



# AECD

BOLETÍN DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS

Nº 5. 1er Semestre. Año 2002. Distribución gratuita para socios.



Este espléndido Rolls Royce carrozado por Serra forma parte de la colección del Museo de la Historia de la Automoción en Salamanca

## Y además...

- Actividades.
- *TechnoClassica de Essen.*
- *Trofeo Mille Miglia 2002.*
- *Museo de Salamanca Gómez Planche.*
- *Colecciones: Anibal Caro.*
- *Copa de España de Regularidad.*
- *Historia: Tag Heuer.*



## Nuevos Socios

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

<b>363</b> D. JOSÉ MARÍA MILLAN ENCISO	<b>369</b> D. GERARDO POO PRIETO
<b>364</b> D. RAFAEL LLUSÍA SERRANO	<b>370</b> D. PAULINO BERNABE
<b>365</b> D. JOSÉ MIRAVALLS ORTEGA	<b>371</b> D. JOSÉ MORA SAINZ
<b>366</b> D. PEDRO PABLO GARCÍA TORREJÓN	<b>372</b> D. ROBERTO GARCÍA-MONZÓN ALONSO
<b>367</b> D. JURN-HINNERK FAUTECK	<b>373</b> D. MANUEL GONZÁLEZ GAJATE
<b>368</b> D. ESTEBAN LÓPEZ AGÜERO	<b>374</b> D. ROMÁN RIVERO PIQUERO

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 listadolcatálogo gratis clprecios, si disponible**

Queridos socios:

**E**l quinto Boletín nos va a ayudar a recordar nuestras actividades de la primera mitad del año 2002. Después de la Asamblea General, que celebramos en enero, de nuevo gracias a la cortesía de la Fundación RACE, ya que tuvo lugar en su museo, asistimos a Retromóvil en el Palacio de Cristal de la Casa de Campo de Madrid, los días 22, 23 y 24 de febrero. En marzo (15, 16 y 17) realizamos una excelente excursión a Sevilla que, además del atractivo de la propia ciudad, se vió enriquecida por la compañía del famoso pintor Rafael Canogar, hermano de nuestro socio César García Cano, quien no sólo nos acompañó y explicó en la visita de su obra sino que, además, nos invitó a una inolvidable cena en su casa. El 27 de abril fuimos de nuevo a la provincia de Guadalajara guiados por nuestro amigo y socio Enrique Pérez López, visitando una impresionante ruta de castillos. En mayo, el día 15, San Isidro, conseguimos completar una actividad que llevábamos varios años intentando: la Caravana de Vehículos Históricos por el Paseo de la Castellana, que resultó un éxito de participación (casi 200 vehículos), y que contó con la organización de ASEPA y la colaboración del RACE y, por supuesto, del Ayuntamiento de Madrid. Los días 31 de mayo, 1 y 2 de junio, visitamos el Maestrazgo gracias al entusiasmo, organización y colaboración de nuestros socios, los hermanos Bernal (Miguel e Ignacio). El 22 del mismo mes, asistimos a la Jornada de Puertas Abiertas del RACE en el Circuito del Jarama, y el 29 disfrutamos del II Rally AECD - Boadilla, con el patrocinio del Ayuntamiento de Boadilla del Monte.

Deseo destacar y agradecer la creciente colaboración de nuestros socios para coordinar la realización de actividades, llevándonos a lugares espléndidos muy bien conocidos por ellos.

En otras secciones de este boletín encontraréis temas apasionantes para los aficionados como la Feria de Essen o la inauguración del Museo del Automóvil de Salamanca (Fundación Gómez-Planche). Los vehículos de nuestros coleccionistas cubrirán otras páginas, así como el desarrollo de la Copa de Regularidad de Clásicos, y la mítica Mille Miglia.

No puedo dejar de recordar y agradecer a nuestros patrocinadores Ford, RACE, Autobrillante, Volvo Turismos Madrid y Lloyds TSB, que este año se han visto incrementados por Tag Heuer y Sevai-Jaguar. Sin su ayuda, la mayor parte de nuestras actividades se verían mermadas o tendrían un coste mucho mayor para los socios.

Dando la bienvenida a los nuevos socios, os envío unas cordiales ráfagas a todos.

