



AECD

BOLETÍN DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS

1er Semestre, N° 1, Año 2000. Distribución gratuita para socios.



Un auténtico maestro de la pintura automovilística, Diego Serrano, nos permite echar un vistazo a sus creaciones, centradas siempre en nuestra gran pasión: los clásicos deportivos y los vehículos históricos.

Y además...

- Actividades.
- Colecciones privadas: Félix Creus.
- Restauración: Ignacio Bernal.
- Clásico español: Aster ADF1.
- Mille Miglia 2000.
- F 1 Clásica.
- Pintura: Diego Serrano.



Presentación de nuevos socios

Os ofrecemos a continuación la lista con los nombres, apellidos y número de socio correspondientes a las nuevas incorporaciones del primer semestre a nuestra familia.

¡Bienvenidos a todos!

Nº Socio	Nombre y Apellidos
313	D. JUAN DEL RIO GONZALEZ
314	D. MARIO BRUNO
315	D. JAVIER MARIATEGUI
316	D. GUILLERMO CANO MAIER
317	D. JAVAD MOZZAFFARY
318	D. RICHARD GALVANI
319	D. JOSE LUIS AGUILO VENY
320	D. JOSE M ^a ZORNOZA PONCE DE LEON
321	D. LUIS MADRIGAL TORREJON
322	D. CESAR CAMPOAMOR MARTINEZ

Esperamos añadir en breve tiempo nuevos nombres a esta reciente lista. Si aún no eres miembro consulta en nuestra sede y únete a nosotros.

C/ Gral. Martínez Campos, 49 (Auto-Tracción). Tlf: 913198645(tardes)



EL DESVAN DEL AUTOMOVIL, S.L.

Apdo. 5189 - 28080 Madrid - Tlf./Fax: 914743285 - Móvil (24 horas): 609258628

Recambios y accesorios para clásicos especialidad Seat, Citroën y Renault (desde 1945)

- Recambios para clásicos alemanes, italianos, ingleses (Mercedes, Jaguar, Mini, Ford Capri, etc.) Espejos cromados, placas "E" y de matrículas clásicas, radios y antenas cromadas, faros adicionales. Coches a pedales y eléctricos, clásicos y actuales para los peques. Recambio para antinieblas, varias marcas.
- Descuentos para los lectores de este boletín en piezas de frenos, amortiguadores, escapes, juntas, segmentos y filtros.
- Letreros: Serra, TR 4, Triumph, Mini, Jaguar, Mercedes, Nardi, Abarth, escudos Authi, etc.
- Recambios para coches de importación (hasta 2000).

Descuentos a profesionales y clubs. Enviamos listado/catálogo gratis c/precios, si disponible

*Con felicitaciones y buenas colaboraciones,
seguimos por buen camino*

Queridos socios:

Gracias a la buena acogida que recibió nuestro boletín anterior, el número 0, después de 15 años de "silencio", vamos adelante con el número 1 (digamos, segunda época). Quisiera agradecer muy especialmente los elogiosos comentarios de aquellos socios que, bien por escrito o verbalmente, han manifestado su entusiasmo por el boletín que, como ya sabéis, responde a las peticiones de muchos de vosotros.

En este número hemos aumentado el número de páginas. En el número 0 empezamos con 8 páginas en plan de prueba, en este número pasamos al doble, 16, creyendo que posiblemente es el tamaño más adecuado a nuestras necesidades. De todas formas, este no es un tema cerrado y estamos como siempre abiertos a estudiar cualquier sugerencia. Por ahora tenemos intención de publicar dos boletines cada año, cubriendo cada uno de ellos las actividades de cada semestre. Mientras que en el número 0 hablábamos de todo 1999, en este nos referimos a la primera mitad del año 2000.

Os pedíamos colaboración a todos los socios para que el boletín sea "nuestro"... de todos.

Pues bien, ya hemos empezado a recibirla. En este número tratamos de la colección de deportivos de nuestro socio Félix Creus (del resto de sus coches ya hablaremos en otra ocasión) y de la restauración del Austin Healey de Ignacio Bernal, también socio y feliz propietario de otros "aparatos" envidiables. Además cubrimos una comparativa de los "inventos" de la familia Pueche: el que hizo Paco hace ya algunos años (creo que en los ochenta) cuando fue pionero realizando una réplica del MG TD y la creación de su hijo Ignacio, el Aster. Un personaje muy popular de nuestro mundo, Miguel Ángel Escalona, conocido por su Desván del Automóvil, también colabora con un artículo en este número.

Muchas gracias a todos.

De nuevo animo a TODOS para que nos ayudéis en esta labor.

Ráfagas.

Antonio Martín del Barrio



<http://www.aecd.org>

Edita: **ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS**

Presidente: **Antonio Martín del Barrio**. Secretario: **Pedro Pablo Gallardo**.

Tesorero: **Juan López Bartels**. Vocales: **Myriam Wehr**,

Antonio Castillo-Olivares, **Pablo Vaquero**, **Antonio Velasco**.

Coordinación y Edición: **Agencia CampsPress**. 609239004. Fax: 916377297.

Diseño y Maquetación: **MR**

AECD: C/ Gral. Martínez Campos, 49 (Auto-Tracción), 28010 MADRID
Tlf: 913198645 • Fax: 913086583 • E-mail: aecd@alehop.com



Excursiones:

Al igual que en el pasado número, os ofrecemos unas instantáneas de las actividades más representativas que hemos realizado hasta el momento. A los que habéis asistido a alguna de ellas, seguro que os traerán agradables recuerdos evocando aquellos momentos. Y a los que no, a ver si os animáis para las próximas.

Saludos a todos.

Excursión a Tierras Altas de Guadalajara.



En primer término, MG, Cobra y 911.

En mayo se realizó la Excursión a Tierras Altas de Guadalajara, gracias al apoyo de nuestro socio Enrique Pérez López.

El programa fue el habitual para este tipo de excursiones:

Cita en el sitio de costumbre, desayuno, visita a un taller especialista en restauración de clásicos, comida, visita a la ciudad y paseo por un pueblo típico. El regreso, por un itinerario diferente, y café en otra localidad típica.



