

año I * nº 3

ASOCIACION ESPAÑOLA CLASICOS DEPORTIVOS (1948 - 1968)

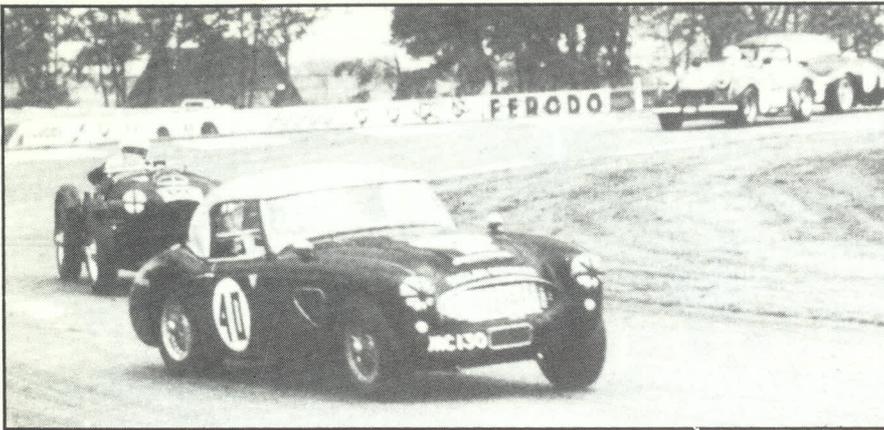


BOLETIN INFORMATIVO



UNA REPLICA MUY "ORIGINAL"





7.º GRAN PREMIO

DADO lo avanzado de la temporada algunos habréis pensado que este año no se celebraría nuestro Gran Premio; sin embargo, lo vamos a tener, el día 22 del próximo diciembre, coincidiendo con la comida de Navidad. Es un poco tarde, pero podemos asegurar que no nos ha sido posible hacerlo antes; confiamos en tener un día soleado y sin mucho frío.

Este Gran Premio, que es el séptimo, va a tener pruebas para todos los gustos y todas las posibilidades de pilotos y coches; habrá, como siempre, las de velocidad pura para los que les gusta correr, pero también habrá otras para aquellos que las carreras no es su fuerte, y, sin embargo, quieren y tienen posibilidades de competir en el circuito del Jarama; haremos pruebas que les permitan ganar el correspondiente trofeo, sin forzar su coche y sin correr riesgos; sólo hará falta poner interés y un poco de habilidad.

Estamos preparando un programa muy divertido que esperamos guste a todos (y si no a todos, por lo menos a la mayoría). Pedimos sugerencias y críticas, pero por escrito, para que no se nos olviden ponerlas en práctica y corregir las deficiencias; incluso contestar cuando la crítica la merece, que esta Junta está abierta a admitir cualquier crítica que conduzca a mejorar nuestra actuación.

Vuelvo a recordaros que necesitamos colaboración para este Boletín: los números se suceden y hay que llevarlos con noticias, fotos y comentarios; todos podemos hacerlo, sólo hace falta querer. ¡Hagámoslo! Gracias.

FAUSTO SAAVEDRA

Coordinador:

EMILIO VELASCO MACHUCA

BOLETIN INFORMATIVO DE LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE CLASICOS DEPORTIVOS

(Circulación restringida a los socios del Club)

A PROPOSITO DE CLASICOS

Por Jaime PARSER



La AECD es desde su creación un grupo de amigos que salen los fines de semana con sus venerables cacharros y se divierten recorriendo carreteras pintorescas o bien se exhiben dando vueltas en algún circuito. Al igual que numerosos otros clubs de automóviles, los propietarios de Clásicos Deportivos son, ante todo, los dueños de una pieza de colección que hay que cuidar y conservar para mantenerlos en marcha y que son, en la mayoría de los casos, ejemplares

casi únicos en España, con piezas de repuesto inexistentes o de importación, lo que hace más difícil y costoso su mantenimiento. Son vehículos que, en general, formaban parte de la gama baja de sus marcas con precios muy asequibles, pero hoy en día, veinte o treinta años después, supone toda una proeza mantenerlos en funcionamiento.

Para algunos no es suficiente que los clubs organicen una simple excursión o exhibición y vienen solici-

tando una estructura deportiva reglamentada con otros objetivos bien diferentes. Es decir, cuando para unos lo más importante es conducir sus antiguos deportivos haciéndoles revivir por unas horas o por un fin de semana, para otros es necesario que un coche deportivo ande deprisa y cuanto más mejor, lo que evidentemente implica riesgo. Yo me pregunto hasta dónde se puede arriesgar la mecánica y la carrocería de un PEGASO, de un LOTUS, de un AUSTIN HEALEY 3000 o de un TRIUMPH TR-3, por citar sólo unos ejemplos. Y no digamos ya de un FERRARI o un ASTON MARTIN, o un ALFA ROMEO con carrocería de aluminio, que en caso de accidente, de una simple salida de pista, sería irreconstruible..., muchas veces incluso por la falta de medios económicos de su propietario.

