

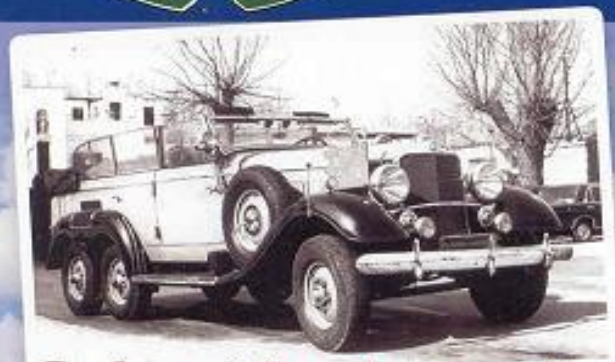


AECD

Asociación Española Clásicos Deportivos

Nº12 - 2º semestre de 2005.

Boletín de distribución gratuita para Socios



Colección de coches de Franco

Actividades y viajes de la AECD
GOODWOOD REVIVAL
Noticias
Entrevista a Antonio Velasco Martínez



VOLVO





SOCIOS 2^{DO} SEMESTRE 2005

- 1.- MIGUEL ANGEL POVEDA
CRIADO
(Nº SOCIO 437)
- 2.- ENRIQUE RECUERO ALVA-
REZ
(Nº SOCIO 438)
- 3.- RAMON RUIZ RUBIO
(Nº SOCIO 439)
- 4.- FRANCISCO JESUS NAYA
MARTIN
(Nº SOCIO 440)
- 5.- LEON DE COS BORBOLLA
(Nº SOCIO 442)

Esperamos añadir nuevos nombres. Si aún no eres miembro consulta en nuestra sede y únete a nosotros.

**C/ Gral. Martínez
Campos, 49 • 28010
Madrid • Tlf.: 91
319 86 45 (Tardes)**



El Desván del Automóvil

* ALFA ROMEO: QTY; SPOILER, 150; JUEGO MOLDURAS CINTURA FALDON, 150/120; TULIPA DEL. 6

* SPIDER: TULIPA PILOTO TRA. CODA/TRONCA, 8,5-13/123

GIULIA COUPE: MANILLA EXT. INTEL/EVALUNAS, 65; 14/14; INTERMITENTE, 63
APOYABRAZOS 22; TULIPA TRA. 61; GIULIA, GUARDAPOLVOS PALANCA CAMBIO, 6
FLECTOR TRANSMISION, 15; APOYABRAZOS, 18; MANILLA, 25

* VARIOS: ESCUDO ANTIGUO CON / SIN "MILANO" MODERNO, 15; 7-15/6; ESPEJO CROMAD. CON / SIN ESCUDO, 40 / 36; OPTICA LARGA, 36

* LANCIA, FULVIA COUPE: CERCUILLO FARO, 36; ESCUDO, 25; LETRERO TRA, 33
PARAGOLPES, 240; PILOTO TULIPA TRA, 55/25; ELEFANTE, 9; GOMA PARAGOLPES, 18-36.

* FIAT SPIDER: TULIPA DEL. TRA, 13,5/9-13,5 (MOD) 55 (ANTG); ESCUDO REDONDO 9/15

* VARIOS ITALIA: OPTICA CARELLO 7" 5,75" LARGA, 37/40; TAPON LLANTA ABARTH COLORES, 3; ESCUDO ABARTH / PIMFARINA TOURING BERTONE

* MG: B; PARRILLA CROM, 145; TULIPA TRA, 24; INTERMITENTE, 31/4;

PILOTO TRA DEL, 36/30; ESCUDO AUSTIN HEALEY SPFFITE, 15

* TRIUMPH: PILOTO TRA. SPITFIRE 140, 59

* JAGUAR: VARIOS: "GATO" GRANDE / PEQUEÑO, 33; 12; TAPON LLANTA, 5-15

* XJ: ESCUDO "Y12" / CAPOT, 21/14-21; LETRAS "X" / "J", 6; ESCUDO LLANTA, 5-15

LETRERO "SOVEREING", 12; ESPEJO PUERTA, 51; XJS: PILOTO PLASTICO TRASERO, 75

LETRERO "JAGUAR" / "XJS", 1; INTERMITENTE, 60; MK II: INTERMITENTE / LUZ POSICION, 40/36;

