



# AECD

Asociación Española Clásicos Deportivos

Nº14 - 2008

Boletín de distribución gratuita para Socios

## 1<sup>er</sup> Concurso Internacional de Elegancia

Palacio Real - Madrid

Organiza: Asociación Española Clásicos Deportivos



Actividades y viajes de la AECD

Jornada puertas abiertas en el Jarama

Rallyes de Regularidad

Auto Retro

Escudería Caja Madrid

75 años Audi

Volvo

Lancia



VOLVO





La razón por la que los principales fabricantes de automóvil eligen Autoglym es sencilla: Ellos quieren que *sus coches brillen como los mejores*.

Desde hace más de 40 años, Autoglym fabrica y distribuye productos diseñados para ser seguros, fáciles de usar, e inmejorables en calidad y resultados.

Tanto en cadenas de producción, concesionarios o salones de automóvil, los fabricantes conocen que la excepcional formulación y constante calidad de los productos Autoglym aseguran que sus vehículos siempre estén perfectamente presentados.

*Este conocimiento profesional* está ahora disponible en las mejores tiendas de accesorios y en nuestros centros especializados.



AUTOGLYM. LETCHWORTH. ENGLAND



C.C. Hipercor Alcalá de Henares  
C.C. Hipercor Campo de las Naciones  
C.C. Hipercor Pozuelo

**AUTOBRILLANTE, S.L.**

Pol. Ind. Prado Concejil - C/ Roa, 16

28890 - Loeches (MADRID)

Tel. 91 886 20 10 - Fax. 91 886 20 14

[www.autobrillante.com](http://www.autobrillante.com) - [www.centrosautobrillante.com](http://www.centrosautobrillante.com)



De venta en los  
Centros del Automóvil  
de Hipercor

**Sshhh...Revelamos los secretos profesionales**

Antes de plantearse pintar su vehículo, pruebe a aplicar Cera Abrillantadora de Resina sobre los defectos y arañazos moderados. La Cera Abrillantadora de Resina contiene micro-partículas que son eficaces para eliminar los arañazos y defectos leves y reavivar el color de la pintura.





# EDITORIAL

Estimados socios:

Si enéis en vuestras manos un número muy especial en la Junta Directiva lo hemos llamado anuario. Ha supuesto un esfuerzo grandísimo para todos los que colaboramos en el y no quiero elaborar la lista de participantes para no olvidarme de ninguno de ellos. Que yo sepa, nunca se había preparado un ejemplar de este tamaño en los muchos años que lleva existiendo la Asociación Española de Clásicos Deportivos (los más veteranos podrán corregirme si me equivoco) Debido a esto, la salida de este número se ha retrasado más de lo que nos hubiera gustado, pero por fin lo hemos conseguido. Gracias todos los socios por permitirnos llevar a cabo esta aventura y muy especialmente a todos los colaboradores directos. En este número dedicamos una serie de páginas a las empresas que hacen posible nuestra existencia y la de esta edi-

ción. ¡Muchas gracias a todas! Además, enumeramos los nuevos socios y dedicamos una serie de artículos a distintas actividades de marcas milicas del automovilismo como Audi, Lancia, BMW, Volvo etc.

También reflejamos las manifestaciones como AutoRetro y Oporto sin olvidar otras dedicadas más al aspecto deportivo tales como los Rallies de Regularidad a los que esta muy unida la Escudería Caja Madrid.

Como no podía ser de otra manera, relatamos nuestras actividades del año pasado: la Asamblea General, excursión a Navacerrada, Retromovil Madrid donde estuvimos representados con un stand, Hospederías de Zaragoza (organi-



zado por la Asociación Aragonesa de Clásicos Deportivos), la cena de verano, el desfile de S. Isidro, puertas abiertas del Jarama, distintas excursiones a Cuenca, Pastrana, Pamplona, etc. y acabando el año 2007 con la comida en El Pardo.

Hemos puesto todos mucha ilusión en este proyecto y esperamos que no os defraude.

Ráfagas

**Antonio Martín del Barrio**



**AECD**  
 Edita: **ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS**

**JUNTA DIRECTIVA A.E.C.D. FEBRERO 2007**

**ANTONIO MARTIN DEL BARRIO:** Presidente

**LUIS MORENO MARTINEZ:** Vicepresidente

**PEDRO PABLO GALLARDO:** Secretario

**JUAN LOPEZ BARTELS:** Tesorero

**ANTONIO DEL CASTILLO OLIVARES:** Vocal, **ANTONIO VELASCO:** Vocal, **EMILIO LAPAZ:** Vocal

**GUILLERMO VELASCO ORTEGA-BAISSE:** Vocal

Coordinación y Edición: **E Y P DEL MOTOR Y LA COMPETICIÓN** Tlf: 91 552 42 09

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: [asociacionclasicos@yahoo.es](mailto:asociacionclasicos@yahoo.es)



## SOCIOS DADOS DE ALTA 2007

454	MARIANO ANTON MARTIN
455	FERNANDO RODRIGUEZ DE LEDESMA VEGA
456	RAMON ARROYO DIAZ
457	MANUEL FERNANDEZ LUNA
458	JOSE MARIA PEREZ-ULLIVARRI
459	GONZALO RICO-AVELLO
460	FRANCISCO JAVIER HUETE LOPEZ
461	CELESTINO TORRES GARRIDO
462	JUAN ASTORQUI PORTERA
463	ANTONIO RUIZ-VALDEPEÑAS
464	JOSE MARIA PALACIN ISABEL
465	ISMAEL ARQUERO SAZ

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

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

**SOLUCIONA  
TUS PROBLEMAS  
DE APARCAMIENTO**

**NOVEDAD  
en ESPAÑA**



WWW.CARDUPLEX.COM  
902 361 800

MAQUINAS ELEVADORAS



**CARDUPLEX®**





# ASAMBLEA GENERAL



La Asamblea General este año tuvo lugar el día 5 de febrero a las 5 de la tarde en el GARAJE AMAZON SPORT situado en la Calle Costa Rica de Madrid.



Este año, para cumplir con la Ley, hubo que renovar la Junta Directiva de la A.E.C.C. y por ello se recordó a los socios que el procedimiento electoral sería el mismo que en convocatorias anteriores, pudiendo presentarse a Presidente cualquier socio de la A.E.C.C. con una antigüedad superior a 1 año y estando al corriente de pago. Las candidaturas pudieron

presentarse en la sede de la Asociación hasta 20 días antes de que se celebrase la Junta General. Se insistió en la importancia de la asistencia, ya que ese era el momento adecuado del año para poder expresar tanto las opiniones buenas como las que no parecían bien, y de poder colaborar con la Asociación, por ejemplo ofreciéndose para organizar alguna actividad que se considerase interesante. •



# RESTAURACIÓN SECCIONADA

## DEL PRIMER AUDI DE SEIS CILINDROS



El Audi Type M de 1925 es una de las cuatro unidades que quedan en el mundo

Audi presentó un Audi 18/70 CV Type M, de 1925, restaurado como modelo seccionado. "Acometer este proyecto ha sido de gran importancia para nosotros. El modelo seccionado aporta una perspectiva reveladora de la tecnología, la composición de los materiales, la artesanía y la capacidad técnica de la época", subraya Thomas Frank, Director de Audi Tradition. Se decidió encargar la sección y restauración partiendo de un modelo original muy valioso y difícil de encontrar. Frank está entusiasmado por los resultados. "Se trata de una muestra de la artesanía en la automoción. Todos los detalles, por pequeños que sean, pueden verse con claridad. El Audi Type M es una pieza realmente llamativa y ocupará un lugar destacado en el museum mobile de Audi". El Audi 18/70 CV Type M de 1925 es una de las cuatro unidades que

quedan en todo el mundo. En abril, la empresa Fahrzeugrestauration Rosenow recibió el encargo de desarrollar el proceso de sección y restauración de lo que fue el primer automóvil de seis cilindros en la historia de Audi. Spillner y su equipo dedicaron cerca de 4.500 horas de trabajo a lo largo de tres años y medio para esta pieza tan especial. Aunque el chasis original estaba bien conservado, necesitó un repaso completo. El suelo se elaboró con cristal acrílico, para permitir una nítida visión de los componentes de su chasis. El elegante bloque de cilindros del motor de 70 CV se mantuvo intacto. "Habría sido simplemente imperdonable cortar esta verdadera joya de la mecánica en dos", en palabras de Spillner.

La carrocería había sobrevivido, aunque estaba en condiciones lamentables. Tanto las piezas del bastidor de madera, paneles metálicos de la carrocería, como partes de las puertas y los bajos de caja formaron la base de la carrocería reconstruida. La estructura compuesta de madera y acero puede contemplarse con claridad en el modelo cortado. Los paneles metálicos de la carrocería se atornillaron al bastidor de haya para soportar la

carrocería que posteriormente se pintaría.

Los mullidos de la tapicería están cortados para mostrar todo el trabajo realizado en el cuero.

El gigantesco Audi 18/70 CV Type M fue una de las principales atracciones del Salón de Berlín de 1924. Es conocida la filosofía de Audi en la creación de vehículos técnicamente muy elaborados y de muy alto calibre. El motor de seis cilindros con bloque de aleación, distribución con árbol de levas en cabeza y frenos a las cuatro ruedas eran algunos de sus principales rasgos definitorios. El sistema de frenos respondía a un sistema híbrido, entre mecánico e hidráulico y el Audi Type M fue el primer automóvil que contaba con amortiguadores hidráulicos. La voluminosa carrocería del primer Audi de seis cilindros poseía una batalla de 3,75 metros. No obstante, Audi sólo construyó por sí misma el chasis. La carrocería se

ofertaba en cinco variantes diferentes: un turismo descapotable, una berlina Pullman, un Pullman landaulet, un Pullman convertible y un roadster convertible. La unidad restaurada es una berlina Pullman. En total, se construyeron 228 unidades del Audi Type M entre 1925 y 1928. A partir de 1924, todos sus coches adquirieron el número 1 como emblema en el radiador, con un termómetro de temperatura de refrigeración que resultaba visible desde el asiento del conductor en los modelos de mayor tamaño.

Los cuatro aros de la insignia de Audi simbolizan las marcas Audi, DKW, Horch y Wanderer, que se unieron bajo el paraguas de Auto Union en 1932. Auto Union y NSU, que se fusionaron en 1969, contribuyeron de manera significativa hacia el desarrollo del automóvil. AUDI AG se constituyó a partir de Audi NSU Auto Union AG en 1985. ♦



# UN HOTEL REINVENTADO. ESPLENDOROR DESCUBIERTO.



El gran hotel de cinco estrellas InterContinental Madrid ofrece en la actualidad habitaciones y suites de gran elegancia, la mejor sala de reuniones de cinco estrellas de Madrid, el prestigioso restaurante "El Jardín del InterContinental" y el "Bar 49", así como amplios salones de convenciones e incomparables instalaciones para la celebración de banquetes. Una de las ciudades más fascinantes del mundo cuenta ahora con una verdadera joya de la hostelería.

*Do you live an InterContinental Life?*



INTERCONTINENTAL.  
MADRID



Información y reservas en el teléfono:  
(91) 700 73 00 o por e-mail: [icmadrid@ihg.com](mailto:icmadrid@ihg.com),  
o visite: [www.ihg.com](http://www.ihg.com).

Paseo de la Castellana, 49 - 28046 Madrid - España



La historia de Audi

# UN REPASO POR EL CENTENAR DE AÑOS DE LA MARCA DE LOS CUATRO AROS



## 25 años del récord del mundo de Cx

Este año se conmemoran los 25 años del récord mundial que causó sensación en 1982. La tercera generación del Audi 100 sorprendió al mundo del motor con el coeficiente aerodinámico más bajo en la historia de una berlina de serie con un Cx de tan sólo 0,30.