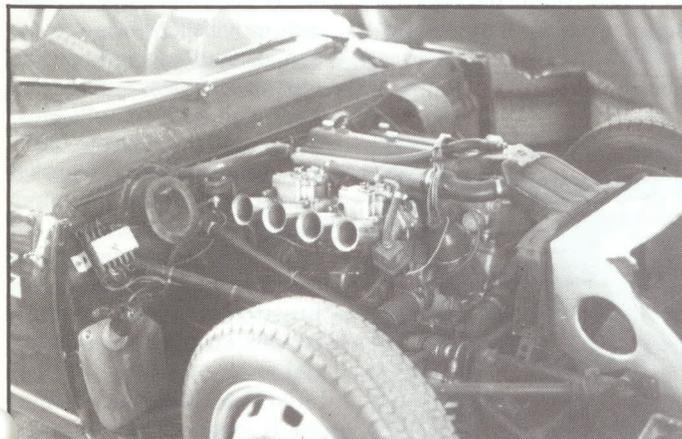
Para entenderlo tengo que decir que si la gran mayoría conservan un enorme respeto por la originalidad de sus vetustos

cacharros, otros han preparado la mecánica de sus antiguos coches con las últimas técnicas más modernas para dotarlos de prestaciones que incluso en algunos casos son muy superiores a las que tenían en su época, en su afán de competir con tiempos tan buenos o mejores que otros coches modernos de producción y preparados recién salidos de fábrica, pero lógicamente con muchísimo más riesgo de romper algún elemento de su vieja y desgastada mecánica, mucho más difícil de conducir por sus características de adherencia y de amortiguación, etc.

Observamos que en países como en Inglaterra, Italia y Francia se celebran muchas carreras de Clásicos Deportivos bajo las reglas de las famosas 25 páginas del «Anexo K» publicado por la Federación Internacional Deportiva Automovilística (FISA), y en las que suelen participar numerosos deportivos dentro de muchas clasificaciones y reglamentos, nada sencillos, dicho sea de paso.

La Convención FIA/FIVA del 10-10-74, la FIVA (Federación Internacional Automovilística), que en España es la FEA (Federación Española de Automovilismo), para todas aquellas pruebas deportivas inscritas en el calendario oficial.

Básicamente para correr es necesario tener en regla la ficha de identidad de la FISA y licencia nacional o internacional de la autoridad competente y tener el coche en condiciones ajus-



Vista del motor de 2.000 c.c. con doble carburador WEBER de un Alfa Romeo Tubulare Zagato de los años cincuenta preparado para correr en carreras

A PROPOSITO DE CLASICOS

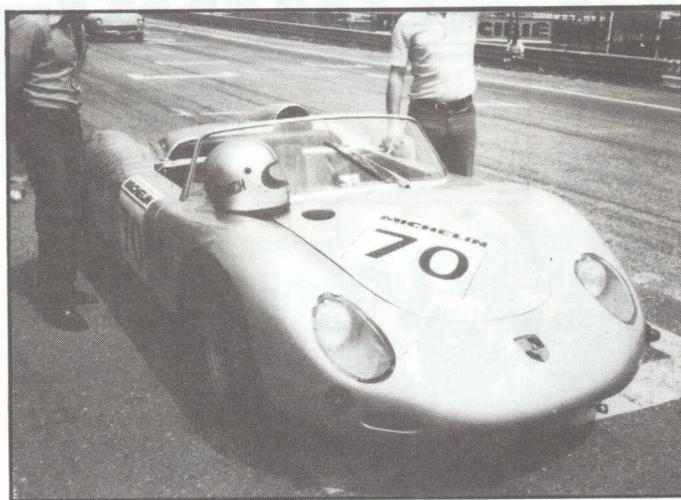
tándose a las normas técnicas del citado anexo.

En esos países, todos los coches clásicos o antiguos que compiten tienen que estar homologados por la Comisión correspondiente y equipados de elementos, como son: extintor, recuperador de aceite, cortacorrientes, muelle de recuperación del carburador, etc. La barra antivuelco y los cinturones no son obligatorios, pero recomendados. El casco puede ser de época, pero el traje, ignífugo. Un campeonato en Inglaterra se compone de un mínimo de seis pruebas en circuitos, rallyes, etc. Incluso existe un proyecto para hacer correr los «turismos» como lo hacían en su época los GORDINIS, los AUSTIN COOPER y otros de tendencia deportiva que hasta hace poco hemos visto en nuestros circuitos. Necesitan una licencia igual que para los corredores profesionales y para el próximo año se admitirían coches hasta el año 1975. Todos necesitan la ficha de identidad del vehículo extendida por la FISA.

Los fabricantes y las casas de publicidad se encargan de «animar» este conjunto, como es el caso en Italia de ALFA ROMEO, que cuenta con un fuerte presupuesto para su escudería de «antiguos» y las asociaciones deportivas en esos países cuentan con extensos programas de carreras y rallyes que concentran coches antiguos y clásicos, y naturalmente tanto público como para las otras carreras.

Algunos pilotos cuentan con algún apoyo financiero por parte de casas de publicidad o productos. El presupuesto medio para participar en el mínimo de seis carreras superan las 300.000 pesetas, sin contar los desplazamientos ni el capítulo de repuestos, ni con los accidentes.