* VARIOS UK: TAPON GAS, "ASTON", 36; AFORADORES 24-30; OPTICAS "LUCAS", 18-21

* PORSCHE: ESCUDO GRANDE PEQUEÑO, 22; TULIPA DEL 911/2 (1963-80), 15-60

* ANOS 20-40: TERMOMETRO SOBRE CAPOT GRANDE PEQUEÑO, 90-75; FARO "PIRATA"

CASA / ESPEJO, 170-190; PILOTO ALETA, VARIOS; MANILLA MALETERO O PUERTA, 10 L

* UNIVERSAL: ESPEJO "GP" / CALIFORNIAN 21/27; RADIO 6 612V. MASA + y - AM, 75

EJEMPLOS Y PRECIOS EN EUROS

LOS PRECIOS NO INCLUYEN IVA.

DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS AECD

Tlf.: 91 474 32 85 - 609 25 86 28



EDITORIAL

Queridos socios:



Una vez me dirijo a vosotros para comentar las actividades de nuestra afición durante el semestre pasado y así tener otra nueva oportunidad de contactar con todos.

En el mes de septiembre tuvimos la posibilidad de asistir a la Jornada de Puertas Abiertas que el RACE organizó en el Circuito del Jarama que, como siempre, contó con una gran asistencia de vehículos clásicos de todos tipos y publicos. Durante un fin

de semana de octubre visitamos Asturias, hospedándonos en una magnífica casa rural en Llanes que nos había buscado Mariano Riesgo quien organizó la excursión. Fue una pena que solo cuatro parejas la disfrutamos. En el mes de diciembre celebramos nuestra tradicional comida de Navidad en El Pardo, previamente visitando el Palacio (solo una parte) y, fundamentalmente la colección de vehículos del Patrimonio Nacional gracias a los buenos amigos de Miguel Bernal que lo organizó. En otra página de este boletín encontrareis un artículo dedicado especialmente a esta colección. Dado el gran éxito de asistencia que tuvo esta activi-



dad pensamos repetirla y así poder visitar la parte del Palacio y anexos que esta vez no nos dio tiempo de ver.

Además del artículo sobre la colección de vehículos del General Franco podreis encontrar en este número paginas sobre Rallys de coches clásicos y finalmente una entrevista a uno de nuestros socios mas queridos y veteranos: Antonio Velasco, el "soltero de oro" sin cuya ayuda y colaboración la Asociación Española de Clásicos Deportivos no sería posible actualmente.

No puedo despedirme sin dar la bienvenida a los nuevos socios y como siempre agradecer a nuestros patrocinadores su colaboración. Además quiero dar las gracias a dos miembros de la Junta Directiva que la dejan: Myriam Wehr que está saturada por su trabajo y Pablo Vaquero que ha sido destinado a Alemania en el suyo. Para sustituirlos hemos nombrado dos socios muy activos y conocidos de todos: Emilio Lapaz y Jesus Ortiz, nuestra mas cordial bienvenida !!!!!!!!!!!!!

Atalayas

Antonio Martín del Barrio



AECD

<http://www.aecd.org>

Edita: **ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS**

ANTONIO MARTIN DEL BARRIO: Presidente

PEDRO PABLO GALLARDO: Secretario

JUAN LOPEZ BARTELS: Tesorero

ANTONIO DEL CASTILLO: Vocal. **LUIS MORENO:** Vocal. **ANTONIO VELASCO:** Vocal. **EMILIO LAPAZ:** Vocal. **JESUS ORTIZ:** Vocal

MARIANO RIESGO: Director Técnico

Coordinación y Edición: **E Y P DEL MOTOR Y LA COMPETICIÓN TLF: 91 360 46 66**

Diseño y Maquetación: **CLAUDIO LAS HERAS**

AECD: C/ Gral. Martínez Campos, 49 (Auto-Tracción) • 28010 Madrid

Tlf.: 91 319 86 45 • Fax: 91 308 65 83 • E-mail: aecd@eresmas.com



GOODWOOD REVIVAL “UN FIN DE SEMANA EN EL PARAISO”



El Goodwood Revival que se celebra desde el otoño de 1999, en el circuito de Goodwood, sur de Inglaterra, fue el sueño hecho realidad del actual Conde de March, un amante de los coches y con tradición automovilística en sus venas.

Su abuelo, el noveno Duque de Richmond, en 1948, fue quien inauguró dicho circuito, estando homologado internacionalmente para celebrar carreras hasta 1966.

