



AECD

BOLETÍN DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS

Nº 4. 2º Semestre. Año 2001. Distribución gratuita para socios.



Éxito abrumador en el
XXV Gran Premio de Clásicos de la AECD

Y además...

- Actividades.
- Jornada de Puertas Abiertas 2001.
- XXV Gran Premio de Clásicos Deportivos.
- III Tour de España Classic.
- Coches míticos: Ferrari 166 MM.
- Artistas: Fernando Hoyos.
- Copa de España de Regularidad.



Nuevos Socios

Como ya es habitual, ofrecemos la lista de las nuevas incorporaciones a nuestra familia correspondiente al segundo semestre de este año. ¡Bienvenidos a todos!

356 D. IGNACIO DE LA PUENTE ABAD

357 D. ESTEBAN DE LA PUENTE ABAD

358 D. MARTÍN AUBERT MIÑÓN

360 D. VÍCTOR BULTÓ MILLET

361 D. CARLOS GARCÍA LÓPEZ

362 D. MANUEL CASTEL FERNÁNDEZ

Esperamos añadir nuevos nombres. Si aún no eres miembro consulta en nuestra sede y únete a nosotros.
C/ Gral. Martínez Campos, 49. 28010-Madrid. Tif: 913198645 (tardes)



EL DESVÁN DEL AUTOMÓVIL, S.L.

Apdo. 5189 - 28080 Madrid - Tif./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, Nardí, Abarth, escudos Authi, etc.*
- *Recambios para coches de importación (hasta 2000).*

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

Celebramos el XXV Aniversario

Queridos socios:

De nuevo estamos con vosotros en este 4º boletín para recordaros nuestras andaduras del segundo semestre de 2001 y comentar sobre nuestro futuro. En septiembre acudimos, una vez más, al Circuito del Jarama para asistir y participar en las Puertas Abiertas del Race que fueron bastante pasadas por agua, lo cual no disminuyó la diversión ya que las derrapadas y los trompos estuvieron a la orden del día. El 15 de octubre entregamos los Premios XXV Aniversario AECD en el Hotel Ritz que constituyeron todo un éxito dentro de nuestro mundillo, y el 20 del mismo mes se realizó la tercera edición del Rally Araguás. El 3 de noviembre celebramos las "Bodas de Plata" de nuestra, posiblemente, más emblemática actividad, el XXV Gran Premio del Jarama, de nuevo con gran afluencia de participantes y público (que este año contó con el apoyo de dos nuevos patrocinadores: Mazda y Araizu-Caterham). Los días 11, 12 y 13 del mismo mes tuvo lugar el Rally Fundación Race, este año con destino a Santillana del Mar y también muy pasado por agua. Por último, el 15 de diciembre nos reunimos para despedir el año en la Comida de Navidad.

Otros temas que comentamos en este número son:

- Guillermo Velasco nos relata sus andaduras en el Tour de España que, por cierto, ganó nuestro amigo y presidente del Club Porsche Klaus Bohrer.
- Tratamos del Museo de Miguel de la Vía, que fue visitado durante el Rally Fundación Race.
- El pintor Hoyos es tratado en una página por su dedicación al automovilismo clásico.
- Por último, aunque no lo último, cubrimos el Campeonato de Regularidad de Clásicos que ha sido ganado por segunda vez consecutiva por Carlos Kremers copilotado por su hijo Marcos. ENHORABUENA !!!!!!!!!!!!!!!.

Quiero volver a recordaros que todo esto no hubiera sido posible sin la colaboración inestimable de nuestros patrocinadores: FORD, RACE, AUTOBRILLANTE, LLOYDS TSB y VOLVO Turismo Madrid a los que en 2002 se unen TAG-HEUER y JAGUAR-SEVAL. Muchas gracias en nombre de todos los socios.

Con la más cordial bienvenida a los nuevos socios del último semestre os envío mis mejores

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*

Diseño y Maquetación: *AR*

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



Como ya hemos hecho en números anteriores, os mostramos varias instantáneas de las actividades más importantes que hemos realizado durante este semestre. Si habéis asistido a alguna de ellas, seguro que os recordarán momentos muy agradables. Los que no, a ver si os da cierta envidia y os animáis para las próximas.