La belleza del paisaje fue muy comentada.

Rallye de Regularidad.

A finales de marzo tuvo lugar nuestro acostumbrado Rallye de Regularidad, especialmente atractivo este año porque coincidía con el Campeonato de Madrid y el Campeonato de Castilla de Turismos, con un recorrido específico para los clásicos.

El día comenzó con una concentración en Cadalso de los Vidrios, para la entrega de documentación. A las 11h. salía el primer participante y a las 14'30 h. ya se cerraba la prueba con la entrega de trofeos y el tradicional almuerzo. El punto de encuentro fue en la plaza del Ayuntamiento de Cebreros.

El rallye tuvo varios tramos cronometrados de regularidad y enlace que no superó los 200 km. en total y los 50 km. de media.



Lotus Elan de Eduardo Alvarado.

Los participantes fueron:

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| D. Eduardo Alvarado | Lotus Elan Sprint |
| D. Luis Wassmann | Mercedes 350 SL |
| D. Carlos Kremers | Porsche 914/6 |
| D. José M. González de Vega | Porsche 911 |
| D. Antonio Martín del Barrio | Cobra |
| D. Agustín Robles | Porsche 914 |
| D. Guillermo Velasco | Triumph TR3 |
| D. Javier Mariategui | MG-B |
| D. Eduardo Caro Cabases | Austin Healey Sprite |
| D. Salvador Arribas | MG-B |
| D. Roberto Sánchez Jordi | BMW 3.0 C.S. |
| D. Carlos Muñoz Cortes | Scirocco |
| D. Carlos Thomas | Alfa Spider |
| D. Ignacio Fernández Miranda | Hispano Alemán Maudea |
| D. Pedro J. Aparicio Alonso | MGB-GT |
| D. Javad Mozaffari | MGB |
| Dª Nuria Araguás | Caterham |
| D. Luis Moreno | Ford Mustang Ghia II |
| D. Pedro Pablo Gallardo | Alfa Romeo GTV |

Visita al Museo Barreiros.



María Luz Barreiros recibe una placa del presidente de la AECD.

La segunda semana de junio se celebró, como estaba prevista, la visita al Museo Barreiros, que no está abierto diariamente y que se hizo exclusivamente para la AECD. Este museo representa una gran parte de la historia de la automoción española.

El programa fue el habitual: concentración en el Paseo de Camoens, salida para hacer un recorrido por la sierra de Madrid. Visita al Museo Barreiros y una comida en un restaurante de la sierra.

III Reunión con los amigos de Navarra y La Rioja

A finales de junio/principios de julio, se celebró la III Reunión con los amigos del Club Anaca de Navarra y de La Rioja.

Los que pudimos ir disfrutamos de un bonito itinerario, inédito casi en su totalidad, preparado conjuntamente:

Comida cerca de Logroño y después camino a Pamplona, donde se hizo noche. A la mañana siguiente, comenzó el propio Rally: Roncesvalles, Burguete, Valcarlos (siguiendo los pasos de Carlomagno en dirección a Francia), Sant Jean Pied de Port, en la Navarra Francesa, Zugarramurdi y Urdax (ya en la Navarra española), con visita a las famosas cuevas que habitaban las no menos notorias brujas de esta región, y fin del viaje en Irún. Todo ello enmarcado en un magnífico paraje boscoso y en pleno Pirineos.

Después, una magnífica cena en un conocido restaurante y noche en un estupendo complejo turístico de golf.

A la mañana siguiente, una visita al puerto y la zona histórica antigua de Irún para más tarde salir camino de Pamplona y ya cerca de esta ciudad, una comida en una típica sidrería, donde hubo reparto de trofeos y despedida hasta otra ocasión.

Para amenizar las curvas del recorrido se hizo una pequeña prueba de navegación.

Comida en Miraflores de la Sierra.



Miraflores de la Sierra es un pueblo bello pero muy frío.

Para celebrar nuestro segundo siglo triunfal, en enero celebramos una comida en el pueblo de Miraflores de la Sierra. Para todos los que no pudisteis ir, el programa fue el siguiente: reunión en el Circuito del Jarama, donde nuestro amigo y socio Fausto Suavedra, Presidente de la Fundación RACE, nos enseñó en primicia la pequeña colección de automóviles pertenecientes al Real Automóvil Club, que se irá incrementando con el tiempo (con algunas piezas únicas de principio de siglo).

Llegada a Miraflores de la Sierra para un pequeño aperitivo, y después pudimos comprar las famosas magdalenas y, por supuesto, la miel.

Resto de actividades del 2000

Septiembre	23	RACE Jarama puertas abiertas
Octubre	21	Rallye Aragón
Noviembre	11	XXIV Reunión Anual*
	12, 13 y 14	Rallye Fundación RACE*
Diciembre	16	Comida Navidad

* Coincidencia de actividades debido a disponibilidad del Circuito del Jarama

Una afición sin límites

Lleva 30 años coleccionando clásicos deportivos competición-cliente y por su actividad en el club, desde hace más de 10 años, es miembro destacado de la AECD. Sus joyas mejor guardadas son un Pegaso Z-102, un De Tomaso Pantera y un Ferrari 308 Bertone. Félix Creus, hermano del histórico piloto Antonio Creus, es abogado y fue un destacado deportista de elite en artes marciales y atletismo. Aficionado también a la aviación, se considera un continuador de la afición que le inculcó su padre.

En la familia Creus, siempre ha habido una afición desmesurada, no sólo por el automóvil, sino también por las motocicletas y los aviones. Desde muy joven, Félix Creus tuvo la suerte de ver en su propia casa, y posteriormente llegar a manejar, varios importantes vehículos de la época, como un Hispano-Suiza HZ París, un Ford 8 cilindros o un FN de origen belga.

