



AECD

BOLETÍN DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS

Nº 3. 1er Semestre. Año 2001. Distribución gratuita para socios.



Un precioso detalle del Berlinetta Touring de 1953.

Y además...

- Actividades.
- Colecciones privadas: *Pietro Navone*.
- Concurso de Elegancia de Estoril.
- Museos: *Gómez-Planche*.
- Festival de *Goodwood*.
- Pegaso Z-102.
- Trofeo *Mille Miglia 2001*.



Nuevos Socios

Como viene siendo habitual, aquí está la lista de las nuevas incorporaciones a nuestra familia correspondiente al primer semestre de este año. ¡Bienvenidos a todos!

338 D. JESUS POZO ALONSO	347 D. MANUEL SAEZ-MERINO GARCÍA
339 D. JAVIER GARCÍA Y GARZÓN	348 D. ALFREDO HORTA CASERO
340 D. JULIO FERNÁNDEZ BAÑOS	349 D. JUAN CARLOS MALDONADO DE LA FUENTE
341 D. ANTONIO IGLESIAS SCOTT	350 D. JULIAN ALFARO GONZÁLEZ
342 D. JUAN PÉREZ GALÁN	351 D. ANTONIO FIGUEROA GARCÍA
343 D. JAVIER PÉREZ GARCÍA	352 D. ENRIQUE RECUERO ALVAREZ
344 D. MIGUEL CASCAJOSA FERNÁNDEZ	353 D. PEDRO DIEZ Y TELLA
345 D. EDUARDO MORALES SANTIAGO	354 D. CESAR SOTILLOS BERMEJO
346 D. MARIANO ROMERO PÉREZ	355 D. ANTONIO GARCÍA MONTERO

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: 913198645 (tardes)



EL DESVÁN DEL AUTOMÓVIL, S.L.

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

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

- Recambios para clásicos alemanes, italianos, ingleses (Mercedes, Jaguar, Mini, Ford Capri, etc.) Espejos cromados, placas "E" y de matrículas clásicas, radios y antenas cromadas, faros adicionales. Coches a pedales y eléctricos, clásicos y actuales para los peques. Recambio para antinieblas, varias marcas.

- Descuentos para los lectores de este boletín en piezas de frenos, amortiguadores, escapes, juntas, segmentos y filtros.

- Letreros: Serra, TR 4, Triumph, Mini, Jaguar, Mercedes, Nardi, Abarth, escudos Authi, etc.

- Recambios para coches de importación (hasta 2000).

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

De nuevo con vosotros para informaros de nuestras actividades pasadas y futuras.

Queridos socios:

Después de celebrar el 30 de enero la Asamblea General que, por primera vez y gracias a la amabilidad de Fausto Saavedra se realizó en la Fundación RACE, acudimos el último fin de semana de febrero a Retromóvil que, como en años anteriores, continúa su trayectoria ascendente; durante el fin de semana 23, 24 y 25 de marzo, la excursión a Extremadura fue un éxito total con una participación de más de 30 coches gracias al entusiasmo y organización de Enrique Morón; el picnic del 28 de abril en casa de César García-Cano resultó una experiencia muy agradable; el 19 de mayo fuimos de nuevo a las tierras altas de Guadalajara, guiados por Enrique Pérez López. Junio fue un mes de mucha actividad: los días 8, 9, y 10 Nicolás Casar organizó su excursión a Benidorm; el 16 y 17 se celebró el Concurso de Elegancia de Estoril con la participación de ocho coches de nuestra Asociación (por desgracia, durante el viaje una buena parte de nosotros se intoxicó, recibiendo una atención exquisita por parte del Dr. Ignacio Bernal que participaba con su admirable Chevrolet Bel-Air) y el 23 se realizó el I Rally AECD-Boadilla con el patrocinio del Ayuntamiento de Boadilla del Monte y el Centro Oeste de Majadahonda. Por último, el 14 de julio, la cena de verano cerró las actividades del primer semestre. Gracias a todos los socios de forma muy especial, por su iniciativa y colaboración. Para el resto del año queda prevista todavía mucha actividad.

En este número dedicamos bastante espacio a los Pegasos que considero, como ya he dicho en alguna otra ocasión, los deportivos españoles por excelencia y por lo tanto el espíritu de nuestra Asociación. En Barcelona, desde el 21 de marzo hasta el 4 de junio se ha celebrado una exposición de 11 Pegasos, cifra récord teniendo en cuenta el exiguo número de vehículos fabricados (ochenta y tantos, ya que los distintos expertos en la materia no coinciden en la cifra total). Por otro lado tratamos del museo de Demetrio Gómez-Planche (visitado por nuestra Asociación hace varios años coincidiendo con una excursión a Salamanca) que, aparte de otras maravillas, exhibe dos Pegasos. Nuestro socio Pietro Navone nos ha abierto las puertas de su colección de ejemplares fundamentalmente italianos; uno de sus excelentes Alfas obtuvo un premio en Estoril. La Copa de España de Regularidad continúa con la participación de nuestros socios que han cosechado abundantes éxitos en el pasado; esperamos de todo corazón que se sigan repitiendo.