Saludos a todos

Comida de Navidad



La tradicional comida de celebración de Navidad tuvo lugar en un elegante restaurante de la sierra madrileña. Una buena comida en la mejor compañía y, por supuesto, nuestros Clásicos dieron como resultado una jornada muy agradable.

Premios AECD XXV Aniversario



Verónica Gil de Edición Bertrán



Presidente de la AECD, Director Gen. de Lloyds Bank y Antonio Castillo-Olivares

En su XXV Aniversario, la AECD rindió tributo a todos los amantes del automóvil que, de alguna manera, han conseguido que algunas piezas que estaban fuera volvieran a nuestro país. Entre los homenajeados estaban Salvador Claret, Klaus Bohrer, Fundación Can Costa, Walter Ankl, la Fundación Bertrán, Lloyds Bank, la Fundación RACE y el Real Automóvil Club de España.



Presidente de la Fundación RACE (Ford) y Pablo Viguera (Ford)



Walter Ankl (Coleccionista)



Presidente del Club Lancia España y el representante Juan Folch



Presidente del Club Porsche España y Presidente de Honda del Club Alfa Romeo

RACE-Jarama Jornada de Puertas Abiertas



La IV Jornada de Puertas Abiertas para vehículos de colección clásicos y antiguos, celebrada en el madrileño circuito del Jarama resultó, como en ediciones anteriores, un auténtico éxito tanto de público asistente como de coches.

Los participantes, hasta casi 400, rodaron por la pista en modalidad exhibición y se pudieron admirar modelos tanto de principios de siglo como otros más modernos de los años 60 y 70.

La cita se completó con un mercadillo de piezas, libros y demás curiosidades, e incluso se contó con la asistencia de varios compra-venta de vehículos de colección.

Bien entrada la mañana, tuvo lugar la entrega del IX Premio Fundación RACE al mejor trabajo de investigación histórica sobre automovilismo y Motonismo, en nuestro país. El acto se celebró en el museo de automoción del Real Automóvil Club de España, ubicado en la Tribuna de Recta del mismo Circuito del Jarama. El galardón fue otorgado al trabajo "El Gran Premio de Madrid 1948", de D. Ángel Campos; asimismo se entregó una placa conmemorativa al preparador automovilístico D. José Juan Pérez de Vargas como homenaje a su trayectoria profesional.



XXV Gran Premio de Clásicos Deportivos

Bodas de Plata



Mercedes 180 (Lolo Gillo)



Seat 500 "Anibal"

En colaboración con el Real Automóvil Club de España (RACE), la Asociación Española de Clásicos Deportivos (AECD) organiza su tradicional reunión anual, en el circuito del Jarama. Este año ha sido muy importante porque se celebraban las Bodas de Plata.

A las 9:00 horas más de 50 coches clásicos entre participantes y simples admiradores, se concentraron en el paddock del trazado madrileño. Formando distintas baterías y alineaciones, todos los clásicos permanecieron colocados por categorías. Durante veinte minutos todos



Felipe Ruiz Fabry recibe de manos del Presidente de la AECD, el máximo galardón



Felix Creus, socio coleccionista

G. Premio Jarama

los clásicos rodaron en pista libremente, con el lógico objetivo de que sus pilotos se fuesen adaptando al circuito.

Todos los invitados para la ocasión rodaron durante treinta minutos dando muestra del estado de conservación de sus majestuosos coches.