Pero nadie mejor que el propio Creus para contarnos cómo nació su afición a los coches y cuáles son los que conserva con mayor cariño: "Ante todo y que no sirva de adulación, quiero agradecer a la Asociación Española de Clásicos Deportivos el interés tomado hacia mi persona. En especial, quiero destacar la figura de su presidente, D. Antonio Martín del Barrio, que desde el momento en que ha desembarcado en la AECD, no ha cesado de trabajar de una forma altruista y desinteresada. Estoy orgullo-

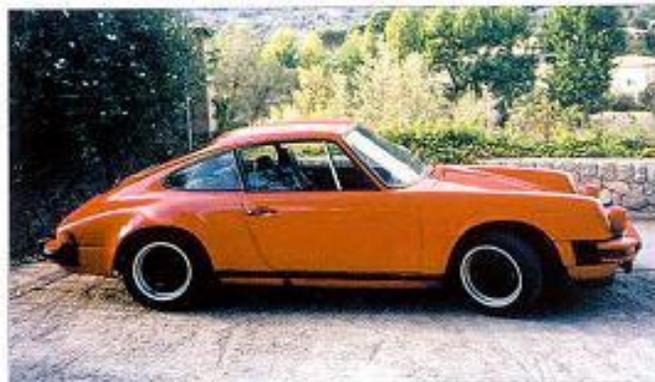
so de pertenecer a un club vivo, inquieto y lleno de buenos amigos, quienes consideran esta asociación el lugar idóneo para la amistad y el ocio y no para la discrepancia y la envidia". Félix finalizaba estas frases muy emocionado mientras levantaba las fundas de sus coches para que pudiésemos contemplarlos. "Mi ob-



Pantera De Tomaso.



El Z102 en el GP de la AECD.



El 311 Carrera es un coche muy ligero.

jetivo –comentaba Creus el día de la entrevista– son los coches deportivos de competición-cliente. Yo he sido un deportista nato, he tomado parte en toda clase de especialidades relacionadas con las artes marciales y el atletismo. Por este motivo me gustan también los coches deportivos extremos, los automóviles con una conducción muy particular en los que hace falta sudar y negociar las curvas antes de llegar a

ellas. Amo los coches deportivos con los que se establece una lucha constante entre hombre y máquina. ¡Eso son los clásicos deportivos! Una raza de automóviles que a lo largo de mi vida he ido guardando con mucho sigilo.

Mi padre, cirujano de profesión, fue quien nos inculcó, a Antonio y a mí, esa afición tan desmesurada por el automóvil. Hasta el punto de que mi hermano llegó a cortar y vivir como uno de los mejores profesionales de su tiempo. Antonio, fallecido recientemente, era mi amigo de De Tomaso, de Ferdinand Porsche, de Ferruccio Lamborghini, y como éramos los únicos que hablábamos español, en las carreras siempre De Tomaso y Ferruccio (les encantaba hablar de política...), se juntaban a nosotros. Yo no dejaba de ir con mi hermano Antonio (Fórmula 1



Félix Creus, uno de los mejores coleccionistas españoles.



Ferrari 308 GT4 Bertone.

Colección Creus

Porsche 911 Carrera

Año de fabricación: 1975
Cilindrada: 2700 cc.
Motor: 6 cilindros opuestos
Velocidad: 250 km/h
Motor trasero

Pegaso Z-102 Berlinetta Saoutchik

Año de fabricación: 1954
Cilindrada: 3200 cc.
Motor: 8 cilindros en V
Velocidad: 210 km/h
Motor delantero

De Tomaso Pantera

Año de fabricación: 1975
Cilindrada: 6000 cc.
Motor: 8 cilindros en V
Velocidad: 300 km/h
Potencia: 400 CV
Aceleración 0/100: 5,5 seg
Altura: 1,05 m
Ancho vía: 2,05 m

Ferrari Dino

Modelo: 308 GT4
Año de fabricación: 1974
Cilindrada: 3000 cc
Motor: 8 cilindros en V
Potencia: 260 CV
Motor central.

Otros Clásicos Deportivos

Porsche 924 Turbo
Ford Mustang (rojo)
Ford Mustang (azul)
Ford Thunderbird
Volkswagen GTI Rabbit

Maserati 250) a todos los circuitos y a todas las concentraciones internacionales, él fue

como si fuera el Museo del Prado o la catedral de Burgos".

Un poco emocionado, nuestro



Motor de 8 cilindros del Pegaso Z-102, de nacionalidad española.

mi mejor asesor.

De los coches que guardo, el Pegaso Z-102 es el más codiciado tanto por mí, como por mis amigos e incluso por todos los coleccionistas internacionales. Se lo compré a Úrculo (Rodamientos Úrculo) cuando yo era estudiante de derecho. Lo había visto tantas veces aparcado delante de su tienda, que cuando tuve unos ahorros se lo compré. El Conde de Barcelona, Luis Escobar, Bárbara Rey y cientos de amistades de la aristocracia, el deporte o espectáculo han montado y admirado este coche

querido socio concluía la entrevista no sin antes hacer un breve repaso al resto de vehículos. "El Pantera se lo compró mi hermano a De Tomaso en el Albergue Real de Módena y el Porsche lo adquirí en Barcelona, porque me lo aconsejó Antonio. Él decía que el 911 Carrera era un coche ligero y eso era lo que importaba en un buen deportivo, la relación peso/potencia.

No quiero despedirme sin dar las gracias nuevamente a la AECD y en particular a su directiva, por la labor tan importante que están llevando a cabo desde su llegada a nuestro club.



El Z-102 es muy codiciado por los coleccionistas.

Visto u Oído...