Dando la más cordial bienvenida a los nuevos socios os envío a todos unas calurosas

Ráfagas.

Antonio Martín del Barrio



<http://www.aecd.org>

Edita: **ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS**

Presidente: *Antonio Martín del Barrio*

Secretario: *Pedro Pablo Gallardo* Tesorero: *Juan López Bartels*

Vocales: *Myriam Wehr, Antonio Castillo-Olivares, Pablo Vaquero, Antonio Velasco, Luis Moreno.*

Coordinación y Edición: *Agencia CampsPress. 609239004. Fax: 918596317.*

Diseño y Maquetación: *AMR*

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



Excursiones:

Al igual que en números anteriores, os mostramos varias instantáneas (más que nunca) de las actividades que hemos realizado durante este semestre. Si habéis asistido a alguna de ellas, seguro que os recordarán momentos muy agradables. Los que no, seguro que os da cierta envidia y así os animáis para las próximas. También incluimos el calendario del resto de actividades programadas para el año.

Saludos a todos.

Retromóvil



Stand de nuestra Asociación en el VI Salón Retromóvil del pasado febrero. La feria fue un auténtico éxito tanto de expositores como de público que pudo contemplar expuestas maravillas como las de la imagen: Triumph TR3 y Mercedes SL.

Rallye Boadilla-Centro Oeste



Presentación del I Rallye AECD-Boadilla en el Centro Oeste de Mejadehonda, uno de los patrocinadores de la carrera, el fin de semana antes de celebrarse. Los coches, Triumph TR3 y MGB 1600. Ambos estuvieron de exposición durante unos días antes de celebrarse la carrera.



La cita del Rallye AECD-Boadilla fue frente al palacio de Ventura Rodríguez en Boadilla el día 23 de junio. La inscripción fue muy numerosa, por lo que pudimos celebrar una divertida jornada de Rallye con nuestros Clásicos. En la foto se pueden ver algunos de los coches participantes:

Guadalajara



En mayo celebramos una excursión a Tierras Altas de Guadalajara, y visitamos un precioso pueblo llamado Valverde los Arroyos, que fue donde hicimos la "parada técnica" para repostar fuerzas a la hora de la comida. En esta imagen, Lotus Elan, Porsche 911 Targa y Triumph TR3.



Tras la comida realizamos una estupenda excursión a pie hasta la chorrera de Valverde y pudimos contemplar las magníficas vistas. En esta otra imagen, Austin Healey y también un Alfa Romeo GTA. Al fondo, unas magníficas casas de pizarra del pueblo.

Picnic García-Cano

En la imagen de la derecha, vemos a César García Cano recibiendo una placa honorífica conmemorativa, de manos de D. Antonio Martín del Barrio. La placa recibida por D. César García Cano es en agradecimiento a su colaboración en la fantástica excursión que pudimos realizar.



En la imagen de la izquierda vemos a muchos de los asistentes al estupendo Picnic que organizamos en abril en una finca privada en el pueblo de Navas del Rey. La fiesta se convirtió en un maravilloso día de campo donde cada uno puso una comida campestre y luego se repartió entre todos; y, por supuesto, no faltaron los Clásicos: Mazda MX-5 "Miata", AC Cobra-Ford, Mercedes 350 SL y MGB.

Asamblea General



La Asamblea General se celebró en el Museo Fundación del RACE en febrero. Las instantáneas recogen el momento en que el presidente, de la AECD recibe la Copa de Campeones de las 3 horas de Resistencia del Jarama, cedida a la Asociación por sus ganadores Mariano Riesgo y Luis Wassmann, (arriba a la izquierda). Enrique Pérez López recoge una placa conmemorativa por las excursiones organizadas, (izquierda, debajo). Sobre estas líneas, un momento de la intervención de Antonio Martín en la Asamblea, detrás de él, un magnífico Hispano Suiza de gran valor histórico.



Extremadura



Una de las excursiones más entrañables fue la realizada en marzo a la comarca de la Sierra Sur de Extremadura. La visita fue de lo más completa a varios pueblos de la zona: Trujillo, Frenegal de la Sierra, Zafra, Jerez de Los Caballeros y Mérida. Como muestra, os ofrecemos la tradicional foto de grupo, algunas vistas de la excursión y nuestros Clásicos que nos acompañan siempre: Rolls Royce Silver Spirit, Austin Healey y MG.