## 50 años desde que NSU comenzó a fabricar automóviles de nuevo

En septiembre de 1957, NSU Werke AG presentó un pequeño y elegante automóvil para cuatro personas en el Salón de Frankfurt: el NSU Prinz se diseñó para facilitar a los motociclistas su cambio a un automóvil. Este fue en resumen el comienzo de la producción de coche en Neckarsulm después de un paréntesis de casi 30 años.

## 50 aniversario del desarrollo del motor Wankel

Fue una idea de Felix Wankel. En 1957 el motor original Wankel completó sus primeras sesiones de pruebas en el banco de motores de NSU Werke AG. El mismo año recibió luz verde el desarrollo de un motor de pistón rotativo con carcasa verti-

cal y pistones rotativos. En 1963 se presentó el primer coche con un motor de este tipo, el NSU Wankel Spider.

**70 años de los récords mundiales de velocidad de Auto Union**

Entre los días 25 y 29 de octubre de 1937 tuvo lugar la Semana Internacional de la Velocidad en la autopista que unía Frankfurt y Darmstadt. Auto Union estuvo representada por un aerodinámico coche de competición con motor de 16 cilindros. Por primera vez en la historia del automóvil, el piloto oficial de Auto Union Bernd Rosemeyer consiguió superar los 400 km/h en una carretera pública.

## 75 aniversario de los cuatro aros:

El 29 de junio de 1932 Audi Werke Zwickau, Horch Werke Zwickau, Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen y el departamento de automoción de Wanderer Werke de Chemnitz se fusionaron para constituir Auto Union AG. La compañía se convirtió en una realidad a iniciativa del Saxon State Bank. La fusión quedó simbolizada mediante los cuatro aros entrelazados. Los cuatro nombres de la marca (Audi, DKW, Horch y Wanderer) se mantuvieron. En la década de 1930 Auto Union AG

se convirtió en el segundo fabricante de automóviles más grande de Alemania.

## Centenario de DKW:

En 1907 se constituyó Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen. Después de un periodo inicial como

fabricante del ámbito de la maquinaria, la metalurgia y los accesorios, los fundadores de la compañía iniciaron en 1916 el desarrollo de un vehículo a vapor (en alemán, "Dampfkraftwagen"), cuyas iniciales en alemán dieron nombre a la marca. La compañía sajona alcanzó la fama gracias a innumerables desarrollos en el área del motor de dos tiempos. En la década de 1920 la Zschopauer Werke se convirtió en la fábrica de motocicletas más grande del mundo, DKW se hizo famosa como constructora de automóviles principalmente por su coche de tracción delantera, que comenzó a ser producido en serie en 1931. ■





La historia de Audi en un vistazo: Horch 830 BL, 1938; DKW3 6F91, 1953; NSU Prinz 30, 1959; Wanderer W25K, 1937; Audi Front 225, 1936 [izquierda a derecha].



Los cuatro aros del anagrama de Audi simbolizan las marcas Audi, DKW, Horch y Wanderer, posteriormente combinadas bajo el paraguas de Auto Union.

## HORCH

A finales del siglo XIX ya había en Alemania varios fabricantes de automóviles. Uno de ellos era August Horch & Cie., fundado el 14 de noviembre de 1899 en Colonia. August Horch fue uno de los personajes pioneros en el ámbito de la ingeniería de la automoción. Antes de crear su propio negocio, trabajó para Carl Benz en Mannheim durante tres años como Director de Producción de Automóviles.

En 1904, August Horch trasladó su compañía a Zwickau y la transformó en una sociedad de accionistas. Sin embargo, en 1909 August Horch abandonó la compañía que había fundado y creó una nueva iniciativa empresarial bajo el nombre de "Audi".

## AUDI

La compañía establecida por August Horch en Zwickau el 16 de julio de 1909 no podía volver a adquirir el nombre de su fundador por razones de derechos. Para su nueva compañía se encontró una nueva denominación traduciendo su nombre, que significa "hark!", "¡escucha!", al latín. Así fue como la segunda compañía creada por August Horch comenzó a operar bajo el nombre de Audi Automobilwerke GmbH, en Zwickau, el 25 de abril de 1910.

## WANDEßRER

En 1885 los mecánicos Johann Baptist Winklhofer y Richard Adolf Jaenicke inauguraron un negocio de reparación de bicicletas en Chemnitz. Poco después comenzaron a fabricar sus propias bicicletas ante la gran demanda de la época. Dichas bicicletas se vendían bajo la marca Wanderer y, en 1896, la compañía pasó a denominarse Wanderer Fahrradwerke AG.

Wanderer construyó su primera motocicleta en 1902. La idea de diversificar su negocio para producir coches se hizo realidad en 1913. Un pequeño biplaza denominado "Puppchen" dio comienzo a la tradición en una producción de automóviles que iba a extenderse durante varias décadas.

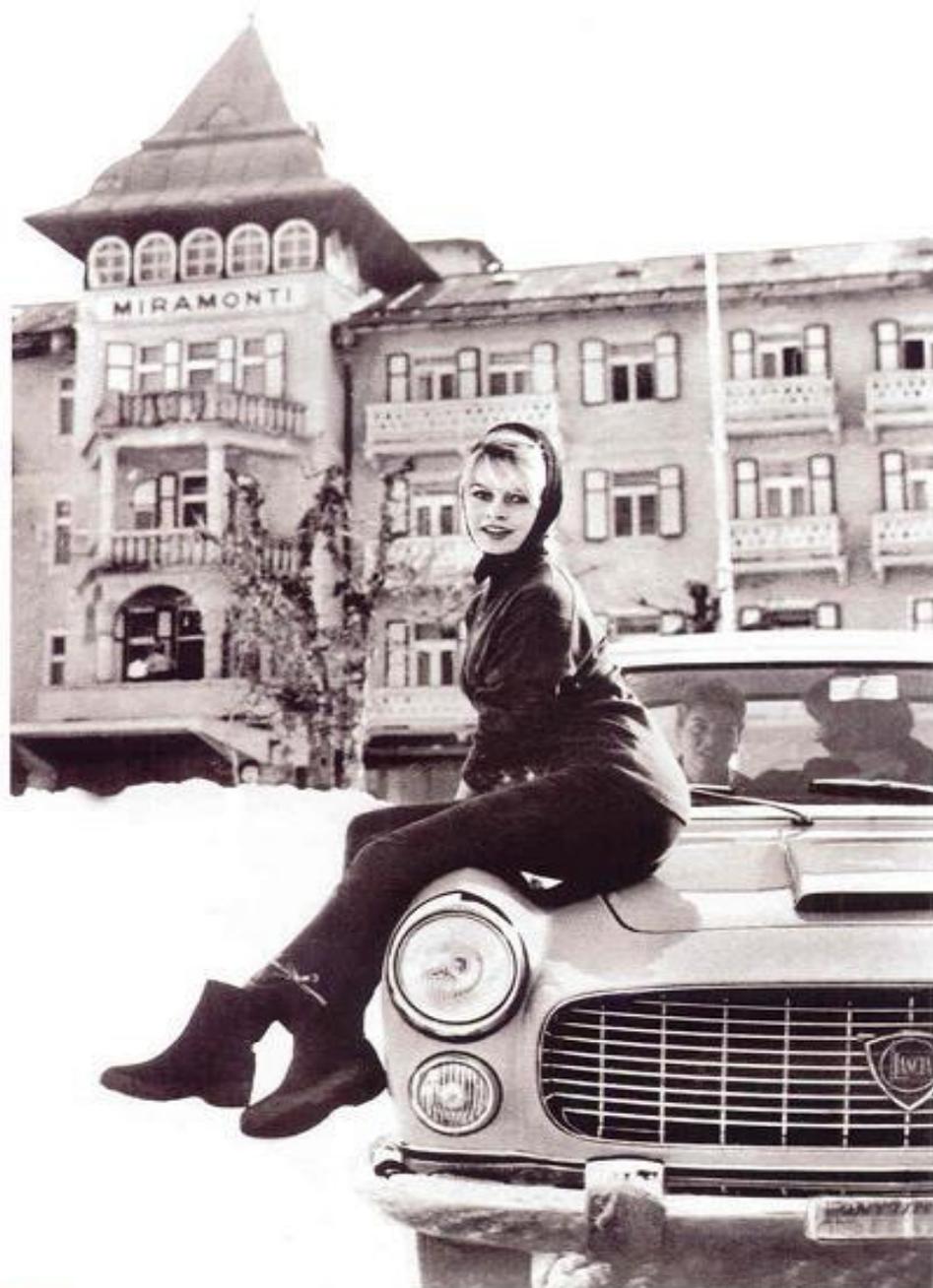
## DKW

Fundada en Chemnitz el año 1902 bajo el nombre original de Rasmussen & Ernst, la compañía se mudó a Zschopau en la región de Erzgebirge en 1907. Inicialmente se dedicaba a fabricar y vender chimeneas de vapor, guardabarros y sistemas de iluminación para vehículos a motor, equipamiento de vulcanización y centrifugados de todo tipo.

El fundador de la compañía, Jørgen Skalte Rasmussen comenzó a experimentar con un vehículo con motor a vapor en 1916, registrando DKW como marca. En 1919, la compañía, por entonces rebautizada como Zschopauer Motorenwerke, se pasó a la fabricación de pequeños motores de dos tiempos, que desde 1922 en adelante fueron la base de su éxito como constructor de motocicletas bajo la marca DKW. El primer pequeño automóvil DKW apareció en el mercado en 1928.



# LANCIA CELEBRA EL 50 ANIVERSARIO DE LA LIMOUSINA FLAMINIA EN MONTECARLO

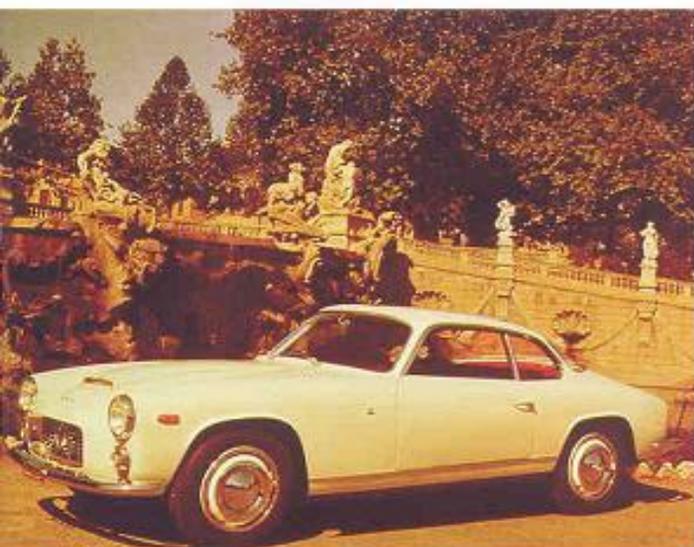


Flaminia, limousina de las estrellas, cumple 50 años como símbolo de la elegancia. Su motor, además, también se utilizó en la embarcación de carreras Flaminia 2500.



Con el patrocinio de la 'Mónaco Classic Week', una prestigiosa regata organizada por el Club Náutico de Mónaco, este año Lancia celebra el 50 aniversario de su modelo Flaminia. Comercializada por primera vez en 1957, esta imponente y lujosa limousina se fabricó en tres





series sucesivas, y contó con las versiones coupé, Touring y Zagato, esculpidas por Pininfarina. Entre las obras de arte del mundo del motor que participaron en la 'Classic Week' se encontraba una auténtica pieza de coleccionista, el original Lancia Flaminia coupé Pininfarina, presentada por primera vez en Turín en 1956. Sus elegantes líneas, combinadas con un poderoso motor y la inigualable velocidad que alcanzaba, hacen que este modelo sea considerado una pieza inigualable de diseño e ingeniería.