Parece que se confirma: el Mini, último clásico popular en producción en Europa, dice adiós. Los intentos de algún grupo empresarial, incluido el tímido Alchemy, responsable actual de Rover, de algunos círculos de opinión ingleses y de un



Primer prototipo del Mini.

cierto número de irreductibles y mitómanos, para mantenerlo en fabricación como Mini Classic, parecen condenados de antemano al fracaso. Según Mini World, revista donde hemos podido seguir durante los últimos meses el desarrollo de lo que para la publicación y muchos de sus lectores es un drama, las unidades destinadas al mercado europeo de la *Final Limited Edition* ya están montadas y para cuando este artículo vea la luz lo serán las destinadas fuera de nuestro continente. El sustituto será presentado en el Salón de París, si bien se desconoce todavía dónde se va a montar, barajándose aun más que el Reino Unido, EEUU o algún país del este de Europa, Hungría, principalmente. El nuevo no lo tiene fácil, si bien, por lo menos

estéticamente, conserva todo el espíritu de su ilustre progenitor y quien discrepe solamente tiene que contemplar la gran, excesiva quizás, similitud entre el heredero y un prototipo descartado hace 41 años, el XC9001. Quizá para ponérselo más difícil BMW, que apuesta fuerte por él, ha llevado a los tribunales en los últimos meses a aquellas sociedades inglesas especializadas en el Mini que en cuyos logotipos, denominaciones o publicidad se mencione al popular modelo, en un intento de los responsables del gigante bávaro de proteger la propiedad de la marca. Que sepamos, aquí todavía no se ha dado el caso, pero que lo anterior sirva de aviso.



Rolls y Bentley han alcanzado precios muy altos este año.

Sigamos dando sustos. ¡La Rolls Royce puede desaparecer! En efecto, en virtud del acuerdo BMW-VW, el día 1 de enero del 2003 debe cesar por completo el montaje de éstos en las instalaciones de Crewe, tras 57 años, quedando estas en poder de VW para la fabricación de los futuros Bentley. Para continuar la producción de los 1000 Rolls que BMW quiere vender por año se han adquirido los correspondientes terrenos en Goodwood. Ahora bien, según las autoridades locales, no resta, de aquí a la fecha límite ya citada, tiempo para realizar los trámites bu-

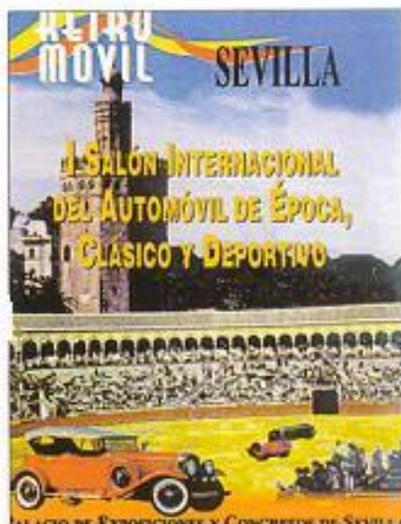


Los Lotus (Europa) son muy cotizados.

rocráticos ordinarios, por lo que al llegar el Año Nuevo del 2003, los coches del espíritu del éxtasis deberán dejar de hacerse, por lo menos por un tiempo, por falta de instalaciones donde montarse. Que se

tranquilen los lectores dispuestos a pagar 30 ó 40 millones por uno de estos modelos. Aquí seguro que todo termina bien. Otra mala noticia. La Retromóvil de Sevilla, anulada. Que en la mitad sur de España no haya en estos momentos una sola feria consolidada de carácter nacional es algo que políticos locales, organizadores, medios, expositores y aficionados, debemos no sólo intentar solucionar, sino valorar

como señal inequívoca de la inmadurez del mercado clásico español, que sí, ha crecido mucho, pero no siempre en la dirección correcta.



Retromóvil ha fomentado la afición.



El nuevo Mini está basado en el primer prototipo.

Nace un Clásico español

Incorporando las posibilidades que la tecnología de hoy ofrece en materia de seguridad activa y fiabilidad mecánica, quiere recuperar la posibilidad de sentir la conducción tradicional. Aceleraciones brillantes que junto a un sonido evocador y a una perfecta posición de conducción, nos transportan a una época en la que el diseño era un arte y el automóvil, antes un útil de trabajo, fue una inagotable fuente de placer.

El proyecto Aster surge a mediados del año 1998 con la intención de fabricar un vehículo de precio contenido que permita recuperar los valores perdidos desde la transformación del automóvil en utensilio de trabajo pero con el comportamiento actual. Se buscó por tanto un compromiso entre estética, tecnología y precio. Los elementos mecánicos empleados en este coche (motor, dirección, frenos...) son de última generación, montados



Su perfil resulta impecable,

sobre un chasis diseñado expresamente para este vehículo y que permite experimentar todas las sensaciones de conducción que ofrecían los coches de los años cincuenta, mejorando en lo posible los aspectos más críticos de éstos. La unión de estos elementos permite fabricar un coche muy competitivo, tanto técnica como económicamente.

Un clásico deportivo español

La construcción de automóviles en España siempre ha estado precedida de amor y odio, de pasiones o de leyendas. Todo aquel que intentó dedicarse a una misión

tan arriesgada como la fabricación de automóviles o motocicletas vivió un calvario que en muchas ocasiones llevó al cierre o venta de la fábrica. Pero los tiempos han cambiado y la forma de construir también, los costes se han abaratado y la producción en pequeñas series ha pasado a ser rentable.

El nuevo ASTER irrumpe en el mundo de los clásicos como el primer producto español del año 2000. El ADF1, concebido por y para el ocio, es un producto artesanal único diseñado y construido por la empresa Automoción Diseño y Fabricación bajo la dirección de Ignacio Pueche. Está basado en la réplica que hiciera su padre Paco hace ya algunos años cuando fue pionero realizando una del MG TD.

La idea del nacimiento del Aster surge de una empresa de alquiler de coches de lujo y se desarrolla en torno a la creación de un vehículo típico de los años 50, similar al Caterham Seven por sensaciones y al Morgan por concepción. Un deportivo de 2 plazas, descapotable, con seguridad activa de última generación y cuyo encanto radica en mantener la tradicional forma de conducción en la dinámica general del coche. Técnicamente se conserva la distribución de los elementos, reparto de pesos

equilibrado, motor delantero longitudinal, puente trasero rígido, nuevas suspensiones y dirección ligera comparada con la de los años 50. Desde el punto de vista

estético es un auténtico roadster en toda regla, la carrocería ha sido diseñada de forma genuina con detalles externos ineludibles y cuidados en extremo, que evidencian un producto artesanal único. El propósito de fabricación gira en torno a la producción de 20 coches al año dirigidos al mercado de rent a car y otra veintena destinada a la venta al público.

