



AECD

Asociación Española Clásicos Deportivos

Núm. 9. - Año 2004

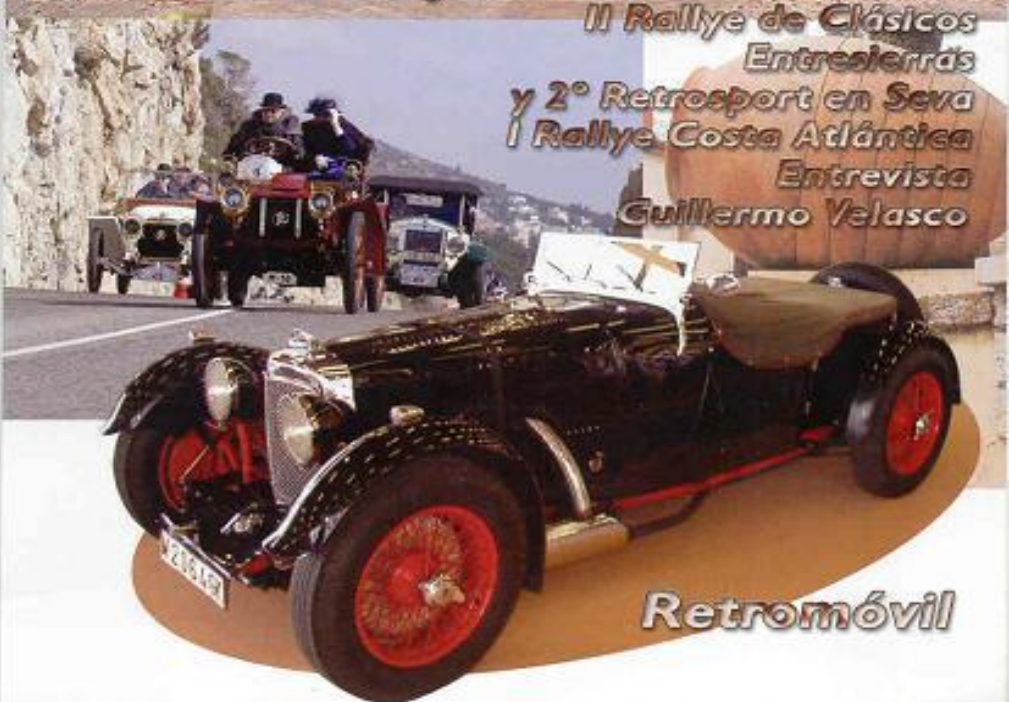
Boletín de distribución gratuita para Socios



VOLVO



Alcarria y Teruel
Colmenar de Oreja



II Rallye de Clásicos
Entresierás
y 2º Retrosport en Seva
I Rallye Costa Atlántica
Entrevista
Guillermo Velasco

Retromóvil



SOCIOS NUEVOS SEGUNDO SEMESTRE 2003

Nº SOCIO	NOMBRE Y APELLIDOS
411	JUAN PORTELA BELLOTA
412	IGNACIO LLOPIS VALOR
413	CARLOS COSIN ZURIARRAIN
414	EDUARDO MARTINEZ MARQUES
415	FRANCISCO JAVIER ALVAREZ HOYUELA
416	JOSE IGNACIO AREVALO AREVALO
417	JAVIER GARCIA GONZALEZ
418	ANGEL JIMENEZ PASTOR
419	ANDERS AHLBERG

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.: 91 319 86 45 (Tardes)



Dibujos y chistes gráficos sacados de la enciclopedia Auto mundo, publicada en 1967, y que nuestro socio Antonio Velasco nos ha cedido amablemente.



El Desván del Automóvil

* ALFA ROMEO: GTV; SPOILER, 150; JUEGO MOLDRAS CIVTURA FALDON, 150/120; TULIPA DEL, 6

* SPIDER: TULIPA PILOTO TRA CODATRONCA, 6,5-13/123

* GIULIA COUPE: MANILLA EXT INT/ELEVALUNAS, 65-14/14; INTERMITENTE, 63
 APOYABRAZOS 22; TULIPA TRA, 61; GIULIA: GUARDAPOLVOS PALANCA CAMBIO, 6
 FLECTOR TRANSMISION, 15; APOYABRAZOS, 18; MANILLA, 25

* VARIOS: ESCUDO ANTIGUO CON SIN "MILANO" MODERNO, 15; 7-15/6; ESPEJO CROMADO, CON SIN ESCUDO, 40; 36; OPTICA LARGA, 39

* LANCIA: FULVIA COUPE: CERCUILLO FARO, 36; ESCUDO, 26; LETRERO TRA, 33
 PARAGOLPES, 240; PILOTO TULIPA TRA, 55/25; ELEFANTE, 9; GOMA PARAGOLPES, 18-36.