La manga de más de dos litros de cilindrada estuvo dominada por Alfredo Escandón; la de menos de 2.000 cc la ganó Jorge López; la manga de post-clá-



Fiat Spider

sicos de más de dos litros fue para Manuel González de la Torre; y post-clásicos de menos de dos litros, para Carlos Kre-

mers. La categoría Open fue ganada por Manuel Ribeiro, y la prueba de habilidad por Miguel Cascajosa. En aceleración

ganó Alfredo Escandón (más de dos litros), Juan Hillegas (menos de dos litros); Manuel González (post-clásicos de más de dos litros) y Carlos Abad (post-clásicos de menos de dos litros); la prueba de aceleración en categoría Open fue para José Sánchez Bonilla. El **Gran Premio Lloyds** (coche más competitivo y más antiguo) fue para el Aston Martin de 1933 de nuestro querido y admirado Pepe Ruiz Thierry.



Carlos Kremers y Pedro Pablo Galardo



Celedonio de Luján y Borja



Aston Martin (1933) *Pepe Ruiz Thierry



MG Cobra (época Ford)



Renault Alpine de Pojo Carr



Antonio Vilasca "El Soltero de Oro"



Alfa Romeo Super (Mojibna Granada)



Triumph TR3 (Guillermo Velasco)



Ferrari en el Tour



Jaguar E Type (Pablo Torrero)



Alfa Romeo Tour de España Classic 2001

Del 7 al 11 de noviembre se ha celebrado la tercera edición del Tour de España Classic, la prueba más importante del calendario de competición de clásicos en España, y una de las más importantes a nivel europeo.

Tomamos la salida oficial hacia el circuito de Jerez, donde tiene lugar la primera especial, penalizando sólo 3 segundos y sin ninguna en los controles de paso y llegada a Cádiz, lo que nos sitúa en este primer día octavos en la clasificación de regularidad. A las 6:30 h de la mañana del segundo día ya estamos en pie para tener tiempo de revisar el coche antes de la salida oficial de la 2ª etapa.

Partimos camino de Antequera con un día radiante, por lo que lo hacemos decapota-

dos. A lo largo de esta jornada hacemos las tres especiales Alcalá de los Gazules, Ubrique y El Chorro, con ligeros adelantos en los tres tramos, lo que nos hace bajar al puesto 15 de la general.

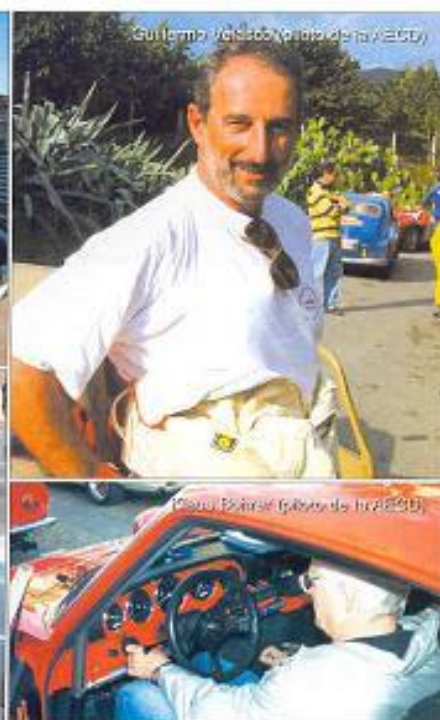
Llegamos al Parque Cerrado de Málaga a las ocho de la tarde con un importante cansancio a nuestras espaldas y sin problemas en el TR3, más que conectar manualmente el electro-ventilador cuando subía la temperatura del motor.

La tercera jornada amanece cubierta, lo que sin duda le va a venir de perlas a nuestro coche para mantener la temperatura del motor, sobre todo al enfrentarnos a las cronometradas de Casabermeja, Riogordo y Motril.

Lo que por la mañana parecía favorable se convierte en una endiablada tormenta de granizo y viento que nos hace llegar a Roquetas de Mar extenuados y con 320 puntos acumulados de penalización, pero manteniendo el puesto 15 de la general. Por la noche arreglamos una pequeña fuga de gasolina por un carburador y cambiamos las bujías, son las 9 de la noche, pero desde las cinco de la tarde es noche cerrada. Para haceros una idea del temporal, deciros que tenía prevista la organización una comida marroquí en carpas en la playa y éstas se volaron por lo que nos la tuvieron que dar en un hotel.