El objetivo principal del Aster ADF1 consiste en convertir la conducción en un sinónimo de diversión, demostrando el arte de fabricar un coche que posea toda la capacidad de trasladar a sus ocupantes a aquellos tiempos en los que el automóvil sí que era de verdad considerado como un auténtico lujo y un capricho.



Atractiva pose sin la capota.



Interior del nuevo ASTER.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Marca: ASTER
Modelo: ADF1
Motor: Nuevo Ford Zetec 1.8 16v, Posición delantera longitudinal.
Cilindrada: 1796 cc.
Potencia: 115 CV
Alimentación: Inyección multipunto.
Combustible: Sin plomo, catalizador Ford. Sistema de emisión de gases según directiva CEE.
Capacidad del depósito: 42 l.
Transmisión: A los ruedas traseras. Caja Ford MT-75 de 5 velocidades.
Suspensión delantera: Doble trapezio en muelles y amortiguadores regulables. Barra estabilizadora.
Suspensión trasera: Puente rígido con balanzas longitudinales y amortiguadores de gas.
Dirección: Cremallera sin asistencia.
Carrocería: Tipo Roadster, dos plazas, fabricada en fibra de vidrio.
Chasis: Largueros tubulares longitudinales.
Neumáticos: 185/65 R 15
EQUIPAMIENTO OPCIONAL: Ventanillas laterales, portamaletas trasero, bocinas cromadas, faros antiniebla, derivabrisas laterales, tapicería de cuero (color a elegir), proyección de radio, pintura según pedido.
COLORES BÁSICOS: Rojo, marfil, verde inglés, amarillo, azul marino.
CARACTERÍSTICAS GENERALES: Longitud total: 3740 mm. Ancho máximo: 1650 mm. Distancia entre ejes: 2500 mm. Via delantera: 1365 mm. Via trasera: 1355 mm. Peso en vacío: 860 kg. Velocidad máxima: 150 Km/h.
CONTACTO: 629074303

Millas de pasión y nostalgia

La Mille Miglia es una clásica automovilística de regularidad a carretera abierta (1.600 km), que cruza Italia de norte (Brescia) a sur (Roma) y viceversa. Un desafío en el tiempo, donde la lucha entre el hombre y la máquina sigue siendo un espectáculo para quienes les aúna un gran amor a la competición. En esta edición, en la que han tomado parte 360 vehículos históricos, hubo dos equipos españoles.

Las 1000 Millas italianas es un irresistible impulso de disfrutar del gusto prohibido del desafío. Una carrera que acabará siendo una leyenda alimentada en el curso de los años, por el coraje y la pasión de los protagonistas y por las proezas de personajes como Tazio Nuvolari o Stirling Moss. Se trata de una cita



Mercedes 300 SL Prototipo.

anual de esfuerzo, de peligro como límite, una idea que surge de la longitud del recorrido y del hecho que los antiguos romanos medían las distancias en millas. De la pasión pues de algunos irreductibles nace la "Mil Millas", una prueba contra el tiempo, el esfuerzo y las dificultades de un recorrido por auténticos caminos de herradura.

La historia de la Mille Miglia está repleta tanto de anécdotas, como de sucesos y recuerdos, siendo paralizada, treinta años después de su nacimiento, por el fatídico accidente mortal del español Alfonso de Portago a los mandos de un Ferrari 335. Bajo una gran presión



Tejerina y Dolls, con Triumph TR2.

por parte de los aficionados, en 1977 esta carrera renace de las cenizas y exclusivamente se reserva para los automóviles Sport, Gran Turismo y Turismo, fabricados entre 1927 y 1957. En su segunda etapa y por motivos de seguridad,

la competición dio paso a la elegancia, la belleza, la nostalgia y a una regularidad con una media de 50 km/h.

Así es la Mille Miglia de ahora, un circuito en la calle, donde los coches deben competir atravesando poblaciones llenas de un público que recibe este evento social como si fuese el Giro de Italia. Todo el pueblo italiano detiene su actividad profesional para saludar el paso del museo rodante más importante de todo el mundo. Una cita a la que no podían faltar, por supuesto, la moda, la tecnología, el arte y el deporte.



Uno de los Ferrari protagonista.

Año tras año las 1000 Millas sale de la ciudad conocida como la Leona de Italia, Brescia, y sin pasar por importantes carreteras o autopistas, atraviesa Peschiera, Verona, Ferrara, Ravenna, República de San Marino, Urbino, Assisi, Spoleto, Monte Terminillo y Roma, en una sola jornada de unos 800 kilómetros sin parar. Al día siguiente vuelta a Brescia pasando por Viterbo, Siena, Florencia, Paso de la Fruta, Módena, Regio Emilia y Mantova.

El recorrido ofrece panorámicas sugestivas y variadas, con los centros históricos medievales de algunas de las más bellas ciudades de Europa. A bordo de viejos cacharros, bajo los reflejos azules cobalto de los lagos y el mar y ante los tramos de montaña nevados, la experiencia es irrepre-

tible para un buen aficionado.

En esta edición del año 2000 se han recibido cerca de 1.200 solicitudes de participación procedentes de todo el mundo y sólo se han admitido a carrera 360 vehículos de los bien llamados "pata negra".

Incluyendo en el precio la asistencia mecánica, la inscripción rondaba el millón de pesetas y como dato curioso, más de 50 modelos de Ferrari que solicitaron competir quedaron fuera en favor de una mayor variedad de marcas.

Espanoles en Italia

Desde España se trasladaron a Italia dos equipos procedentes de Madrid y Barcelona. Por un lado, los catalanes Fabregat/Piwko, con un deslumbrante Alfa Romeo 6C



El equipo Paradores representó a España.

2500 SS y por otro, el Equipo Paradores, formado por el fotógrafo de prensa Antonio Tejerina y Martínez, con un Triumph TR2 recién restaurado. Ambos coches lograron salir y regresar de la ciudad lombarda y en distintos momentos llegaron a ocupar puestos relevantes, finalizando el equipo Fabregat en el lugar nº 134.