*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: *AR*

AECD: C/ Gral. Martínez Campos, 49 (Auto-Tracción). 28010 MADRID  
TIF: 913198645 • Fax: 913086583 • E-mail: [aecd@eresmas.com](mailto:aecd@eresmas.com)



## Excursiones:

Os ofrecemos, como es habitual, algunas imágenes de las actividades más importantes que hemos realizado. Deseamos que os traigan agradables recuerdos evocando aquellos momentos. Aquéllos de vosotros que no habéis asistido, esperamos que os animéis para las próximas.

Saludos a todos

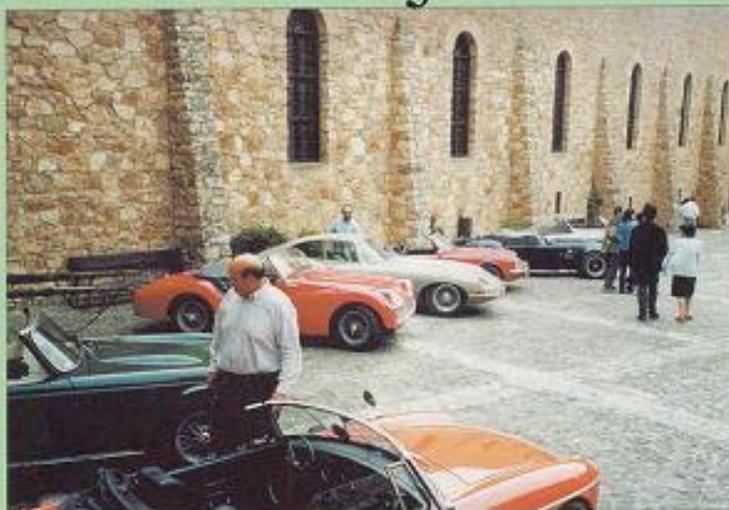
## Jarama, Puertas abiertas



Como en años anteriores, la V Jornada de Puertas Abiertas celebrada en el Circuito del Jarama, fue un completo éxito, con miles de aficionados que acudieron a disfrutar de un magnífico día.

## Castillos de Guadalajara

Gracias a nuestro compañero socio Enrique Pérez López, pudimos disfrutar de una maravillosa ruta por los castillos de Guadalajara en un maravilloso día por aquellas tierras. Entre otros monumentos, visitamos el Castillo de Atienza y varias de las iglesias de la ciudad, el de Sigüenza que es Parador Nacional de Turismo y también otras construcciones de la Villa, y además el de la ciudad de Torija. La jornada resultó muy interesante y fue uno de los mejores itinerarios realizados durante el año pasado.



## Caravana de S. Isidro



Después de varios años intentando llevarla a cabo, pudimos, por fin, realizar la ansiada Caravana de Vehículos Históricos por el Paseo de la Castellana. La festividad de S. Isidro fue excepcionalmente conmemorada con un evento que todo Madrid pudo presenciar y disfrutar, y que resultó un rotundo éxito de participación con cerca de 200 vehículos desfilando hacia la Plaza de la Cibeles. Al fin hemos podido demostrar la gran afición que existe hacia los vehículos clásicos.

## Rallye de Boadilla



En junio celebramos nuestro II Rallye de Clásicos Deportivos en Boadilla del Monte. La participación fue total y tuvimos la ocasión de pasar una jornada deportiva junto a nuestros clásicos.



# Retromóvil

En el mes de febrero tuvo lugar el Salón Retromóvil y, por supuesto, la AECDE dispuso su stand allí con algunos de los más llamativos vehículos expuestos en la planta noble del certamen. Como en años anteriores, nuestro stand fue de los más visitados recabando gran parte de la atención del público que asistía a la feria. Esta edición contamos con la compañía de un De Tomaso Pantera y un Porsche 914, entre otros.



## Sevilla

Otra de las más entrañables citas que pudimos gozar durante el año pasado fue una inolvidable excursión realizada a tierras sevillanas, en la que, además



de visitar la ciudad y sus monumentos más emblemáticos, disfrutamos de la compañía del famoso pintor Rafael Canogar, hermano de uno de nuestros socios, quien nos deleitó con su obra.



