



AECD

BOLETÍN DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS

Nº 6. 2º Semestre. Año 2002. Distribución gratuita para socios.



Entrada para la V Feria Internacional del Vehículo Clásico "Ciudad de Oviedo". Esta bella ilustración representa un Pegaso Z102 Spyder Touring de la Carrera Panamericana de México (1954), pilotado por Joaquín Palacio y Celso Fernández.

Y además...

- Actividades.
- XXVI Gran Premio de Clásicos Deportivos.
- *Tour España Classic 2002.*
- Concurso de Elegancia IFEMA.
- Gran Premio *AvD Oldtimer Nürburgring.*
- Rallye Fundación Barreiros.
- Festival de Clásicos del Jarama.



Nuevos Socios

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

375 D. JOSE MANUEL GUERECA	382 D. VICTORIANO SANCHEZ MARTIN
376 D. THOMAS-MICHAEL JAESCHKE LANZ	383 D. LUIS DEL BARRIO MARTINEZ
377 D. ANTONIO RIZO ORDOÑEZ	384 D. GUILLERMO SAENZ ESCARDO
378 D. ANDRES LUNA ABELLA	385 D. ANTONIO ZAHONERO NUÑO
379 D. MANUEL POLANCO MORENO	386 D. JOSE LUIS HERNANDEZ DEL CURA
380 D. IGNACIO POLANCO MORENO	388 D. JULIO GARGALLO ISLESIAS
381 D. DANIEL GENTA DOMINA	389 D. CARLOS PINDADO LOPEZ

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

Queridos socios:

Una vez más me dirijo a vosotros para hablaros de lo ocurrido con nuestra Asociación en la segunda mitad del año pasado, y de los planes que tenemos para el futuro.

Después de pasado el verano que habíamos celebrado con la tradicional cena, en septiembre tuvimos una magnífica excursión a Asturias que nos preparó nuestro socio y secretario, Pedro Pablo Gallardo. Después, no podía faltar nuestro XXVI Gran Premio en el Circuito del Jarama que, como siempre, concentró a un gran número de aficionados. Anteriormente, habíamos participado en el Festival Clásico del Jarama, organizado por el RACE, y también en el primer rallye-excursion que había preparado la Fundación Barreiros. Posteriormente, realizamos la excursión a Salamanca para visitar el magnífico Museo de la Automoción que, por fin, ha abierto nuestro amigo Demetrio Gómez Planche (toda una vida completamente dedicada a ello), con la gran ayuda de sus hijos. Para este evento contamos con la colaboración especial de nuestro patrocinador TAG-Heuer. Cerramos el año con una estupenda comida de Navidad.

Además, hablamos de otras actividades relacionadas con nuestra afición: el Tour de España Classic, que contó con la presencia de varios socios nuestros; el Concurso de Elegancia de IFEMA (donde gran parte de los coches expuestos pertenecían a nuestros socios) o, por ejemplo, un artículo elaborado por nuestro socio Esteban López sobre la problemática, tan cercana a nosotros, de la gasolina sin plomo con respecto a los vehículos clásicos.

Como podréis observar se nota una participación creciente de los socios en las actividades de la Asociación, y continuo animándoos a aportar ideas, artículos, patrocinadores (tan importantes!!) etc., que nos ayuden a continuar. La AECD es de todos y para todos!!!!!!!.

Por último, no puedo dejar de dar la enhorabuena a los nuevos socios que han ingresado en el semestre, y las gracias otra vez a nuestros patrocinadores sin cuya ayuda no hubiera sido posible todo esto.

Ráfagas

Antonio Martín del Barrio



<http://www.aecd.org>

Edita: **ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS**

Presidente: *Antonio Martín del Barrio*

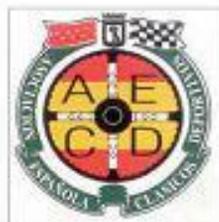
Secretario: *Pedro Pablo Gallardo* Tesorero: *Juan López Bartels*

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

Coordinación y Edición: *Agencia CampsPress. 609239004.*

Diseño y Maquetación: *ABR*

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



Excursiones:

Seguimos recordando los mejores momentos de las actividades más importantes que hemos realizado, con algunas de las imágenes que aquí os ofrecemos. Deseamos de todo corazón que os traigan agradables recuerdos evocando aquellas reuniones. Aquéllos de vosotros que no habéis asistido, esperamos que os animéis para las próximas.