Pero volviendo a la realidad, existen dos categorías de vehículos: los coches



caros, que son de todas formas coches de carrera de su época, y los baratos, cuya preparación resulta cara. En cualquiera de los dos casos un accidente cuesta caro, por lo que la solución sería la de suprimir los campeonatos, y en esto están, puesto que de seguir así se quedarán sin coches.

En España el reducido parque automovilístico de «Clásicos Deportivos» se debe, en parte, por una insólita reglamentación, por la que aún hoy día es prácticamente imposible importar un coche antiguo, mientras que se pueden sacar libremente del país sin ningún problema.

De los años cuarenta, cincuenta y sesenta, de difícil período económico, se

importaron unas pocas unidades, que sufrieron de malos tratos, de malas carreteras y de reparaciones chapuceras a falta de los repuestos originales, entre otras razones. En cuanto a los vehículos de competición, fórmulas y monoplazas, casi no existen en España, ya que por los elevadísimos aranceles casi siempre eran preparados fuera y traídos temporalmente sólo para correr y luego devolverlos a origen.

Cuando un modelo pierde su «homologación» para correr, esto es a los cinco años, es que ya no sirve para eso. Hacerlo correr es un riesgo. Aquel que sólo le importa la velocidad y que no tenga medios económicos para hacerlo en serio, todavía tiene la op-



ción de comprar un coche de segunda mano más o menos moderno y en condiciones para apuntarse en las pequeñas cilindradas, pero todo antes que venir a romper un «clásico deportivo» de colección.

Afortunadamente todos los dueños de coches antiguos y clásicos deportivos que yo conozco son mucho más realistas y no están dispuestos a poner en peligro sus coches. Cuando salen en algún circuito o en un rally se trata más, en realidad, de un paseo de «exhibición», donde lo importante es conseguir formar una parrilla o una caravana con ejemplares que verdaderamente merezcan la pena. No media ningún premio en metálico, cosa que es esencial para mantener el espíritu que nos anima.

Los Clásicos Deportivos que en España empiezan a agruparse, con notable éxito, como es el caso de AECD, tiene un reglamento propio para correr sin riesgos. Prueba de esto son las carreras celebradas anualmente en el circuito del Jarama, en régimen de alquiler particular. Mientras tanto nuestras autoridades deportivas continúan empeñándose en mirarnos solamente a través del espejo de cristal de las famosas 25 páginas del «anexo K», sin tener en cuenta nuestras particulares condiciones, y pienso que así es mucho mejor. Si las autoridades automovilísticas nos prestasen su ayuda, con licencias más asequibles, subvenciones, calendarios oficiales, etc., sólo veríamos venir los corredores extranjeros a nuestros circuitos, mientras que nuestros coches, de participar, lo harían fuera de concurso, ya que afortunadamente aún se conservan en su estado original.

NOTA: Copias del Anexo K están disponibles en la AECD (15 páginas al precio de 250 pesetas, traducido al castellano).



AR-50: UNA REPLICA MUY «ORIGINAL»

Texto y fotos cortesía de
AUTO-REVISTA

A pesar de los problemas que viene sufriendo la automoción española en los últimos años: subidas de gasolina, descensos en la producción y ventas de vehículos, alto precio de los recambios, etc., la afición al automóvil en nuestro país es, afortunadamente, cada vez mayor. Una persona con gran dedicación al automóvil, en especial a la restauración de modelos antiguos y fabricación de carrocerías, es Paco Pueche, que tras larga experiencia en estas facetas ha decidido iniciar una nueva etapa creativa dentro del excitante mundo de los coches de época: la construcción de modelos réplica. Para ello ha sido creada la marca Auto Réplica.

La primera realización de la marca es el AR-50 Roadster, fiel versión, al 100 por 100, del deportivo británico MG TD de 1950. De esta manera, Auto Réplica empieza la labor de rescatar de la historia del automóvil aquellos modelos que, cesada su producción hace años, representan de alguna manera un concepto de vehículo que aún persiste en el recuerdo de los amantes del más bello ingenio construido por el hombre. En su carrocería, el AR-50 reproduce hasta el más mínimo detalle la línea y elementos del famoso deporti-

vo inglés. Su construcción es artesanal, con especial cuidado en la selección de materiales y accesorios, que han sido reproducidos exactamente.

En el último Salón Internacional del Automóvil de Barcelona tuvo lugar la presentación del modelo, exponiéndose dos unidades y el chasis, que por su gran calidad e interés se exhibía en el mismo stand. La experiencia del Salón, según Paco Pueche, ha sido alta-

tas. Desafortunadamente ha habido una serie de problemas en el proceso de legalización del coche, que está retrasando el ritmo de producción pensado en un principio.