La cadena hostelera Paradores sorprendió a todos los asistentes con una paella de mil personas que ofreció a pilotos y organizadores, el mismo día que la carrera salía de la Plaza de la Victoria de Brescia.

Medio siglo de Fórmula Uno

El histórico festival de Silverstone se vistió de gala para celebrar los "50 Years of Formula One". Con 12 carreras, 150.000 seguidores y más de 500 coches en pista, los británicos rindieron homenaje a su otra reina madre, la F1. El catalán Joaquín Folch es el único representante español en esta categoría.

Los históricos pilotos de F1 eran gente como nosotros, grandes deportistas de la alta competición, personas asequibles que soportaban largas entrevistas con la prensa. Hoy todo ha cambiado, porque la Disciplina Reina es el máximo exponente de la alta tecnología del automóvil, es el mejor espectáculo televisivo y sobre todo, un judío negocio millonario... Pero de vez en cuando el mundo se detiene y mira hacia atrás y eso es un poco lo que ha ocurrido en Silverstone durante el penúltimo fin de semana del mes de julio.

Cada año y en esta época veraniega, el autódromo británico se viste de fiesta para recibir la historia del automovilismo deportivo. Esta vez el motivo principal fueron "50 Years of Formula One". Una deslumbrante concentración y carrera de más de medio millar de monoplazas de todas las épocas, que habían sido prestados o cedidos por las mejores colecciones privadas y museos de todo el mundo e incluso muchos de ellos son propiedad de escuderías de F1.



Folch, con Lotus 49.



El piloto catalán sobre Lotus 27.



El piloto catalán, en 3 carreras diferentes.

La macrofiesta de Coys se desarrolló durante un fin de semana, y ya desde el propio viernes se corrieron las primeras mangas de entrenamientos correspondientes a un total de doce carreras reservadas a coches de Sport hasta el año 1950, coches de Grand Prix anteriores a 1952, 1961, 1966 y 1972, así como las pruebas para Fórmula Junior, coches de GT hasta 1964 y la más espectacular de todas, la prueba para SportPrototipos Le Mans pre-74.

Se calcula que más de 150.000 personas acudieron a Silverstone para contemplar tres jornadas repletas, no sólo de carreras, sino de espectáculos aéreos con aviones de la 2ª Guerra Mundial, exhibiciones de clásicos deportivos y vehículos industriales veteranos y sobre todo, los clubes de aficionados y el mercadillo.

Además de la docena de carreras que hubo, los espectadores del Coys Festival tuvieron la ocasión de contemplar un divertido Rallye Sprint (carrera en circuito de tierra en la que toman parte dos coches compitiendo en paralelo) para clásicos y preclásicos.

Representación Española

La representación española corrió a cargo del piloto catalán Joaquín Folch, que como caso excepcional entre todos los participantes, tomó parte en tres pruebas de monoplazas.



El piloto español con Lotus 91 JPS ex-Mansell.

Con el Maserati 250 F acabó 5º en la general y 1º de clase; con el Lotus 27 logró un 3º puesto y con el Lotus 49 C se situó 4º por delante de monoplazas con aditamentos aerodinámicos.

Ferrari, Alfa Romeo, Maserati, Williams, Cooper, Lotus, Climax, Ford, Tyrrell, McLaren, Mercedes, Renault, Brabham, March, Fittipaldi, Ligier... la exhibición de coches de carreras fue deslumbrante.

No escépticos con el espectáculo y en representación de cada una de las décadas de la F1, cinco fueron los pilotos escogidos para rodar: Nigel Mansell 1990s (Lotus 79 JPS), John Watson 1980s (McLaren-Marlboro), Jackie Stewart 1970s (Tyrrell-Ford 003), Stirling Moss 1960s, (Maserati 250F) y Jack Brabham 1950s (Cooper-Climax).

En definitiva, en Silverstone ha quedado claro que la F1 nació en Inglaterra. ●



Maserati 250 F en plena carrera.

Copa de España de regularidad para vehículos clásicos

La redacción de la revista de la AECD me solicita unas líneas sobre esta Copa, que redacto con gusto pero temo que también con parcialidad, por ser parte activa en esta competición, y que redacto incluso con pena, al ver que una de las competiciones más divertidas en las que se puede participar con un coche clásico, decae sin remedio por el politiquero de algunas federaciones, la insolvencia de algunos organizadores, el provincianismo de otros y el lógico cansancio de los participantes.

Mi primera participación en la Copa de España fue como copiloto en el Rallye de Cantabria de 1997 y en aquella ocasión hubo cerca de cuarenta participantes. En las últimas ediciones de algunos Rallyes no hemos pasado de diez.

Los rallyes de regularidad de la Copa de España, que se celebra desde 1997, constan de tramos de enlace y cronometrados, estos últimos a una media máxima permitida de 50 Km/h, realizados siempre en la modalidad navegación, es decir sin referencias externas como hitos, etc. Discurren normalmente por zonas bellísimas de la geografía española con carreteras entre complicadas y muy complicadas y suelen tener una duración de entre uno o dos días y unos 500 kilómetros. Esto nos permite, además de disfrutar de nuestro clásico, conocer parajes que de ninguna otra manera conoceríamos y desde luego disfrutar de las gastronomías locales.

El nivel de los participantes se ha elevado extraordinariamente en las últimas ediciones, llegándose a obtener resultados verdaderamente impresionantes. Citaré, por ejemplo, el del último Rallye de Llanes, primero de la Copa de este año, en el que se realizaron 80 controles a lo largo de todo el Rallye, penalizando al primer clasificado con 135 puntos (a una media de 1.69 segundos o puntos por control), el segundo a una media de 1.79 y el tercero a 2.07.

Los rallyes celebrados hasta el momento este año y sus resultados han sido los siguientes:

Rallye de Llanes: 1 y 2 de abril. 1º Luis y José Wassmann (Mercedes 350 SL de 1973); 2º Pablo y Jorge García Alfonso (Mini Cooper de 1973); 3º Carlos y Marcos Kremers (Porsche 914 de 1971).