El sábado, cuarta jornada, vemos los destrozos de la tormenta y a las 8 h salimos del





El Tour de España Classic se ha convertido en una carrera internacional del nivel de la Mille Miglia o la Panamericana. Su cuidada organización ha animado a muchos pilotos de la AECD.



“La Mille Miglia española”

parque cerrado camino de los circuitos de Tabernas y Guadix donde tendrían lugar las “especiales de la mañana”, bajo cero y sin calefacción en el coche, pero dispuestos a enfrentarnos a los circuitos citados que se nos dan mejor que los tramos de carretera.

En Tabernas sólo penalizamos 2 segundos y en Guadix marcamos un cero, consiguiendo la victoria de la “especial”. Por la tarde y con el paisaje del desierto nevado nos enfrentamos a la especial de Los Frailes donde nos dejamos 9 segundos, para llegar al final de la etapa, Córdoba, bajando un puesto en la tabla.

El domingo, último día y con una buena “paliza” encima, nos tenemos que enfrentar a los tres tramos cronometrados de rigor que

transcurren por la preciosa sierra cordobesa, convencidos de tener posibilidades de subir varios puestos en la tabla, por la igualdad que había en la clasificación general.

Elegimos una media de 60 km/h para el primer tramo (equivocada decisión) la recta más larga no llegaba a 20 metros y aunque apuramos al TR3 hasta el límite y fuimos derrapando a derecha e izquierda, nos retrasamos 17 segundos. En la segunda repetimos el mismo error y con algún susto, entramos retrasados nada menos que 22 segundos. En Villaviciosa, escarmentados, elegimos 50 km/h, pero con el pie acostumbrado a pisar la tabla, nos adelantamos 8 segundos. Llegamos al final de etapa y Tour de Córdoba, satisfechos de haber ter-

minado este duro rallye (más de veinte coches fueron rompiendo o abandonando a lo largo de estos extensos cinco días) colocados en el puesto 17 de la general y habiendo ganado un tramo. El año que viene tenemos el reto de quedar entre los diez primeros.

Si todo va bien y nos da tiempo a preparar para la edición 2002 el Volvo PV544 que acabamos de adquirir, la marca sueca a la que estoy estrechamente vinculado estará representada en el Tour de España Classic. La prueba más prestigiosa del Sur de Europa. Cordiales saludos y gracias a todos los que nos habéis ayudado antes y durante el rallye.

Guillermo Velasco



Museos españoles del automóvil / Las Encartaciones (Vizcaya)

Llegar a tener una colección de coches resulta costoso y complicado, pero si además es de Rolls-Royce, más todavía. Curiosamente, en Vizcaya se guarda una de las mejores del mundo.