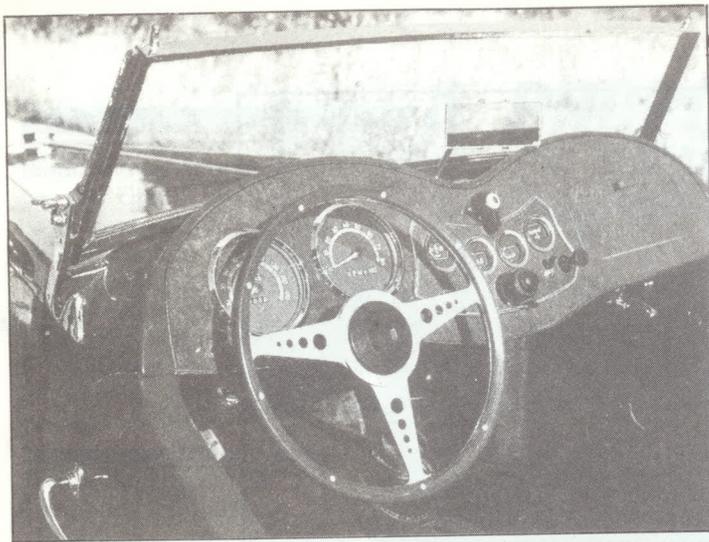
Con motor Seat 1430

Este modelo réplica está dotado del motor Seat 1430, de eficacia largamente probada en los diferentes modelos de la marca que lo han montado y lo montan en la actualidad; da una potencia de 77 CV a 5.400 r.p.m. Al elegir para el AR-50 Roadster un motor y demás elementos mecánicos (transmisión, alimentación, suspensión, dirección, frenos) de fabricación española y fuerte presencia en el mercado, se ha querido dar satisfacción, al mismo tiempo, a la afición por los automóviles inolvidables, al gusto por unas líneas y un estilo muy determinado, sin olvidar el alcance práctico. Es decir, el AR-50 no es simplemente un automóvil de colección; su construcción sólida y la eficacia de su mecánica moderna lo hacen adecuado para su utilización en cualquier circunstancia.

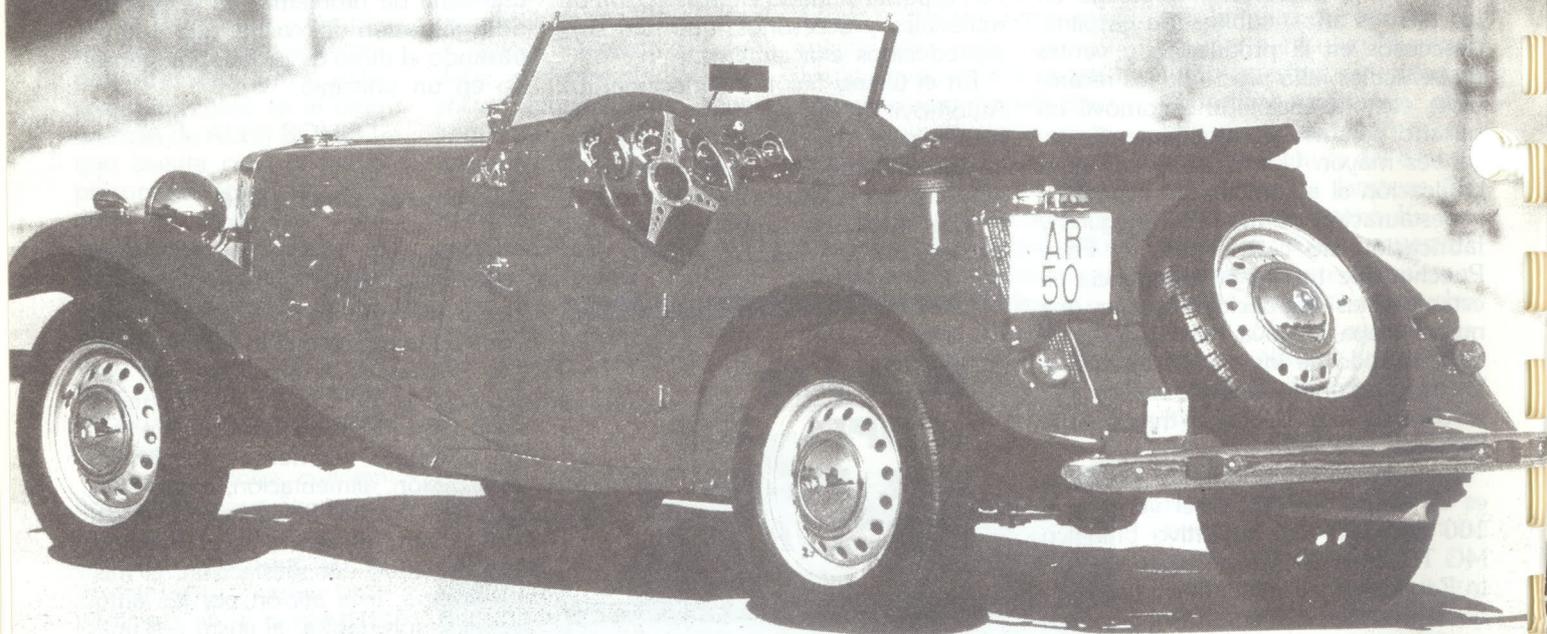
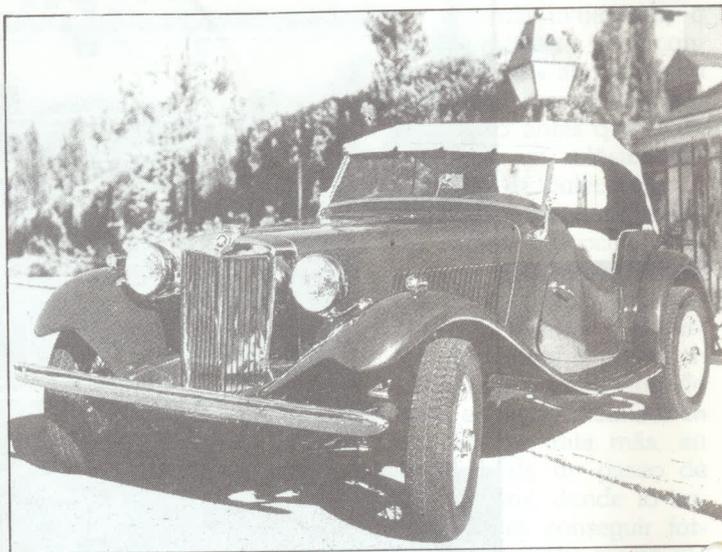
Por otra parte, la elección de esta