Wassmann con Mercedes 350 SL.



Mini Cooper de Mariano Riesgo.

Rallye de Madrid: 27 y 28 de mayo. 1º Carlos y Marcos Kremers; 2º Miguel y Javier Wassmann (Porsche 911 de 1971); 3º Pablo García/ Iñigo Txarroalde.

Rallye Vasco Navarro: 10 de junio. 1º Ángel Azofra y Julio Vázquez (Porsche 911 de 1973); 2º Pablo y Jorge García Alfonso; 3º Luis y José Wassmann.

Rallye de Bilbao: 1º Carlos y Marcos Kremers; 2º Manuel Glez. de la Torre y Elena (Porsche 911); 3º Azurmendi y Azueta (Volvo P 1800).



Eduardo Alvarado con Lotus Elan.

La clasificación provisional es:

1º Pablo García Alfonso, 84 puntos.

2º Carlos Kremers, 82.

3º Manuel González de la Torre, 73.

(Esta clasificación está tomada del Nº 774 de la revista Auto Hebdo Sport, puesto que la FEA ya ni siquiera envía vía fax, como antes hacía, las clasificaciones provisionales al término de cada rallye.)

Yo sacaría, a la vista de los concisos datos que vemos aquí, algunas conclusiones de diverso tipo. Que con cualquier coche clásico se puede hacer un buen rallye, aunque para ganar hay que llevar bastantes caballos bajo el capó. Que la Copa se mantiene gracias a la participación de equipos vascos y madrileños, y que desde luego hay que tener un magnífico copiloto para llegar a algo en este mundillo. Vaya mi mejor homenaje para esta gente joven que no ve el paisaje, que tiene que leer simultáneamente un rutómetro, un cronómetro y un terratrip y a la vez no perderse por esos vericuetos. ¡Y no se marean!

Y desde luego que si hubiese una unión sin tendencias ni politiqueros de todas las federaciones para las que lo importante sea el deporte automovilístico y no los dineros, se podría evitar el declive de una actividad deportiva que corre el riesgo de dejarnos en dique seco a muchos "gentlemen driver" que corremos por amor a este deporte, pagando de nuestro bolsillo todo lo que hay que pagar y rescatando chatarra para convertirla en joyas.

Un hombre y un pincel

Lleva un cuarto de siglo ante el óleo, su trabajo está inspirado en los coches antiguos, pero no renuncia a los modelos actuales, porque dice que con ellos se revive el pasado. Andaluz de pura cepa y residente en su ciudad natal, Jaén, ha hecho de su obra una profesión envidiable, que le permite medirse con los grandes de Europa. Bohemio, goyesco y calculador, Serrano mezcla con éxito, realismo e impresionismo.

Para ser pintor hay que nacer artista y para ser un buen artista hay que tener la suerte de saber triunfar; y para triunfar hay que valer, hay que dar o aparentar buena imagen. No valen recetas técnicas, ni padrinos millonarios, el arte se demuestra andando y el pincel es el principal estandarte. El pintor que presentamos en este reportaje, Diego Serrano Castillo, es un hombre consagrado a su vocación, que se ha decantado por reflejar un mundo tan peculiar y atractivo como el del automovilismo. A sus 42 años, ha tomado parte en diversos concursos internacionales, logrando ser finalista. Su amigo y pintor del gremio Ferrigno, dice que dentro de Serrano hay todavía mucha madera y que la pintura española en este campo, no ha hecho más que nacer.

Serrano es un funcionario de carrera de la Junta de Andalucía, reside en su ciudad natal, Jaén, y de no ocurrirle nada, allí pasará sus mejores días, pintando en su pequeño taller decorado por su mujer y su pequeño hijo. En la oficina, todo el mundo quiere tener un cuadro de Diego Serrano y de hecho ya son varios los Delegados de la Junta que han adquirido sus obras.

Diego Serrano ha sido desde siempre un enamorado de los coches antiguos y de colección; principalmente de los Ferrari,

Aston Martin, Pegaso y sobre todo de los viejos Bentley. De hecho tenía su clásico, con el que cada domingo acudía a las concentraciones de la zona. Una tarde, allá por el año 1990, al

volver a casa, pensó que su afición por la pintura desde niño, la podía orientar al mundo del automóvil. Miles de fotografías de vehículos clásicos de todas las épocas, aguardaban en grandes cajones de su desván para ser seleccionadas, con el fin de verlas algún día reflejadas en cuadros.

Sus primeros bocetos ya impresionaron a sus amigos más cercanos, quienes le animaron para que comenzase a tomar en serio el óleo. Poco a

poco Diego Serrano, ha ido creando su propio estilo, lo que empezó como un pasatiempo de tarde, se convirtió rápidamente en su gran profesión. Su mezcla de realismo e impresionismo hacen de su obra un juego de colores muy particular y dinámico. Cuando dibuja un coche deportivo en movimiento, procura hacer dos distinciones claras, por un lado refleja el

propio giro de las ruedas, así como el apoyo de la carrocería; por otro lado está el rostro del conductor o piloto, con expresión "congelada", con una perspectiva nítida. Una búsqueda clara, que demuestra el esfuerzo físico que presenta un deportista en un momento de máxima excitación. Cuando sus óleos sobre clásicos no llevan movimiento implícito, la forma de pintar de Diego Serrano cambia mucho, se vuelve muy



Enzo Ferrari, con Alfa Romeo.

melancólico, más conservador. En muchas ocasiones hace que el coche pose con una postura, como si fuese una modelo.

De forma habitual, Diego Serrano colabora en publicaciones, principalmente extranjeras, donde ha recibido los mejores elogios que puede oír un artista. Los dos últimos carteles (98 y 99) del Retromóvil de Madrid, el Mitsubishi Montero de Miguel Prieto, el calendario de FI Clásica de Titanlux; así como las



S. Johanson con el Ferrari 126 Turbo.

ilustraciones de infinidad de catálogos y póster, han sido llevadas a cabo por este artista andaluz lleno de gloria.