Saludos a todos

Comida de Navidad

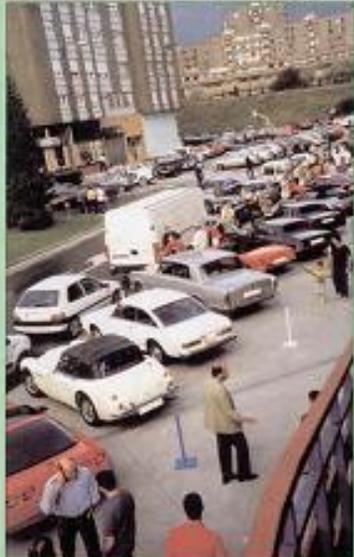


Como en años anteriores, celebramos la Navidad con una excelente comida donde pudimos reunirnos para charlar, cambiar impresiones, felicitarnos las fiestas y estar en buena compañía.

Oviedo



Gracias a nuestro amigo, socio y secretario de la Asociación, Pedro Pablo Gallardo, realizamos una magnífica excursión a la Villa asturiana de Oviedo, en la que pudimos disfrutar de la belleza del paisaje del Norte y, en especial, de la ciudad de Cudillero que nos sirvió de alojamiento. En Oviedo asistimos a la 5ª Feria Internacional del Vehículo Clásico "Ciudad de Oviedo", donde participamos en un magnífico Rallye de Coches Antiguos y Clásicos Deportivos. Un viaje que merece la pena recordar.



Museo Historia de la Automoción



Después de varios años de espera, el Museo Historia de la Automoción de Salamanca de nuestro amigo Demetrio Gómez Planche abrió sus puertas. Nosotros tuvimos el placer y la oportunidad de visitarlo nada menos que durante toda una mañana completa. Una jornada que luego completamos con una estupenda visita turística a la ciudad de Salamanca. Fue un viaje lleno de Historia.



XXVI GP AECD

El Mayor espectáculo del Mundo

La Asociación Española de Clásicos Deportivos organiza todos los años una de las mejores concentraciones nacionales de vehículos históricos, y este año tampoco iba a ser menos. La jornada reunió a más de 150 coches que, desde las nueve de la mañana, no dejaron de llenar la pista con interesantes carreras. El programa estaba compuesto por dos mangas de exhibición, una manga a vuelta rápida, y pruebas de aceleración y habilidad. En las

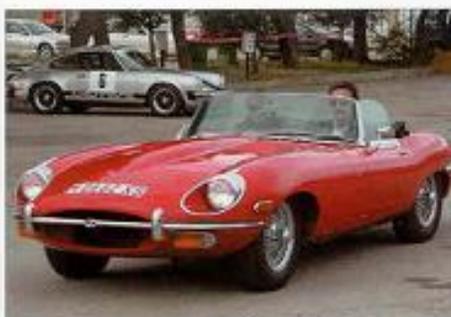
de exhibición, pudimos ver magníficos clásicos como los que ofrecen estas instantáneas, ya que la Asociación es uno de los clubes de España que más número de coches posee, muy variados y valiosos. En la vuelta rápida se establecieron varias categorías: Clásicos (hasta 1969), Post-Clásicos (hasta 1980) y Open "Nacidos Clásicos" (valor histórico). A su vez, y dentro de esta categoría, se premió a vehículos de hasta 1.999 cc. y más de 2.0 litros.



En el Jarama pudimos contemplar una estupenda colección de coches, entre los que destacaban una magnífica reunión de Lotus Super Seven, entre otros muchos ejemplares.



G. Premio Jarama



El Gran Premio de la Asociación siempre es una cita esperada con ilusión y mucho entusiasmo. Los aficionados a los Clásicos pudimos disfrutar de una entrañable jornada en compañía de nuestros amigos y nuestros coches, y los más atrevidos (que fueron muchos) pudieron rodar por el circuito sacando el jugo a los vehículos. Hubo verdaderas bellezas y algunos iban muy preparados como se puede apreciar en las imágenes.