**EL AR-50
«COPIA» FIEL
DEL MG-TD
BRITANICO**

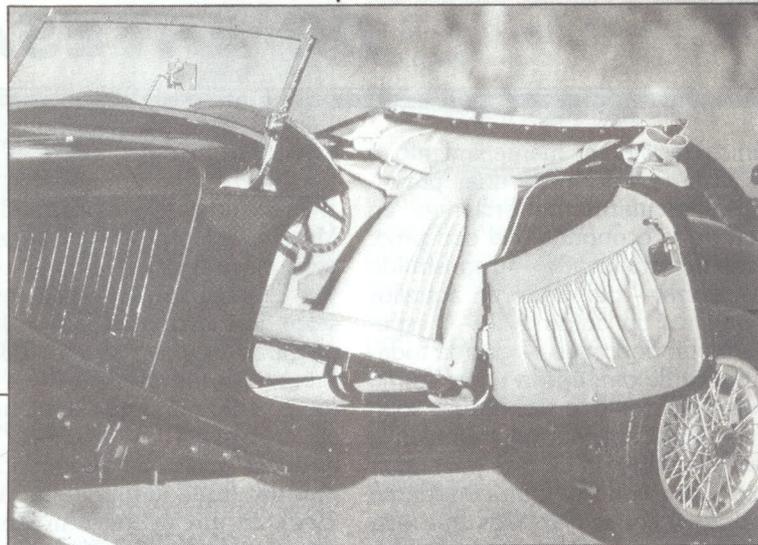
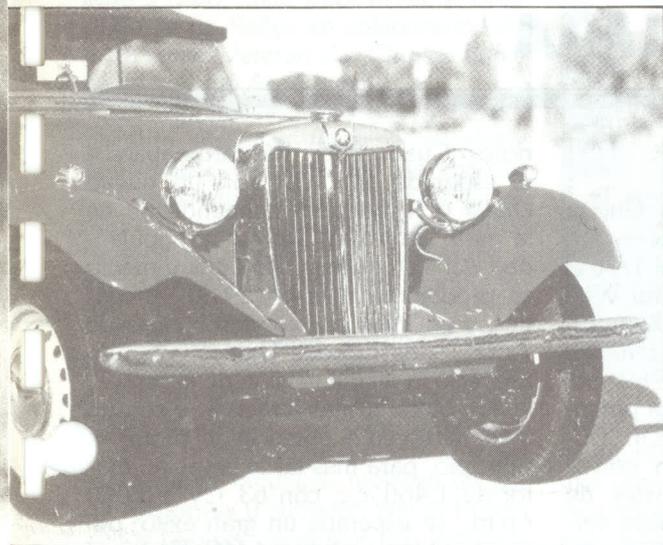
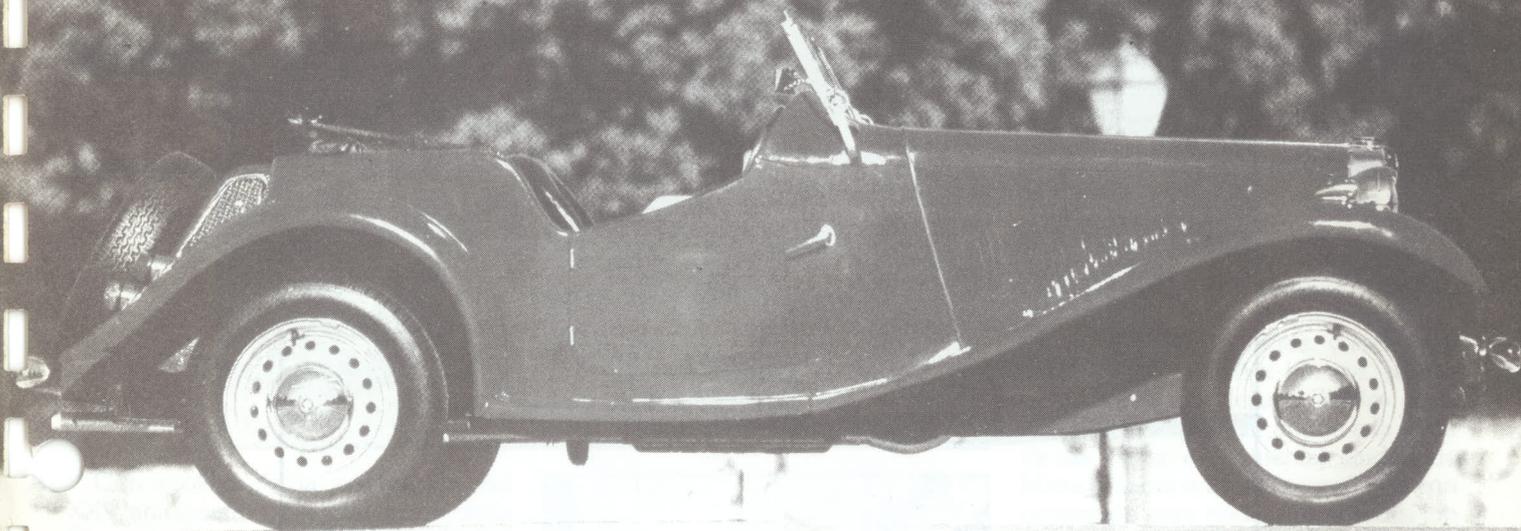
mente positiva, y la atención demostrada por los visitantes, a lo largo de la semana que duró el Salón, fue realmente esperanzadora; de hecho, nueve personas trataban de comprar «in situ» el AR50, pero en ese momento sólo había las dos unidades allí expues-