## Rallye Villa de Algote

Otra de las excursiones deportivas celebradas el año pasado fue este Rallye Exhibición en la Villa de Algote, en el que disfrutamos de una excelente jornada de camaradería en compañía de buenos amigos y de nuestros clásicos que fueron los verdaderos protagonistas de la reunión.



TechnoClassica Essen 2002

# La Feria del capricho

Nada menos que doce pabellones dedicados al auto clásico, piezas, recambios, clubes de entusiastas, productos de restauración, herramientas y equipamiento específico, ropa de época, miniaturas y juguetes antiguos, subastas...

Los más prestigiosos restauradores, como el suizo Lucas Huni, estaban presentes en el evento. La calidad de las restauraciones, en general, fue del máximo nivel, y qué decir de las piezas que se vendían, sino que la variedad y su buena condición es difícil

de explicar para quien no haya recorrido el salón, aunque os podéis hacer una idea viendo las fotos que ilustran este artículo.

Dicen que la TechnoClassica de Essen sólo es comparable a las manifestaciones americanas tipo Daytona Classic Days, pero os puedo asegurar que, habiendo estado en ambas ferias, me decanto sin la más mínima duda por la alemana.

Como viene siendo habitual, el Club Porsche España organizó un viaje a Essen, y, capitaneado por el prolífico Klaus

Bohrer, se desplazaron dieciséis personas, a los que se identificaba rápidamente, pues todos vestían el anorak plateado del Club, los Silver Boys, como los bautizaron los empleados del Palacio de Exposiciones.

La cuenta atrás para la edición 2003 ya está en marcha, y se celebrará del 13 al 18 de abril del presente año.

Si tenéis ocasión os aconsejo de todo corazón que no os lo perdáis.

Guillermo Velasco

Fotos: Antonio Tejerina



La Feria de Essen es la muestra de clásicos más importante de Europa. Ocupa un espacio similar a medio IFEMA, y en ella se concentran los mejores clubes de vehículos de colección del mundo.

Mille Miglia 2002

# Imperio Romano

¿Pervive algún evento internacional que apiñe 375 auténticas piezas de museo fabricadas entre 1927 y 1947? ¿Hay alguna prueba en el mundo dónde todavía los coches clásicos compitan por carreteras secundarias durante más de 1.600 kilómetros en sólo dos días? Sí, la Mille Miglia; el último reducto del Imperio Romano.



El recorrido anual de la Mille Miglia, para las páginas de este Boletín, indicaba el inicio de la primavera. Una vez más, la crónica intentaba situar a los aficionados y transmitirles el deseo de asistir a tan bella exhibición, por lo menos una vez en la vida.

Corría el año 1927 cuando a un grupo de pilotos italianos le surgió la idea de crear una carrera sin precedentes, las 1000 Miglia. Unos 1.600 kms que, como cada año, discurren entre Brescia-Roma-Brescia y que, en esta ocasión, se han recorrido, sin tocar carreteras nacionales o autovías, por Montichiari, Ferrara, Ravenna, República de San Marino, Urbino, Perugia, Assis, San Gemini, Roma, Viterbo, Siena, Florencia,

Passo della Futa y Raticosa, Módena, Regio Emilia, Parma, y meta en Brescia a los dos días.

Pero treinta años después del nacimiento de la Mille Miglia, la tragedia llegó a Guidizzolo, un pueblecito a las puertas de Mantua a escasos kilómetros de la meta donde tras explotarle, un neumático al Ferrari 335 que conduce el aristócrata y "play-boy" español Alfonso de Portago, el coche cae sobre el público, costándole la vida al propio Marqués, al copiloto y a una decena de curiosos. Mientras, Piero Taruffi ganaba la carrera. Debido a motivos de orden público, seguridad, prudencia y oportunidad, se suspende esta clásica hasta que en 1977, la competición dio paso a la

elegancia, la belleza, la nostalgia y a una fórmula de regularidad, con una media de 50 km/h. Desde entonces, la Mille Miglia renace de las cenizas y se reserva a automóviles (que, de alguna forma, han tomado parte en las primitivas ediciones) Sport, Gran Turismo y Turismo, fabricados entre 1927 y 1957.