V Alfa Romeo Tour de España Classic

España se viste de carreras

El Tour de España Classic, la prueba de deportivos históricos más relevante del sur de Europa y que ya se cuenta entre las tres mejores, junto al Tour Auto francés y la Mille Miglia italiana, ha alcanzado su verdadera madurez, porque no sólo ha logrado un plantel de coches nunca visto en nuestro país, sino que la organización, el seguimiento, la profesionalidad de sus comisarios, la disciplina en los circuitos y todo, en general, resulta ejemplar. De los ciento veintidós equipos autorizados a tomar la salida, veinte eran españoles: Quintano-Arnaud (Alfa TZ1), Tarrero-Fernández (Jaguar E), Serratosa-Serratosa (Jaguar E), Garza-Tomás (Alfa Giulia SS), Muccione-Rodda (Alfa 1900), Tejerina-De Miguel (Alfa Giulia Sprint), Velasco-Méndez (Volvo PV544), Del Vecchio-Gómez (Lancia Zagato), Gallo-Paquet (Alfa 2600 Spider), Gómez-Larreina (Alfa Giulia Sprint), Bohrer-Ruiz Giménez (Porsche 911), Moreno Muruve-González (Porsche 356 C), Montardit-Vila Montaña (Aston Martin DB5), Izquierdo-Del Río (Porsche 911), Ortiz de Zarate-Elorza

(Alfa Giulia 2000), Palau Rives-Palou (Porsche 911), San Miguel-González Vega Faster (Alfa GTV), Pérez Ullivarri-Castaneira (Porsche 911), Gisbert-Urgelles (Morgan 4), Brera-Hoz (Alfa GTV) y Collin-Briones (Alfa GTV).

La pasada edición del Tour discurrió entre Granada y Valencia. En total, cinco duras etapas o cinco duros días, con más de 1.800 kilómetros, y casi sin tocar autopistas y autovías. Los grandes aficionados acudieron a los tramos para aplaudir el paso de los coches y algún lugareño afloró sentimientos... ¿Cuándo volveremos a ver pasar un Daytona o un GT40?, mientras entresacaba unas patatas para el cocido. Turismo, gastronomía, buen tiempo (entre 18 y 30 grados y un sol radiante), o competición, fueron motivos más que suficientes para seguir de

cerca una clásica internacional. Una cita que aglutina coches tan míticos como cuatro unidades de Ferrari Daytona, dos Ford GT40, diez Ferrari 250 GT (Lusso, Tour de France y SWB), así como dos Morgan, mucho Porsche 911 en distintas versiones, Lancia Flaminia Zagato, auténticas maravillas de Alfa Romeo como un 6C y hasta cuatro 1900. Pero, a nuestro humilde parecer, las piezas más vistosas, que no valiosas, fueron: una preciosa barqueta Ferrari Monza (a la izquierda de este reportaje; se aprecia en la foto una especie de cuadro abstracto, al lado del tapón de gasolina, que revela la multitud de colores que ha tenido esta pieza de museo hasta ser recuperada...), un Maserati 300 S y sobre

Ferrari 250 GT (1958)



Ferrari 250GT Tour de France

Los sistemas de medición, cada vez mejores

Aston Martin DB5. Buen debut de los socios del Amic Car de Caballero

Serratosa destacó como uno de los mejores pilotos con Jaguar E Type

Tarrero y Serratosa, buenas copilotos Jaguar

Ford GT40 (Belin-Lanzante)

Alfa Sprint (Tejerina-De Miguel) 13° Absoluto

Maserati 300 S (1957)

todo, el Jaguar C Type de 1953 que vio tristemente "reducido su tamaño" en la disputada parrilla de salida del circuito de Fuente Álamo.

En la edición 2002 se corrió en Guadix (Granada), Tabernas (Almería), Fuente Álamo y Cartagena (Murcia), y Cheste (Valencia). Nuevamente el Tour España recibió, además de importantes financieros, empresarios, facultativos y artistas, a Paloma Ruiz Picasso y su agradable marido Thevenet (Porsche 911 RS 2.7), al bicampeón del mundo de motociclismo Álex Crivillé, y al siempre dispuesto Ministro de Agricultura, don Miguel Arias Cañete.