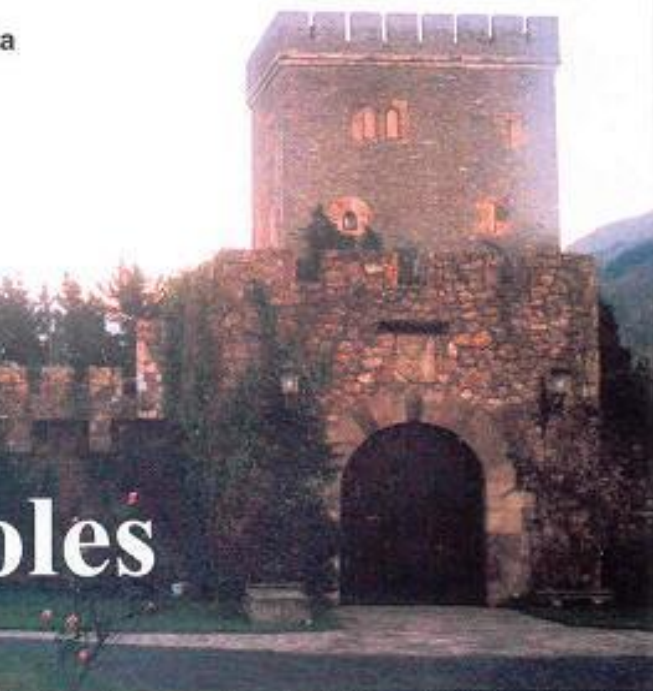
Rolls Españoles

Dicen que comenzó a coleccionar coches en 1969, pero la afición le venía desde muy joven, su pasión se orientaba hacia los automóviles de época y también hacia los clásicos deportivos de alta cilindrada. Todo, hasta que un día se levantó con una firme promesa: *"Mi colección debe centrarse en alguna marca de prestigio, siempre tendrá más riqueza que la simple acumulación de automóviles de cualquier firma"*. Declaraba a sus amigos D. Miguel de la Vía, el artífice de la Colección Las Encartaciones.

Este aristócrata español es un gran conocedor de la marca Rolls-Royce. Un museo desconocido para el gran público, compuesto por más de setenta coches de incalculable valor y situado en el corazón de Vizcaya. La colección se encuentra instalada en distintos pabellones arropados por una fortaleza

de aire medieval, que muy pronto será de puertas abiertas de forma oficial y, a propuesta de su creador, un hombre introvertido para la fama, que quiere dejar un importante legado automovilístico a una tierra tan apasionante como es el País Vasco.

Todo empezó a tomar forma cuando su propietario quedó cautivado por un Rolls-Royce. Con el tiempo se fueron comprando modelos de la marca sin restaurar o por el contrario, en un estado de uso aceptable. Poco a poco se contactó con importantes coleccionistas y comerciantes internacionales, para adquirir algunos Rolls no sólo europeos, sino también americanos; es decir, anteriores a 1926 como los Silver Ghost o Phantom I. Al final se ha llegado a reunir 42 piezas distintas entre las que se encuentran coches de incalculable valor, como uno de los 18 Rolls Phan-



Es una de las mejores colecciones del mundo en lo referente a modelos de Rolls-Royce, su valor es incalculable, y su propietario merece la máxima distinción por el legado que algún día dejará al País Vasco.





rom IV, que se montaron sólo para Jefes de Estado. Aquí yace el del Sha de Persia...

Este magnífico museo fue visitado hace poco por miembros

de la AECD de la mano de D. Miguel de la Vía, quien al despedirnos decía: *"La historia del automóvil fascina a la gente, pero un museo no se monta pa-*

ra cuidar las cenizas del automóvil, estamos aquí para llevar la llama".

Los coches cada día se parecen más y más y la visita a mu-

seos históricos de automóviles sirve para compensar esa falta de identidad e imaginación en el diseño de los construidos actualmente.



Ferrari 166 MM

Rojo sobre rojo

A finales de los años cuarenta Ferrari presentaba los deportivos no sobrealimentados más rápidos del mundo. El desarrollo llevado a cabo por el ingeniero Colombo fue magistral. Hoy en día, esta barchetta está considerada una de las piezas de colección más importantes del mundo. En España se conservan dos ejemplares y sus propietarios son personas próximas a la AECD



Corrió 1943 y la II Guerra Mundial todavía no había finalizado, los bombardeos sobre Auto Avio Costruzione de Modena se sucedían, pero Enzo Ferrari no aceptaba ver morir su amada empresa de motores de aviones, de una forma tan cruel. El patrón de la escudería Ferrari pronto dejaría la industria militar para dedicarse de lleno a fabricar coches de carreras en unos momentos en los que Alfa Romeo estaba a punto de despedirle. Expirado el plazo de no poder construir ningún modelo de carreras con su nombre, ya que Ferrari fue la escudería de Alfa, Enzo inició el montaje de coches de Gran Premio, deportivos de competición y coches deportivos para carretera.

El motor Colombo era un diamante en bruto y Ferrari lo sabía y en Fórmula 2, categoría para coches de serie de más de dos litros, tomaron parte de inmediato. En 1947 Bazzi ideó el modelo 159 de 1,9 litros de cubicaje y mayor diámetro por carrera que los anteriores, ganando el Gran Premio de Turín, nuevamente sólo hubo dos unidades.