Cincuenta años más tarde, los

medios especializados - incluso los más destacados periodistas que pensaban que han visto todo en material de automovilismo - definen al Revival como el mayor acontecimiento en relación con el automovilismo clásico. Lo cierto es que el abuelo de Lord March, se hubiera quedado atónito viendo el renacer del circuito que él construyó en el perímetro del aeródromo de Westhampnett utilizado en la Batalla de Bretaña.

El Revival es el único evento deportivo en el mundo



COMIDA DE NAVIDAD MULTITUDINARIA



Si en un principio se pensó y anunció que este año la comida de Navidad, prevista para el día 17 de diciembre, tendría lugar en Villanueva de los Infantes, finalmente, y habiéndolo pensado mejor, nos quedamos más cerca y la celebramos en el Pardo, donde pasamos una agradable mañana visitando algunos lugares de interés.

Los vehículos clásicos se quedaron estacionados en el aparcamiento del Palacio del Pardo de 11 h. de la mañana a 14.00 h., vigilados por la Policía Local mientras nosotros visitamos el Palacio Real, Museo de Telecomunicaciones, y los

vehículos pertenecientes al Patrimonio Nacional, con alguna sorpresa que mereció la pena ver.

Nos reunimos en el Restaurante El Pinar, a las 14.30 h., y como es habitual en estas comidas se adelantó el programa de actividades previsto para el año 2006.





ambientado en un periodo dorado del pasado. Cada año, más y más espectadores y participantes se involucran en el espíritu de Goodwood, para gozar del romance de las carreras. El circuito está fantásticamente decorado, para disfrutar del apogeo que vivió Goodwood entre los años 1948 y 1966. Esto significa que no está permitida la entrada al perímetro del circuito durante todo el fin de semana a los

coches modernos. El Revival solo da concesión a la modernidad en temas de seguridad tanto para visitantes como para pilotos, los cuales deben de utilizar cascos y monos acorde a las

reglas de seguridad vigentes; sumando las barreras de contención y las áreas de escape en el circuito. No solo el circuito y los vehículos tienen un aspecto auténtico de una época pasada, el personal trabajando en el evento y los participantes van vestidos apropiadamente a unos años dorados, los años 40, 50 o 60. Y lo mejor de todo, es que el propio visitante también va vestido de época, formando parte de todo ello y envolviéndose y disfrutando del ambiente; entre bandas de

música de los años 50 o comiendo los famosos fish & chips envueltos en auténticos periódicos de la época. Añadido a todo este gran ambiente, disfrutamos de la acción en el aire. Los aviones de la 2 Guerra Mundial; los Spitfires, Hurricanes y Mustangs pilotados por la Compañía del Famoso Piloto de Aviones Clásicos, Ray Hanna, nos deleitaron y nos dejaron sin aliento con sus piruetas y acrobacias, creando un verdadero show aéreo y haciendo un homenaje a la valiente y gloriosa aviación pasada de Goodwood.



La Fundación RACE nos recibió de nuevo en el Circuito del Jarama, esta vez el 24 de septiembre, con una mañana de sábado soleada y muchísimo público asistente.



JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS



En los primeros momentos de la jornada, los clásicos iban llegando y aparcando en la zona de paddock del Circuito madrileño. La expectación iba creciendo entre el público asistente, y finalmente la gran mayoría coincidió en una misma opinión: ésta es una de las mejores jornadas para ver a los vehículos más deportivos de entre los clásicos.

Las 12 del mediodía era la hora fijada para la entrega de las acreditaciones para entrar en pista, si bien la jornada había empezado horas antes. El atasco que había en la A1 provocó que algunos miembros de otros clubs (recorremos que en este día todos los clubs tienen cabida en el Circuito del Jarama) llegaran

a las 2 de la tarde y que alguno ni llegara ya que le dejó tirado el coche en medio del atasco... Suerte que en la Asociación Española de Clásicos Deportivos los socios tienen sus vehículos impecables.

En esta galería de fotos podéis disfrutar de una panorámica general de los coches aparcados y de varias exquisitos. ■





EXCURSION ASTURIAS

Los 21, 22 y 23 de octubre visitamos el Principado de Asturias, sus "fabes", sus "praus" y la impresionante belleza de los Picos de Europa. Preparamos un intenso fin de semana en Asturias, que esperamos fuese del agrado de todos, donde pudimos ver el "interior" de



un camión, que nos deleitó con sus experiencias saharianas.