El Alfa Romeo Tour de España Classic es, a la vez, una prueba internacional de regularidad y velocidad reservada a

clásicos deportivos o vehículos de interés histórico construidos entre 1945 y 1975. Al estilo del Tour Auto francés, hay dos clasificaciones: Competición o velocidad, y Sport o regularidad, con dos ganadores: Bosch (Daytona) lo logró en Velocidad seguido de Bellm (Ford GT40) y de Knapfield (Daytona), pero como los Ferrari son posteriores al 65, el verdadero ganador fue Bellm. En Sport, los argentinos Sucari y Celada (Ferrari 275 GTB) superaron a los periodistas de la revista Automóvil, Collin-Briones. El valenciano Serratos, en la prueba nocturna del circuito de Cheste, finalizó en un heroico tercer puesto, dejando en aprietos a pilotos de la talla de Bellm (Campeón Europeo de Gran Turismo) y Sullivan (Ganador de las 500 Millas de Indianápolis) entre otros. El V Tour de España Classic (www.faa.net) ya ha recibido más de 140 preinscripciones, lo que demuestra el resultado de hacer bien las cosas.



Ferrari 275 Monza



Jaguar C Type (1953). Uno de los más bellos del Tour



Jaguar E Type (nº 44) de Tarrero



Ministro de Agricultura y Promotor del Tour de España



Gisbert-Ugaites con Morgan 4



Aston Martin DB4 GT (1961)



Ferrari 305 GTR 4 Daytona (1970)



Del Museo Arose de Alta llegó un 2373



El Volvo de Tommy Milligan fue 2º en Sport

Las parrillas de salida de los coches clásicos en el Tour de España Classic. En primer plano, el Alfa Romeo 2373 de la colección de la familia Arose de Alta. En segundo plano, el Volvo de Tommy Milligan, ganador de la prueba de regularidad en el Tour de España Classic.



Las parrillas eran tan numerosas que hubo cuatro mangas distintas

I Concurso de Elegancia Lloyds TSB - Club Lancia

Un buen comienzo

Éxito abrumador en el primer Concurso de Belleza y Elegancia de Automóviles Clásicos organizado por la entidad bancaria Lloyds TSB y el Club Lancia España. Este evento, que atrajo a más de 100.000 personas, coincidió con la celebración del Salón del Vehículo de Ocasión de IFEMA en Madrid. Mucho se ha especulado con la posibilidad de montar esta clase de fiestas socioculturales, pero nadie era capaz de organizarla en condiciones, únicamente Automóviles de Colección Pueche lo hizo bien hace tiempo, aunque basándose en dos marcas tan exclusivas como Rolls y Bentley. Ahora, y por iniciativa y colaboración de personajes de la talla de Fausto Saavedra, Pietro Navone, Alain Lecoq, Pedro Pablo Gallardo, Enrique Brooking, Julián Mendieta, Mariluz Barreiros, Antonio Velasco, Carlos de Miguel, Francisco Albella, Pablo Antoñanzas, Guillermo Ortega, Antonio Tejerina, Fermín Lucas, Antonio Castillo-Olivares, Carlos González, María Valcárcel, Juan Antonio Sánchez-Torres,

Manuel Luque, Enrique Lezcano, José Antonio Martínez, José Mulero y una serie de coleccionistas de coches históricos de toda España, ha sido posible un concurso inédito que ha despertado el interés de importantes firmas automovilísticas y de complementos.

Los vehículos participantes fueron divididos en tres bloques: fabricados de 1900 a 1929; de 1930 a 1959 y de 1960 a 1977. El jurado estuvo formado por veintinueve personas de la prensa, la farándula, el deporte, las finanzas, así como expertos en restauración y coleccionismo. De los dieciocho modelos que formaban la exhibición, el más votado, a nivel popular, fue el Packard Cabrio 7-40 de 1929 propiedad del coleccionista internacional salmantino, Manuel González. El voto de los profesionales fue, en categoría cerrada, para el Hispano-Suiza T49 y en abierta, para el Alfa Romeo Flecha de Oro de la Colección Navone. Césped natural, decoración al estilo Paris y miles de aficionados pidiendo otra edición, era el ambiente de los once días.