El potente motor de seis cilindros de Flaminia fue empleado en competiciones, cosechando éxitos que le llevaron a aumentar rápidamente el

valor del modelo. Además contó con conductores de excepción como Brigitte Bardot o Marcello Mastroianni, y es aún hoy el coche del Presidente de la República de Italia.

La ingeniería Lancia también estuvo presente en la exhibición náutica con las lanchas rápidas Flaminia 2500. Empleadas como embarcaciones de carreras en los sesenta y setenta, toman su nombre de la de la mítica limousina pues adaptan su motor para la competición náutica. Este propulsor, compacto y potente gracias a las innovaciones que presentaba, llegaba a alcanzar 228/kmh en carreras de larga distancia. •



## SUMINISTRO MUNDIAL DE RECAMBIOS PARA VEHÍCULOS CLÁSICOS DE BMW

Más de 200.000 entusiastas pertenecientes a unos 600 clubes de BMW en todo el mundo han unido sus fuerzas para mantener viva la historia de BMW, todo un récord mundial.



Y cuando se trata de "mantener con vida", los seguidores y aficionados de la marca se toman todo al pie de la letra: la gran mayoría de los más de 200.000 automóviles y 70.000 motocicletas clásicos de todo el mundo, no están aparcados en museos o garajes acumulando polvo, sino que siguen siendo conducidos. Esto no solo se debe a la fiable tecnología de la que hace gala BMW desde hace ya tiempo, sino sobre todo al suministro de recambios actual.

El stock de piezas de BMW Mobile Tradition incluye unos 24.000 recambios, la mayor parte correspondiente a automóviles y motocicletas clásicos lanzados a partir de 1948. De esta forma, el aficionado que desee vivir su sueño de juventud al volante de un BMW 2002 o sobre una R 75/5 no tendrá que preocuparse por las reparaciones o el mantenimiento. "Queremos que cualquier vehículo clásico BMW con dos, tres o cuatro ruedas esté completamente autorizado y homologado por las autoridades de tráfico". •



# ARACELI GARCÍA-CANO, FOTÓGRAFA

Nace en Madrid en el seno de una familia con fuerte tradición pictórica y gran curiosidad e interés por las artes. En sus inicios participa en la creación del grupo de pintura Carros de Fuego con el que realiza diferentes exposiciones. A la vez que crece como pintora se encuentra en los años 90, con una nueva posibilidad de expresión, la fotografía, en la que se sumerge de lleno, con pasión.



esta nueva etapa. Continúa investigando y preparando con laboriosa y cuidada atención sus obras, a la vez que imparte clases de lenguaje fotográfico en diferentes colegios, esperando dejar huella en los alumnos para que en sus días, encuentren en la fotografía una forma alternativa de mirar a su alrededor.

En la actualidad dedica todo su tiempo a la fotografía, con un trabajo que abarca, desde el retrato en su estudio, a la preparación de exposiciones, siendo de remarcable interés la exposición itinerante que presenta actualmente en la Alcarria, que arranca en tierras de la princesa de Eboli, pasan-

do por Almoznad, Buendía, Alcocer... y que seguirá su propio camino como indica el título de su exposición, "Por donde discurremos..."

En el Centro Cultural Puerta de Toledo presenta "Secuencias", una obra creativa y llena de poesía, con la que encuentra la madurez artística, a través de obras cargadas de concep-

vijando con estos coches en los que parece haberse parado el tiempo, por diferentes carreteras, caminos... te ayuda a la contemplación de estos paisajes y ciudades que atraviesas. Estos viajes te ayudan a ver de otra forma; por eso me aficioné a la fotografía cercana a los Clásicos." •



Estudia con los mejores fotógrafos, realizando diferentes talleres, que le enriquecen y ayudan a encontrar el tipo de fotografía en el que quiere profundizar en



tos y símbolos que interactúan con el espectador, en las que en ocasiones, el proceso artístico se plantea desde la creación del hecho fotografiado de manera artesana, dando el toque final con luces y sombras, a un objeto inanimado, casi escultórico, que parece cobrar vida.

Preguntamos a Araceli el porqué de su afición a la fotografía de coches. Ella nos contesta: "A través del tiempo,



# I CONCURSO INTERNACIONAL DE ELEGANCIA DE MADRID marzo de 2009

El I Concurso Internacional de Elegancia Audemars Piguet, se celebrará en el Palacio de Oriente de Madrid los días 20-21-22 de marzo de 2009 organizado por la AECD y contará con entre 40 y 50 vehículos españoles e internacionales de los siglos XIX, XX, XXI, aunque concurrirán solamente hasta 1976.

Habrán espectáculos diversos para amenizar a los participantes y visitantes, música jazz y clásica, invitaciones a otros Clubes y personalidades del sector, así como la presentación del evento a la prensa y TV del motor. Cena de gala en el Teatro Real con música de cámara y entrega por un jurado especialista de premios y trofeos a los ganadores y participantes.

La votación la harán el jurado y por el público asistente.

Más información en la web

[www.concursointernacionaldeelegancia.com](http://www.concursointernacionaldeelegancia.com)

*1er Concurso Internacional de Elegancia*

20-21-22 de marzo de 2009, Palacio Real - Madrid



REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE CIENCIAS EXACTAS, FÍSICAS Y QUÍMICAS

[www.concursointernacionaldeelegancia.com](http://www.concursointernacionaldeelegancia.com)





# AUTOCLÁSSICO PORTO 2007

La quinta edición del Salón Internacional del Automóvil Clásico y de Época de Oporto, AutoClássico 2007, que se celebró en el recinto ferial de Exponor del 4 al 7 de octubre, contó este año con la presencia del piloto Markku Alen como estrella invitada.



El laureado deportista finlandés participó activamente en el desarrollo del Motorshow que se desarrolló en paralelo a la exposición comercial. Markku Alen realizó, a lo largo de los cuatro días que permaneció abierto este evento, diversas exhibiciones en el circuito indoor que se habilitó en el interior del

recinto de Exponor a los mandos de diversos modelos de competición de las firmas Fiat y Lancia.

Alen firmó autógrafos y mantuvo encuentros con los aficionados al mundo del motor que visitaron este año AutoClássico. En un stand, patrocinado por Halcón Viajes Portugal, se mostró la larga trayectoria profesional de este piloto a



través de fotografías, trofeos y objetos personales.

Markku Alen, que todavía permanece en activo y que este año participó en el rallye Lisboa Dakar, es uno de los pilotos de rallye más laureados de los últimos años. El mítico piloto ha sido vencedor de

19 rallyes de forma consecutiva y cuenta en su haber con un record que todavía ostenta: ser el piloto con más victorias de etapas en rallyes del mundial. A lo largo de su fructífera carrera deportiva se ha subido al podium en 56 ocasiones. •

# 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 METÁLICAS  
CON PINCHO  
y sin Pincho 15 €



# EL RUGIDO DE MOTOR VUELVE AL PARC DE MONTJUÏC



Toda clase de modelos, desde Fórmula 1 hasta prototipos, recorrieron los 3.790 metros del trazado original del mítico circuito barcelonés en su 75º aniversario.



Después de permanecer durante más de 30 años sin actividad, el circuito de Montjuïc volvió a abrir sus puertas para recibir el homenaje que se merece por su 75º aniversario. Durante el 13 y 14 de octubre, la magia regresó a Montjuïc, y automóviles de todas las épocas volvieron a recorrer el antiguo trazado barcelonés, que cobraba de nuevo vida como en su época dorada.

En este "paddock" se pudieron ver más de 50 coches de carreras que participaron en la época dorada de Montjuïc: más de una docena de Fórmula 1, entre los que se encontraban el Tyrrel 001 con el que Jackie Stewart ganó en el 71, sport Prototipos, Fórmula 2, GT's, así como un sinfín de vehículos del resto de especialidades que se disputaron en el mítico trazado urbano. Entre todos ellos estaban

figuras de la categoría de Marc Gené y Emerson Fittipaldi, que no quisieron perderse la oportunidad de vivir este 75º aniversario de Montjuïc. El ex-piloto brasileño desfiló por el circuito barcelonés con el Lotus con el que consiguió el primero de sus dos títulos mundiales en 1972 y con el que logró la victoria en el trazado de Montjuïc en 1973. El barcelonés Marc Gené, probador de Ferrari, puso la nota más actual a los mandos del 248, el Fórmula 1 con el que compitió en 2006 el equipo del "Cavallino Rampante".

"Martini Legends" dispuso también de una "Zona Retro", área ambientada en los años dorados del circuito, a la que sólo pudieron acceder todos aquellos que acudían vestidos de época como en los años 30, 40 y 50, y que contó con música en directo. Una parte del "paddock" se reservó para que pudieran aparcar y exhibir sus vehículos todos aquellos que llevaron automóviles anteriores a 1975 en su estado original, y la



Pilotos como Marc Gené o Emerson Fittipaldi (foto) participaron en esta gran fiesta del motor.



pareja mejor vestida ganó un viaje a Mónaco durante un fin de semana... El equipo Martini Racing, que fue patrocinador del circuito en su estreno en 1933, ha protagonizado algunos de los mejores momentos no sólo en la historia de la Fórmula 1, sino también en Rallyes y en carreras de larga distancia. Entre

sus hitos se encuentran 3 triunfos en las 24 horas de Le Mans, varios Campeonatos del Mundo y el haber contado con socios de gran renombre como Porsche o Lancia. En Montjuic, el equipo Martini Racing tuvo un gran protagonismo, con

vehículos históricos como el Brabham BT 44 con el que logró su primera victoria en Fórmula 1 (1975), o el Lotus 80 con el que compitió en 1980, antes de entrar de lleno en el Mundial de Rallyes y el Mundial de Resistencia. ■



## ALGUNOS DE LOS VEHÍCULOS PARTICIPANTES FUERON:

### **FI:**

Lotus 49 de Graham Hill, Lotus 72 de Emerson Fittipaldi, Lotus 49 de Jim Clark, McLaren M 23 de James Hunt, Tyrrell 006 de Jackie Stewart, Tyrrell 001 de Jackie Stewart, March 711 de Ronnie Peterson, McLaren M 23 de Emerson Fittipaldi, Tecno E 371 Martini de Chris Amon, Tecno PA 123/3 Martini de Derek Bell y el Ferrari 248 F1 de 2006

### **Prototipos y GT's:**

Porsche 917 de David Piper, Ferrari 275 LM de David Piper, Lola T 70, Lola Spyder, Ferrari LM, Chevron B 19, Ferrari Daytona, Chevron B 16, Ford GT 40, Shelby Daytona, Alpine A 110 1.300, Alps A110 1.600 y Ferrari 275 GTB/2

### **F2:**

March 732 Beta, Lotus 487 y Lotus 69.

### **"Edad de Oro":**

Pegaso Rebasada, Pegaso Z 102 Saoutchik, Pegaso 3, Bugatti T 35 y Alfa Romeo Monza 8C

### **"Espíritu de Montjuic":**

Mini Cooper, F 1430 Selex, Porsche 911, Aston Martin, Fiat Abarth 1300/124 y Renault 8 TS

### **Martini Racing:**

Lancia 037, Lotus 80, Tecno E 371 Martini, Tecno PA 123/3 Martini y Brabham BT 44



# UNA JOYA DE VOLVO CUMPLE 50 AÑOS

Se pre-  
cisamente  
un día 3 de  
agosto cuando  
el nuevo Volvo  
Amason/120 fue mos-  
trado a un entusiasta  
concesionario de Volvo en un  
congreso celebrado en Skövde. El  
coche expuesto llevaba el chasis  
número 2, tenía el volante a la dere-  
cha y estaba pintado en dos tonos,  
diferenciándose en la ulterior ver-  
sión comercial en numerosos deta-  
lles tanto del exterior como del interior.