Disfrutamos el sábado de impresionantes vistas de los Picos de Europa y de los valles, prados y montes asturianos. También tuvimos románico en Cangas de Onís, Oviedo y el domingo vimos el Naranjo de Bulnes.

En relación con la gastronomía, para las cenas del viernes y el sábado, El Habana nos tenía preparadas sorpresas culinarias. La comida del sábado fue "dura": entremeses, pote asturiano, empanada, cabrales y de postre flan casero y arroz con leche "de los buenos". Hubo fabes o verdinas el domingo.

Respecto al recorrido que hicimos, aunque con algún que otro cambio, fue de Llanes a Cangas de Onís por una carretera para "profesionales", con poco tráfico y un excelente asfalto. De Cangas a Oviedo por autovía. El domingo no hubo apenas recorrido pues el Naranjo está a 54 km. de Llanes.

El comienzo de la excursión fue el viernes, cuando llegamos cada uno por nuestra cuenta a El Habana, donde cenamos a las 21.30 h. El sábado teníamos previsto el desayuno a las 09.00 h. para salir sobre las 9.30 h. El domingo la salida fue sobre las 12.00 h. camino de Pico Uriello. *

Asturias, quizá menos conocido que la costa, aunque también pudimos ver el mar, ese Cantábrico siempre espectacular. De hecho, nuestro "cuartel general" se

ubicó en una deliciosa Casona Asturiana situada en la localidad de Llanes. El Habana propiedad de Sirio Sainz, participante habitual del Dakar a los mandos de

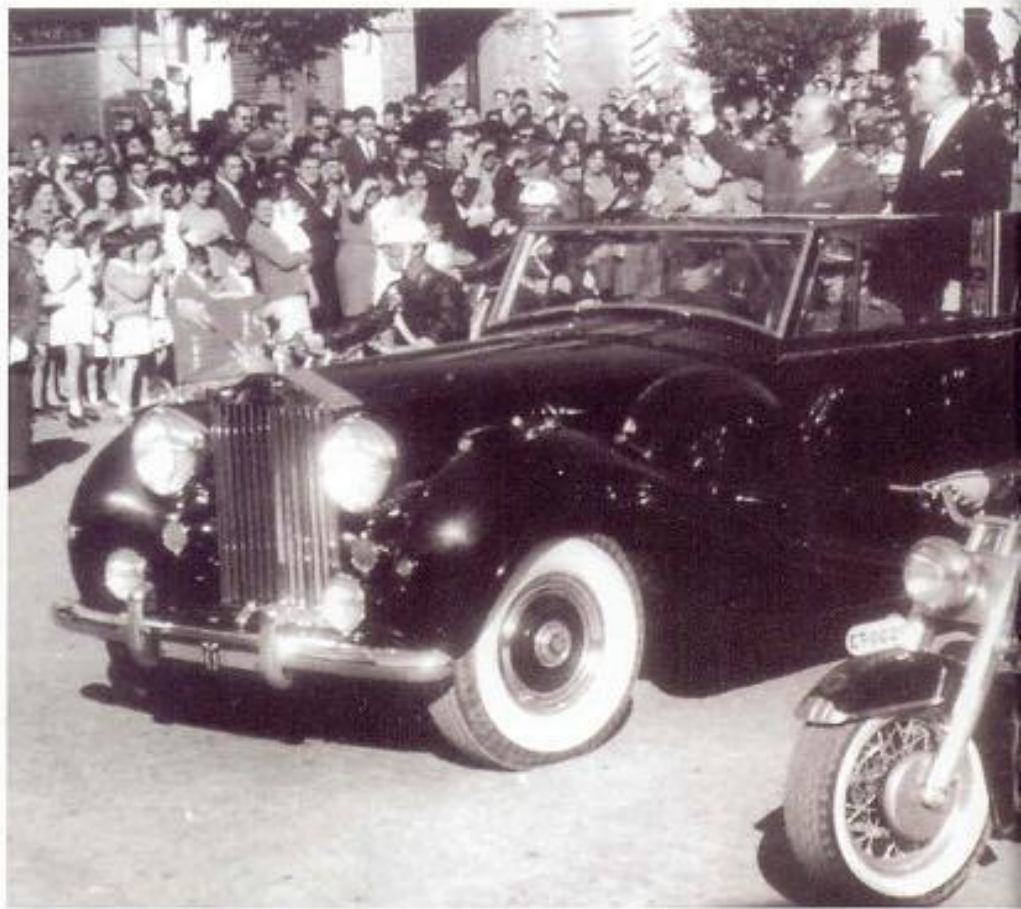


La colección de Franco

VISITA AL PALACIO DE EL PARDO

La comida de Navidad finalmente la celebramos en el Pardo, dónde pasamos una agradable mañana visitando algunos lugares de interés, entre ellos la colección de coches de Franco.