* FIAT SPIDER: TULIPA DEL TRA, 12,5/9-13,5 (MOD) 55 (ANTG); ESCUDO REDONDO 9/15

* VARIOS ITALIA: OPTICA CARELLO 7" 5,75" LARGA, 37/40; TAPON LLANTA ABARTH COLORES, 3; ESCUDO ABARTH PIMFARINA TOURING BERTONE

* MG: B; FARRILLA CROM, 145; TULIPA TRA, 24; INTERMITENTE, 31; A

* PILOTO TRA DEL, 36/30; ESCUDO AUSTIN HEALY SPRITE, 15

* TRIUMPH: PILOTO TRA SPITFIRE 160, 99

* JAGUAR: VARIOS: "GATO" GRANDE/PEQUEÑO, 33; 12; TAPON LLANTA, 5-15

* XJ: ESCUDO "Y12" CAPOT, 21/14-21; LETRAS "X" "J" "A", 6; ESCUDO LLANTA, 5-15

* LETRERO "SOVEREIGN", 12; ESPEJO PUERTA, 51; XJS: PILOTO PLASTICO TRASERO, 75

* LETRERO "JAGUAR" "XJS", 1; INTERMITENTE, 60; MK II: INTERMITENTE / LUZ POSICION, 48; 36;

* VARIOS UK: TAPON GAS: "ASTON", 39; APOYADORES 24-33; OPTICAS "LUCAS", 19-21

* PORSCHE: ESCUDO GRANDE/PEQUEÑO, 22; TULIPA DEL 911 (2 (1963-66)), 15-60

* AÑOS 20-40: TERMOMETRO SOBRE CAPOT GRANDE/PEQUEÑO, 60-75; FARO "PIRATA"

* CASA; ESPEJO, 170-180; PILOTO ALETA, VARIOS; MANILLA MALETERO O PUERTA, 10 L

* UNIVERSAL: ESPEJO "GP" CALIFORNIA 21/27; RADIOS 6/12K MASA + y. AM, 75.

EJEMPLOS Y PRECIOS EN EUROS

LOS PRECIOS NO INCLUYEN IVA.

DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS AECD

Tlf.: 91 474 32 85 - 609 25 86 28



EDITORIAL



queridos socios:

Ante todo debo pedir disculpas por el retraso en la salida de este boletín debido a una serie de circunstancias que creo no merece la pena relatar. Espero ser más puntual en el futuro.

Empezamos el año con la Asamblea General que celebramos en enero en la Fundación Race sin ningún tema especial que merezca ser mencionado. En febrero acudimos a Retromovil con un grupo de clásicos de nuestros socios a los que quiero agradecer su amabilidad al permitir que los expusiéramos. Repetimos en marzo la excursión a Colmenar de Oreja que tan buen sabor nos había dejado el año anterior.

durante la que una guía profesional nos dio multitud de explicaciones sobre los orígenes y la historia de esa villa. Participamos el 15 de mayo en el Desfile de Vehículos Históricos que se celebró por tercer año consecutivo en el Paseo de la Castellana donde acudieron más de 200 vehículos. Una semana después realizamos una magnífica excursión de fin de semana a Albarracín con base en el Parador de Teruel en la que visitamos además de la sierra de Albarracín el nacimiento de los ríos Tajo y Cuervo.

Ahora vienen las malas noticias:

En junio intentamos realizar nuestro Rally de Regularidad pero lo tuvimos que suspender por falta de asistentes (2 inscritos). La cena de verano tuvo también que ser suspendida por el mismo motivo. Entiendo la multitud de razones que pueden existir para que esto ocurra (coincidencia con otros eventos, vacaciones, bodas, comuniones, etc.), sin embargo agradecería que todo socio que desee participar en las decisiones, organización de actos, coordinación, iniciativas, etc. nos lo



haga saber poder complacer a todos. Es muy triste para la Junta Directiva poner toda su ilusión en la organización y preparación de las actividades y después encontrarse con participaciones escasísimas. La Asociación es de todos y para todos.

En el resto del boletín podéis encontrar artículos interesantes para nuestra afición como varios Rallies y consejos sobre el mantenimiento externo de nuestros coches. Por último, pero de ninguna manera el último, tenemos un artículo sobre nuestro querido socio muy activo en toda clase de demostraciones Guillermo Velasco.

Como siempre, quiero agradecer una vez más desde aquí a todos nuestros patrocinadores su valiosísima colaboración, ya que sin ella veríamos muy mermadas nuestras actividades.

Rafagas

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**

Director Técnico: **MARIANO RIESGO**

Vocales: **MYRIAM WEHR, ANTONIO CASTILLO-OLIVARES, PABLO VAQUERO, ANTONIO VELASCO, LUÍS MORENO.**

Coordinación y Edición: **E Y P DEL MOTOR Y LA COMPETICIÓN** TLF: 91 360 46 66

Diseño y Maquetación: **CIA EUROPEA INFOGRÁFICA**

AECD: C/ Gral. Martínez Campos, 49 (Auto-Tracción) • 28010 Madrid

Tlf.: 91 319 86 45 • Fax: 91 308 65 83 • E-mail: aecd@eresmas.com



Actividades

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA AECD



El pasado 28 de enero celebramos nuestra primera actividad del año, la Asamblea General para los Socios de la Asociación; como en años anteriores se celebró en el Circuito del Jarama (Fundación RACE). Esta es la mejor manera de que todos estemos a gusto y podamos dar nuestra opinión sobre los temas más relevantes del 2004.