Entre cinco y quince días tarda en acabar una obra, dependiendo de la dificultad artística. Muchos días no pinta porque no está inspirado y cuando lo hace, hay veces que ve amanecer.

Su obra está a disposición del gran público, porque no es cara, ya que Diego Serrano quiere seguir estando a la altura de las circunstancias.



Fermin Vélez con Ferrari 333 SP.



El Marqués de Portago en Silverstone.



Serrano, en plena faena.

Una operación perfecta

El Dr. Ignacio Bernal es un buen coleccionista e histórico miembro de la Asociación Española de Clásicos Deportivos. Durante un largo periodo de tiempo y con la ayuda de algunos profesionales, restauró su Austin Healey 100/6 BN4. Un coche que en los cincuenta nació para llenar el hueco existente entre los elitistas Jaguar XK 120 y los atrayentes MG TD, hasta que un utilitario como el Mini le arrebató el protagonismo. Un Healey siempre será un magnífico roadster difícil de restaurar y de adquirir en buen estado.

Fue en 1952, concretamente en el Motor Show del Earls Court, cuando un estilizado biplaza descapotable se presentó como el Healey 100 y acabó saliendo al mercado como Austin Healey, debido a las negociaciones que allí hubo.



Estado del interior antes de la restauración.

En un principio se recurrió a motores de 4 cilindros, pero posteriormente se reemplazaron por los de 6. El resultado, los "Big Healey" con su abrupta pero acreditada mecánica suave y duradera.

Algunos llegaron a afirmar que esto sería el epitafio de los clásicos deportivos ingleses, una raza destinada a morir cuando la marca fue eliminada a finales de 1967 con la entrada en fabricación de los MG C. Pero entre 1952 y su final, los Healey tuvieron mucho que decir.



La chapa fue difícil de recuperar.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, el piloto Donald Mitchell Healey decide abrir la Donald Healey Motor Company, con sede en la ciudad de Warwick. Un año después de su creación comienza la actividad con los modelos Elliot y Westland, siendo considerada una de las nuevas marcas aparecidas tras la contienda.



El Healey es un auténtico roadster.



Bernal y su Healey.

El señor Healey pronto se dio cuenta de que en EEUU había un mercado sin explotar, consistente en hacer un automóvil para colocarlo entre el deslumbrante XK 120 y el atrayente y obsoleto MG TD.

Al final, se construyó un deportivo totalmente nuevo, que no incorporaba muchas piezas de modelos como el Riley, al que se denominó Healey 100, porque superaba la barrera de los

160 km/h (100 millas). El grupo propulsor que montaron era de cuatro cilindros con 2,6 litros.

Donald Healey decidió en aquel momento y con mucho sigilo visitar a Leonard Lord de Austin, para convencerle del abastecimiento de motores. Al final



El 6 cilindros fue totalmente restaurado.



Estado actual del interior.

llegaron a un acuerdo más sustancioso del que en un principio se pensó, pues Austin suministró a Healey además, la caja de cambios, la suspensión delantera del A90 y el sistema de dirección.

En 1952 es el año en que Austin y Morris unen sus fuerzas para crear la British Motor Corporation (BMC), buscaban un coche deportivo y muy ligero para vender en el mercado americano. Tras ver los MG, los Jensen y los Frazer Nash, al final se decidieron por el Healey 100. Y antes de salir del Motor Show de Earls Court, este codiciado biplaza acabó presentándose como Austin Healey, al mismo tiempo que nacía como marca.

Un año después de crearse el Grupo BMC, comienza la producción en las plantas de Jensen y Austin simultáneamente. Para cumplir las normas vigentes en los EEUU, el Healey 100 sale con faros



El propulsor quedó como nuevo.

enrasados, tambores de freno de 11 pulgadas de diámetro y un motorcito de 90 CV.

En 1955 llegan nuevos cambios al Healey, la caja de cambios pasa de tres a

cuatro marchas más overdrive y el motor llega a los 110 CV. Dos años después, aparece el modelo 100/6 con motor de seis cilindros en línea de 2,6 litros (117 CV), un chasis más alargado (4,2 cm), la parrilla delantera del radiador con barras horizontales, parabrisas fijo y carrocería 2+2.

La cilindrada de 2,6, en el año 1959, se ve aumentada hasta 2,9 (124 CV), pasándose entonces del modelo 100/6 al 3000, a la vez que se mejora la transmisión y se introducen frenos de disco delante. Visualmente, el coche permaneció



Los Healey son coches muy cotizados.

inalterado, pero con el anagrama 3000 sobre la parrilla del radiador.

Puestos en antecedentes sobre lo que significa un Austin Healey 100, pasemos a saber cómo lo consiguió el Dr. Bernal y nadie mejor que él para contarlo: "Es el segundo coche que restauro por mi cuenta —comenta Ignacio Bernal—. Lo compré en el año 1985, cuando mi mujer y mis hijas se negaban a dejarme andar con una moto BMW muy divertida que tenía.

Los comerciantes del automóvil Antonio González de Córdoba y Luis Romero, me loca-

lizaron esta unidad que ahora tengo; aunque primero me ofrecieron un TR4, pero me gustó más el Healey. Por cierto,



Bernal usa a diario su Healey.

estaba lleno de trampas por todos los sitios, pero era lógico en un coche tan batallado. El motor iba en cinco cilindros y mi equivocación fue llevarlo a un taller llamado Felipe Mantuano.

Para su restauración conté con amigos muy profesionales que me aconsejaron comprar las piezas directamente en Inglaterra y así lo hice. La chapa la restauraron en Illescas y el motor al final en Madrid.

Tengo que decir que ahora estoy muy satisfecho de haber elegido un Healey, porque su conducción es de auténtico roadster. De los coches que poseo (Chevy Bel Air, Mercedes 170 DS, Seat 600 D y E, Lancia B) es quizá el Austin el que más disgustos me ha dado, aunque también el que más satisfacciones, creo que su compra fue 'una operación perfecta'. Actualmente estoy restaurando un Seat 1800 FU y es otra historia muy diferente". Con estas palabras finalizaba el Dr. Bernal este reportaje.



El resultado final es espectacular.

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