Lancia Prisma "Fiametta" (1959)



Packard C 70 (1929)



Alfa Romeo Flecha de Oro (1947)



Chevrolet Bel Air (1956)



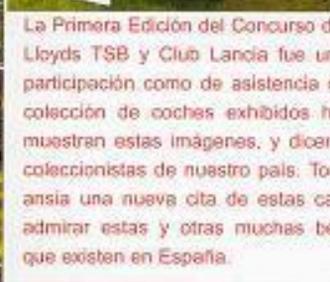
Morgan Plus4 (1980)



Peugeot 402 (1953)



Rolls Royce Phantom II (1937) - ganador absoluto



Hispano Suiza T49 (1924)



La Primera Edición del Concurso de Belleza y Elegancia de Lloyds TSB y Club Lancia fue un rotundo éxito tanto de participación como de asistencia de público. La magnífica colección de coches exhibidos habla por sí sola, como muestran estas imágenes, y dicen mucho en favor de los coleccionistas de nuestro país. Todo el mundo espera con ansia una nueva cita de estas características para poder admirar estas y otras muchas bellezas que existen en España.



Peugeot 2102 S-T con su capote - Air Circus (1963)



Ferrari 320 (1969)



Festival de Clásicos del Jarama

Goodwood a la española

La Fundación Cultural RACE decidió este año celebrar su gran fiesta de los clásicos, que resultó ser un completo éxito, ya que todo poseedor de un vehículo antiguo o clásico, pudo salir a pista, disfrutar la gastronomía o pasear por un extenso mercadillo. Una idea pionera en España en el mundo de los Clásicos.

El Circuito del Jarama fue el sitio elegido para acoger durante el último fin de semana de junio, un festival de coches clásicos que reunió a casi seiscientos vehículos participantes y más de cien expositores de mercadillo y compraventas de automóviles y motocicletas de colección. Entre las novedades con las que se contó estaba el horario, que duró todo el sábado y la mañana del domingo, por lo que muchos aficionados pudieron pasar por el trazado madrileño. Ya antes de abrir, numerosas colas de coches de colección y populares esperaban para salir al circuito y rodar durante veinte minutos. Esta edición, y bajo el patrocinio de Ford España y Michelin se realizaron algunas mangas de exhibición, como la protagonizada por el Club Cosworth España (móvil: 600430881), que demostró cómo se trazan las curvas en el Jarama y el buen ambiente creado entre sus socios, acompañados por dos Ford Focus último modelo.

Las motocicletas también tuvieron su lugar, y se pudieron observar algunas de muy bella factura, principalmente en la manga patrocinada por la revista Moto Clásica, que dispuso de box al efecto, y en la que todos los pilotos perfectamente equipados junto con el ruido de los motores atrajo a multitud de aficionados.

Mientras, en el paddock y en los boxes, se celebraba un gran mercadillo con más de cien expositores y vendedores de coches que se mostraban muy optimistas, un lavadero de coches muy animado, actuaciones musicales y exhibiciones sobre motocicletas.

Una buena jornada para el circuito madrileño, que se convertirá en el gran evento que estos vehículos se merecen.

P. Gómez

Fotos: Camps Press



30º AvD Oldtimer Grand Prix Nürburgring

30 años de honradez

Un año más hemos tenido la suerte de poder asistir al "Oldtimer Grand-Prix" en el circuito alemán de Nürburgring. En su 30ª edición albergó tres días de intensa actividad del automóvil clásico de competición. Doce carreras llenas de emoción, en las que el piloto español Joaquín Folch no compitió por lesión muscular. ¿Para cuándo algo así en España?

A parte de las carreras anteriormente citadas, el viernes al mediodía se daba la salida a la "12 AvD Historic Marathon 400". Veinte vueltas al viejo trazado de algo más de 22 kms. que discurre entre bosques con rasantes, curvas ciegas, bajadas pronunciadas, subidas y el famoso "Carrusel"; en definitiva, una preciosa pero complicada pista sin escapatorias que deja poco lugar a los errores.