Como en cada edición, en la salida se agolpan los grandes gurús del diseño, nobles e ilustres políticos del gobierno italiano, modelos, artistas de la pantalla, así como algún "moderno y todoterreno", todos quieren salir en la foto. Tres días en los que la República se identifica con su carrera más internacional, con la milla de oro, con la cita de muchos de los más poderosos



## Mille Miglia



El paso de los 375 coches de la Mille Miglia, por un mismo punto, duraba más de dos horas. A la izquierda, una joya de Alfa Romeo.



coleccionistas de automóviles del mundo. Algunos llevan acudiendo 10 años seguidos y nunca repiten coche y muchos de ellos de más de dos millones de euros. Algo que nos causó un poco de rechazo fue ver cómo tomaban la salida trece equipos con bandera Argentina, personajes ajenos al "Corralito Menesiano".

A la Mille Miglia la han querido llamar: "un circuito fuera de un circuito", porque los coches deben competir por calles abiertas al tráfico, atravesando poblaciones en fiesta o calles con aceras repletas de niños que agitan sus banderines al paso de coches jamás vistos. Recorridos con grandes subidas,

ancianos que recuerdan las primeras ediciones donde Stirling Moss desafiaba a los Maserati con su Mercedes 722, todo es afición.

Repartidos los coches participantes entre 54 marcas había "predominio rojo", contándose importantes y magníficos Alfa Romeo (42 vehículos), Ferrari (38), Mercedes (38), Maserati (16), Fiat (24), Bugatti (16), Aston Martin (16), Pegaso (1), Porsche (21), BMW (18), Lancia (24), Bentley (11), Jaguar (10) y Cisitalia (10). Los pilotos procedían de todo el mundo con dominio de los italianos (140 equipos), alemanes (80), ingleses (19), japoneses (21),

árabes saudíes (1) y americanos (35), componían el grueso de la operación. Por motivos ajenos a nuestros compatriotas, la organización limitó la participación española a un solo equipo, dejando a otros cuatro fuera. El español Juan Quintano, que acudía copilotado por su esposa Elena Tensen, lograba que su admirado Ferrari 166 MM aguantase lluvia, calor y tráfico, alcanzando el puesto 190º a su llegada a meta. Por séptima vez, el piloto italiano Cane'era ganaba la Mille Miglia 2002 y lo hacía con un BMW 328 Touring de 1940.

Emilio Olivares

Fotos: Vila-Montaña/Montardit



## Museo Gómez Planche de Salamanca

## Un sueño hecho realidad

El arquitecto y coleccionista de vehículos históricos, devoto hasta la médula de Santa Teresa de Jesús, Demetrio Gómez Planche, es una especie de jamón salmantino a extinguir. Su forma de vivir, su humor, su relación familiar y, sobre todo, la ilusión con que siempre ha hecho todo lo relacionado con el mundo del automóvil, le distingue del resto. El 25 de septiembre del pasado año, y ante la presencia de los Reyes de España, Demetrio vio cumplido su sueño, el sueño de convertir una colección privada de coches no apta para inspectores de Hacienda, en un auténtico museo nacional de automoción proyectado para el gran público.

**Mucha Pompa y pocas nueces**

El caciquismo del protocolo del Ayuntamiento de Salamanca dio como resultado que la prensa especializada del motor, los grandes coleccionistas y amigos de esta Casa, no estuviésemos presentes en el multitudinario acto inaugural de canapés porque, entre otros personajillos, tenían que estar el Plan Marsall, el excelentísimo presidente del Club de Tiro al Pichón, la marquesa del Embudo, Mister Langostino y larga e interminable lista de esos políticos

que nosotros hemos designado como "los del Audi A8 con zapatos cómodos". Pero no importa, porque Demetrio es un embajador en su tierra y sabe que la prensa le arropa como él tantas veces nos ayuda desinteresadamente.