Después de la muerte de Franco, el Palacio de El Pardo, su residencia oficial y anterior cazadero real de nuestros monarcas, fue abierto al público para su visita, en este caso a la Asociación Española de Clásicos Deportivos, para que pudiéramos deleitarnos con sus piezas, algunas únicas, como el Mercedes más



importante a nivel internacional, el seis ruedas y tres ejes, un coche creado para paradas militares.

El Mercedes 540 G4 fue un regalo de Hitler a Franco en el día de su cumpleaños, tal y como también hizo con Mussolini. Sólo se construyeron cuatro unidades y la única que permanece original es ésta. Recientemente se lo han llevado a Alemania, dicen que para restaurarlo aunque se piensa que más bien para sacar moldes de cara a hacer copias...

De los coches que tuvo Franco los más importantes fueron: los Rolls Royce, los





descapotable y dos cerrados. La historia de este coche comienza en 1950, cuando para conmemorar la boda de la reina Isabel II y el duque de Edimburgo, la empresa británica Rolls Royce crea un modelo denominado Phantom IV. Se construyeron sólo 18 ejemplares, que se adjudicaron a personalidades como el rey de Kuwait, la princesa Marina, el príncipe Aga Khan, el Sha de Persia, el rey de Arabia Saudí y tres de estos fueron comprados por la Casa de Franco.

La mujer alada (Espíritu del Extasis), aparece arrodillada sólo en estos Rolls porque, según la leyenda, todos deben inclinarse ante el rey...

El chofer de Franco

En la visita estuvimos acompañados por el que fue chofer de Franco muchos años, primero

cuando eran dos y luego, entre 1955 y 1966, él solo cuando se jubiló su compañero, en estos momentos de 96 años mientras nuestro guía solo cuenta 86 primaveras. Un pozo de experiencias y sabiduría fue nuestro guía, el mejor que nos podía haber acompañado. Simpático, entrañable y sincero. Para él los Rolls no son tan buenos como la gente cree, los Packard blindados no eran capaces de subir el Puerto de Navacerrada y tenían que ir a La Granja en un Chrysler al que habían quitado el blindaje, el todo terreno de Franco era muy malo... pero todo en un tono de humor envidiable. De él hemos sabido que su trabajo era muy esclavo, que cobraba 1000 pesetas al mes, que había que rodar los vehi-

culos 4000 kilómetros para probarlos antes que se subiera Franco, que sólo había un Cadillac blindado al que hubo que montarle 4 amortiguadores para que soportase el peso, que los tres Packard blindados están rehechos en el País Vasco (rotulas, trapecidos,...) porque eran los mejores mecánicos, que sólo uno de ellos se blindó en América, que el resto se hizo en Torrejón y un largísimo etcétera de curiosidades y datos que no alcanzamos a recordar.

Un poco de historia

En el Monte de El Pardo, que se extiende al norte de Madrid con casi 16.000 hectáreas de bosque, está ubicado el Palacio de la Zarzuela, actual residencia de Sus Majestades los Reyes de España.

Desde la Edad Media, este monte que aún hoy conserva una gran riqueza ecológica, era utilizado por los reyes castellanos, y a través de los siglos, se desarrolló un pequeño núcleo urbano en el que destacan la Casita del Príncipe y los conventos de las Concepcionistas Franciscanas y el de los Capuchinos, fundado por Felipe III. En éste se conservan notables obras de arte como el Cristo Yacente, escultura de Gregorio Hernández o la Virgen de los Ángeles, de Francisco de Rizi. Enrique IV, en la primera mitad del siglo XV hizo construir un pequeño castillo, que Carlos I reedificó en 1553, y quedó terminado en 1558, ya durante el reinado de Felipe II.

El Palacio de El Pardo heredó del castillo medieval su disposición general, con torres en los ángulos y rodeado por un foso. De la decoración interior del Palacio, de época de Felipe II, se conserva un techo pintado por Gaspar Becerra, y de Felipe III las pinturas como las realizadas por Carducho y Cabrera. •



Mercedes Benz y los Cadillac. Todos ellos han sido mimadamente custodiados y mantenidos por la Guardia Real y quizás es por lo que han llegado en perfecto estado a nuestros días.