Programa Actividades 2001

Octubre	20	III Rallye Araguás
	15	Premios AECD XXV Aniversario Aportación al automóvil en España
Noviembre	3	XXV Gran Premio Jarama
	11, 12 y 13	Rallye Fundación RACE Santillana del Mar
Diciembre	15	Comida Navidad

Afán de conquista

Un año más varios miembros de la AECD acuden al Concurso de Elegancia de Estoril

De nuevo, un grupo de españoles vuelve a pisar tierra portuguesa en su afán de mostrar sus coches clásicos. Una buena muestra de que la Asociación Española de Clásicos Deportivos se mueve muy bien, ha sido la representación nacional en el Concurso de Restauración y Elegancia del Automóvil, que organizaron las cámaras locales de Estoril y Sintra. Con un jurado muy riguroso que examinaba hasta la originalidad del papel de la documentación, los españoles allí presentes estuvieron, una vez más, al mejor nivel de competitividad.

El socio Ignacio Bernal mostró en el concurso de elegancia, un magnífico Chevy Bel Air, conservado con la máxima originalidad y en dos colores es un coche que ha sido restaurado con la máxima pulcritud, por lo cual fue un coche de los más admirados. Mientras, Guillermo Velasco hacía alarde ante los portugueses de estupendo Triumph TR3 con un buen pedigrí en competiciones internacionales. Nuestro personaje de este número, Pietro Navone, también acudió a la cita desde Madrid hasta Sintra con un cuidado Alfa Romeo Flecha de Oro, del cual hablamos más detalladamente en

páginas posteriores, siendo el único participante nuestro que ganó un trofeo.

El presidente de la AECD, Antonio Martín del Barrio, un incondicional de la marca de origen inglés, acudió a la cita de Estoril con un curioso y bien restaurado Jaguar MK X bicolor del año 1964; también en este viaje estuvieron Manfred Wehr con un Porsche 914 muy especial y César García Cano que acudió con un Maserati Bora que no tenía nada que envidiar con el resto de clásicos deportivos italianos que se expusieron en la muestra del país vecino. Luis Corbella vino con su precioso MGA 1600 ver-



de inglés y Javad Mozzafary (Charly) con su magníficamente restaurado MGB 1800.

Hay que agradecer al Dr. Ignacio Bernal, su sobresaliente profesionalidad y hospitalidad con los socios que, debido a una comida adulterada, sufrieron una infección gastrointestinal, que al final sólo quedó en un susto. ■



Sobre estas líneas, Chevy Bel Air de Ignacio Bernal, a la derecha, el Maserati Bora de César García Cano; debajo, el Porsche 914 de Manfred Wehr. A la derecha abajo, el Jaguar MK-X del presidente de la Asociación y a la izquierda, el Alfa Flecha de Oro de Navone. Centro, Triumph TR3 de Guillermo Velasco.



Goodwood Festival of Speed

Ford, 100 años de honradez

El "Goodwood Festival of Speed" es realmente un auténtico festival de velocidad, que se celebra cada año en el circuito británico de Goodwood. Un evento que reúne una gran diversidad de los automóviles y las motocicletas de competición más importantes del mundo. Considerada esta reunión como una extraña carrera de montaña de exhibición es la única ocasión de la temporada para ver en acción los coches, las motos de gran premio y las estrellas más importantes de la historia de este deporte.

Esta carrera de velocidad para unos y simple demostración para otros es un acontecimiento equivalente al de Ascot en la hípica o Wimbledon en tenis. Una reunión de chiflados que ha sido descrita como "la fiesta al aire libre de los dioses del motor".

Esta carrera no es un acontecimiento muy antiguo, todo se remonta a 1993, momento en el cual se pone en marcha la reconstrucción de este circuito por parte de un Lord inglés que ha querido que las carreras de clásicos sigan siendo igual que antes. Para ello revivieron los pintorescos alrededores de Goodwood House al sur de Inglaterra, manteniendo un motivo de reunión único para pilotos y aficionados de todos los tiempos. Pero en Goodwood no sólo se ha revivido un trazado y unos coches, sino que la gente que acude al circuito también se viste para la ocasión con prendas de la época y porta objetos como sillas plegables, bicicletas o cámaras de fotos acorde con su vestimenta.

Durante todo un fin de semana se dan cita desde vehículos de vapor del siglo XIX hasta los actuales coches de F1, de rallye, de montaña, de sport e incluso vehículos usados en sport publicitarios o películas. Todo ello con pilotos de elite actuales tales



Esta fue la única ocasión de la temporada para ver en acción los coches, las motos de gran premio y las estrellas más importantes de la historia de este deporte.

Los coches reunidos para deleite de los aficionados pertenecían a distintas épocas. Casi todos ellos eran vehículos de carreras y se encontraban en su estado original.

como Alesi o Button, que se codean con leyendas del motor como Stirling Moss, John Surtees, Jack Brabham, Niki Lauda o Mario Andretti.