En primer lugar, el presidente leyó en informe del pasado año, para posteriormente continuar con la aprobación de las cuentas del 2003. Los asistentes resolvieron sus dudas e hicieron los ruegos para el correcto funcionamiento. Y así, procedimos



finalmente a la aprobación del acta de la reunión.

La parte cultural también supone un segmento importante de nuestras ocupaciones, por eso celebramos después una junta para discutir estos temas; nunca llue-

ve a gusto de todos, pero este tipo de juntas sirven para que la voz de la gran mayoría se escuche y para que vosotros, los que realmente hacéis que nuestro proyecto merezca la pena, os encontréis como en casa.

RETROMOVIL

La IX edición del Salón Internacional del vehículo de Época, Clásico y Deportivo de Madrid 2004, se celebró los días 27, 28 y 29 de febrero en el Pabellón de Cristal de la Casa de Campo. Cerca de 300 expositores y un gran número de piezas de todas las épocas y para todos los gustos se dieron cita para que ninguno de los visitantes quedara insatisfecho; por eso no nos quisimos perder el evento, y como no, la Asociación de Clásicos Deportivos se hizo un hueco entre tanto prodigio para enseñar nuestros mejores vehículos; además de disfrutar de las maravillas que se expusieron, contamos con la presencia de los principales profesionales del sector que como cada año ofrecieron la más amplia y variada oferta del mercado.

En la exposición se concentraron desde los míticos escarabaps hasta auténticos Hispano Suiza, Rolls-Royce, Porsche y Ferrari, sin olvidarnos de ninguna de las marcas que han formado parte de la historia del automóvil.





Actividades

EXCURSIÓN A COLMENAR DE OREJA

El año pasado, en el mes de noviembre, tuvimos la oportunidad de visitar una de las bodegas de Colmenar de Oreja cuando nos dirigimos hacia una excursión a Aranjuez. Nos pareció que no debíamos dejar pasar la oportunidad de conocer un poco más a fondo dicha ciudad. Por ello, el 27 de marzo organizamos una excursión con nuestros socios.

Quedamos en la gasolinera Shell, en el Km 11,800 de la N III; desde allí todos juntos salimos en caravana hasta llegar a la Plaza Mayor de Colmenar, desde donde la Oficina de Turismo de dicha localidad, nos ofreció una visita guiada visitando los sitios más emblemáticos de nuestro interés. Duró



aproximadamente dos horas, durante las que visitamos Iglesias, Ermitas, Museos, vistas panorámicas, Canteras de piedra u hornos, entre otros. El patrimonio histórico y cultural de la zona nos cautivó a todos, y éramos de menos más tiempo para disfrutarlo.

Sobre la una y media aprovechamos la oportunidad que nos brindó la Bodega de

Peral para degustar el típico vino de la tierra, pero el hambre ya empezaba a aparecer y decidimos dirigirnos al Asador Restaurante "La Paca", donde pudimos saborear los platos típicos de la zona. Fue un día muy completo de rica historia, ecológica, cultural y gastronómica, además el soleado día acompañó a nuestros amigos, seguro que el próximo año repetimos.



CARAVANA "SAN ISIDRO"

En las fiestas de San Isidro, la capital honra a su patrón con concursos, corridos de oreja, danza y actividades infantiles; nosotros no quisimos ser menos y el día 15 de mayo organizamos un gran desfile automovilístico por el Paseo de la Castellana, colaborando así con el Ayuntamiento de Madrid y ASEPA (Asociación Española de Profesionales de la Automoción), en este gran evento. Como en programas anteriores, el requisito para asistir era que el coche tuviera más de 25 años y que estuviera en perfectas condiciones, además, por su espectacularidad los vehículos anteriores a 1925 estuvieron exentos de pagar la inscripción.

Es una pena que no todos los vehículos que intentaron inscribirse pudieran participar, el cupo era limitado y solo pudimos dar paso a los que por su interés cultural y su belleza, resaltaron por encima del resto. Sin duda socios y curiosos siguieron con gran expectación la caravana, que cada año cuenta con más adeptos y que ayuda sin duda a que nuestras fiestas no olviden el lado "clásico" de que proceden.



Adamux Sánchez
artesanos restauradores

Restauración y reconstrucción integral
de coches antiguos, clásicos y de época
Tapicerías, guarnecidos y capotas

Rióseco, 70 • 14700 Palma del Río (Córdoba)

Tlf.: 607 31 48 96



Restauración de Mercedes 190 SL





Actividades

EXCURSIÓN A LA ALCARRIA



unque estaba prevista para el 17 de abril, fecha del Gran Premio del Jarama, el V Rallye de Guadalajara se celebró el 5 de junio; esta

ha sido la segunda cita del III-Trece, Copa de Clásicos Fly Car Model en la que 49 equipos recorrieron los campos alcarreños en busca de la victoria y el disfrute del paisaje.

Jose M^o Collantes se hizo finalmente con la victoria seguido por Miguel Martín, tercero de la general y Francisco Javier Alperi, segundo en la clasificación general.

Aún así, la lucha se hizo muy difícil, entre otras cosas porque en un principio ni el tiempo ni las trampas acompañaron a los

participantes, que seguro estarán más atentos en próximas competiciones.