Los Rolls, junto a los Mercedes y a diversos coches de representación como Cadillac, Buick o Chrysler, descansan en las cocheras de la Guardia del Rey. Actualmente la Familia Real española utiliza los Rolls en actos oficiales.

De entre los Rolls, el más importante es el modelo Phantom IV. La colección cuenta con uno



AUTO RETRO BARCELONA

El Salón Auto Retro Barcelona consiguió una exitosa 22ª edición en los seis días en que la convocatoria permaneció abierta al público. La muestra se celebró en el palacio Victoria Eugenia del recinto de Montjuïc de Fira de Barcelona y se pudo visitar diariamente

entre las 10 y las 20 horas, inintermitentemente.

Entre lo más destacable estuvo la celebración del homenaje en el stand del RACC a Antonio Zanini por los 25 años de su Campeonato de Europa, la visita del piloto Simó Pou, que con 94 años permanece en plenas condiciones físicas. Pou es pacientemente el piloto más veterano de España y el único con vida que participó en competiciones en el histórico autódromo de Terramar, en Sitges, trazado que precisamente es objeto de homenaje en esta edición de Auto Retro por parte de Televisión Española. Por lo demás, lo típico, el mercadillo de piezas y recambios de todo tipo, la compra-venta de automóviles y motocicletas, obras de arte, libros, miniaturas y objetos que tienen que ver



con el mundo de la automoción, donde cualquier aficionado a los vehículos de colección pudo encontrar lo que estaba buscando. Mención especial a las concentraciones de clubs, que diariamente poblaron la plaza del Marqués de Foronda. •



RALLYE CLÀSSIC D'HIVERN

Hasta el último suspiro no se ha decidido la suerte de la 10ª edición del Rallye Clàssic d'Hivern. Alperi Suárez-Suárez Infiesta han conseguido el triunfo por sólo 3 puntos superando a Valverde Prida-Grandia Borrás.

Un total de 27 controles secretos han servido para proclamar los vencedores de la prueba que también se han adjudicado la Challenge FEVA (Campeonato de España de la Federación de Vehículos Antiguos). La mayoría de participantes definió



como complicada la carrera, en que las humedades han convertido en muy difícil cumplir con la media de 49.999 km/h que se debía realizar en los tramos especiales. Especialmente complicado se presentó el tramo de Collsapana que patinaba mucho, y difícil de cum-

plir la media marcada el de Osor por el trazado tan revirado y húmedo que ofrecía a los pilotos. El piloto asturiano Alperi Suárez con el copiloto madrileño Suárez Infiesta (Morris Mini 1300) han sido los brillantes vencedores del Rallye d'Hivern como también de la

Challenge FEVA. Mientras que la Challenge Europea era ganada por el equipo francés Aghem-Cumino con un Lancia Fulvia HF 11.6. El equipo Valverde-Grandia han llevado su BMW 2002 hasta una brillante segunda posición final de la general, a la vez que se adjudicaban el triunfo en el grupo F. La prueba fue dura, más con humedades y el asfalto deslizando. De ello daban fe algunos de los coches que llegaron con la carrocería locada por ligeras salidas de carretera. •

DURÍSIMO

En octubre se disputó el I Rallye 1000 Millas de los Pirineos (Barcelona-Pamplona)

Esta ha sido la unánime respuesta de los 52 participantes que han conseguido llegar hasta Pamplona con sus veteranos vehículos. Radiantes y satisfechos llegaban al incomparable marco del Castillo de Gornaz donde, por fin, pudieron saborear el gran esfuerzo realizado para vencer el duro reto. Los equipos también se han abreviado con la dura prueba de regulari-



dad y han estado rodando por el asfalto del trazado urbano de

Montjuïc en Barcelona. Las curvas de la guardia urbana, la Font del



Got, Vias, el Poble Espanyol y el cerradísimo ángulo de Miramar han renacido por unas horas con el paso de unos modelos que, antaño, estuvieron rodando ya en el circuito de la montaña mágica. •



IV TRECE

COPA DE CLÁSICOS PPG

FLY CAR MODEL



En septiembre se celebró el "III Clásicos Torrelodones". 400 kilómetros por las provincias de Madrid, Ávila y Toledo. El alcalde de Torrelodones, D. Carlos Galberño, y el primer teniente de alcalde, D. Fernando González dieron la salida a 27 bólidos, la mayoría Porsche 911. Entre ellos, reaparecían los Kremers después de la recuperación de Marcos por un accidente. A destacar dos Maseratti coches "0", cedidos por el nuevo patrocinador "Millemiglia".