Pero de inmediato llegó el primer 166 con un cubicaje de dos litros. A finales de los años cuarenta rezaba: "Ferrari presenta los deportivos no sobrealimentados más rápidos del mundo" Y era verdad, el desarrollo llevado a cabo por Colombo fue magistral y reconocido en todos los ambientes automovilísticos. La primera versión del 166 fue la Spyder

embarcación), por su línea estilizada y elaborada por Bianchi Anderloni, patrón de Carrocierías Touring, siguiendo el principio Superleggera.

Sobre en bastidor se instalaba un conjunto multitubular con paneles de aluminio preformateados, estos trabajos eran realizados sobre estructuras mecánicas que Ferrari hacía transportar a los talleres de la empresa de Milán.

Dentro de los 166 que se presentaron el Turín, el MM era ligeramente distinto al Inter, porque el MM estaba concebido par las carreras aunque también respondía fuera de la competición. Esta claro que Ferrari ya aprovechaba los triunfos de sus automóviles en carreras y las siglas MM ayudaron mucho a abrirse camino. Todo el mundo quería parecerse a Ferrari, la línea de

Maranello. Los frenos eran de tambor y la suspensión recurría a unos sencillos muelles con brazos paralelos a cada lado. Con el 166 MM Ferrari es ya una marca respetada en competición y a la vez en coches deportivos de serie. La producción de los 166 MM llegó casi a 50 unidades en dos series, la más numerosa la de las barchettas (50%), mientras que las berlinas de Touring sólo llegaron a cinco, un spyder y un coupé de Vignale, así como la berlina de Zagato.

Poseer en la actualidad un MM de 100 puntos (estado máximo de conservación) es tener más de un millón y me-

Hombres de la talla de Luigi Bazzi o Gioacchino Colombo, el ingeniero responsable del Alfa 158, eran los encargados de diseñar los motores. Hacia 1946 y cuando el país estaba inmerso en una crisis sin precedentes, Ferrari presentó el modelo 125 con motor V12 a 60 grados. En poco tiempo el modelo empezó a ganar carreras, pero su producción se redujo a dos ejemplares, con lo cual Ferrari seguía siendo prácticamente un anónimo.

Corsa, no estaba muy claro si era un monoplaza o un biplaza, pero se usó indistintamente.

En el Salón de Turín de 1948, primera muestra automovilística en la que Ferrari participaba como marca, llegó el Spider Touring 166 MM; esta abreviación había sido mantenida para destacar el triunfo de Biondetti/Navone en la famosa carrera italiana de la Mille Miglia de aquel año. Rápidamente al 166 MM se le conoció con el sobrenombre de barchetta (pequeña

de deportivos era pura y diferenciada, hasta tal punto, que otros constructores como AC copiaron burdamente su imagen, llegando incluso hasta el Cobra.

Pero además de las líneas de la carrocería, Ferrari empezaba a ser famoso por la ingeniería aplicada. El chasis tubular era muy sólido al estar basado en una cruz central con pequeños tubos laterales, algo exclusivo de la marca de

dio de euros en el bolsillo. En España sabemos de la existencia de dos unidades (una roja y otra azul), pero se han hecho muchas réplicas que traen a confusión.

Línea inimitable, motor de 12 cilindros, 140 CV, tres carburadores Webber, 648 kg y una velocidad punta de 215 km/h, ya suponía un gran triunfo en 1950 y si además llevaba el sello de Ferrari, todavía más importante.



Copa de España de Regularidad de Clásicos 2001

Los dos últimos rallyes de la tocada y reducida Copa de España de Regularidad de Clásicos 2001 se desarrollaron de forma siguiente.