Algunos no acudimos al rallye como participantes, sino que aprovechamos la oportunidad para que nuestros clásicos también disfrutaran del paisaje y para hacer otra de nuestras excursiones. Desde Almonacid de Zorita salimos hacia Alcocer, donde esperaban las Autoridades Municipales y nos ofrecieron un excelente vino español mientras llegaban el resto de participantes; después visitamos el



Mirador sobre el Embalse de Entrepeñas y el Monasterio de Corcoles, que es sin duda el más perfecto monasterio cisterciense que puede admirarse hoy en la provincia de Guadalajara. Como ya iba haciéndose tarde, volvimos a Alcocer donde comimos en el Restaurante "Casa Goyo" y recibimos como siempre la placa y los recuerdos de la excursión.



EXCURSIÓN A TERUEL



omo ya va haciéndose costumbre, los pasados 21, 22 y 23 de mayo hicimos una excursión por Teruel; como novedad, este año también visitamos las zonas más interesantes de Cuenca. El día 21 llegamos al parador de Teruel, pero no hicimos ninguna actividad porque no todos los participantes llegamos a la vez. Así, el sábado

Salimos hacia Orhuela del Tremedal, pasando por Checa, la Reserva Nacional de Albarracín y Peralejos de las Truchas; allí hicimos una bajada por el río Tajo de los percheros con troncos y ya en Tragacete almorzamos en la Hospedería Real de Júcar, en plena Reserva Nacional del la serranía de Cuenca donde también vimos el nacimiento del río Cuervo, vista indispensable por su belleza. Por la tarde en Frías de Albarracín, tam-



bien pudimos ver el nacimiento del Río Tajo. El día fue de lo más apretado y la mayoría volvimos al parador inundados por el cansancio pero con una gran aventura a nuestras espaldas. En la cena se entregaron los recuerdos de la excursión.

El domingo, algo más descansados, visitamos Albaracín con más detenimiento e hicimos un recorrido por las Reservas Montes Universales, Boca del Infierno, Cañamares y comimos en el Caserío de Vadillos, donde degustamos platos típicos de la zona y cogimos fuerzas para volver a nuestras casas. Todos terminamos satisfechos aunque algo cansados, el año que viene repetiremos seguro.





II RALLYE DE CLÁSICOS ENTRESIERRAS

La Escudería Garaje Clásico y el Club de Amigos de los Coches Antiguos de Salamanca organizaron bajo normativa de FEUA, el II Rallye Clásicos EntreSierras, tercera prueba puntuable para el III TRECE- Copa de Clásicos FLY car model, que se celebró en Béjar (Salamanca) el 29 y 30 de mayo.



El requisito para participar fue tener un vehículo de más de 25 años; así, disfrutamos de 410 Km de recorrido y 13 tramos de regularidad

por las provincias de Salamanca, Ávila y Cáceres, todo un reto para nuestros clásicos.

Este año como novedad, se incluyeron dos modalidades de participación, la clase general (Grupo A), y Clase Iniciación (Grupo B), que no fue puntuable para el III TRECE, pero que ha servido a muchos amantes de los clásicos para adentrarse en este tipo de competiciones.



Jesús Caldera dio la bienvenida a los participantes a su tierra y la salida al sector matinal con tres tramos cómodos y tranquilos por Puerto de Béjar y el cauce del río Cuerpo de Hombre.

En la segunda etapa (ya en tierras abulenses) la pareja Álvarez / Riestra consigue liderar la provisional en el 6º tramo, pero Kremers se coloca en cabeza en el ecuador del Rallye.

Los Pindado y su 911 consiguen marcar el mejor tiempo en el primer tramo nocturno con la dificultad de algunos cruces en los que penalizan hasta los expertos, y repiten en el segundo a pesar del rastro de goma y piedras del Rallye de Velocidad disputado horas antes. Beltrán / Alarcón repi-

ten victoria al penalizar sólo 26 puntos, muy seguidos de Kremers / Kremers con 27 y de Glez de Vega / Vara y Álvarez / Riestra con 29 puntos. Sólo 5 de los 28 equipos en carrera han penalizado por encima de 100 puntos.

Fruto de un excelente resultado en todos los sectores, Carlos y Marcos Kremers se alzaban con el liderato en la Clasificación General con el eterno 914/6, seguidos de otro Porsche, un 911 T 2.3, el de José María y Eloy, a 11 puntos. La batalla psicológica de La Covatilla coloca a Jorge y a Dolores con su SEAT 124 Sport 1600 en el Podium, y a Maykel del Cid y Diego Seiko González con su BMW 2002 ii a un paso del podium. ■

Clasificación:

Carlos Kremers	Carlos Kremers	Porsche 914/6	88	1 ^o
J. M ^o Glez de Vega	Eloy Vara	Porsche 911 T 2.3	79	2 ^o
Jorge Álvarez	Dolores Riestra	Seat 124 Sport 1600	91	3 ^o
Maykel del Cid	Diego González	BMW 2002 ii	92	4 ^o
Joaquín Beltrán	Sergio Alarcón	Porsche 911	99	5 ^o
Javier Alperi	Secundino Suárez	Norris Mini 1300	104	6 ^o
Luis Alonso	Ricardo Alonso	BMW 2002 i	120	7 ^o
Carlos Ferré	Oscar Glez. Mayoral	Authi Mini 1300	147	8 ^o
Juan Breda	José Miguel G. Peña	Alfa Romeo 2000 GTV	153	9 ^o
Miguel Varano	Jorge Hernández	Ford Escort RS 2000	156	10 ^o
Castor Ortega	Javier Urdic	Alfa Romeo Giulia	188	11 ^o
Wipo Busca	Pablo Moreno	Norris Cooper 1000	200	12 ^o
Ángel Fernández	Laura Caballero	Porsche 911	251	13 ^o
Miguel Pindado	Miguel Pindado Jr.	Porsche 911 SC	258	14 ^o
Antonio Foncillas	Marta Foncillas	BMW 2002 Alpina	263	15 ^o



AQUA AUTO SPA

Centro Especializado en Limpieza Integral y Estética del Automóvil



Descuentos especiales a miembros de la asociación

- Eliminamos los arañazos de lavados automáticos
- Tratamos Cromados y Capotas (lona o vinilo)
- Limpieza Integral y Acondicionamiento Interior
- Lavado a Mano con Guantes de Lana Natural de Cordero

C/ Grupo Escolar, 6
28224 Pozuelo de Alarcón Madrid

Tf: 917991024
www.aquaautospa.com



LAS MILLE MIGLIA



Más de un millar de solicitudes llegaron ya en diciembre para la que se considera la carrera de clásicos más conocida del mundo; desgraciadamente, solo 375 de estos coches pudieron participar. La dificultad de la prueba consiste en su apretado programa de tres días en los que se recorren 1639 kilómetros por carreteras secundarias.

Esta mítica carrera comenzó en 1927, cuando un grupo de aficionados decidieron organizar una carrera con la que disfrutar y demostrar sus habilidades. Por ella han pasado los más arriesgados pilotos y los coches más espectaculares de la historia; lo que empezó como un juego hace ya 72 años, se ha convertido en parada indiscutible de aficionados, curiosos y profesionales del motor.

Este año, los vencedores han sido los italianos Cané y Galliani, con un BMW 328 MM Coupé, pero lo más emocionante de esta carrera no es ni mucho menos el vencedor, sino las joyas que recorren las carreteras italianas durante los 3 días de carrera. Entre ellas podemos destacar los Mercedes SSK de 1931, el BMW del vencedor, un Alfa Romeo 8C, Maserati 150s o los Ferrari, que contaron con muchos de sus míticos modelos.

Pero en esta edición no sólo los coches causaron sensación, puesto que entre los participantes se encontraban entre otros, personalidades como Víctor Emanuele di Savoia, el Príncipe Leopold Von Bayern, Agustó Rufo di Calabria, el piloto Mika Hakkinen, o artistas y modelos como Bárbara Chiappini.





LA FIESTA DE LA MILLE MIGLIA

Para participar en la mayor y más fabulosa carrera del mundo hay que presenar la solicitud antes del mes de diciembre, y al Comité les llegan casi un millar. Los admitidos han alcanzado este año los 375 procedentes de 29 países que deben cumplir una serie de requisitos que los hacen especiales: son vehículos de los años 1927 a 1957 que tienen un historial deportivo relevante o han participado en carreras de la Mille Miglia de antaño. La dificultad de la prueba consiste en su apretado programa de tres días. El primero para los controles técnicos y ya de noche la salida del primer tramo Brescia-Ferrara. Los días siguientes se recorren las etapas Ferrara-Roma y Roma-Brescia. En total 1639 fascinantes kilómetros por carreteras secundarias pasando por Ravena y La República de San Marino, Urbino, Spoleto y la Reserva Natural de Sibyllini a casi 2.500 metros de altura para llegar a Roma. El regreso pasa por Viterbo, Siena, Florencia, el Paso Della Futa y Della Raticosa, Bologna, y Modena. El Brescia Automóvil Club es el responsable de la organización y el cronometraje de la prueba: 32 etapas al minuto, 4 de media horaria, 23 controles de paso y 32 puestas de regularidad - llamadas de relevo - a la décima de segundo. Los copilotos suelen llevar hasta 6 cranos y se permite el uso de aparatos de medición electrónicos.

Entre los más espectaculares hemos visto varios MERCEDES SSK de 1931 y un 300SL con el que Sirling Moss batió todos los récords en 1955 pertenecientes al Stuttgart Museum. Los BMW328, ALFA ROMEO 6C, MASERATI 150S y 200S, FERRARI con el mayor número de participantes: 44 entre ellos los 250MM, 350MM, 195S, 500Mondiale, ASTON MARTIN DB3, OSCA MT4 y TALBOT 105SS.

Participantes como el piloto Mika Hakkinen, Vittorio Emanuele di Savoia, el Príncipe Leopold Von Bayern y el Príncipe Augusto Rulo di Calabria, artistas y modelos como Babara Chiappini que participó de copiloto en un LANCIA AURELIA B20; además de patrocinadores, financieros e industriales.