La clasificación estuvo muy reñida. Al final ganaron los Kremers, aunque todavía, a falta de una prueba, no habla un claro vencedor del Trofeo: tres equipos se disputaban el campeonato y una decena tenían posibilidades de participar en el Trofeo FEVA.

La última prueba fue la "II Targa 3 Provincias - Memorial Antonio Albacete", con el estreno de la Categoría Turismo, para quienes no llevan equipo de medición.

Transcurrió por las provincias de Madrid, Ávila y Toledo. 408 kilómetros en un día soleado, atípico para un final de un



TRECE. 42 coches: De ellos, 13 Minis: todo un homenaje a la figura de Antonio Albacete. Entre los inscritos, Antonio Albacete Jr., flamante campeón de Europa de Carreras de Camiones.

En las clasificaciones, algo espectacular por inusual: continuos empates a ceros e incluso algún sector sin puntos de penalización por parte de un equipo. Al final ganaron Eduardo Martín y Gemma Almeda (Alpine A310). El Trofeo queda liderado por José M^o Giez de Vega en conductores, Eloy Vara en acompañantes y Garaje Clásico en escuderías. •

Miguel Ángel Vázquez Fdez.



Para más información se puede consultar la página web www.garajeclasico.com/trece





FERIA VEHÍCULO CLÁSICO DE OVIEDO



El Palacio de los Deportes de Oviedo acogía de nuevo la Feria del Vehículo clásico Oviedo que, en su octava edición, sigue aumentando sus números con la

firme dirección de Fernando de la Hoz. El Palacio se ha quedado pequeño, casi desde la primera edición, y todos los metros disponibles se encontraban aprovechados al máximo. Seguro que si la organización dispusiera de más

metros, rápidamente se llenarían con los aficionados y profesionales cada vez más numerosos.

Una de las "estrellas" fue la presencia de dos Mercedes 300 SL "alas de gaviota", uno de ellos en venta por la respetable cantidad de 300.000 euros. También de la marca bavara se pudo ver un Mercedes de 1.931, varios SL descapotables y con la colaboración del Club Mercedes de España el sábado varios modelos de distintas épocas realizaron una concentración. El domingo tocaba el turno a los Citroen pudiendo verse modelos 5, 11,15 y DS, y una de motos de época que también se concentraron en las

inmediaciones. Dentro Jaguar's, Chrysler, Cadillac, dos Renault 5 Turbo (1 y 2), un Mustang; un TR 250, Lamborghini 350, Ferrari... en fin una pequeña muestra de todas las grandes marcas de hoy y siempre.

A la presencia de los coches, que también ocupaban un buen número de metros cuadrados en los alrededores del Palacio, se unían las motos, libros, repuestos, slot y una exposición fotográfica en honor del piloto asturiano de Pegaso Celso Fernández, así como unas fotos de Fernando Alonso con los clásicos en los que pasea antes de los Grandes Premios. •

Gregorio Espartaco



RALLYE HIPERCOR



Federico González y Carlos González, a los mandos de un Simca Rallye, han sido los brillantes vencedores del XI Rallye HIPERCOR para vehículos históricos.

Si el recorrido de la mañana era selectivo, principalmente motivado por la cantidad de humedades y de hojas que cubrían el asfalto, el de la tarde no lo fue menos, y se llegaba a El Corte Inglés de Gijón, quedando varios equipos por el camino, con la menor penalización, y por tanto como vencedores, la pareja compuesta por Federico Glez. y Carlos Glez., con 1B, a un solo punto se clasificaban Miguel Verano y Ricardo Alonso, para situarse seguidamente, Fco. Javier Alperi y Secundino Suárez



(Morris Mini) con 22 puntos, empatados con Rufino López y M^o Jesús Albuerno (Morris Mini Cooper).