Un buen aficionado no debería dejar pasar la oportunidad de acudir, por lo menos, una vez en la vida a una prueba de esta magnitud. Separados en 25 categorías, se agrupaban más de 390 vehículos de todas las disciplinas posibles que ha tenido el automovilismo a nivel mundial, porque incluso no faltaron los hot-road americanos o los fórmulas de la Indy. Puestos a pie de pista, se sucedían uno a uno sport proto-ti-

pos como los que tomaron parte este año en Le Mans o motos de campo que corrieron el Paris-Dakar. Y para rizar el rizo, la subida que había servido para cronometrar el paso de todos los vehículos de motor, servía en sentido contrario o de bajada para los famosos coches "Soapbox" (cujas de jabón) que realizaron una impresionante exhibición de velocidad, colorido y maestría en el manejo.

Un espectáculo sin precedentes, entre otras cosas por su carácter tan variado y ameno. Además no sólo se retrocedió en el tiempo para los coches, sino que también se volvió

atrás en las formas, ya que se permitió el acceso sin restricciones a los paddocks, lo que supuso que los espectadores pudiesen estar más cerca de sus ídolos, todo lo contrario de lo que ocurre hoy en día. Pero Goodwood es una fiesta en todos los sentidos, porque además de ver cómo corren los coches y las motos, tam-



bién se puede practicar un picnic perfecto en la traseña del Goodwood House (casa del Lord) mientras se admiran más de 60 creaciones automovilística más bellas e innovadoras que



participan en el concurso de diseño Cartier Style et Luxe, que este año llegaba a su novena edición. Pero si alguien se cansaba de mirar coches, no había problemas, una curiosa colección de helicópteros, otra de aviones de guerra que realizaron una exhibición aérea o un simplemente una vuelta en

El día fue de lo más animado, y contó con numerosos aficionados que pudieron admirar los coches expuestos.



Un magnífico Ford Capri muy bien conservado.

tanque como si fuera un Tío Vivo, eran parte activa de lo que estaba ocurriendo en Goodwood. Ford es uno de los principales patrocinadores del "Goodwood Festival of Speed" y en esta edición se homenajearon los 100 años de la marca en el deporte del motor.

Para la ocasión el coloso americano mostró más de 40 modelos históricos en exhibición o participando en la subida. Desde un Lotus 49 de 1966 hasta el actual Focus RS WRC, pasando

por Ford T de los años 20.

Mercedes-Benz montó una magnífica colección de automóviles de carreras de todos los tiempos, deslumbrando a los más de 300.000 espectadores con una estatua-homenaje al modelo 300 SL.

Este montaje era una especie de embudo gigante invertido con el deslumbrante "ala de gaviota" clavado en su extremo superior. Una manía muy divertida ésta de colgar los coches.

Pegaso Z-102: Ferrari Español

Al principios de este verano Barcelona albergó una magnífica exposición en la que bajo el nombre de "Memoria de un espejismo. Los Pegaso de deporte y de competición de los años 50", se pudieron admirar once de los 86 coches deportivos y de competición Pegaso realizados por el ingeniero barcelonés Wifredo Ricart, y de los cuales parece ser que hoy sólo existe en el mundo una tercera parte.

En este contexto tan poco propicio surgieron, a pesar de todo, los Pegaso deportivos Z-102 y Z-103, magníficos automóviles con un diseño, una tecnología y una calidad industrial impensables para su época.

La exposición hizo especial hincapié en la vertiente inaudita de esa historia y la coloca frente a la coyuntura social, económica y política de la España de la postguerra. También se exhibió abundante documentación escrita y gráfica sobre la actividad profesional de Wifredo Pelayo Ricart y las

empresas donde trabajó, así como fotografías de archivo y dibujos técnicos de los coches que se diseñaron y construyeron bajo su dirección. Un último apartado estuvo dedicado a la actividad de la empresa ENASA (conocida más tarde como Pegaso) y sus trabajadores.

El artista Francesc Torres, comisario de esta exposición, concibe este trabajo como una extensión natural de su obra, siempre caracterizada por una fuerte carga de recuperación de la memoria histórica.

Espacios documentales

La primera parte de la exposición recordaba la figura de Wifredo Ricart, su trabajo como ingeniero y constructor durante los años anteriores a la Guerra Civil y su estancia, entre 1919 y 1957, en las empresas Automóviles Ricart, Alfa Romeo y ENASA.

Se incluía abundante material sobre los Pegasos Z-102 incluyendo dos motores completos, dibujos técnicos y documentos

de fábrica. La segunda parte se concentró en la labor social, las condiciones de trabajo y el embrión del movimiento obrero dentro de la empresa ENASA, en la fábrica barcelonesa de La Sagrera.

