizó con la entrega de trofeos y un almuerzo de todos los participantes en el pueblo de La Cabrera.



En Septiembre tuvo lugar en el circuito madrileño del Jarama, la II jornada de puertas abiertas organizada por la Fundación RACE. El objetivo de estas jornadas es reunir a todos los aficionados en torno al Jarama y fomentar las relaciones entre clubes.

El listón estaba bastante alto ya que la pasada edición resultó un éxito con numerosos participantes y automóviles de gran calidad. Este año la participación fue también muy numerosa ya que acudieron a la cita casi cuatrocientos inscritos, muchos de ellos llegados de diferentes puntos de la geografía española: Valencia, Bilbao, Zaragoza o Jaén, entre otros.





Otra actividad más en el mes de Septiembre: la excursión a Andújar durante el último fin de semana del mes. El programa incluyó visita al parque natural de la sierra de Andújar, visita al Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, una ruta por el Parque en 4x4, la visita a la colección de coches clásicos de los hermanos Del Val y plenas actividades gastronómicas.

Un maravilloso fin de semana para recordar.



En un esfuerzo por mantener vivos los eventos de clásicos de la zona noroeste, se celebró en Octubre el I Rallye de Clásicos Aragüés. Se trataba de una concentración selectiva en la que participaron 37 vehículos clásicos hasta 1975 y en la que fueron admitidos socios del Club TR, del Club Alfa Romeo, de nuestra Asociación y del Villa de Madrid. El resultado fue una concentración turística con dos etapas de navegación media y un singular concurso fotográfico para copilotos, sin ninguna restricción en cuanto a medias horarias ni de velocidad.

Pozuelo, Boadilla, Villanueva de la Cañada, Fresnedillas, El Escorial, Valdemorillo, Galapagar, Colmenarejo, Torreldones y Las Rozas. Un recorrido de lo más completo.

Al final, comida de hermandad y reparto de premios, no sin antes señalar que parte del dinero recaudado con las inscripciones se destinó a una ONG en defensa de los animales.



La actividad más esperada de nuestra Asociación, se celebró en Octubre: el XXIII Gran Premio de Clásicos Deportivos. Aunque amaneció un día lluvioso, no faltaron a la cita la mayoría de los aficionados que estaban inscritos.

Se comenzó a las 9h. Con la recogida de inscripciones, a las 10'30h y a las 11h tuvieron lugar la Primera y la Segunda mangas de Exhibición, respectivamente, donde los Clásicos rodaron por las pistas del Jarama.

A las 11h se realizó una Manga Ford, en la que exhibieron los coches más modernos de la citada marca. A las 12'30h, la vuelta rápida (prueba de velocidad), en la que se establecieron las categorías de Clásicos (hasta 1968), Post-Clásicos (1979) y Open-Nacidos-Clásicos (en esta última la organización se reservó el derecho de admisión). La clasificación se hizo por cilindradas, hasta 2.000cc y desde 2001 en adelante.

A continuación, a las 13'30h se realizó la Prueba de Habilidad, que consistió en esquivar una serie de conos situados en la pista. Esta prueba tuvo mayor dificultad, ya que el circuito estaba en malas condiciones debido a la lluvia.

Por último se celebró a las 14'30h la Prueba de Navegación, que consistió en mantener una velocidad media de 50 km/h.

La jornada automovilística finalizó con una cena en el Hotel Zurbano, donde tuvo lugar la entrega de Trofeos.



También el mes de Octubre realizamos otra de las actividades importantes del año: la conmemoración del 25 aniversario de la creación de la Asociación. Para ello, en el último fin de semana de octubre celebráramos el Rally a La Rioja. Tres fantásticos días en los que pudimos disfrutar de una estupenda concentración que incluía el I Criterium Marqués de Portago de 124 kms., comida en un Club Náutico, visita a unas bodegas, cena de Gala y, por supuesto, una entrega de Trofeos.

Un gran acontecimiento para conmemorar las bodas de plata de nuestra Asociación.

Pasión por el Clua

La historia de mi afición por el Clua data de más de 40 años. Creo que fue en 1957 cuando, en la exposición nacional siderometalúrgica que se celebró en el Parque del Retiro de Madrid, lo vi por primera vez. Yo tenía entonces 18 años y la impresión que este pequeño deportivo (de aquella época) me causó ha perdurado toda mi vida. Se trataba de la versión con carrocería Serra, ya que de las versiones presentadas en anteriores muestras, ninguna llegó a producirse. Se da la casualidad que en la misma exposición también se exhibía el Pegaso Z-102/3 carrozado asimismo por Serra que para mí era todavía muchísimo más inalcanzable.

Desde entonces y hasta 1997 tuve 2 ó 3 oportunidades de hacerme con un Clua



Prototipo de 1957



Estado, al comprarlo, en 1997

(durante los años 60) aunque ninguna de ellas llegó a materializarse. Precisamente uno de ellos pertenecía al chófer de la casa de nuestro socio J.J. Rosillo asiduo participante en competiciones de clásicos. Éste coche aparece fugazmente en la película de Summers "Del Rosa al Amarillo", único caso, creo, en que el Clua ha salido en el cine.