Un lunes cualquiera y sin más protocolo que su gente, que son quienes de verdad le han apoyado, Gómez Planche nos recibió en su deslumbrante museo, sito en pleno Salamanca, en el privilegiado margen derecho del río Tormes, junto al Puente Romano y frente a la Catedral. El edificio es una construcción de finales del siglo XIX que, en sus inicios, fue una tenería para curtido de pieles y luego se transformó en central eléctrica. "Mi gran ilusión -nos comenta Demetrio- durante treinta años ha sido que Salamanca fuese la sede del primer Museo de Automoción creado en España, un sueño en el que hemos trabajado mi familia y yo, y al que el Ayuntamiento de esta histórica ciudad



Este Amilcar es una de las joyas de la colección.

universal, se sumó de inmediato, siendo de los pocos estamentos capaces de ver la importancia cultural del automóvil".

**Por fin, el Museo**

El Museo de la Historia de la Automoción de Salamanca ha abierto sus puertas al público el 1 de octubre de 2002, como centro de investigación y documentación, abarcando todos los aspectos relacionados con el mundo del automóvil, su pasado, su presente y su futuro.



La colección Gómez Planche posee reliquias de altísimo valor histórico, como por ejemplo, Hispano Suiza, Cadillac de Franco, Isotta, Mercury o coches deportivos para niños.



"Todavía recuerdo cuando veníais a verme de becarios y me decíais: Demetrio ¿para cuándo un museo? Hoy estamos en él y creo que no es una lonja húmeda e inmovilista, el Museo de Salamanca es una forma de ofrecer otro atractivo cultural a la ciudad y a sus infinitos visitantes. Ya soy mayor, he vivido la época dorada del automóvil, he viajado en carro, he manejado Bugattis e Hispanos y he navegado por Internet y hoy me encuentro satisfecho de reunir, no una serie de coches viejos, sino una historia interminable que deben continuar mis hijos y nietos. Además de nuestro Ayuntamiento y otros museos extranjeros, La Comunidad Europea, el Ministerio de Cultura y el de Interior, la Junta de Castilla y León y la Dirección General de Tráfico han estado a la altura de las circunstancias". La base principal de esta muestra permanente es la Colección, hasta hoy privada, Gómez Planche, una historia de compras, ventas y trueques de vehículos de colección para llegar a más de 100 ejemplares, miles de piezas, accesorios y objetos relacionados con el automóvil, así como un archivo biográfico reunido durante toda una vida.

#### Capturar el tiempo

El museo posee unos 5.000 m., repartidos entre el edificio "La Fábrica de Luz", un patio y una nueva planta que ha sido encargada al prestigioso arquitecto José Elías Díez. La historia de la automoción es el principal tema del Museo, con cinco salas o momentos en el tiempo. Además, siempre habrá exposiciones itinerantes como la actual titulada: "140 años del Automóvil en España" con piezas tan sobresalientes como tres Hispanos, cuatro Pegasos Z-102 y hasta un Nacional Pescara llegado de Cataluña. "Muchos coches son donaciones o prestamos, con lo cual la riqueza del museo es muy grande y el sentimiento mayor".

En sucesivos artículos hablaremos de las colecciones que alberga el museo. Hoy sólo hemos querido ofrecer un homenaje a quien ha sabido hacer bien las cosas, por muchas críticas que tenga que soportar, porque en esta país siempre es más valorado lo de fuera. "Ellos ladran, yo sigo cabalgando". Gracias Demetrio por cedernos tu patrimonio.

Campress



Demetrio Gómez deja un importantísimo legado con su colección. El museo está anclado en un marco ideal y es visitable.

Anibal Caro

# Una colección muy personal

Es uno de los miembros destacados de la Asociación Española de Clásicos Deportivos; su afición por los coches pasa casi por no comer para poder tener todos los días un tiempo que le permita estar en su garaje ayudando a su mecánico a idear soluciones que permitan mantener sus coches de colección. Este abogado del estado corrió en rallies durante muchos años, luego se pasó a la Tierra y ahora, como la mayoría de los veteranos del mundo del automóvil, se pega en pruebas de regularidad, pero sin

abandonar sus rallies de todoterreno acompañado de sus hijos y de su inseparable mecánico Victor.