El automóvil había sido diseñado  
por el joven Jan Wilsgaard, que se  
había inspirado en el diseño auto-  
movilístico italiano, británico y esta-  
dounidense de la época. El resultado  
fue la primera carrocería de pontones  
de Volvo y un diseño que, toda-  
vía hoy, resulta atractivo y que con-  
tenía varios elementos de diseño  
que aún pueden verse en los Volvo  
actuales.

Aunque los planos del motor habían  
contemplado varias alternativas  
diferentes como, por ejemplo, un  
pequeño V8 y un seis en línea, final-  
mente se optó por un cuatro en línea  
de 1,6 litros y 60 CV. Este motor, el  
B16, no era más que una versión  
mejorada del motor B4B del PV444.  
La transmisión de potencia a las  
ruedas traseras se realizaba a tra-  
vés de una caja de cambios de tres  
velocidades aunque, ya durante la  
primera exhibición Skövde, se pro-  
dujeron las primeras quejas por la  
falta de una cuarta velocidad. Con  
todo, el nuevo Volvo era un automó-  
vil de gran belleza y con un futuro  
muy prometedor.

## El Amason se convierte en el Amazon/120

El nombre de "Amason" había sido  
elegido por su significado original.



Un agradable viernes del verano de  
1956, Volvo presentaba un coche  
totalmente nuevo: el Amason. Sí,  
exactamente así es como se llamaba,  
con "s". Pero apenas había habido  
tiempo de pronunciar su nombre cuando  
se desató una gran controversia en  
torno a él. Con todo, el coche se  
convertiría en un gran éxito de ventas  
de Volvo que duraría más de diez años.

Si el logotipo de Volvo transmitía  
una sensación de masculinidad, el  
término "amazona" transmitía justo  
lo contrario. Además de a un auto-  
móvil y a un ciclomotor, las amazonas  
también han prestado su nombre,  
por ejemplo, al río Amazonas. El  
"Amason" pasó a escribirse  
"Amazon" en todo el mundo antes  
incluso de que el coche saliera al  
mercado pero a las personas de

Volvo a las que se les había ocurrido  
el nombre no tenían, lamentable-  
mente, muchos motivos para ale-  
grarse. El fabricante alemán de motoci-  
cletas Kreidler acababa de lanzar un  
ciclomotor bautizado con el nombre  
de "Amazona", lo había registrado y  
reclamaba un derecho exclusivo  
sobre él. El acuerdo final entre  
ambas empresas permitía a Volvo

utilizar el nombre Amazon en los  
mercados nórdicos, pero no en el  
resto de los países. El ciclomotor  
Amazona, sin embargo, desaparece-  
ría del mercado muy pronto, en  
1959. Si Volvo hubiera perseverado y  
ejercido algo de paciencia, segura-  
mente habría terminado por conse-  
guir el derecho a utilizar el nombre,  
y el coche se habría llamado Amazon  
en todos los países.

Un detalle curioso es que Volvo continuó escribiendo el nombre internacional con "z", aunque el Amazon sólo se comercializara con ese nombre en los países nórdicos.

## El Amazon pasa a ser el 122

Volvo 122 fue el nombre elegido para el nuevo modelo fuera de los países nórdicos, si bien en algunos mercados también se utilizaron las denominaciones 12 y 1200. La denominación internacional era P1200. Por consiguiente, este modelo de coches recibió oficialmente el nombre de 120, con la posibilidad de cambiar el último número para futuras variaciones del modelo. Las primeras unidades fueron entregadas a sus propietarios en febrero y marzo de 1957. Atrás quedaban las grandes letras cromadas de Volvo en el parabrisas trasero y los pilotes rectangulares de las aletas delanteras del coche. El nuevo coche, sin embargo, llevaba de serie cinturones de seguridad en el asiento delantero, pilotes que "recorrian" los vértices de las aletas delanteras y nuevas insignias con el nombre de Amazon.

El nuevo automóvil, que únicamente fue construido en una versión berlina de cuatro puertas durante los primeros años, se convirtió en un éxito inmediato y en seguida rebasó al veterano PV444/544 en las estadísticas de ventas. La segunda versión lanzada, ya en 1958, era la del 122S (S de Sports, es decir, deportivo). Una mayor potencia y la anheladísima caja de cambios de cuatro velocidades conferían a este automóvil un enorme atractivo a ojos del público. Un año después, en 1959, el Volvo

Amazon y el PV544 se convertirían en los primeros coches del mundo que se comercializaban de serie con cinturones de seguridad de tres puntos en los asientos delanteros.

El precio de venta original era de 12.600 coronas suecas ex-fábrica en Gotemburgo. En aquella época, la fábrica era la antigua instalación de Volvo en Lundby, aunque el Amazon también fue el primer Volvo que se fabricaría en la fábrica de Torslanda, inaugurada en 1964. El Amazon también fue el primer Volvo que se fabricó en la fábrica belga de Gante, que comenzó su actividad en 1965, y también se llevaría hasta Halifax (Canadá) el ensamblaje de las unidades destinadas al mercado canadiense. Aquellos Amazons se comercializaban con el nombre de Volvo Canadian.

### De 60 a 115 CV

En 1961 se introdujo una versión de dos puertas, bautizada con el nom-

bre de 121, y en 1962 se añadieron más puertas; la versión familiar, denominada 220, fue presentada en el Salón del Automóvil de Estocolmo. El nombre de Amazon ya se había abandonado oficialmente en 1961, recibiendo los distintos modelos diferentes designaciones numéricas en todos los mercados. Pese a ello, sin embargo, Volvo continuó comercializando y vendiendo Amazons en Suecia hasta su retirada de la fabricación, en 1970.

El contenido técnico fue evolucionando en paralelo al desarrollo del modelo. Los motores fueron creciendo de tamaño y potencia, pasando de los 1,6 litros a los 1,8 litros y, por fin, a los 2 litros (el motor B20). La potencia también pasó de los 60 CV originales a los 115 CV de la versión deportiva 123 GT. Las tres velocidades se convirtieron rápidamente en cuatro, incluido un "overdrive" (supermarcha) opcional en la marcha más alta. Los tambores fueron sustituidos más adelante por frenos de disco, incluso con servofreno, cuando la vida de este modelo ya tocaba a su fin. La dinamo dejó paso a un alternador, y se instaló una primitiva forma de control de los gases de escape, además de cinturones de seguridad en todas las plazas, tanto delanteras como traseras, antes de que la producción se interrumpiera definitivamente.

El 123 GT fue el más potente de todos los modelos del 120 que se comercializaron. Incorporaba, entre otras características, un cuarenta-

voluciones, un deportivo volante de tres radios y faros auxiliares de serie.

La versión menos atractiva del 120 fue el Favorit, una versión más simple y barata del 120 básico que, pese a su nombre, jamás se convertiría en favorita.

En conjunto, no obstante, los automóviles de la serie 120 se vendieron muchísimo en su época. Comparemos los 440.000 PV444/544 fabricados en veintinueve años con las 667.323 unidades del 120 producidas durante sus catorce años de existencia. Y más de la mitad de ellos se exportaron.

El último Amazon construido saldría de la línea de acabado de la fábrica de Torslanda el 3 de julio de 1970. La interrupción definitiva de su producción puso fin a una prolongada serie de coches fiables y resistentes que contribuyeron enormemente a fraguar la reputación de Volvo como fabricante de coches seguros y de precios atractivos. Para entonces, este polifacético automóvil había prestado un servicio seguro y fiable a miles de familias de todo el mundo y a numerosos cuerpos de policía; además de ganar el rally Acrópolis, entre otras muchas cosas. Los miles de Amazons que aún se conservan por todo el mundo continúan siendo ejemplos vivos de un auténtico superviviente, se trate de cuidadísimos automóviles de coleccionista o maduros utilitarios de uso diario con cientos de miles de kilómetros a sus espaldas. ■





# TREINTA AÑOS DE BMW M1

La estrella llegó de blanco: cuando la 64 edición del Salón del Automóvil de París abrió sus puertas en otoño de 1978, los aficionados a los coches deportivos tenían un objetivo claro: la exposición de BMW Motorsport.



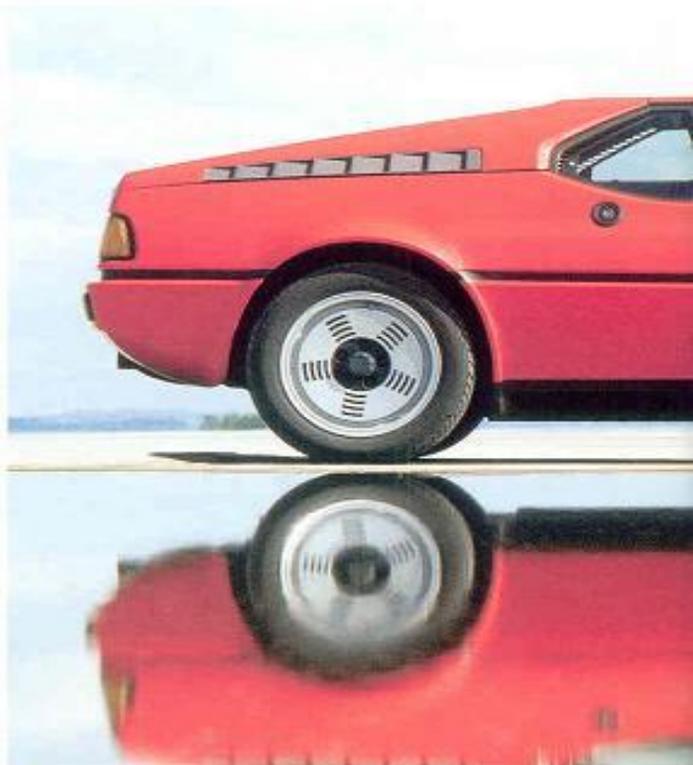
El nuevo modelo, extremadamente dinámico y extraordinariamente bajo, dejaba muy claro a simple vista cuál era el deportivo alemán más rápido en la carretera: el BMW M1, con 1.140 milímetros de altura y 277 CV de potencia, alcanzaba una velocidad de más de 260 km/h. "Todo el mundo se agolpaba alrededor del nuevo deportivo de BMW con motor central", escribió la prensa. Y: "la lista de pedidos es mayor que las expectativas más optimistas: un aficionado de BMW americano, por mencionar sólo un ejemplo, ya ha hecho un pedido de tres M1". Eso era muy significativo, considerando que el súper-deportivo de BMW tenía un precio en 1978 de 100.000 marcos alemanes. La verdad es que pocos coches han despertado tanta expectación y con tanta anticipación como el BMW M1, que representaba todo el saber hacer de BMW en competición. El proyecto E26, como se le conocía en la compañía cuando el M1 aún no tenía nombre, empezó en 1976. Iba a ser el primer coche verdaderamente exclusivo construido por BMW Motorsport GmbH, la subsidiaria de competición de BMW fundada en 1972. Esta compañía de competición, que ya se había hecho un gran nombre por sí misma en el panorama de la competición internacional con el rápido BMW 2002 y el realmente superior BMW 3.0 CSI, ahora planeaba aumentar su éxito

a un nivel aún mayor con un coche de competición especialmente construido y preparado para las competiciones de los Grupos cuatro y cinco.