Había llegado a desistir de comprar mi ansiado Clua (sólo se fabricaron 207 unidades) cuando, en abril de 1997, haciendo pesquisas para conseguir un PTY (otro microcoche de los años 50), me enteré de que Salvador Claret, famoso por su magnífica colección de automóviles y

motocicletas antiguas, buen amigo mío, tenía un Clua en muy mal estado de conservación. Inmediatamente contacté con él y tras mucha insistencia por mi parte, conseguí que me lo vendiese a pesar de que lo tenía destinado a la sección de su museo dedicada a coches españoles. Salvador; gracias por comprender mi relación sentimental con el Clua.

Cuando cerré el trato con Claret me acompañaba otro gran amigo mío, Enrique Silvestre, concesionario Ford para Onteniente y experto restaurador que, con toda certeza, es el profesional con más intuición natural para la mecánica que he conocido en mis 35 años de experiencia en el automóvil. Enrique



Realineado de la carrocería



Tratamiento anticorrosión e imprimado

iba a ser el "sufrido" restaurador de mi Clua (ya me había restaurado otros coches anteriormente e incluso construido un Cobra Réplica).

A partir de aquí empecé a completar información para restaurar el coche lo más similar posible al prototipo presentado ya que la pequeña serie que se fabricó hasta 1959 (el mío se matriculó el 29 de septiembre de 1959 y es el número 169) mostraba muy importantes deficiencias. Hay que recordar las penurias que en aquellos años se sufrían para desarrollar cualquier actividad industrial.

Contacté con Pedro Serra y con Domingo Clua (hijo del fundador de la empresa); mientras que Serra no pudo darme casi información, Clua me facilitó muchos datos, fotografías e incluso

anécdotas de aquella época que me han ayudado a restaurar el coche lo más fiel posible al prototipo, mejorando muy sensiblemente los fabricados en serie.



Montaje después de pintado

Como ejemplo de defecto de fabricación citaré que las aletas traseras estaban caídas, no seguían la línea horizontal de la parte superior de la carrocería. Para corregirlo, dado que el vehículo tiene un bastidor tubular (no es autoportante) se realizó un corte en la parte antero-superior de las aletas traseras para levantarlas, después de haberlas soldado del bastidor. Posteriormente se unieron las aletas en su nueva posición al bastidor. En las fotos se observa apreciablemente esta modificación.

El trabajo de la restauración mecánica fue muy complejo, teniendo que fabricar muchas piezas cuando no se podían acoplar componentes de otros vehículos pero la parte de carrocería fue muchísimo más difícil. Hay que tener en cuenta que no es estampada como se hace hoy, sino compuesta por pequeñas piezas fabricadas artesanalmente y soldadas entre sí. La restauración terminó felizmente en septiembre de 1999, 2 años y medio



Totalmente restaurado en 1999

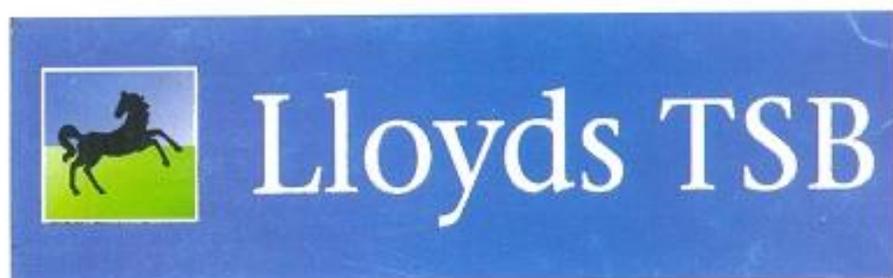
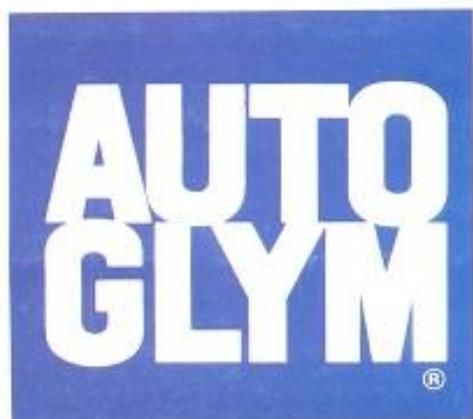
después de cuando empezó. Creo que se realizó un trabajo excelente, sobre todo teniendo en cuenta la base de que se partió. He tenido que prometer a Enrique Silvestre que nunca más le volveré a pedir que realice un esfuerzo como éste.

La revista Motor Clásico publicó en su número 143 de Diciembre de 1999, un artículo desarrollado por su director Felipe de la Rica, que creo que complementa muy bien lo incluido en éste.

Espero poder disfrutar ahora del Clua que fue mi sueño durante los pasados 40 años.

Antonio Martín del Barrio

Nuestro especial agradecimiento
a los patrocinadores, ya que sin ellos,
ésto y muchas otras cosas no hubieran sido posibles.
Gracias a todos.



VOLVO

Turismos Madrid