No podía faltar en un evento de esta magnitud una relevante participación Española formada por Paco Pueche e hijo con un ALFA ROMEO 6C 1500C del 28, el matrimonio Fernandez Sousa con un FERRARI 750 MONZA del 55, y Javier Quintano y Antonio Tejerina con un PORSCHE 550 del 57, acompañados y por un numeroso grupo de aficionados llegados de todas las regiones de España.

Nuestro grupo visitó el día anterior a la carrera la firma Luzzago. Hemos visto en sus antiguas y grandes naveas más de un centenar de deportivos excelentes y exclusivos. Luego fuimos el Museo de la Mille Miglia. En tan poco tiempo es difícil verlo todo, pero la experiencia es única.



nes técnicas, esa misma noche se recorre el tramo Brescia-Ferrara y los dos días posteriores pasando por Ravena y La República de San Marino, Urbino, Spoleto, la Reserva Natural de Sibyllini y Roma. El regreso pasa por Viterbo, Siena, Florencia, el Paso Della Futa y Della Raticosa, Bologna, y Modena. En estos tres días se realizan 32 etapas al minuto, 4 de media horaria, 23 controles de paso y 32 puestas de regularidad.

55 marcas estuvieron representadas, destacando entre todas ellas Ferrari con 41 coches, seguida por Mercedes con 36 y Alfa Romeo con 33, mientras que Lancia y Porsche presentaron cada una de ellas 23 vehículos. Entre ellos no pudo faltar la participación española, Paco Pueche lo hizo con un Alfa Romeo 6C del 28, Fernandez Sousa con un Ferrari 750 Monza del 55 y Javier Quintano con un Porsche 550 del 57.



que fue copiloto de un Lancia Aurelia B20. El primero de los días está reservado para especificacio-



Recomendamos visitar las páginas Web que hemos seleccionado:

<http://www.millemiglia.it>

<http://www.millemigliabrescia.com/>

<http://www.luzzago.com/italiano/index.asp>

<http://www.el-mundo.es/motor/2004/338/1085413222.html>

<http://www.bresciaonline.it/or4/or?uid=BOLesy.main.index&id=415735>

<http://www.bresciaonline.it/or4/or?uid=BOLesy.main.index&id=272025>





Rallyes

2º RETROSPORT EN SEVA

Debido a la afición que los habitantes de Seva tienen al mundo del motor, los pasados 10 y 11 de abril se celebró en Seva el 2º Retrosport; profesionales y aficionados participaron en este encuentro en el que el único requisito ha sido tener un coche que no se fabrique y que en algún momento haya estado vinculado al mundo del automovilismo.

El sábado 10 de abril se celebró la prueba de habilidad con conos, ganada por el Peugeot 205 Rallye (1994), que logró su victoria en tan sólo 26"13; destacable también fue la participación de los Renault Super 5 GT Turbo de 1988 y el RS Copa de 1982, que quedaron en segundo y tercer puesto respectivamente. El domingo comenzó con una "bufarada" a los participantes, seguido por una ruta escoltada por los pueblos vecinos y por las pruebas de aceleración, más espectaculares. El ganador fue un Ford Sierra Cosworth 4x4 de



1991, aunque lo importante fue la cantidad de vehículos que se apuntaron a este evento y a disfrutar con nosotros de la jornada, que concluyó a primera hora de la tarde con la entrega de premios. *



46º RALLYE INTERNACIONAL DE COCHES DE ÉPOCA BARCELONA-SITGES

Con un centenar de vehículos fabricados entre 1896 y 1924 disfrutando de un recorrido desde la Plaça Sant Jaume de Barcelona al Port d'Arguadoc de Sitges, pasando por las Costas del Garraf y por diversas poblaciones vecinas.

Imagen de todos los participantes en la salida en la Plaça Sant Jaume de Barcelona.



Todos los conductores y pasajeros, en su mayoría vestidos de época (este es la única prueba europea en la que los participantes visten acorde con la antigüedad de sus vehículos) y con una gran dosis de paciencia e ilusión puesto que ha habido inscritos que no han superado los 60 km/h de media, han realizado el recorrido sin problemas. Al final, premio para todos al terminar el recorrido con una gran fiesta en Sitges, con traca de cohetes anunciando la llegada de los participantes y una comida que ha reunido a cerca de 400 comensales en la carpa situada en el Paseo de la

Ribera. Como en todo rallye, ha habido ganadores según las categorías convocadas (grupo I a IV según fecha de fabricación de los coches, premios a la elegancia y menciones especiales). A continuación se detallan solamente los ganadores de cada categoría, aunque han sido hasta cinco los premios entregados en cada grupo:
-Grupo I (coches hasta 1908) Ganador: Joan Magriñá con un Berlet de 1907 (del segundo al cuarto premio de esta categoría se lo han llevado miembros de la familia Magriñá).
-Grupo II (de 1909 a 1914) Ganador: Ernest L. Meyer con un Ford T de 1909 Meyer ha recibido una mención especial al ser el primer participante en traer un vehículo desde América a esta prueba, caso totalmente atípico.
-Grupo III (de 1915 a



Este renombrado pluricampeón de rallyes, Antonio Zanini, ha participado al volante de un Hispano-Suiza con su mujer y su hija.