De acuerdo con la normativa del Grupo cuatro de aquella época, si un fabricante quería que un coche entrara en esa competición debía producir al menos 400 unidades en 24 meses consecutivos, tenía que tener dos plazas y una semejanza clara en su aspecto exterior con el modelo de producción. Eso dejaba bastante claro que el E26 tenía que ser no sólo un coche de competición de pura sangre, sino también un deportivo matriculable.

## Un bávaro con sangre italiana

El problema era que BMW Motorsport carecía totalmente de la



capacidad de construir un coche así por sí misma. Después de todo, su equipo de especialistas hasta entonces se había concentrado "simplemente" en convertir los modelos de serie en coches de carreras, haciendo el chasis y la suspensión más rígidos y el motor más potente.

Es sus líneas y diseño, la intención fue que el nuevo coupé tuviera claramente ese diseño italiano tan especial. Se diseñó sobre la

base del BMW turbo con puertas de "alas de gaviota", un prototipo con turbocompresor creado en 1972 por el diseñador de BMW Paul Bracq. Partiendo desde este diseño, con sus líneas redondeadas, Giorgio Giugiaro creó el perfil afilado del M1, con sus peculiares y rasgadas aristas y esquinas.

De hecho, Bracq y Giugiaro ya habían colaborado antes para crear el BMW Serie 6 Coupé.





### La elección del departamento de motores: un propulsor de seis cilindros en línea

Para elegir el motor, BMW Motorsport inicialmente se centró en dos posibilidades: un diez cilindros, motor en V con sus cilindros en un ángulo de 144° y el nuevo seis cilindros en línea, un motor

basado en la experiencia que BMW había acumulado en las carreras CSI.

Después de todo tipo de rumores, BMW desveló el secreto en la primavera de 1977, confirmando oficialmente el desarrollo de un nuevo súper-deportivo. En otoño de ese mismo año, BMW publicó las primeras fotos de un M1 en producción y medio año más tarde hizo su primera aparición pública. •

**Era el deportivo alemán más rápido en la carretera: el BMW M1, con 1.140 milímetros de altura y 277 CV de potencia, alcanzaba una velocidad de más de 260 km/h.**



### Especificaciones del BMW M1 modelo de serie

#### Motor

6 cilindros en línea ubicado centralmente, refrigerado por agua, cuatro válvulas por cilindro, dos árboles de levas en cabeza movidos por cadena doble

Cilindrada (cc) 3.453

Carrera (mm/in) 84 / 3,31

Diámetro (mm/in) 93,4 / 3,68

Potencia máxima (kW / bhp) 204 / 277 a 6.500 rpm

Par máximo (Nm / lb-ft) 330 / 243 a 5.000 rpm

Velocidad de giro máxima (rpm) 7.000

Velocidad media del pistón a régimen de potencia máxima (m/s) 17,4

Relación de compresión 9:1

Alimentación de carburante Sistema de inyección mecánica Kugelfischer con tres colectores de mariposas dobles, seis mariposas de 46 mm de diámetro

Índice de octano (RON) 98

Capacidad de depósito (l) (2 x 58) 116

Lubricación Sistema de lubricación en circuito a presión con cárter seco, Bomba de succión triple en el bloque, bomba de presión en el cárter

Embrague F + S hidráulico, embrague de doble disco en seco

Caja de cambios Caja de cambios ZF manual de cinco velocidades

#### Chasis y suspensión

Estructura Bastidor independiente con carrocería de plástico

Amortiguadores / muelles Amortiguadores de gas Bilstein. Muelles helicoidales concéntricos ajustables en altura.

Frenos Sistema de doble circuito con discos ventilados, pinzas fijas y reductor de la presión en el eje trasero

Diámetro de los discos de freno (mm / pulgadas) delanteros 300 / 11,81 traseros 297 / 11,69

Dirección de cremallera, columna de seguridad ajustable longitudinalmente

Ruedas Ruedas de fundición de aleación ligera

delanteras 7" x 16" traseras 8" x 16"

Neumáticos Pirelli P7 delanteros 205/55 VR 16

traseros 225/50 VR 16

#### Dimensiones (mm)

Batalla 2.560

Longitud 4.360

Anchura 1.824

Peso en vacío 1.140

Andy Warhol, Art Car, 1979 - BMW M1 Grupo 4 versión de competición.



# ESCUDERIA CAJA MADRID MAPFRE AMAZON SPORT



En el plano Nacional, nuestros socios han copado los primeros puestos del nuevo Trofeo de España de Clásicos, siendo 2º Gonzalo y 3º Guillermo, alzándose como campeón Chema Pérez-Ullivarri, también de Amazon Sport. También han conseguido buenos puestos en las carreras en que han participado, fuera del campeonato.

Internacionalmente han llevado el pabellón español a lo más alto en Córcega, haciéndose con la primera y la tercera plaza del podio. (Gonzalo y Guillermo). También en Monte-Carlo han hecho un excelente papel, alineando una escuadra de 8 coches, reforzados por Juan Breda, Carlos de Miguel, Toño Sainz, Joaquín Verdegay, Carlos Ortega y Martín Balda, consiguiendo nada menos que el 6º, 12º, 14º y 15º puestos scrach.

Ahora están preparando el próximo Monte-Carlo, que se disputará del 1 al 6 de febrero de 2008.

El reto es ganar la clasificación de Escuderías, para lo cual han reforzado aún más el equipo, incorporando al gallego José Toro y a cuatro de los mejores italianos, clásicos

La Escudería Madrileña, de la que sus socios fundadores Guillermo Velasco y Gonzalo Rico-Avello, son miembros de la R.E.C.D., acaba de finalizar brillantemente la temporada 2007.





de la prueba Monegasca, que son Marco y Jianmaria Aghem, Sergio Aravecchia y Antonio Oppezzo. Para que os hagais una idea del despliegue de la Escudería, además de los 11 coches inscritos, desplazarán otros 12 vehículos, entre "ouvriers" y asistencias, siendo un total de 42 personas las que tiene que mover la Escudería.

La temporada 2008 se completará con el Campeonato de España de Regularidad, que en principio parece que van a ser 7 carreras y con

**El reto es ganar la clasificación de Escuderías, para lo cual han reforzado aún más el equipo.**

rallies internacionales como el Tour Auto, Isla de Mallorca y Tour de España.

Guillermo Velasco y Gonzalo Rico-Avello, además, tienen previsto hacer algunas carreras de resistencia en circuito como las 24H de Le Mans. •

Complementos



Amazon Sport  
**Storage**  
COCHES CLÁSICOS

C/ Onda Riva, 12-14, 28016 MADRID  
TEL: (+34) 91 343 00 33 - FAX (+34) 91 343 02 81  
amazon.sport@amazon.es



Venta

Custodia y Mantenimiento de Clásicos  
y de Colección

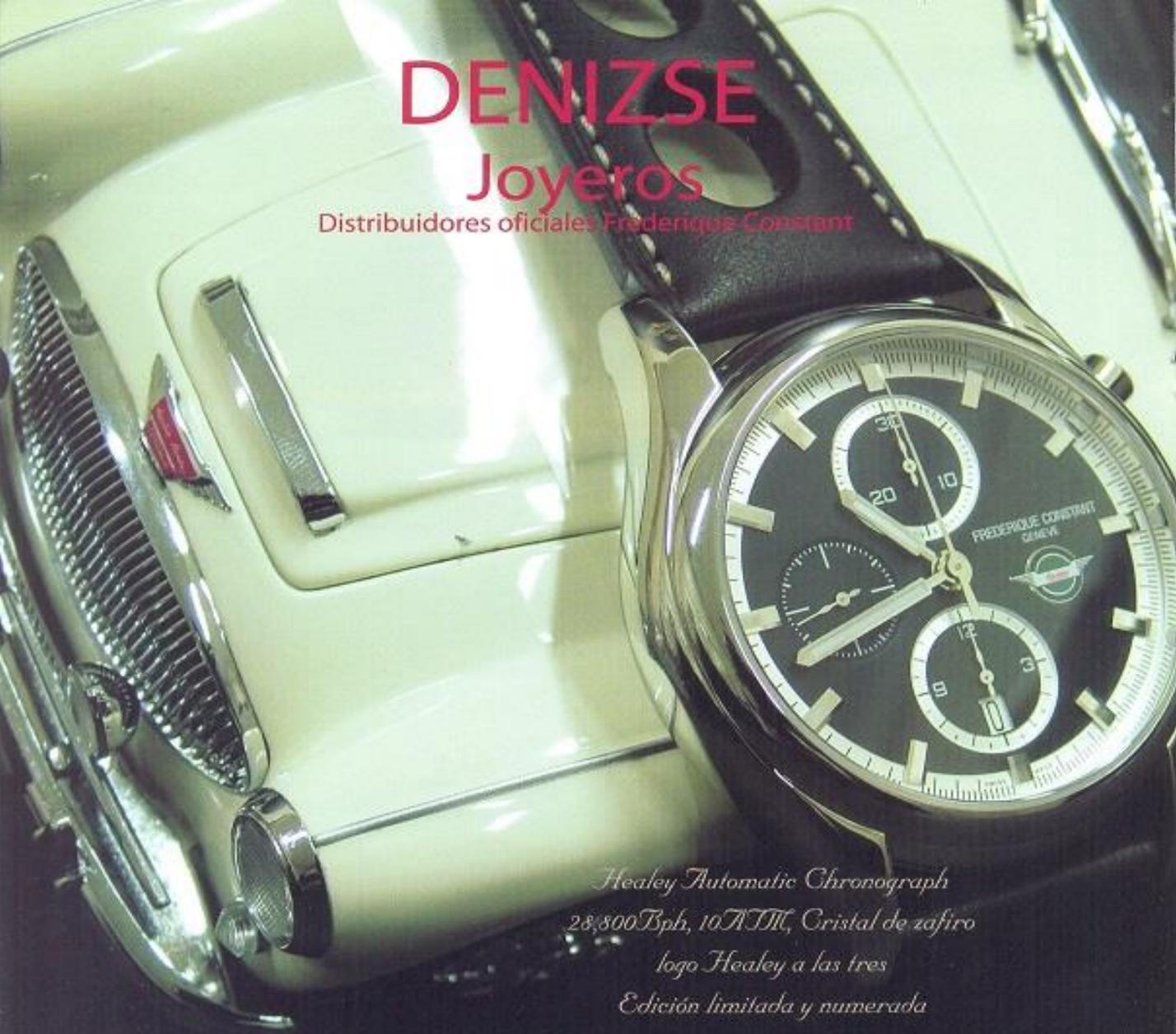


TALIA

# DENIZSE

## Joyeros

Distribuidores oficiales Frederique Constant



*Healey Automatic Chronograph  
28,800Bph, 10ATM, Cristal de zafiro  
logo Healey a las tres  
Edición limitada y numerada*

*Commemorando el entusiasmo y la pasión por Healey, Frederique Constant  
ha creado esta edición limitada que  
viene con un Austin Healey en miniatuara*



**FREDERIQUE CONSTANT**  
GENEVE



# DENIZSE

## Joyeros

Distribuidores oficiales Frederique Constant



*Healey Automatic Chronograph  
28,800Bph, 10ATM, Cristal de zafiro  
logo Healey a las tres  
Edición limitada y numerada*

*Commemorando el entusiasmo y la pasión por Healey, Frederique Constant  
ha creado esta edición limitada que  
viene con un Austin Healey en miniatuara*



**FREDERIQUE CONSTANT**  
GENEVE



C/Serrano, 25 (esquina C/Hermosilla) Madrid tel: 00 34 91 319 93 87 fax: 00 34 91 310 43 83  
www.denizse.es info@denizse.es



# RALLIES DE REGULARIDAD, ¿QUIÉN SE ANIMA?

A casi todos los que compartimos la afición a los clásicos nos gusta disfrutar cuidándolos y conduciéndolos. ¿Habéis pensado alguna vez participar en un rallye de regularidad?