Entre sus joyas clásicas destacan un Lamborghini Espada que adquirió a un financiero italiano a cambio de asesoramiento judicial. Desde entonces Anibal llama *Avvocato* a su Espada, porque siempre quiere tener presente su pasado italiano. Otras de las joyas de la corona es un Seat 600 Abarth, que no es original en su nacimiento, pero que ha recibido todos los ingredientes necesarios para ser un auténtico

coches de carreras de la época. Lo que más llama la atención es que el capó motor es fijo y está en paralelo al suelo, con lo cual siempre va abierto para refrigerar mejor el motor. Con este Seat han corrido infinidad de tramos y nunca han tenido el más mínimo problema de estabilidad o temperatura; un 600, como nos dijo Anibal, *"va por donde tú le mandes; no es un clásico traicionero, es más bien un automóvil agradecido siempre que lo sepas manejar"*.

## Heridas de guerra

Anibal se ha decantado por hacer una colección muy variada, porque otra de sus niñas bonitas es uno, o mejor dicho dos, unidades de Alpine A-110 con mucha historia. Con uno de ellos sufrió un accidente muy fuerte cuando corría en los años 90 el Campeonato de España de Clásicos. En una bajada en el circuito de Alcañiz en Teruel, una "repleca" con otros coches al llegar al final de una recta hizo que se saliese del circuito urbano rompiéndose las dos piernas. Pero no habían pasado ni seis meses cuando Anibal volvió a las carreras.



La colección de Anibal Caro comprende muchos y muy variados ejemplares. Algunas de las piezas más importantes se encuentran aquí representadas, como por ejemplo, un Mercedes 500 SL de los años 80; un Renault Alpine A110 con el que sufrió un grave accidente en el circuito de Alcañiz; un espléndido e impecable Lotus Esprit Turbo, con el motor absolutamente renovado; un excelente Lamborghini Espada; o una de las más queridas, un magnífico Seat 600 Abarth totalmente restaurado que hace las delicias de su orgulloso propietario, y con el que ha recorrido infinidad de kilómetros sin sufrir ni el más mínimo percance mecánico.

Todos ellos son ejemplo y admiración de lo que debe ser una buena colección de vehiculos clásicos.



Para su esposa ha decidido ponerle un Mercedes 500 SL de los años 80, una verdadera pieza idónea para un uso diario, que en poco tiempo será un clásico, no muy cotizado, pero sí buscado. Para su hijo Capi, Anibal ha preparado un flamante Lotus Esprit que compró muy barato con el motor fundido, pero que su mecánico Víctor puso al día en poco tiempo. Con este coche se divierten muchísimo porque el motor turbo proporciona sensaciones muy deportivas. Entre otros coches de su colección figuran un Ferrari 328 en un estado de conservación magnífico y un

Seat 124 de primera serie que sirvió de muleto en el Campeonato de Europa de Rallyes. Este Seat es un auténtico mecano de piezas de competición que, exteriormente, no parece lo que luego va dentro.

Anibal es uno de los miembros más activos de la Asociación, no sólo en carreras de clubes sino en pruebas como la Baja Aragón donde corre con motos scooter preparadas en casa bajo su ingenio. La AECD necesita gente tan dispuesta y tan metida en el automóvil, para seguir creando afición.



Anibal Caro es un excelente aficionado a los Clásicos, que sabe disfrutar de ellos en compañía de su familia y sus amigos.

II Ciclo de Cine del Automóvil. Fundación E. Barreiros

## Cine de automóvil

Por iniciativa de la Fundación Eduardo Barreiros, y con el apoyo incondicional del Circolo de Bellas Artes de Madrid, en junio pasado se celebró el II Ciclo de Cine sobre el Automóvil.

El cine, como medio de expresión, erigido en principal testigo del devenir humano, no podía dejar escapar un fenómeno tan rico en matices como el automóvil, y máxime cuando se trata del que, con mayor precisión, puede dar cuenta de la realidad del propio automóvil. Dentro de las actividades de este ciclo, se proyectaron películas donde el coche ha sido un actor

destacado, una pieza fundamental en los ritos de paso que delimitan la frontera entre adolescencia y edad adulta (*American Graffiti*, de George Lucas); cómo se convierte el vehículo en símbolo de libertad (*Rebelde sin causa*); cómo la velocidad puede tener efectos catárticos (*Thelma y Louise*, y *La Huida*); cómo nos ofrece el marco idóneo para observar la evolución de una pareja (*Un hombre y una mujer*), o cómo dentro del automóvil se pueden reproducir, a pequeña escala, los mismos traumas y patologías que aquejan a la sociedad en general (*Taxi*, y *Taxi Driver*). El público fue también

testigo de los entresijos que jalonan el trepidante mundo de las competiciones deportivas (*Grand Prix*).