El Rallye se presentaba esta temporada 2005 como la penúltima prueba de la temporada puntuable para la Challenge Classic Norte, a la que llegaban Fco. Javier Alperi y su copiloto Secundino Suárez, como los máximos aspirantes para hacerse con el título, por segundo año consecutivo. La tercera plaza lograda por este equipo ha supuesto que, a falta de una prueba (Rallye de Valladolid), se hagan con el título. •

CHALLENGE CLASSIC NORTE 2005

Clasificación de conductores

Nombre	Puntos
1 Fco. Javier Alperi	65
2 Fco. Javier Madroño	41
3 José M. Menéndez	34
4 José Manuel López	33
5 Carlos García	27
6 Pablo Lorenzo	26
7 Ignacio García	24
8 Javier Díez	23
9 Rufino López	21
10 Ramón Abella	21

Clasificación de copilotos

Nombre	Puntos
1 Secundino Suárez	65
2 Manuel González	41
3 Angel Matilla	41
4 Pablo Rodríguez	39
5 Alejandro Fernández	34
6 Sonia de la Vallina	26
7 Lucía García	24
8 Luis A. Alonso	23
9 M ^o Jesús Albuerno	21
10 Marta Suárez	21

Completa tu Colección

Haz tus Pedidos en
LA ASOCIACIÓN O EN EL
Tlf.: 91 319 86 45



PARAGUAS 10 €

GORRAS 5 €



Polos Rojo,
Verde y Azul 12 €



PLACAS EXCURSIONES

	P.V.P.
GRAN PREMIO 1999	10
EXCURSION ANDUJAR 1999	10
RALLYE REGULARIDAD 1999	10
RALLYE LA RIOJA 1999	10
EXCURSION GUADALAJARA 2000	10
GRAN PREMIO 2000	10
E. SAN MARTIN DE VALDEIGLESIAS 2000	10
E. CONFRATERNIDAD 2000	10
E. BARREIROS 2000	10
GRAN PREMIO 2001	10
E. ASTURIAS 2002	10
RALLYE BOADILLA 2002	10
E. MAESTRAZGO 2002	10
E. MATARRANA 2003	10
E. LAGO DE BOLARQUE 2003	10
RALLYE BOADILLA 2003	10

Bordados

GRANDES 4,5 €

Bordados

PEQUEÑOS 2,4 €

PINS NORMALES, ANTIGUOS
y sin Pincho 0,5 €

PINZAS
CORBATA
4 €

GEMELOS 6 €



Alfileres PAÑUELO 4 €



PEGATINAS GRANDES 2 €,
EXTERIORES E INTERIORES 1 €

LLAVEROS 3 €

PLACAS METALICAS
CON PINCHO
y sin Pincho 15 €



ANTONIO VELASCO MARTÍNEZ



La AECD comenzó como "Clásicos y Deportivos" fundado por los hermanos Viña y sede en la calle Santa

Teresa de Madrid. Posteriormente pasó a Asociación con sede en la calle Montalbán y fundación por Jaime Parser, Pedro Goyoga y Fausto Saavedra, ahora socios de honor de la AECD, y finalmente la sede pasó al Garaje Auto Tracción allá por 1974.

Fue en 1924 cuando se creó Auto Tracción. Fue una sociedad fundada por un grupo de marqueses para representar a

la marca Dodge Brother, que al ser comprada por Chrysler se trasladó a la calle Espronceda, a la empresa SEIDA. Entonces es cuando el padre de Antonio Velasco compró Auto Tracción (1924) pasando a ser taller y garaje.

La simpatía de Antonio, que nos recibió en la sede de la AECD, es el rasgo más característico de este importante personaje de los Clásicos en España. Pudimos admirar allí parte de su colección, parte de ésta a su vez en espera de ser restaurada. Tiene piezas francamente llamativas de las que podeis disfrutar en las fotos que aquí

publicamos. Pero también quisimos hacerle algunas preguntas:

Que es, a tu parecer, lo mejor de estar en la Asociación Española de Clásicos Deportivos.

Lo mejor sin duda es el sentirte como en una gran familia. El organizar excursiones simpáticas también es muy bueno.

¿Y lo peor?

No he conocido nada malo mientras he estado en la AECD.

¿Por qué recomendarías a la gente estar en la Asociación?

Sobre todo por el espíritu y camaradería que se crea y al ser automóviles muy simpáticos de conducir, eso también ayuda. •



Entrevistamos a uno de los vocales de la Junta, además de uno de los primeros socios de la AECD y "casero" del local de la asociación.



AUTO-TRACCIÓN

ENGRASE EQUILIBRADO
DIRECCION SUSPENSION FAROS

Tudor

SERVICIO



La simpatía de Antonio, que nos recibió en la sede de la AECD, es el rasgo más característico de este importante personaje de los Clásicos en España.





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

Gracias a todos