Por: Carlos Kremers

Aquí se mezclan nuevas sensaciones: conducción, competición, compañerismo, que combinado con la convivencia con los demás participantes forma un escenario ideal para disfrutar de los clásicos.

Los recorridos suelen ser por carreteras comarcales con poco tráfico así como carreteras de montaña, es decir, las ideales para colocar al clásico en su ambiente.

Hoy en día, cuando viajamos con el coche lo hacemos generalmente por autopistas siendo el objetivo, llegar cuanto antes al destino. Qué distinto es recorrer la geografía por carreteras secundarias a velocidades moderadas, continuamente somos sorprendidos por los paisajes y parajes que nos ofrece la naturaleza y que nunca habríamos conocido.

En los últimos años ha aumentado considerablemente la afición y hoy en día se ofrecen rallyes para todos los gustos, comenzando por aquellos que ofrecen la posibilidad de participar sin la necesidad de tener que instalar un equipo de medida adicional en el clásico. Con el cuentakilómetros, unas tablas de espacio-tiempo y unos cronómetros es suficiente, esto permite asomarnos y

comprobar si nos gusta el ambiente que se respira.

A medida que se va avanzando y se desea ir subiendo el nivel, se puede pasar a la fase donde es necesaria la instalación de un equipo de medida que admita calibración. Ya empezamos a hablar de los Retrotrip, Terratrip, Branz, Blunic... Estos aparatos nos indican con mayor precisión el espacio que recorre el coche, disponen de dos indicadores: espacio parcial y total acumulado, algunos de ellos además indican: tiempo, velocidad instantánea, velocidad media. Con un aparato de estos y una "pirámide", o dicho de otro modo unas tablas electrónicas, (nunca he sabido por qué se bautizó con este nombre), es menester del copiloto mantener el coche en cada instante, en el espacio y tiempo que indica el rutómetro, así de fácil...

Ni que decir tiene, que la primera regla es seguir el libro de ruta y no perderse, esto que parece tan evidente le sigue ocurriendo a los equipos más expertos.

Se puede decir pues que el equipo: piloto / copiloto debe estar muy compenetrado, ambos deben confiar el uno en el otro y sobre todo no deben DISCUTIR, ¡mientras se discute se siguen cometiendo fallos!

**DENTRO DE LA REGULARIDAD HAY DIFERENTES MODALIDADES:**

**Con cambios de media:**

Se comienza el tramo recorriendo

un espacio determinado a una velocidad media prefijada, siempre menor de 50 km/h, y sucesivamente se van produciendo cambios de media hasta la finalización del tramo. En un tramo puede haber varios cronometradores picando, generalmente están escondidos y pueden encontrarse en cualquier punto, donde menos los esperamos.

**Tramos a media fija:**

Se recorre el tramo a una media prefijada, es decir como arriba pero sin cambios de media.

**Tramo al hito:**

Se recorre una distancia determinada en un tiempo determinado teniendo que enrasar al segundo en cada hito kilométrico, generalmente





no está permitido, o mejor dicho está penalizado el reducir drásticamente la velocidad o frenar en el momento de enrase.

### Tramo al hito final:

Igual que el anterior pero referido únicamente al hito final. Además puede o no haber algún control intermedio.

Este es el sistema aplicado habitualmente en el Tour de España, o Rallye Isla de Mallorca. Estos rallies se realizan en carretera cerrada y a velocidades que pueden ser superiores a 50 km/h.

Para los que tengais interés en participar en un rally "de verdad" pero sin necesidad de realizar modificación alguna en vuestro querido clásico os recomiendo que entreis en la web: [www.trececlasicos.es](http://www.trececlasicos.es)

Esta es la web del campeonato TRECE CLÁSICOS, que en este año entra en su séptima edición.

Dentro del campeonato TRECE se puede participar en la modalidad "Milte Miglia" que ha sido creada



precisamente para todos aquellos equipos que quieren participar en un rallye serio, pero sin aparatos de medida adicionales.

Esta modalidad ha sido todo un éxito ya que ha despertado el interés a muchos aficionados que se encuentran muy a gusto con ella y a otros les ha servido para pasar al campeonato TRECE, donde ya nos peleamos con cada metro y décima de segundo.

¿Qué, ¿quien se anima? Será un placer saludaros y ver como disfrutais. •





## AUTO RETRO BARCELONA

Tras haber sido visitada por 63.120 visitantes en 5 días de convocatoria

La 24ª edición de Auto Retro Barcelona, el certamen de vehículos de colección y todo su entorno, finalizó tras cinco días de exposición en los que ha logrado convocar a 63.120 visitantes, lo que confirma a la muestra barcelonesa como una de las más importantes de cuantas se celebran en Europa. 300 expositores de 16 países diferentes, distribuidos en los 31.000 m<sup>2</sup> del Palacio número 2 y la Plaza Universo del recinto ferial de Montjuic de Fira de Barcelona,

han sido los auténticos protagonistas de un certamen especializado que ha tenido un gran eco nacional e internacional.

Lenamente consolidada como mercado del automóvil histórico y clásico, esta edición ha confirmado una magnífica oferta, numerosa y cualitativa, que han apreciado los aficionados de los vehículos de colección que un año más han acudido desde los más variados lugares de la geografía española y también de fuera de nuestras fronteras, con una amplia exposición y venta de automóviles y motocicletas pero también de recambios, piezas y accesorios de

todo tipo. Esta ha sido la primera edición que ha conjugado tres formas de locomoción y transporte, tierra, mar y aire, novedad, ésta última, que ha atraído una gran cantidad de público.

Este acierto de incluir en la convocatoria a Retro Aviación, unido a la

nueva ubicación del propio certamen, situando todos los stands en un mismo palacio (el nº 2) y sumando a éste el fantástico espacio que ofrece la amplia zona exterior de la Plaza del Universo, han conseguido que tanto expositores como visitantes hayan tenido una sensación más





que positiva de la 24ª edición de Auto Retro Barcelona.

A la par, y en su apuesta por celebrar efemérides en la convocatoria, el de 2007 ha sido un certamen lleno de aniversarios, como los 50 años de la mítica marca española Pegaso y del Rally Internacional de Cochés de Época Barcelona-Sitges; los 60 años de Ferrari, mostrando la relación de algunos pilotos españoles con la marca; los 40 años de la presentación, precisamente en Fira de Barcelona con motivo del Salón del Automóvil de Barcelona de 1967, del deportivo Campeador; los 55 del Rally Costa Brava-Lloret, y el cálido homenaje del RACC a un deportista del automóvil y persona sin igual: Juan Fernández. Destacable ha sido asimismo la aceptación que ha teni-

do la gincana que diariamente ha organizado Moritz, una de las actividades que más vida y animación ha

dado al espacio de la Plaza del Universo, que compartía con el multitudinario Car-Corral. •

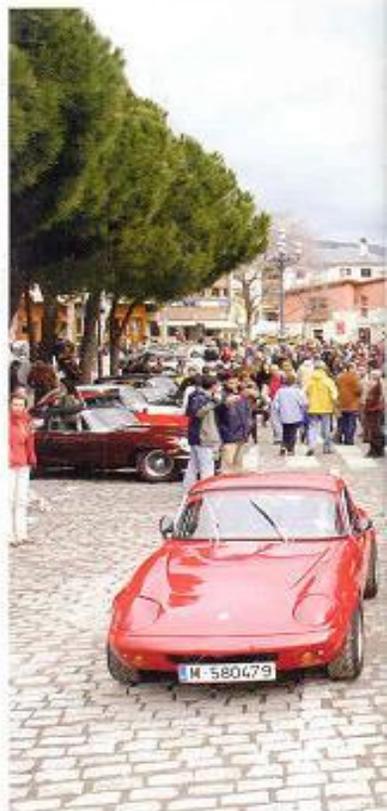


# CONCENTRACIÓN PUEBLO DE NAVACERRADA

Esta concentración estuvo a punto de dejar de hacerse: los bares de la plaza se estuvieron quejando y aparcaron sus coches particulares por la mañana temprano ocupando los sitios donde pocas horas más tarde deben aparcar los clásicos. Según ellos, les quitan clientela con los coches clásicos aparcados delante de las terrazas, cuando en realidad les llenamos el pueblo de coches y gente...

Finalmente esta polémica se zanjó y la concentración volvió a la normalidad. •

La concentración de clásicos de Navacerrada, que se realiza todos los domingos primeros de mes, suele estar llena de gente y cuando el día es soleado, mucho más público y asistentes.





## “V ENCuentRO DE VEHÍCULOS CLÁSICOS DEPORTIVOS”

### La Ruta de Eboll

El sábado 26 de mayo nos invitaron a participar en el “V Encuentro de Vehículos Clásicos Deportivos”. Como en años anteriores, esta excursión ha tenido bastante éxito de participación por parte de nuestros socios.

A las diez de la mañana se iniciaba la excursión con la concentración de vehículos participantes en ALMONACID DE ZORITA, desayuno y entrega de documentación.

Posteriormente salida hacia ZORITA DE LOS CANES, dónde realizábamos una parada técnica, continuando nuestro recorrido hasta el POBLADO DE BOLARQUE.

A las doce era la llegada a PASTRANA, Ciudad Patrimonio de la Humanidad, dónde realizamos una visita cultural guiada por la Oficina de Turismo, nos recibieron las autoridades municipales y hubo actos protocolarios.

A las tres de la tarde fue la esperada comida en el Restaurante “Convento de San Francisco”, donde degustamos de la auténtica “Cocina Castellana”, además de disfrutar del ambiente de antaño. El menú consistió en Migas de Pastrana con picadillo de chorizo, torrezno, uvas y huevo, ensalada al centro, cordero lechal asado, pierna y paletilla, con Patatas a la Panadera y bizcocho de nata y piñones. Para beber, vino de Rioja y Agua, café, licores o Gran Cava Codorniz. •

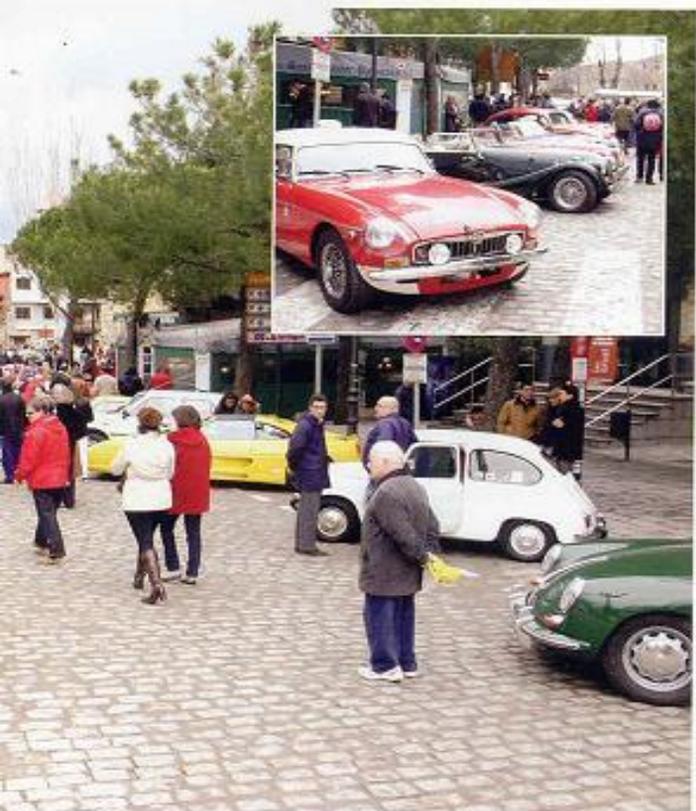
## CONCENTRACIÓN DE COCHES HISTÓRICOS Y CLÁSICOS DEL CLÁSIC-CLUB DE NAVARRA

El CLÁSIC-CLUB DE NAVARRA un año más organizó una concentración de coches HISTÓRICOS Y CLÁSICOS que se celebró en PAMPLONA los días 28, 29 y 30 de septiembre. La concentración y reparto de credenciales se hizo el viernes 28 de septiembre a las seis de la tarde en la nueva estación de autobuses. A las ocho fue el acto de presentación donde nos recibieron las autoridades locales y a las diez y media la cena en el Baluarte.