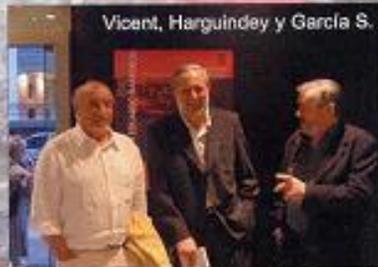
Además de las películas hubo una serie de conferencias iniciadas por el Premio Nobel, José Saramago, así como varios diálogos, con mucho humor, sobre dos historias paralelas, el cine y el automóvil. En estos coloquios tomaron parte José Luis García Sánchez y Manuel Vicent; Carlos Saura y Diego Galán; Forges, Manuel Vieira, Juan José Millás y Tony Martínez o, el que recibió más público, de Pedro Almodóvar y Ángel Harguindey.



Cruz, Mediano



Gallardon, Barreiros y Saramago



Vicent, Harguindey y García S.



Saramago y A. Koplowitz

Tag Heuer

# El tiempo da la razón

En 1860 el tiempo se paró un instante para esperar a que Edouard Heuer fundase su taller de relojería en el pueblo suizo de St-Imier. Desde el principio su objetivo fue la rivalidad más pura, para lo cual se centró en crear uno de los cronómetros más precisos y fiables del mundo y sus investigaciones le condujeron al ámbito del deporte.

En 1880, Heuer fue el primer fabricante de cronógrafos en serie, labrándose un prestigioso nombre en las competiciones deportivas de alto nivel. Gracias a su dominio de la técnica desarrolló algunos modelos legendarios, como el célebre Solunar, el Carrera o el codiciado Monaco, que luciera Steve McQueen en la película "Las 24 Horas de Le Mans" de 1970.

Durante este período la firma fortaleció sus lazos con el mundo de la F1, uniendo su nombre al de grandes campeones como Niki Lauda, Regazzoni, Villeneuve y un largo etcétera de grandes artistas del

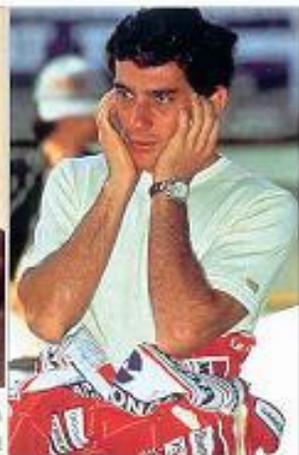
volante. Todos ellos hombres de Enzo Ferrari, con los que Heuer mantuvo una estrecha relación siendo su cronometrador oficial de 1961 a 1979. Seis años después, Heuer se sumó al Grupo suizo especialista en tecnologías conocido como TAG.

Desde entonces el compromiso del cronometraje con la competición ha sido mucho mayor en TAG Heuer, permitiendo desarrollar nuevas tecnologías relojeiras que proporcionan la medición más exacta posible de las prestaciones de los deportistas.

Tras la década Ferrari (1971-1979), la marca ha colaborado desde 1985 con la escudería McLaren y sus pilotos, Mika Hakkinen, bicampeón del mundo, así como con David Coulthard. La precisión al servicio de la alta competición; y es que TAG Heuer cumple su décimo aniversario como cronometrador oficial del Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Está claro que el tiempo da la razón y este relojero suizo la tiene.



Instantánea de mediciones en la Fórmula Uno.



Algunas de las figuras más emblemáticas del mundo de la competición estuvieron y están asociadas a Tag Heuer desde siempre. Por ejemplo, el gran Ayrton Senna, el actor Steve McQueen, fan incondicional de las carreras, o los pilotos Mika Hakkinen y David Coulthard. La familia Heuer también estuvo muy unida a figuras como "Il Commendatore" Ferrari, Niki Lauda o Carlos Reutemann.



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**

**AUTO  
GLYM**