Asimismo, se mostraron documentos, pasquines y prensa que subrayan hechos clave de la lucha obrera antifranquista en Cataluña y en España, como la huelga de tranvías de 1951 (año de la presentación del primer modelo Pegaso deportivo).

Memoria de un Espejismo es una muestra digna de admiración por el trabajo que encierra su montaje, pero si el Pegaso Z-102 se hubiera fabricado en Estados Unidos o Inglaterra seguiría siendo una máquina fuera de serie, aunque no tendría ni la mitad del interés que ahora tiene desde un punto de vista en el que confluyen los avatares de la historia y el mito literario.



A la derecha, reproducción del folleto de la exposición. Debajo, Thrill, 0133 de 1953. A su izquierda, Cabriolet Saoutchik 2ª serie de 1954.



Spider Gran Competizione, 0145 (1953)



Pegaso Z-102



BT Z-103, 0171 (1956)

Millas Doradas

¿Cómo se llama la carrera italiana de clásicos deportivos que sale de Brescia y tras recorrer 1.600 kms vuelve a la misma ciudad lombarda? 1000 Miglia.

En mayo las flores de la nueva temporada retoñan al paso de los coches de colección más deseados del mundo. Rosas y Mil Millas para quienes en el estruendo de un motor antiguo advierten el encanto de viejas historias de coraje y esfuerzo al volante de máquinas inconducibles. El inicio de esta carrera de coches, única en el mundo, comienza en 1927 y cuyo ambicioso objetivo fue contener todas las demás pruebas deportivas de Europa.

Debido al accidente mortal del español



Marqués Alfonso de Portago a los mandos de un Ferrari 335, la Mille Miglia se paraliza hasta que en 1977 renace de las cenizas como tradición bresciana reservada a automóviles Sport, Gran Turismo y Turismo, fabricados entre 1927 y 1957. Pero por motivos de seguridad la competición a carretera abierta dio paso a la elegancia, la belleza, la nostalgia, en definitiva la regularidad sustituye a la velocidad con una media de 50 km/h.

Así se revive hoy la Mille Miglia, donde los coches deben atravesar calles abiertas al público, con recorridos vivos de día y dormidos de noche. Carreteras con curvas muy peligrosas protegidas por acantilados y gallinas desplumadas que alertan el paso de



los coches de museo.

La expectación que levanta la Mille Miglia en todo el mundo, se ve reflejada cada año por el alto número de inscripciones. Para esta edición, se han recibido más de 1000 instancias y sólo se han admitido 371 vehículos rigurosamente seleccionados. La cuota más alta de inscripción superaba el millón de pesetas, pero no parecía una cifra desproporcionada cuando patrocinadores como Chopard regalaban a los participantes el tradicional reloj-cronógrafo "1000 Miglia" de titanio valorado en más de 300.000 ptas.

Entre casi 50 marcas distintas de automóviles, se repartían los vehículos participantes. Pero por supuesto, había "predominio rojo", con deslumbrantes Alfa Romeo (41 vehículos) y Ferrari (39), sin despreciar los magníficos Mercedes (35), Maserati (25), Fiat (24), Bugatti (22), Aston Martin (20), Porsche (20), BMW (16), Lancia (15), Bentley (10) o Jaguar (10). Resultaba llamativo, que varios de los modelos de Bugatti participantes estaban sin restaurar, nunca hasta la fecha habían sido mostrados y lo más curioso es que había varios concursantes de los Países del Este. Uno de ellos nos declaró que su Bugatti, durante la 2ª Guerra Mundial, había permanecido enterrado en una finca, otro de ellos lo habían desarmado y colocado en un ático para evitar que fue requisado.

La Mille Miglia no sólo es una prueba de-



portiva y turística, más bien es una exhibición porque los grandes genios de la moda y el diseño del automóvil, se dan cita en Brescia para saludar el paso de las grandes Maserati y Ferrari, así como de los excasos Osca o Cisitalia. Esta prueba siempre sale de la Plaza de la Victoria en Brescia (1ª etapa), y sin tocar carreteras nacionales o autopistas llega a Ferrara, (2ª etapa) República de San Marino, Assis, Roma (3ª etapa), Siena, Florencia, Módena, y regresa a la ciudad lombarda. En menos de 48 horas, se recorren más de 1.600 kilómetros sin cuartel.

Sólo hubo un equipo español (patrocinado por Bodegas Herencia Remondo) y lo componían Antonio Tejerina y Luis San Miguel.

Al volante de un Triumph TR2 de 1954 el "Team de Avila" comenzó perfectamente, pero las cosas se complicaron entre Roma y Brescia, del puesto 126º se vieron obligados al abandono, aunque el coche entró en Roma por su propio pie.

La Mille Miglia es un viaje a ninguna parte cargado de riesgo, cansancio y nostalgia por las tierras más bellas italianas.