V Rallye Centenario, Bilbao

Esta prueba con sus seis tramos cronometrados alternaba recorridos relativamente cómodos con otros tan estrechos (caminos vecinales que unían carreteras secundarias) que era preciso detenerse cuando se cruzaban dos coches. Esta característica de rodar por sitios preciosos pero recónditos tenía sus inconvenientes, ya que los habitantes de la zona, perturbados por la presencia de los clásicos, manifestaban su disconformidad de diferentes formas: obstaculizando la carretera cruzando un vehículo, colocando barriles, etc. Solamente las dotes diplomáticas de los organizadores conseguían desbloquear las situaciones, pero esto obligaba a anular los controles horarios de cier-

los ganadores de todas las etapas y además en el siguiente orden: tres, dos y una.

Sin embargo, el equipo más regular y ganador fue el formado por Carlos y Marcos Kremers que con este triunfo revalidaba su título de Campeón de la Copa a falta de un rallye.

III Rallye de Avilés

Este rallye ya nació muy enfermo: coincidió con el primer temporal de frío del otoño, lo que desanimó a algún equipo procedente de la zona centro ya que había que atravesar la meseta castellana en pleno temporal de nieve; la fecha de celebración se cambió a última hora haciéndola coincidir con el Tour de España al

bes en Boal. La segunda sección se inició bajo lluvia torrencial pero el tiempo fue mejorando de tal forma que se pudo realizar todo el recorrido previsto coronando el puerto de Palo (a 1.146 m.) que fue despejado a tiempo por los quitanieves.

El recorrido fue espectacular con paisajes maravillosos decorados por la nieve y con pavimentos y carreteras de todo tipo. De nuevo fueron nuestros socios Carlos y Marcos Kremers los vencedores de esta carrera seguidos de Pedro Ayucar-María Arregui y Manuel González de la Torre con su esposa Elena.

Desde aquí felicitamos a nuestros Campeones que en esta Copa de España tan corta, de tan sólo cuatro rallyes, han ocupado tres primeros puestos y un segundo, demostrando de esta forma su casi perfecta regularidad. ¡Enhorabuena Campeones!



qual asistieron algunos de los equipos habituales; el campeonato ya estaba decidido, y la razón principal, la enfermedad crónica de la Copa que ya no hay quien la salve: se nos muere.

Este rallye de Avilés, perfectamente organizado por todo el equipo de la escudería Avilesina, tememos que sea el canto del cisne.

Bajo cielo nublado salieron tan sólo doce coches de la Plaza del Ayuntamiento de Avilés, para cubrir su recorrido por la zona más occidental de Asturias, con sus consabidas carreteras mojadas y muy resbaladizas. Tras recorrer cuatro tramos se recuperaron fuerzas con unas buenas fa-

tos tramos. Estas anulaciones favorecieron en especial a nuestros socios Carlos y Marcos Kremers, ya que en una de las maniobras en fuerte pendiente, cruzándose con otro coche, se quedó el freno de mano mal bloqueado, lo cual provocó el calentamiento del líquido de frenos, quedándose su Porsche 914/6 sin pedal. Siguió rodando hasta que se dieron cuenta de la causa, pero la media en ese trayecto se les vino abajo, ¡hay que tener suerte!

Los equipos Wassmann: Luis-José Carlos, y Miguel-Javier, seguidos de José M^o González de Vega-Pablo García, fueron

Clasificación Final

Pilotos	Ptos.
1.- Carlos Kremers	120
2.- Luis Wassmann	97
3.- P. Dhanaraj	90
4.- Pedro L. Ayucar	87
5.- Miguel Barrachina	82
Copilotos	
1.- Marcos Kremers	120
2.- José C. Wassmann	97
3.- Eduardo Anseleaga	90
4.- M. Carmen Arregui	87
5.- José Roda Cuesta	82
Escuderías	
1.- Club Porsche España	227
2.- Escudería Sunoco	164
3.- Escudería Avilesina	54
4.- AECD	35

Pinceles móviles

Fernando Hoyos ha demostrado con su obra que el mundo del automóvil es algo más que importantes pilotos y potentes vehículos. El principal empeño de este artista del dibujo es que sus lienzos y reproducciones estén al alcance de todos.