El sábado 29 a las 9.30 h. era la Concentración en Parque de Antoniuti de Pamplona junto con el desayuno. A las 10.30 h. Salida por la nacional N240A y NA 410 hacia Marcalain, Lizaso, Oroquieta, Arroz de Santesteban, Oiz de Santesteban, Santesteban Oteiza, Navarrete, Oronoz Mugaire. A las 12.30 h. llegada al Parque Natural de Bertiz y visita al mismo. Una hora después salida dirección Almandoz, puerto de Velate a Ventas de Ulzama. A las dos y media estaba prevista la llegada a Ventas de Ulzama y la comida. Ésta duraría hasta las cinco, momento en el que se salía dirección Ventas de Arraiz, Ostiz y Pamplona.

Entre las seis media y las siete y media era la llegada y exposición de coches en la nueva estación de autobuses. Tras esta actividad, se hacía la salida hacia el Hotel Albrét con el fin de primera etapa. La cena fue a las diez en el Hotel Albrét.

Al día siguiente y con ganas renovadas tras el descanso, se iniciaba la segunda etapa, que comenzaba a las nueve y media de la mañana con una concentración y salida del hotel dirección Puente la Reina N 111 por Mendigorria, Artajona Tafalla y Olite. La primera parada era a las diez y media con el almuerzo y a continuación visita al Castillo de Olite. Finalizaba la parada a la una del mediodía con la salida dirección Tafalla, Barasoain, Campanas y Ciur Mayor. Este bonito fin de semana terminaba a las dos con la llegada al Martintxo, con la comida, entrega de recuerdos y fin de la concentración. •





# RETROMÓVIL

Los días 23, 24 y 25 de febrero de 2007 tuvo lugar la XII Edición de Retromóvil en el Pabellón de Cristal de la Casa de Campo de Madrid. En esta edición, Retromóvil contó una vez más con la presencia destacada de la Asociación Española de Clásicos Deportivos. También quisieron estar otros clubs como la Asociación de Entusiastas de Ferrari quienes, entre otros ejemplares de la marca, exhibieron un modelo que perteneció a su fundador, Enzo Ferrari.

**A**demás, y como principal novedad, Retromóvil organizó, de manera gratuita, una serie de conferencias monográficas relacionadas con el mundo clásico, así como un curso teórico y práctico sobre los rallies de regularidad, ofrecido por Trece Clásicos. Profesionales del sector como Ignacio Puech, Fernando Moret, Antonio Alcocer, Enric Monné o personalidades de reconocido prestigio como Manuel Garriga, escritor y periodista; Ignacio Sáenz de Cámara, redactor de la revista Motor Clásico; Arturo Borja, director de la revista Motos de Ayer, etc fueron los encargados de impartir las charlas y los cursos con el fin de dar un punto de vista distinto, y más próximo, al aficionado en general.

En cuanto a la exposición estática, se contó con la presencia del primer vehículo militar oruga que se matriculó en España como vehículo histórico. Se trata de un FV103 Spartan, un blindado de transporte de tropas del ejército del Reino Unido que entró en servicio en 1978, y que participó en la primera Guerra del Golfo. También estuvo expuesto el Bentley S1 Limousine, fabricado en 1958, que

perteneció al entonces embajador de España en el Reino Unido, el Duque de Primo de Rivera. Como anécdota, es el único de los 12 Bentley fabricados que se construyó con el volante situado a la izquierda, de ahí que aparezca la letra L en su número de chasis.

Se pudo contemplar, asimismo, la Colección Llorens de motocicletas clásicas, así como algunos de los vehículos que participaron en los años 80 y 90 en el Grupo B de rallies. El prototipo Mini Me-Pre, de Antonio Albacete, fue el protagonista del stand del TRECE, junto con los coches ganadores de los eventos de regularidad del TRECE celebrados durante 2006. Una gran pista de Slot fue el contrapunto en miniatura al resto de vehículos que completaron los 20.000 metros cuadrados de exposición.

Por otra parte, la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA), celebró este año la Asamblea General anual en las instalaciones de Retromóvil.

En resumen, se ofreció al visitante un amplio espacio de exhibición y participación. Exposiciones estáticas, concentraciones de clubs en el exterior del Pabellón de Cristal, mercadillo, libros, miniaturas, merchandising... fueron del gusto de todos. \*







# EXCURSION A CUENCA

## 14 Y 15 DE ABRIL DE 2007

El "Club Clásicos de Cuenca" organizó para este año una concentración de coches Históricos y Clásicos, que se celebró en Cuenca los días 14 y 15 de Abril y a la que pudieron asistir los socios de la RECO, aprovechando la cercanía de la capital conense de Madrid.



El sábado a las nueve de la mañana era el Parque cerrado y entrega de credenciales en el Centro Comercial El Mirador, dándose la salida a las diez de la mañana. 45 minutos después se llegaba a la Ciudad Encantada para concentrarse allí hasta las doce, hora a la que se salía hacia Cañete. La comida estaba prevista en el restaurante La Muralla de esta localidad a las 14:30.

La salida de Cañete dirección las lagunas era a las 16:30 y a la hora de salir visitábamos las lagunas de Cañada del Hoyo durante otra hora, tras la que regresábamos al hotel de Cuenca y disfrutábamos de tiempo libre hasta la hora de la cena en el Recreo Imperial.

Al día siguiente, a las 10:00, visitábamos la ciudad y sus alrededores hasta las 11, cuando aparcábamos en el parking del castillo y teníamos tiempo libre para visitar la parte antigua de la ciudad. A las 13:30 salida del parking por la hoz del Júcar al restaurante del centro de recepción de turistas para comer a las 14:30, coincidiendo con la entrega de recuerdos y despedida. •



# “DESFILE DE VEHICULOS HISTORICOS” DE SAN ISIDRO

Como en años anteriores, el día 15 de mayo (martes), en la celebración del patrono de Madrid, San Isidro Labrador, la Asociación Española de Profesionales de la Automoción organizó en Madrid por el Paseo de la Castellana un desfile de vehículos históricos.



**S**ólo pudieron desfilan los vehículos históricos con antigüedad mínima de 25 años, estando los vehículos anteriores al año 1925 exentos del pago de inscripción. Los demás tuvieron que pagar 15 euros. El Ayuntamiento de Madrid colaboró en el evento que disfrutó de un día soleado, importante para que los aficionados a los coches clásicos acudieran al Estadio Bernabeu y se deleitasen con los participantes. La concentración de vehículos fue junto al Santiago Bernabeu a partir





de las 9:30, comenzando a situarse en el Paseo de la Castellana a partir de las 12:00 horas. La inauguración y salida fue a las 12:30 horas a la altura de la Plaza de Lima a cargo de Javier Conde, Gerente de Movilidad del Excmo. Ayto. de Madrid y Francisco Aparicio, Presidente de ASEPA, acompañados de varios niños vestidos de chulapos. Seguidamente bajaron hasta la Plaza de Cibeles, subieron hasta la

Plaza de Cuzco, bajada nuevamente a Cibeles y subida hasta Plaza de Lima, después de dos o tres vueltas. El desfile congregó a más de 220 vehículos de diferentes épocas y marcas que representan la historia del automóvil desde el año 1900. Los vehículos pasearon en cinco grupos atendiendo a su antigüedad (de 1900 a 1981). Fueron los más antiguos los que figuraron a la cabeza del desfile. Los modelos





que más expectación levantaron entre los asistentes fueron un Mercedes Ponton Cabrio, Mercedes 170, Seat 1500, Jaguar (1960-1970), Rolls-Royce, Ford Mustang entre otros. Tras el recorrido, los

vehículos quedaron estacionados junto al Estadio Santiago Bernabeu. La clausura se celebró en el Palacio de Exposiciones y Congresos, donde se reunieron los participantes con los patrocinadores. •



## CENA HOMENAJE XXXIII ANIVERSARIO 20 DE JUNIO DE 2007

Con motivo del XXXIII Aniversario de la asociación, la A.E.C.D. quiso homenajear a los pilotos, patrocinadores como Cuervo y Sobrinos y socios en la "Cena Homenaje XXXIII Aniversario", que se celebró el miércoles 20 de junio.



Este Homenaje se celebró en el restaurante CASA MONICO, en la Carretera N-VI, km. 10, comenzando a las ocho y media de la tarde con la llegada y colocación de los coches de los socios para las fotos de grupo. Impresionante ver tantos y tan buenos vehículos, todos aparcados en batería de cara al jardín principal.

Tras un aperitivo en los jardines donde los socios pudieron charlar entre ellos y con los periodistas de prensa especializada, autoridades y patrocinadores invitados por la A.E.C.D., se pasó al interior de Casa Monico para cenar y disfrutar de los chistes y bromas del gran humorista Félix El Gato, contratado para la ocasión.

Tras él, se premió con un bonito trofeo conmemorativo a todos aquellos que han participado en carreras, pruebas de regularidad, rallyes, navegación, etc., bajo el emblema de la Asociación Española de Clásicos Deportivos desde su inicio. •





25 de Noviembre de 2007

## “HOTEL INTERCONTINENTAL CASTELLANA”

Como viene siendo habitual en los últimos 15 años, todos los martes nos reunimos en el Hotel InterContinental en Castellana.

miembros de la Junta Directiva, socios de la A.E.C.D., junto con el Presidente del Club Porsche, D. Klaus Bohrer, periodistas, fotógrafos de prensa, coleccionistas y aficionados que asisten a los coloquios y charlas que mantenemos cada martes, como siempre de nuestro tema favorito: los coches.

Esta vez pensamos reunirnos y celebrar un “Brunch” el día 25 de noviembre a las 13.30 h. en el Hotel Intercontinental Castellana - Paseo de la Castellana, 49 de Madrid, y así pudimos expresar nuestro agradecimiento al personal del Hotel que tan gratamente nos acoge todas las semanas. •

## RALLYE SAN MARTIN CADALSO

El Excelentísimo Ayuntamiento de San Martín de Valdeiglesias tuvo el gusto de invitar a los socios de la Asociación Española de Clásicos Deportivos a una concentración y posterior comida el sábado 13 de octubre de 2007, esperando que esta cita se convierta en clásica con el pasar de los años.



El lugar para la concentración fue el Castillo de San Martín, donde también se localizaba la oficina del Rallye que ese mismo día organizaba la escudería Etcétera, además de realizarse también ese día la Feria Agroindustrial de San Martín. Un pueblo a 50 kilómetros de la capital con varias actividades al mismo tiempo que sin duda no dejó que los socios asistentes se aburrieran en ningún momento. Según las palabras de los asistentes la comida también fue digna de elogiar.



# X JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS

## 28 DE OCTUBRE DE 2007

Con la única limitación de no admisión de automóviles de fabricación posterior a 1993, salvo en los casos excepcionales que admita la Organización, el domingo 28 de octubre tuvo lugar la X JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS, que se celebró en el Circuito del Jarama, durante todo el día, mañana y tarde.