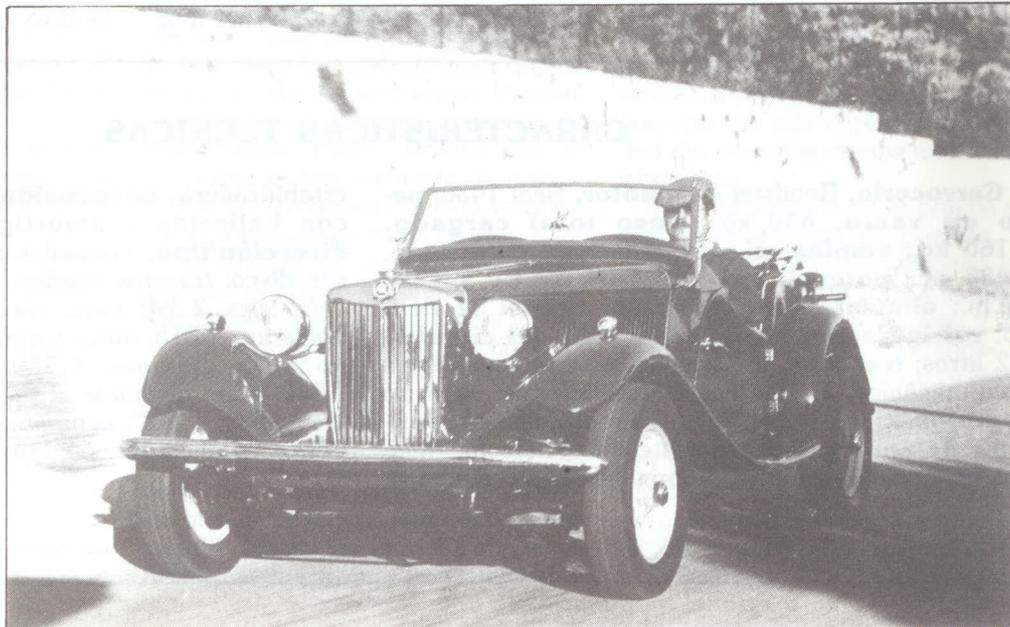
AR50

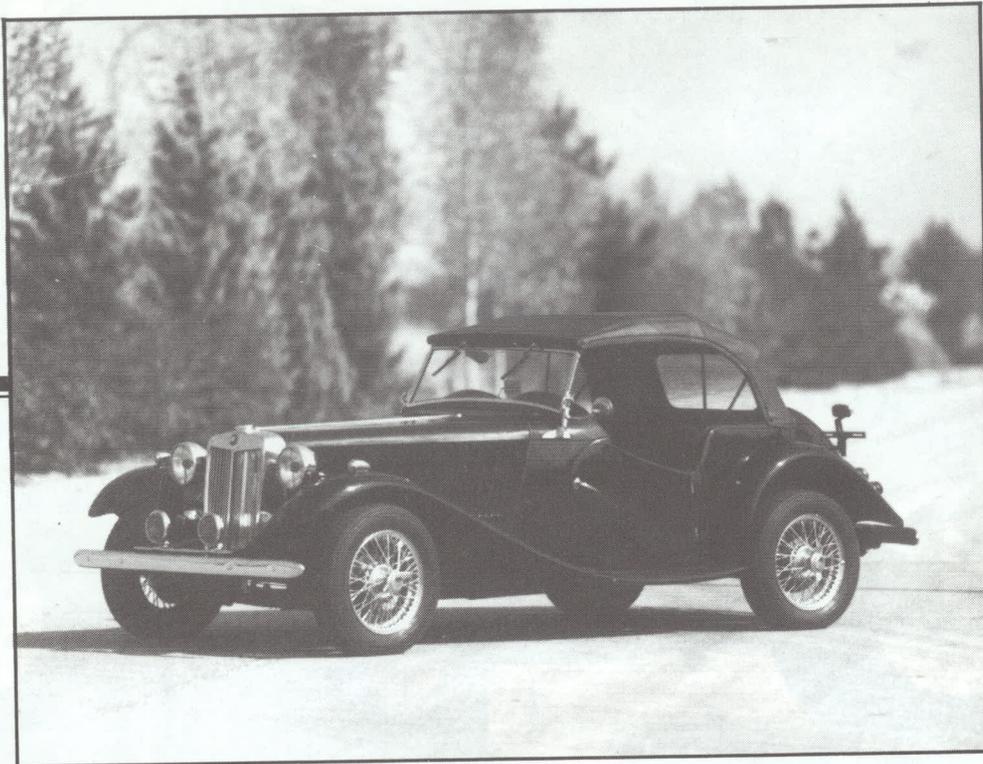


Uno de los modelos, con las clásicas ruedas de radios, resulta un poco más sugestivo; pero las dos versiones de las fotografías son iguales. El cuadro de instrumentos es de fácil lectura y está terminado en madera, que le da un aspecto verdaderamente elegante. En el coche se reproduce hasta el más mínimo detalle del MG TD británico.



La primera realización de Auto Réplica, el AR-50 Roadster. La línea del coche, tanto de perfil, frontal y tres cuartos, resulta francamente atractiva. El coche lleva mecánica Seat, con el motor de 1.438 centímetros cúbicos; todo ello, unido a sus 830 Kilogramos de peso en vacío, posibilita la obtención de brillantes prestaciones y un bajo consumo.





AR-50: UNA REPLICA «ORIGINAL» DE ARTESANIA

mecánica facilita su mantenimiento y posibilita la obtención de unas prestaciones particularmente brillantes en función de la economía y el consumo. El coche ha sido ideado —y construido pieza a pieza— pensando en aquellos para quienes un automóvil —y especialmente un deportivo— guarda todavía el sabor de otra época y otra forma de vivir. Para los que valoran no solamente la funcionalidad, sino también la belleza y la armonía de una línea inolvidable. Para aquellos que consideran el automóvil como algo más que una herramienta, que un medio de transporte.

Los MG Midget serie T

Poco antes de la Segunda Guerra Mundial aparecieron en Inglaterra dos versiones de los MG serie T: el TA y el TB. El primero llevaba un motor Wolseley de 1.292 c.c. (63,5 × 102 mm.), mientras que la versión TB tenía el motor Morris XPAG de 1.250 c.c. (66,5 × 90 mm.) que daba una potencia de casi 55 CV a 5.200 r.p.m. Durante la guerra la producción estuvo parada, reanudándose a finales de 1945, en que apareció una nueva versión: la TC. Pero todavía tenía el mismo chasis que las dos versiones ante-