Está considerado como uno de esos pocos personajes que crean arte. Su obra es joven, pero su experiencia resulta ser muy grande. Fernando Hoyos nació en Canarias hace 49 años y desde que empuñó un lápiz ya dibujaba coches: "Mi carrera artística o mejor dicho mi profesión, la inicié cuando era un crío; siempre



Porsche 911 S de la Copa de Históricos.

me gustó mucho dibujar, soñaba con las formas, con la elaboración de figuras y ya desde muy temprano, copiaba los coches que veía por la calle. Mis primeros años de trabajo con sueldo, no los dediqué al dibujo de vehículos clásicos, sino que hice mucha ilustración, carátulas de discos, portadas de revistas y dibujos para artículos de periodistas. En un momento determinado quise volver a plasmar esos coches que siempre me habían fascinado y me dije que iba a intentarlo por ahí."

Al principio tuvo que anunciarse en revistas especializadas para darse a conocer, pero gracias a sus buenas obras comenzó a tener clientes y no ha necesitado más publicidad que la que le han generado sus propios parroquianos. "En los años setenta, la revista Velocidad me ofreció que les hiciera



Fernando Hoyos, en su estudio.

unos dibujos sobre una versión del Seat 127 que iba a aparecer y sobre el futuro Talbot Horizon. También en cierta ocasión me llamaron para que pintase un Pegaso Z-102 de los que corrían en Le Mans en los años cincuenta. Al final el proyecto no fue adelante, pero me proporcionó algunas direcciones de gente interesada en estas obras. Sólo me hizo falta llamar al primero, la voz se corrió y empecé a tener buenos clientes, la mayoría coleccionistas, que me proponían la reproducción al óleo de sus automóviles."

Sus obras son patrimonio de muy pocos, por eso decidió utilizar la técnica de las reproducciones numeradas y limitadas. Tras

pincelar un cuadro, dibujar una lámina o colorear un óleo, reproduce en offset o en otras técnicas. Entre cincuenta y doscientas copias de cada obra son firmadas y comercializadas por el propio autor. "Las reproducciones es algo que al principio rehusé un poco, pero la gente comenzó a demandar mis trabajos y fue la única forma de que los aficionados pudiesen tenerlos. Una de las marcas que siempre me ha gustado reproducir es, sin duda, Porsche. El cuadro del 911, por ejemplo, es con el que Jaime Sornosa corrió la Copa de España de Históricos, siempre me gustó ese coche así que decidí realizar una composición."

Casi todo el trabajo que realiza este pintor consagrado no es literalmente copiado de fotografías o pinturas, en la mayoría de los casos inventa y crea nuevos ambientes: "Basándome



Mini Cooper (Rallye de Montecarlo)

en una fotografía antigua, la copio lo más exactamente posible y luego la modifico: sustituyo la decoración de la carrocería por otra del momento, quito el fondo o creo personajes e incluso otros aparatos como pueda ser un avión. Mis dos técnicas más utilizadas son las láminas coloreadas y las litografías. De las primeras no existe un original, parto de una lámina en blanco y negro y la coloreo a mano, por eso su precio es un poco más elevado", (cuatro mil pesetas). "Las litografías son más baratas, entre dos y tres mil pesetas, pero las tiradas son mayores; los

óleos están entre cincuenta y ochenta mil pesetas."

Fernando Hoyos es un ejemplo más de que el mundo del automóvil no es tan frío como algunos piensan.

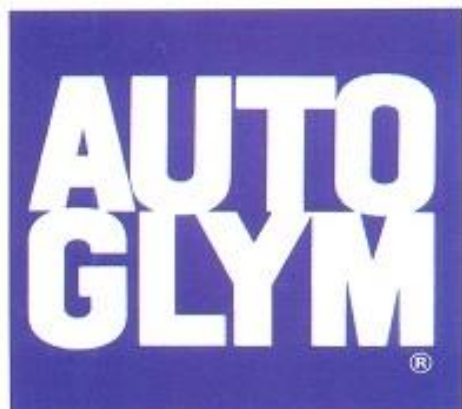


Porsche 356 en el Jarama.



Cadillac en plena carrera.

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