A las nueve de la mañana estaba prevista la reunión de todos los participantes en el paddock de Circuito del Jarama para la colocación de los asistentes por Clubs y en zonas debidamente delimitadas y señalizadas permitiendo la exposición de los vehículos al público. A las diez comenzaban en la pista del Circuito una serie de mangas para toma de contacto con el mismo, sin competición, modalidad de exhibición, según el horario previsto por la Organización. La duración de cada manga fue de 15 minutos. La jornada continuó sin interrupción hasta finalizar a las





siete de tarde, hora del término de la Jornada de Puertas Abiertas.

Las condiciones fueron las de otros años. Fue obligatorio el uso del casco y cinturón de seguridad debidamente abrochados. En el caso de llevar copiloto, éste debía ir equipado en las mismas condiciones. No se permitió llevar más de dos ocupantes como máximo por vehículo. El conductor debía estar en posesión del documento de conducir vigente, ser mayor de 18 años y el copiloto con una edad mínima de 14 años.

Siguiendo la tradición en la que la mayoría de los clubes no se limita a llegar, realizar su manga y marcharse, la AECDS agradeció a los socios que continuaran en el Circuito junto a los demás participantes, como signo de amistad y deferencia entre todos, tal cual viene ocurriendo desde siempre, organizando los habituales picnics, etc.

En esta ocasión a la hora del almuerzo, nuestros socios pudieron disfrutar de un catering en el box que nos facilitó la Fundación R.A.C.E. •



## LA CALDERETA MÁS GRANDE DEL MUNDO

El viernes día 11 de mayo nos invitaron con la intención de hacernos partícipes de los acontecimientos que se desarrollaron en La Aldea del Obispo en Cáceres con motivo de la entrada en el "guinness" del Asador Chozo de Mesta al hacer la caldereta de cordero más grande del mundo.

### El programa fue:

- 08.00 h.: inicio de lumbres y colocación de caldero.
- 09.00 h.: presentación de ingredientes y levantamiento de actas notariales.
- 11.00 h.: inicio de caldereta y degustación de orujo
- 13.00 h.: almuerzo de asistentes y pinches con chanfaina.
- 15.00 h.: degustación de la caldereta acompañada de cerveza y vino.

Todo fue gratis hasta el final de la comida.

## MERCADILLO VILLAVICIOSA DE ODÓN 16 de septiembre de 2007

Coincidiendo con las fiestas patronales de Villaviciosa de Odón y con el mercadillo de piezas y exposición de coches que tiene lugar los terceros domingos de mes, nuestro socio Sergio Romagosa organizó para todos nosotros el siguiente programa :

De 10.00 h.-14.00 h. : Horario de apertura del mercadillo y cierre, situado en la Plaza de Toros portátil en la explanada el Vaíllo.

Sergio nos recomendó no pasar los vehículos a la plaza de toros, ya que después tendríamos que mover los clásicos y nos sería bastante complicado sacarlos de la plaza, debido a la gran cantidad de personas que se reúnen en el mercadillo. Dejamos los clásicos a la entrada de la Plaza en un parque cerrado.

De 13.30 h.-13.45 h. la Policía Municipal recogió a todos los vehículos expuestos para hacer un desfile de aproximadamente 30 kms. por el término municipal. El recorrido discurre por la Urbanización El Bosque, Urb. El Castillo y las calles principales del casco urbano terminando en el Restaurante QUO GOODY de Villaviciosa de Odón, dónde almorzamos todos juntos para finalizar este Desfile a las 14.30 h. •



En los últimos años hemos visitado el Pardo para celebrar nuestra tradicional comida de Navidad.

**Y**a que hemos ido visitando los lugares de interés turístico más importantes, nos quedaba pendiente la visita al Museo Palacio, que estaba prevista este año y así dábamos por concluida una visita bastante completa al Pardo. No pudo ser. Se suspendió la entrada al Palacio debido a la visita a España de Gadafi. Tendremos que esperar otro año.

Para la comida de Navidad, quedamos el quince de diciembre a las diez y media de la mañana en la explanada del Regimiento del Cuartel de la Guardia Real (el mismo sitio de la visita a los coches de Franco). A las 13.00 h. tuvimos un aperitivo en el Restaurante El Pinar (Crtra. Del Pardo a Colmenar Viejo km. 91) y a las dos de la tarde el almuerzo en el mismo restaurante, donde como todos los años nos reunimos para comentar el programa de actividades del año siguiente y cómo mejorar las cosas que no nos gustan de las actividades y funcionamiento de la A.E.C.D.

Al finalizar el almuerzo y por cortesía de SINGLE MALT CLUB, nos obsequiaron con una degustación de Whisky de Malta. ♦

## COMIDA DE NAVIDAD





## FERIA DE LOS SABORES DE LA TIERRA DEL QUIJOTE

En la ciudad de Alcázar de San Juan tuvo lugar la FERIA DE LOS SABORES DE LA TIERRA DEL QUIJOTE los días 27, 28 y 29 de abril.

El Ayuntamiento de dicha ciudad había tenido la oportunidad de hacer coincidir la Feria de los Sabores con una primera muestra de vehículos clásicos y por ello nos invitaron a los miembros de los Clubs y Asociaciones más representativas a unirnos a ellos.

El domingo 29 nos invitaron a visitar y participar en la Feria de los Sabores, con visita guiada por los lugares típicos de Alcázar de San Juan, degustación gratuita, recuerdos para los participantes, etc..., todo ello a cambio de dejar nuestros vehículos en una exposición de 10.00 h. a 19.00 h.

El lugar de la concentración de todos los vehículos, que la hicimos a las 10.00 h., tuvo lugar entre la calle San Quiterio y la Plaza de España de Alcázar de San Juan. •



El Pinar (Crtra. Del Pardo a Colmenar Viejo km. 9) y a las dos de la tarde el almuerzo en el mismo restaurante, donde como todos los años nos reunimos para comentar el programa de actividades del año siguiente





# MASIVA PARTICIPACIÓN DE LA AECD EN EL RALLY CLÁSICOS DEPORTIVOS DEL 28 DE ABRIL



Contando con el circuito de Alcañiz como protagonista, el I Rally de Clásicos Deportivos celebrado entre el 28 de abril y el 1 de mayo contó con un tercio de participantes que eran socios de la Asociación Española de Clásicos Deportivos. Esta prueba, cuya inscripción era estrictamente por invitación, estuvo pasada por agua pero la experiencia de participar es de una grandísima satisfacción.







## RESERVA NACIONAL DE LOS ANCARES

Leoneses y edades del hombre Ponferrada  
5, 6 y 7 de octubre

Como venimos haciendo en los últimos años, perseguimos la prestigiosa exposición por distintos lugares de España. Esta vez la ciudad de Ponferrada fue la sede de las Edades

del Hombre, contando un pasadizo construido entre la Basílica de Nuestra Señora de la Encina y la Iglesia de San Andrés. Esta vez hemos aprovechado la oca-

sión para visitar la Reserva Nacional de los Ancares Leoneses, situados entre las provincias de Lugo y León, donde pudimos disfrutar además del maravilloso paisaje montañoso, con pequeños valles y bosques, de sus pueblos con encanto y sus pallozas.

El programa que realizamos comenzaba el viernes 5 de octubre con la llegada al Hotel Plaza, en Villafranca del Bierzo y cena libre.

El sábado 6 de octubre desayuno y salida hacia la Reserva Nacional de los Ancares Leoneses, visitando los

pueblos con más encanto. Almorzamos en una Casa Rural el menú típico de la zona. Vuelta al hotel y cena en el Restaurante la Charola, donde nos habían preparado un menú especial con productos típicos.

El domingo comenzamos el último día con un desayuno y la salida a Ponferrada para visitar Las Edades del Hombre, visita guiada. Almorzamos en Benavente, Restaurante el Ermitaño, y vuelta a Madrid finalizando la excursión. •

Quiero uno —

Nuevo **Ford**Mondeo

Feel the difference

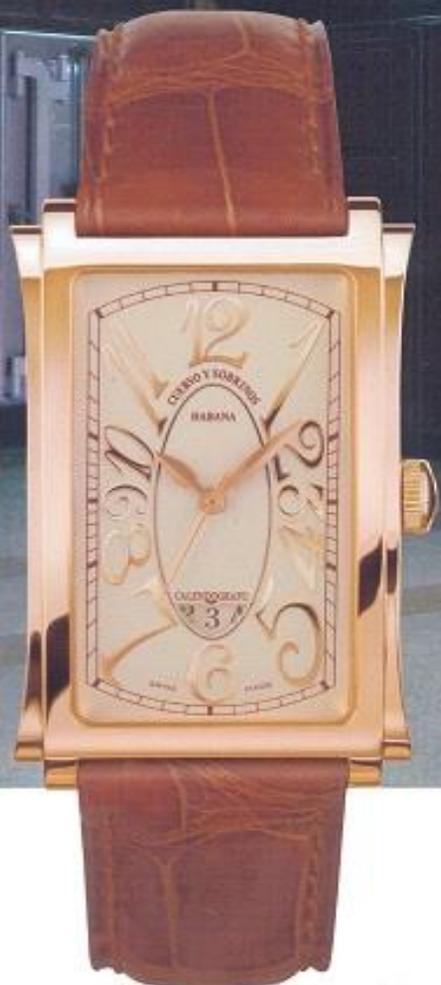




# Cuervo y Sobrinos

LA HABANA 1882

EL VALOR DEL TIEMPO



Prominente  
Solo Tempo Data

La Habana 2007  
Interior de la Histórica Joyería Cuervo y Sobrinos desde 1882

LA FASCINACIÓN DE 125 AÑOS DE HISTORIA REVIVE GRACIAS A LA MAESTRÍA SUIZA

ALBACETE: J.MOMPO ALICANTE: J.AMAYA ALMERÍA: J.REGENTE AVILÉS: J.BALBUENA BARCELONA: RABAT - KABAT FLASH - J.SANTI PAMIES - J.SUAREZ - THE WATCH GALLERY - VALIÑO J. BLANES: J.LIU BELBAO: J.SUAREZ CÁCERES: J.NEVADO CÁDIZ: J.GORDILLO ELCHE: J. MAZARINO GERONA: J.PERE QUERA GRANADA: J.JUAN MANUEL GRANOLLERS: SATERRA J. JAÉN: JUAN RAMÍREZ J. JEREZ: PIAGET Y NADAL J. LA CORUÑA: J.ROMU LAS PALMAS GRAN CANARIA: J.SAPHIR MADRID: J.ALDAO - CHOCRON J. IGLESIAS J. MONTEJO J. - J.GRASSY - J.SUAREZ - SUAREZ J. (LA MORALEJA): MARJO J. MÁLAGA: GÓMEZ & MOLINA MARBELLA: GÓMEZ & MOLINA MURCIA: ÁLVARO OLIVARES J. (SAN PEDRO DEL PINATARI): J.CASTEJÓN OVIEDO: SANCHEZ VALLINA J. PALMA DE MALLORCA: R.ALEMANA PAMPLONA: JAVIER MUÑOZ J. REUS: SANTI PAMIES DESSENY SANTANDER: J.PRESMANES SEVILLA: EL CRONÓMETRO TARRASA: THE WATCHCASE TENERIFE: GRUPO PAGODA VALENCIA: GIMÉNEZ JOYEROS 1889 VIGO: ROBERTO J. VITORIA: J.LJOLBEN ZARAGOZA: MAGANI J. ANDORRA LA VELLA: J.CELLINI GIBRALTAR: THE RED HOUSE.

Cuervo y Sobrinos La Habana 1882 S.L.

López de Hoyos 245 - 28043 Madrid - Tel +34 91 540 10 48 - www.cuervoysobrinos.com