Pietro Navone

Gusto por lo italiano

El miembro de la Asociación Española de Clásicos Deportivos, Pietro Navone, nos abrió las puertas de su colección, su casa y hasta de su vida, para que conociésemos más de

cerca cómo vive su afición y cómo ha llegado a tener una de las muestras más selectas del panorama nacional. Los Alfa Romeo son sus modelos preferidos.

Es uno de los personajes más carismáticos del panorama nacional del mundo de los clásicos, nació en Génova, pero lleva más de 50 años disfrutando de España. Se considera un buen cántabro, porque allí reside gran parte del año, debido a su trabajo de conservero. Con la amabilidad y la caballerosidad que le caracteriza, Pietro Navone nos recibió en su casa de campo, para mostrarnos su magnífica colección de coches, principalmente italianos, algo así como su pequeño museo de piezas

nizan los clubes cántabros y sobre todo madrileños. Como miembro destacado de la Asociación Española de Clásicos Deportivos, siempre participa de forma muy activa en cualquier evento que organice la propia AECD y suele ser un buen piloto de regularidad.

Cuando llegó a nuestro país en los años 50, lo primero que trajo de Italia fue una Vespa de la cual hoy todavía recuerda su matrícula. Con el tiempo se hizo con una Lambretta, que ahora guarda celosamente

un coleccionista cántabro de motos, y con posterioridad adquirió un Fiat Topolino descapotable de dos plazas con el que nos confesó haber ligado mucho en Santander.

Cuando el Topolino no aguantó más kilómetros, su padre, le ayudó económicamente a comprarse su primer Alfa, se trataba claramente de una Giulietta Sprint 1.3, pero para que tengamos una idea de si le gustaba o no este coupé, en sólo un año que lo tuvo, fue capaz de hacerle 42.000 kilómetros, cubriendo recorridos de un tirón como



seleccionadas cuidadosamente, donde los modelos de Alfa Romeo, lógicamente, ocupan un lugar privilegiado.

La primera persona que saludamos al llegar a la residencia de los señores de Navone fue a su elegante esposa Ana María, quien rápidamente declaró lo costoso que es mantener un capricho tan exclusivo como apasionado. Pero enseguida Pietro, con el buen carácter que siempre le ha distinguido, salió al paso diciendo que le cuesta igual mantener coches que mujer.

Bromas aparte, el matrimonio Navone comparte la misma afición desde hace muchos años, ambos acuden juntos a las distintas concentraciones y rallyes que orga-

Pietro Navone es uno de los más grandes aficionados de este país al coche italiano de colección, que son la pieza principal de su magnífica colección.



Santander-Génova. Nos decía Pietro: "Es increíble, lo compré por 300.000 pesetas y lo vendí por 575.000 ésto sí que fue una verdadera inversión".

Ya en 1959 compró un Giulietta Spider con el que viajó durante años por todo el mundo y hoy forma parte de su colección, porque dice que es uno de los coches más bellos y sencillos del mundo.

Pietro Navone debe ser una de las pocas personas en el mundo, por no decir el único, que posee dos Alfa Romeo Flecha de Oro.

El primero se lo consiguió Antonio González de Córdoba (un gran amigo de la AECD, un buen conocedor del merca-

do de clásicos y un buen aficionado), es un 2500 en color Burdeos, que fue fabricado en 1948. Lo pintó Luis Torres y lo restauró José Luis Tapia, aunque el motor prefirió hacerlo en Italia, porque no andaba, sólo giraba. Al poco tiempo de adquirir el Flecha de Oro tuvo la ocasión de comprar otro Alfa, un GTV 1750 de 1970, un coche muy divertido de conducir, que ya alcanza un valor de mercado importante a fecha de hoy.

Con los años, la colección de la familia Navone empezó a tomar fuerza, pero Pietro había visto un coche en Reinosca que le quitaba el sueño, se trataba de otro Flecha de Oro, aunque esta vez respondía al modelo 2500 SS de tres carburadores.

Tras varios días de disputas con el compraventa donde se encontraba, se hizo con el coche y su sorpresa fue saber que había pertenecido al director americano de cine Samuel Broston, que se lo vendió a un ingeniero naval. Con los años expuso este coche, en el Salón de Retromóvil de Madrid, en el stand del Club Alfa Romeo de España y su sorpresa fue conocer a su anterior propietario, quien marchó de la feria con lágrimas en los ojos.

Como buen italiano, Pietro siempre deseó tener un Ferrari, pero debía ser una pieza muy especial y así fue, porque se hizo con un 275 GTB/4, su primer dueño fue un arquitecto que tuvo un accidente, dejando el coche en un estado bastante delicado, Pietro lo compró y tras una restauración de 5 años en su país natal, hoy en día conduce uno de los mejores coches que se mueven por España.