riores. Cuatro años más tarde aparece el esperado MG TD, con un nuevo chasis y suspensión independiente en la parte delantera. Tal fue la popularidad del TD, que en tres años y medio se produjeron más de 29.000 unidades, y en 1954 se exportaron cerca de 7.500 a los Estados Unidos. Cuando apareció la última versión de la serie T, la TF, quizá la más atractiva, y con un incremento en la potencia del motor, a principio, para más tarde llevar un motor de 1.466 c.c. con 63 CV a 5.000 r.p.m., se esperaba un gran éxito; pero, sin ninguna duda, el MG TD fue el modelo que más resonancia tuvo.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Carrocería, Roadster 2-2; **motor**, Seat 1430; **peso en vacío**, 830 kg.; **peso total cargado**, 1.160 kg.; **emplazamiento**, delantero; **cilindrada**, 1.438 c.c.; **potencia máxima DIN**, 77 CV a 5.400 r.p.m.; **alimentación**, carburador Bressel 32 DHS 26; **refrigeración**, agua; **capacidad del circuito**, 8,2 litros; **tracción**, trasera; **embrague**, monodisco seco-mecánico; **diámetro**, 200 milímetros; **caja de cambios**, cinco velocidades sincronizadas; **suspensión delantera**, independiente (Mc Pherson), muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra

estabilizadora; **suspensión trasera**, puente rígido, con ballestas y amortiguadores telescópicos; **dirección/tipo**, cremallera; **frenos**, servo; **delanteros**, disco; **traseros**, tambor; **dimensiones**: *distancia entre ejes*, 2.390 mm.; *vía anterior*, 1.372 mm.; *vía posterior*, 1.315 mm.; *longitud máxima*, 3.650 mm.; *anchura máxima*, 1.530 mm.; *altura máxima*, 1.340 mm.; *distancia al suelo*, 280 mm.; *anchura de las llantas*, 4 1/2"; **neumáticos**, 165-15; **capacidad depósito combustible**, 64 litros.