1920) Ganador: José Emilio Giménez con un Delaunay Belleville de 1918.

-Grupo IV (de 1921 a 1924) Ganador: José Emilio Giménez con un Hispano Suiza de 1923

El premio a la elegancia ha sido para José Emilio Jiménez, aunque se han entregado hasta siete galardones distintos en este apartado. *



La prueba en el hábito recorrido por las Costas del Garraf.



Rallye

I RALLYE COSTA ATLÁNTICA



Wn total de 33 participantes compitieron en la primera edición del Rallye de Clásicos Costa Atlántica Alfa Romeo, que tuvo lugar los días 24, 25 y 26 de junio en las Rías Baixas gallegas. Con representantes de EEUU, Canadá, Portugal, Italia, Francia y España, esta prueba se consolida como una de las más atractivas del norte del país gracias a la calidad de las inscripciones.

El piloto local Francisco Alonso y su copiloto Julio Álvarez (Alfa Giulia de 1968), se alzaron con la victoria mostrándose inalcanzables a lo largo de los tres días de carrera. En segunda posi-

ción se situó Victorino Figueras quien, guiado por su hijo Víctor, fue el rival más tenaz a bordo del BMW 2002ti. Completando el podio, el equipo formado por Estanislao Troncoso y Francisco Rodríguez, conduciendo su Lancia Fulvia. Felisindo González y Pablo Rodríguez vencieron el Slalom de Habilidad con su Renault Alpine, completando dos vueltas siendo los más rápidos y espectaculares. Por su parte, el Concurso de Elegancia lo ganaron Manuel Riveiro y su mujer Joaquina Auxina a bordo de su Chrysler Six y ataviados con elegantes vestidos de los años 30.

año de fabricación de la montura.

Asimismo, se celebró el paseo Alfa Romeo en el que los participantes acompañaron al Rallye haciendo el mismo recorrido, alojándose en los mismos hoteles y compartiendo idénticos menús al resto de participantes, sin intervenir en la clasificación final por no tener la categoría de clásicos.

Todos los asistentes a esta primera edición del Rallye de clásicos Costa Atlántica, coincidieron en destacar la excelente gastronomía de la zona y los hoteles donde se alojaron, los mejores de la zona.





¿QUE ES UN PULIDO?

¿PARA QUE SIRVE?

El propósito del pulido es limpiar en profundidad la pintura de nuestro coche. Desafortunadamente mucha gente asume que encerar y pulir son sinónimos. De hecho son 2 procesos diferentes. Los profesionales de la estética automovilística conocen el secreto de un acabado de exposición perfecto consiste en limpiar y pulir perfectamente la superficie antes de encerar.

Ricardo Barchin

La realidad es que todas las pinturas envejecen debido a múltiples causas: exposición excesiva a rayos ultravioletas, contaminación, ácido de los insectos, alquitrán de carretera, resina de árboles, lluvia ácida y por supuesto el regalo de algún pájero que otro. Acabados preciosos se apagan gradualmente. Encerar sobre esas superficies sólo creará un "brillo sobre apagado" temporal. Para descubrir la verdadera vitalidad, viveza y profundidad de la pintura hay que pulirla.

El pulido limpia en profundidad la pintura. También elimina oxidaciones menores, cera antigua, rayones y arañazos menores, marcas insectos, marcas de gotas de agua evaporada. El resultado es una capa superficial de pintura rejuvenecida y brillante que está lista para el encerado. En el caso de "Automóviles Clásicos" el pulido para eliminar defectos debe ser el último recurso. La mayoría de pinturas anteriores a 1970-80 (sin laca) tenían una mayor riqueza de color y menor dureza (se araña menos) debido, entre otros, a que se usaba plomo en su composición (como pigmento y agente de secado). El uso del



plomo en pinturas fue prohibido por motivos medioambientales. De modo que es recomendable intentar conservar esa excelente pintura original, siempre que sea posible.

¿Cómo pulir? Por contarlo muy, muy brevemente hay 2 métodos: a mano, y con una pulidora (rotativa u orbital). El método más sencillo es el manual, pero el acabado de una pulidora es de mayor calidad y uniformidad. Como supongo que no disponéis de pulidoras...¿Cómo lo hacemos a mano?

1. Lavar el coche a mano con un champú de calidad y esponja suave. (en un próximo capítulo explicaré como lavar un coche de manera profesional)
2. Secar con toallas de microfibra (toallas 100% algodón como última opción).
3. Utilizar un polish medio o suave (dependiendo del estado de la pintura) de una marca de prestigio
4. Aplicar con un aplicador de microfibra (lo mejor), toallas de microfibra (2ª opción) o un trapo 100% algodón (último recurso). El movimiento ha de ser horizontal y vertical. Nunca en círculos (eso queda para el encerado, dar cera, pulir cera). No usar toallas de baño (la mayoría contienen algo de políester)
5. Retirar los restos de polish con una toalla de microfibra limpia siguiendo el mismo movimiento pero ahora sólo vertical.
6. Encerar. Lo lógico sería prote-



ger el espléndido brillo que hemos conseguido.

¿PARA QUE SIRVE UN ENCERADO?