La carrera contaba con 107 vehículos inscritos, Turismos y GT, dos o tres pilotos por cada uno, de los años 55 a 65. Así que allí estaban los Giulias y Giuliettas de Alfa Romeo, los 356, 904/6 y 911 de Porsche y los MG, Volvo, Triumph, Healey, Aston, Mustang, Morgan, Jaguar, Lotus, Marcos... A destacar, nuestros

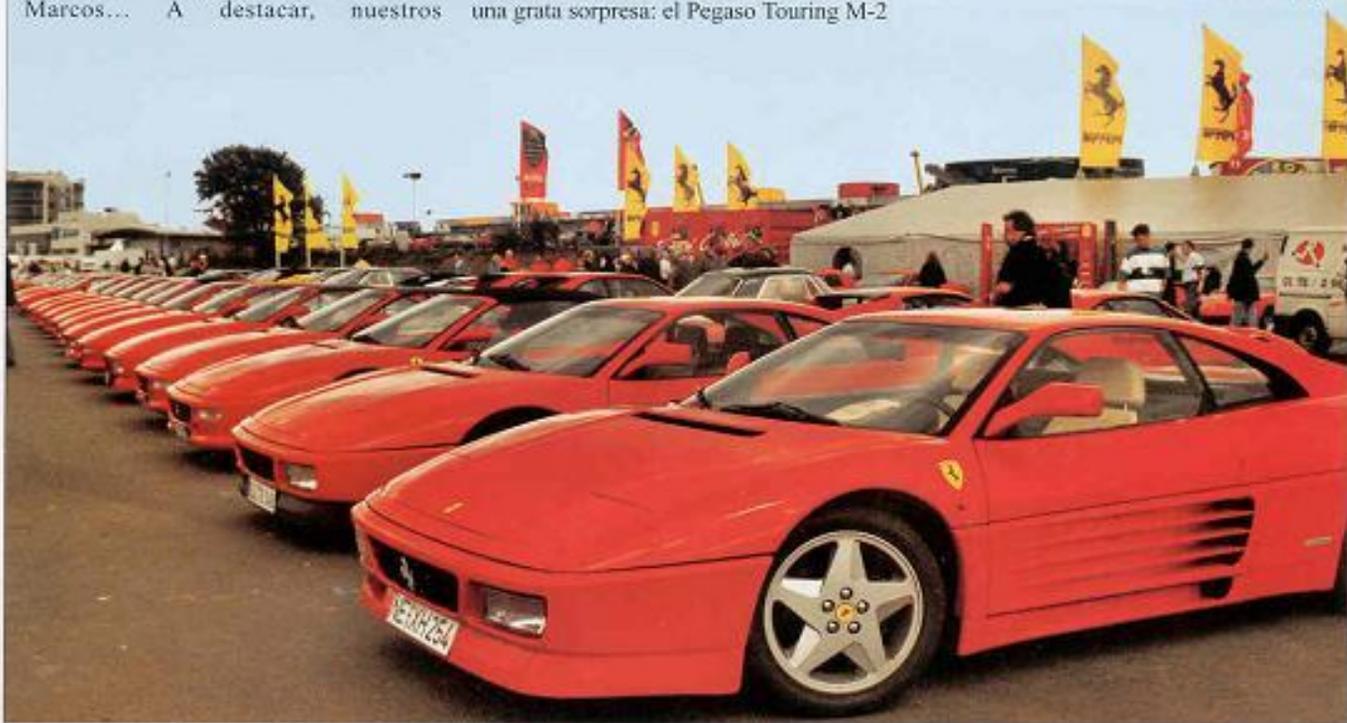
compatriotas Clúa-Morató con un Triumph Spitfire del 63, y Morilla-Casa con una Giulia Sprint GT del 64, así como "dos chicos que empiezan": Walter Röhl con Porsche 356 B S90 del 61 y John Fitzpatrick con Porsche 904 Carrera GTS del 64, es decir, todo un lujo. La climatología no acompañó, y la fuerte lluvia, aunque hizo extremar las precauciones, proporcionó unas cuantas salidas de pista y más de un trompo.