Pero dentro de una colección tan Mediterránea como la de Pietro Navone, no podía faltar un coche que rompiera moldes, un vehículo de época con personalidad, un automóvil señorial, en definitiva una limousina con sabor inglés como es un Rolls Royce 20/25 de 1934. Este magnífico ejemplar perteneció al Marqués de Camarines y su

historia es bastante peculiar, porque años después acabó en manos de un amante de un espía ruso que fue capturado en Rumania. Cuando el coche llegó a manos de Pietro, no tenía llave de contacto y se le ocurrió escribir a la Casa madre para pedirla, a los pocos días le contestaron



El exquisito gusto de Pietro Navone para los coches queda bien claro. Otra de sus aficiones es coleccionar las placas de los eventos en los que participa con sus Clásicos.



GTA 1300 que perteneció a Fernando González-Camino. Navone se declara un incondicional del automóvil, sus mejores ratos los pasa junto a su mujer, sus hijas y sus nietos, pero no descuida una afición tan profunda como la que siente por el automóvil de colección.

Camps Press



Los Alfa Romeo son el modelo preferido de Pietro Navone, aunque no el único; también es un aficionado de Ferrari.



Copa de España de Regularidad de Clásicos 2001

Villa de Llanes

Este año sólo tenemos sólo cuatro Rallyes en la Copa. Menos mal que el primero ha tenido el valor de varios. Una magnífica organización para recibir a 18 coches. Un equipo vencedor inédito por nuevo y, sobre todo, por inesperado: Ramiro Amorrortu y Joaquín Mesía, los únicos cántabros que quedan en la Copa y que ganaron con un Austin Healey. Y eso se dice fácilmente. Pero si conocemos las duras condiciones meteorológicas añadidas a las carreteras que ya he descrito aquí en alguna otra ocasión, convendremos que ganar a los de siempre con ese "hierro" que se va para todos lados al frenar, consume más gasolina que el resto juntos y anda la mitad, pues tiene muchísimo mérito. Mi enhorabuena a Ramiro y a Joaquín. Segundos, los Kremers tan en forma como última-mente y terceros Barrachina y Rodet. Este podio de lujo confirma el mérito de los ganadores.

En la nueva clasificación por clubes, en la que sólo puntúan los que presenten más de tres coches, Porsche ganó a su único rival, la Escudería Sunoco.

Vasco Navarro

Aquí ya se empezaron a aburrir los tibios. Once coches inscritos.

Bienvenida a Guillermo Velasco de la AECD. ¡Ya no estoy tan solo!. Mucho sol de mañana y mucha, muchísima lluvia en la tarde. Otro magnífico rallye, en el que te diviertes, corres, comes y te ríes. Y además estás con los amigos, aunque éstos ya pocos. Cada día menos. Mal final: el primer accidente con hospitalización de toda la breve historia de la Copa. Nuestro amigo Pablo García Alfonso derrapa en el diabólico tramo de Igueldo, llegando a San Sebastián, y parece que en la misma curva en la que, según mi propia encuesta, hemos hecho trompos al menos los seis primeros.

Y si ya estaba buena la Copa, llega el accidente de Pablo que, por fortuna y tras un mes de baja, se encuentra otra vez hacien-

do de las suyas por las carreteras del norte, y nos hacemos preguntas: preguntas sobre las medidas de seguridad que llevamos (o mejor, las que no llevamos) y sobre todo si vale la pena esto para correr únicamente contra otros diez. La clasificación, nada original: primero los Kremers (¡chapeau!), después mi copiloto José Carlos Wassmann con su piloto habitual, y tercero ese simpático personaje que cada día lo hace mejor; miembro de la Escudería Sunoco y con la sonrisa de un indio. Se llama Purothohtan Dhanaraj o algo así; para no complícarnos la vida todos le llamamos Gandhi. Así las cosas, los Kremers están los primeros en la clasificación provisional con 75



puntos. Después va mi copiloto con 65 y nos siguen Amorrortu y Mejía con 64.

Esto lo escribo una semana antes de celebrarse el tercero de los rallyes puntuables, el de Bilbao. Deseo, de todo corazón, que se celebre.

La Viejecita que se moría por Consunción

¡Qué repetida aquella historia de la viejecita! Casi todos los días y en todas partes ocurren no una sino miles de historias parecidas. Todos queremos a la abuela, todos lo hemos pasado estupendamente con ella; nos distrajo fines de semana completos, nos enseñó a ser lo que somos, nos mostró la amistad. Pero la abuela se muere; se nos va consumiendo muy poco a poco; cada día un

poco más encogida, mermada, callada y resignada. Unos la abandonaron hace tiempo porque no tenían tiempo de atenderla, otros incluso se enfadaron porque no les dio lo que de ella esperaban; y otros, sin remedio, vamos a ser abandonados por ella porque se nos muere. Y a nadie se le ocurre darle unas medicinas porque, claro, es vieja y debe morir.