El encerado proporciona una barrera transparente entre la pintura y el medio ambiente. Los rayos ultravioletas, la lluvia ácida, asfalto de carretera, contaminación, insectos pegados y deposiciones de pájaros entablan una batalla constante sobre tu acabado.

Además el encerado provoca que tu coche mejore su aspecto. Las ceras de calidad (con Carnauba) combinan aceites enriquecidos que provocan el look fresco (mojado) con fórmulas protectoras de Carnauba brasileña o modernos polímeros para conseguir un brillo espectacular.



Completa tu Colección

Haz tus Pedidos en
LA ASOCIACIÓN O EN EL
Tlf.: 91 319 86 45



PARAGUAS 10 €

GORRAS 5 €



Polos Rojo,
Verde y Azul 12 €



PLACAS EXCURSIONES

	P.V.P.
GRAN PREMIO 1999	10
EXCURSION ANDUJAR 1999	10
RALLYE REGULARIDAD 1999	10
RALLYE LA RIOJA 1999	10
EXCURSION GUADALAJARA 2000	10
GRAN PREMIO 2000	10
E. SAN MARTIN DE VALDEIGLESIAS 2000	10
E. CONFRATERNIDAD 2000	10
E. BARREIROS 2000	10
GRAN PREMIO 2001	10
E. ASTURIAS 2002	10
RALLYE BOADILLA 2002	10
E. MAESTRAZGO 2002	10
E. MATARRANA 2003	10
E. LAGO DE BOLARQUE 2003	10
RALLYE BOADILLA 2003	10

Bordados

GRANDES 4,5 €

Bordados

PEQUEÑOS 2,4 €

PINS NORMALES, ANTIGUOS
y sin Pincho 0,5 €

PINZAS
CORBATA
4 €

GEMELOS 6 €



Alfileres PAÑUELO 4 €



PEGATINAS GRANDES 2 €,
EXTERIORES E INTERIORES 1 €

LLAVEROS 3 €

PLACAS METALICAS
CON PINCHO
y sin Pincho 15 €



Entrevista

GUILLERMO VELASCO

Guillermo nos comenta entre sonrisas que su profesión actual son "sus labores", y aunque ha sido concesionario de Volvo, la época de luchas en una marca ya pasó... Acaba de abrir un negocio único en Madrid: un garaje de coches clásicos que se dedica además de guardar los coches, a gestionar matriculaciones, hacer búsquedas y gestiones de gestoría relacionadas con los clásicos. Guillermo tiene ahora como dedicación exclusiva este, su negocio.



Entre su colección personal de coches confiesa que su "ojo derecho" es un Volvo PV544 S, que con un motor de fábrica, es con el que compete en la actualidad. También tiene un Volvo P1800 (el que sale en la serie El Santo), un TR 3 A (con el que ha participado en dos Tour de España) y que tiene un poco de preparación de competición con escapes y carburación,

un Porsche 356 C del año 62 y que "no se rompe nunca, es el más fiable",... y algún "nacido clásico" al que le faltan algunos años para serlo de verdad.

Hemos de decir aquí que nuestro socio ha participado en cuatro Tour de España, dos con el TR3 y otros dos con su "ojo derecho", además de un Rallye de Montecarlo (este año), un Tourauto francés, etc.

Respecto a sus aficiones, el Sr. Velasco confiesa que primero lo fueron las motos de carreras ("bastante más baratas"), después el regional de rallyes en Madrid, que tuvo que dejar por trabajo y falta de dinero, y que después, con más carreras de clásicos, un ambiente menos competitivo y con coches más mimados (se es más precavido), empezó a correr con su hijo el Campeonato de



España... y ya lleva seis años. En la actualidad es su mujer la copiloto.

"Es algo que me gusta. Empecé saliendo de excursión con la Asociación y



conoció gente que corría rallies de regularidad. De copiloto se viene mi hijo; pasamos los fines de semana juntos, corriendo y charlando..."
Con relación a la competición nuestro protagonista sigue con el "gusanillo". Para las 12 horas del Jarama, Carlos de Miguel con una barqueta le ofreció participar y no pudo resistirse. Nos dice que "es una pasión".

También va con el Club Porsche a Essen, la feria de las ferias, se hace sus viajes como espectador a las Mille Miglia, las 24 horas de Le Mans clásicas, etc.

Ante la pregunta ¿y el futuro?, Guillermo nos contesta que tiene una lista de las carreras más famosas; de las que apetecen, y que quiere hacer, ir tachándolas de esa lista; y alguna repetirla como Montecarlo (cada vez con más medios) y el Tour de España. Entre las nuevas no puede faltar la Volta a Portugal o la Copa de los Alpes.

Respecto al garaje, el futuro sería llenarlo de coches clásicos, convencer a los amigos para que sufran y disfruten como yo de los clásicos, hacerles que se metan en esto...

En definitiva Guillermo Velasco, un socio al que el espíritu de las carreras y los clásicos le inundan por completo y que, además, le ha llevado esta afición a montar un negocio acorde con sus ilusiones. Desde aquí mucha suerte con el garaje y en tus inscripciones a los rallies que a todos nos gustaría correr. ●





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

Gracias a todos