Pero no todo estaba sobre la pista. Los boxes del viejo trazado albergaban una buena cantidad de aficionados, charlando relajadamente en torno a unas cervezas, con automóviles tales (Aston, Ferrari, Maserati, Alvis, Bugatti...) que no pudimos hacer una elección. Aquí nos aguardaba una grata sorpresa: el Pegaso Touring M-2

ganador de la subida a Galapagar en los años 50 y cuyo orgulloso propietario, un ciudadano belga, nos contó como lo había localizado en Japón.

Las carreras, algunas con salida tipo Le-Mans incluida, estaban destinadas a clásicos deportivos tipo Mini, Anglia, Lotus Cortina, Alfa GTA, o Mustang; también a Sport Prototipos, Automóviles Sport, Fórmula 1 (67-78, donde echamos de menos al español Joaquín Folch), Sport Prototipos, GT's, Fórmula 2 y los Grupos C, 5 e IMSA. Vehículos ganadores todos ellos de Grandes Premios en manos de Nuvolari, Fangio, Hawthorn, Rindt, Stewart, Lauda. ¿Cuándo tendremos algo así en España?

Mariano José Riesgo



Festival Clásico



Nuestras joyas y el oro negro

Todos conocemos la desaparición de la, generalmente, conocida como gasolina con plomo de 97 octanos, también llamada Súper, como consecuencia de una mayor conciencia ecológica en todos los países, y la problemática que origina para nuestras joyas. Desde mediados de 1997, ya no se puede adquirir Súper con plomo en algunos países europeos. En España la hemos tenido más tiempo y empezamos a emplear la Sin Plomo, aproximadamente, en 1990.

Nueva Súper sin plomo

Sabemos que la actual Súper 97 ya no tiene los aditivos de plomo y que, por parte de las petroleras, han sido sustituidos por nuevos paquetes de aditivos a partir de alcoholes y sales de potasio, más compatibles con el medioambiente, y esta nueva Súper 97 ha sido, por supuesto, formulada y diseñada pensando en que fuera afín con el amplísimo parque de motores antiguos que ruedan por las carreteras europeas.

Pues bien, ya que el plomo tenía encomendado dos tipos de trabajos en nuestros motores, la posible desaparición de la nueva Súper 97 octanos con sus nuevos aditivos y el obligado empleo del combustible (euro) Sin Plomo, puede originar algún fallo en nuestros motores que, con un poco de atención, podemos evitar. De las dos funciones encomendadas al plomo y otros aditivos, una era la de poder comprimir más la mezcla gaseosa de la cámara de combustión para obtener una explosión más potente y así ganar rendimiento al motor, es decir, el plomo tenía una función inhibitoria de la autoinflamación.

La otra, era la de disminuir ligeramente la temperatura en los asientos de cierre de las válvulas, y ofrecer, al mismo tiempo, un engrase en esa zona de la válvula y su guía en la culata. Con lo que, si el plomo desaparece, estos trabajos no se realizan tan eficazmente y pueden aparecer en los motores pérdidas de rendimiento por válvulas quemadas, o consumos elevados de aceite por el aumento de desgaste en esas piezas. Las petroleras y los gobiernos influenciados por los fabricantes y asociaciones de automovilistas acordaron

mantener durante algunos años la nueva Súper 97, válida para nuestros motores.

Debido a que algunos de nuestros vehículos se mueven poco y de tarde en tarde, hay que tener en cuenta que el combustible en el depósito sea siempre nuevo cuando vayamos a salir. No debemos mantener en él durante mucho tiempo gasolina vieja, ya que se degrada y pierde sus características y, debido a la gran volatilidad de sus aditivos, también puede llegar a descomponerse y dañar filtros, conductos de goma e, incluso, producir un olor característico a podrido o a petróleo crudo; además, puede llegar a generarse, según las mezclas de combustibles y aditivos, una masa gelatinosa en suspensión y la pérdida de la transparencia del combustible. Por todo ello, se aconseja que cuando terminemos de rodar con nuestra joya tengamos poco combustible en el depósito si va a estar un cierto tiempo parada.