Esta es la situación de la Copa de España de Regularidad para Vehículos Clásicos. La paradoja es que, cumpliéndose todos los datos del párrafo anterior, falla la premisa mayor: de vieja no tiene nada. Ha durado cinco años. Y se muere.

Una Tesis

No voy a dar recetas para resucitar lo que entre todos han matado; y, por supuesto, no voy a nombrar a los asesinos.

Sólo voy a enunciar mi tesis que se fundamenta en el siguiente hecho: cada vez que un asiduo participante de la Copa participa en un Rallye organizado por otros, es decir no puntuable para la Copa, lo gana, o casi: Klaus Böhner ganó el Tour de España 2000; Manolo González de la Torre ganó el Rallye de Guadalajara de 1999, de Castilla-La Mancha (otro campeonato

desaparecido, por cierto); yo mismo lo hice en el Rallye de las Pipas del 2000; los Oliva han ganado carreras en Asturias y Barrachina también; José Mari González de Vega lo ha hecho este verano con el Rallye de Bilbao. Es decir, que a pesar del desastre en que está sumida nuestra querida Copa, no ha habido mejor escuela. Con ella hemos aprendido a ser los pilotos y copilotos que somos, con ella, ¡lo pasamos tan bien!

¿De qué voy a escribir yo el próximo año?. Pues hay por ahí un Alfa Giulia que, nuestro clásico entre los clásicos, es decir Mariano Riesgo, restaura con amor y rigor para carreras de resistencia. Bueno, el caso es correr. En un Clásico. Naturalmente. ■

Luis Wassmann

Gómez-Planche

Móvil Pasional

Se dice que D. Demetrio Gómez-Planche es otro de estos "autistas" que luchan porque en España exista, algún día no muy lejano, un museo nacional de automóviles clásicos.

Él, de momento, ya tiene su colección privada, que aumenta y cuida en su querida Salamanca. La Colección Gómez-Planche fue iniciada hace 25 años cuando, después de un viaje a París, Demetrio decidió que tenía que inventarse un entretenimiento que, de alguna forma, le apartase de tanto proyecto arquitectónico.

Nuestra visita a este museo privado fue inolvidable, su dueño nos recibió contándonos las mil hazañas que había tenido que vivir hasta reunir más de 80 coches. No le importa cuál fue el primero (un Salmson de 1923), pero lo que sí está claro es que algunas piezas son de mucho valor, como es el caso de dos



La Colección Gómez-Planche se inició hace 25 años y reúne más de 80 coches

Rolls-Royce, de 1920 y el otro de 1946; el primero había sido convertido en furgoneta de reparto hasta que una larga restauración le devolvió a su estado original.

Entre sus más preciadas joyas no podía faltar un Hispano-Suiza, un coche de 1925 que perteneció a Pastora Imperio; también dos Pegaso Z-102, uno cerrado y carrozado por Saoutchik y el otro abierto y vestido por el catalán Serra y que en sus mejores días usó un famoso torero. Otros vehículos de importancia en esta colección son un Avions Voisin (de motor sin válvulas), un Mercedes, tres Amilcar, un Auto Unión, un

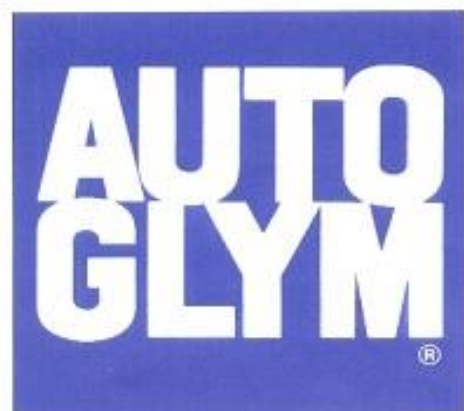
Buick Eight, un Cadillac Eldorado Biarritz de 1955, un Jaguar MkII, un monoplaça F-1430, varios Citroën (5 CV, 2 CV, 11 Ligero, DS, ...) distintos modelos de Mini, algún Seat 600, un Renault 4/4, un Biscuter y muchos más.

Un impresionante camión de incendios Somua Naval, que durante medio siglo y con sólo 7.000 km prestó sus servicios en la capital salmantina, asomaba en el fondo de una nave, que posee en su conjunto un gran valor económico, pero sobre todo sentimental para la familia Gómez-Planche.

Un muestrario que se completa con varios vehículos de pedales, bicicletas de principios de siglo, maquetas, matriculas y una magnífica batería de radios y cámaras fotográficas dormidas entre polvo y frío. Esperemos que muy pronto esta colección privada se convierta en el Museo de Automóviles de Salamanca.



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



VOLVO

Turismos Madrid



Lloyds TSB