El problema relacionado con la alta compresión de algunos motores y la no existencia en ellos de detectores de detonación y correctores de encendido, requiere el empleo de una gasolina con elevado índice de octanos, lo que obligaría a emplear la Súper 97 con aditivos potenciadores del octanaje. En estos casos es aconsejable siempre el empleo de gasolinas y aditivos de los mismos fabricantes y no mezclarlos, ya que algunos pueden ser no compatibles entre ellos y producir a medio o largo plazo su descomposición en el depósito. En general la nueva Súper 97 es válida para gran parte de los motores.

Eurosúper 95 octanos y Extra 98

La otra opción y la pregunta que más frecuentemente se presenta es ¿Puede mi Clásico emplear gasolina sin plomo? También aquí se pueden presentar varios casos. Los motores con guías y asientos de



válvulas en fundición, pueden emplear gasolina sin plomo toda vez que hayan

superado, como mínimo, 60.000 kms. realizados con gasolina con plomo; en estos casos, su frecuente uso originó la difusión del plomo en el material de los asientos y guías, lo que asegura la acción de protección para el resto de la vida del motor a consecuencia del llamado "efecto memoria" que conservan los materiales.

Tenemos que recordar que la gasolina sin plomo se presenta con dos opciones: Eurosúper 95 Octanos y 98 Octanos, con diferentes nombres según su proveedor. Emplearemos una u otra según la compresión de nuestro motor, tomando como punto medio una relación de 8,5; por encima de este valor, y como norma de seguridad, a emplearemos siempre gasolina de 98 con el fin de evitar autodetonación o picado, y también se empleará gasolina de 98 siempre que se haga una utilización deportiva de nuestro clásico deportivo.

Para aquellos usuarios que quieren, sobre todo, seguridad, pueden emplear, con la gasolina sin plomo, un aditivo específico para ella como sustituto del antiguo tetraetil de plomo, preferentemente de reconocidas marcas de calidad. Es muy importante no mezclar marcas ni mantener el combustible durante mucho tiempo en los depósitos. Larga vida a nuestras joyas.

Esteban López



I Rallye de Regularidad Memorial Eduardo Barreiros

Homenaje a un creador

La Fundación Eduardo Barreiros organizó, con gran éxito, su primer Rallye de Regularidad y Turismo para vehículos históricos y de colección. Con salida desde el Parque del Oeste de Madrid, los más de sesenta y cinco vehículos participantes realizaron un recorrido por la Sierra, con paso por los distintos pueblos del Noroeste de la Comunidad madrileña. La prueba contó con un equipo de cronometradores profesionales, dirigido por Jaime Parser, presidente del Club TR Register, que fue el encargado de tomar los tiempos en los dos tramos de regularidad que se corrieron. Ignacio Polanco y María Jaraiz (con Morgan Plus 8), miembros de la Asociación Española de Clásicos Deportivos, fueron los ganadores. Finalizados los tramos de regularidad, todos los coches, incluida

una cabeza tractora de un camión americano clásico, se desplazaron hasta la finca del Museo Barreiros, en el término municipal de Valdemorillo, próximo a El Escorial, donde el ingeniero Juan Gayá dirigió una amena visita por el histórico Museo de Automoción Española Eduardo Barreiros. Seguidamente, los participantes formaron una fila hasta llegar a la Ciudad de la Imagen-Kinopolis, donde hubo una divertida comida y la correspondiente entrega de premios a cargo de Michelin. La iniciativa de la Fundación pasa por repetir cada año este rallye, sin discriminación entre clásicos, veteranos y demás vehículos de colección, ya que el colorido que despertaban los coches de época al lado de los Ferrari o los Porsche era sumamente atractivo.



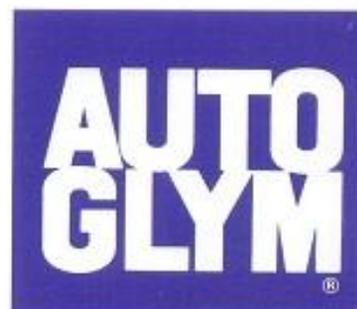
Nuestro especial agradecimiento
a los patrocinadores, ya que sin ellos,
ésto y muchas otras cosas no hubieran sido posibles.
Gracias a todos.



Sevai  JAGUAR

VOLVO

Turismos Madrid



Lloyds TSB