RALLYE DE SALAMANCA



Con motivo de la celebración del XXV aniversario de la Fundación de la Dirección General de Tráfico, dicho organismo, para conmemorar este primer cuarto de siglo de funcionamiento, llevó a cabo, entre otros actos, el desarrollo de un Rallye en colaboración directa con el Veteran Car Club de España y nuestra Asociación.

Así, durante los días 3 y 4 de noviembre pudimos tener la excelente oportunidad de poder ver automóviles que, en circunstancias normales, y más aún teniendo en cuenta la carencia de museos en nuestro país dedicados a éstos, hubiera sido muy difícil poder tener reunidos.

El Rallye consistía, en un principio, en un tramo libre de velocidad Madrid-Avila, con salida desde la Plaza Mayor. Hasta aquí todo fue bien, y aunque muchos optamos por ir por la autopista, nuestros «abuelos» tuvieron un par de «pistonos» y subieron por el Puerto de los Leones, dándonos una lección a los «jovenzuelos» de que la edad no es un problema para realizar proezas.

Una vez concentrados en Avila, ya pudimos tener noticias de algún forfait al igual que algún despiste, como lo ocurrido a nuestros amigos Fernando González Camino y Díaz Alegría, que le tomaron manía a una barrera de un peaje (Fernando dice que por causa del sol). Menos mal que no se hicieron pruebas de alcoholemia. ¡Es broma!

Lo cierto es que una vez todos reunidos procedimos a votar a aquellos vehículos que, según nuestro criterio, eran los que mejor conservados se encontraban. Ante esto creo que debemos comentar que hubo automóviles, como en el caso de nuestros coasociados Pietro Navone, que, estando perfectamente restaurado y más teniendo en cuenta el estado primitivo en que se



encontraba este automóvil cuando se le «metió mano», no fue apreciado por una gran parte de los votantes, ya que desconocían el auténtico currículum de ese vehículo. Este comentario no es óbice para que el vencedor en dicho concurso, Luis Torres, se haya merecido éste, dada la excelente labor que ha llevado a cabo en su precioso Morgan, realmente una auténtica maravilla; de todas formas, Pietro, ¡ánimo!, que en La Granja podrás intentarlo de nuevo.

Una vez terminada, tanto la votación como la comida de Avila, se llevó a cabo la prueba de regularidad, siendo optativo por cada equipo y por cada tipo de automóvil el escoger la velocidad más adecuada a su criterio. Una prueba que se planteaba llena de dificultades, ya que al no haber tenido con una suficiente antelación los tramos para su entrenamiento, y por otra parte, por la carencia de regularidad en los hitos kilométricos, que unido al desastroso estado de la mal llamada carretera, hizo que cada uno intentarára-

mos hacer lo mejor posible, lo que sabíamos, pero, en fin, lo importante era pasárselo bien, y eso lo estábamos consiguiendo. Así, unos y otros fuimos llevando a cabo nuestro recorrido hasta concentrarnos en Peñaranda de Bracamonte, donde terminaba la pista de «castigo» de 56 kilómetros.

Una vez en Peñaranda, y todos reunidos, como los niños buenos, salimos como «alma que lleva el diablo» en dirección a Salamanca, donde a la entrada de dicha monumental ciudad debíamos hacer un punto común de concentración para poder entrar todos juntos en la plaza. El tramo, éste libre, fue una delicia para podernos resarcir de ese otro tramo pendiente del totalizador parcial y del reloj, y a más de uno se le fue el pie. ¿A que sí, José Luis Venegas?

Y Salamanca fue una fiesta

Si es bonita la Plaza Mayor de Salamanca, viendo en su interior un conjunto variopinto y único de automóviles, ya se puede casi catalogar como una Maravilla del Mundo. La Policía Municipal salmantina se desvivió por atender y colocar los coches y el público tuvo un comportamiento realmente ejemplar, respetando las barreras puestas y apreciando esa ocasión única para poder contemplar vehículos realmente excepcionales.

Al día siguiente, y con un tiempo realmente de perros; perdón, más que de perros, de ranas, ya que el agua fue nuestro mayor y único enemigo, se llevó a cabo por las calles salmantinas la simpática prueba de navegación, en la que otra vez más el público de esa ciudad dio muestras de una excelente colaboración.

Una vez acabada dicha prueba se hicieron las entregas de premios, quedando como vencedor absoluto la pareja formada por Cristina López del Río y Esperanza Feax Rosales, y en coches veteranos sus «contrarios», Fernando González Camino y Manolo Díaz Alegría, y en el concurso de belleza fue vencedor Luis Torres Ponce. Por problemas de espacio en este número no podemos extendernos más, pero en el próximo hablaremos más largo y tendido de las anécdotas de este rallye.

"NUESTRAS COSAS"

EL CUIDADO DE LOS NEUMATICOS



1. Nunca conduzca a gran velocidad con neumáticos recién comprados; es necesario recorrer unos 1.500 kilómetros moderadamente.
2. Si conduce con frecuencia por las carreteras, equipe su auto con

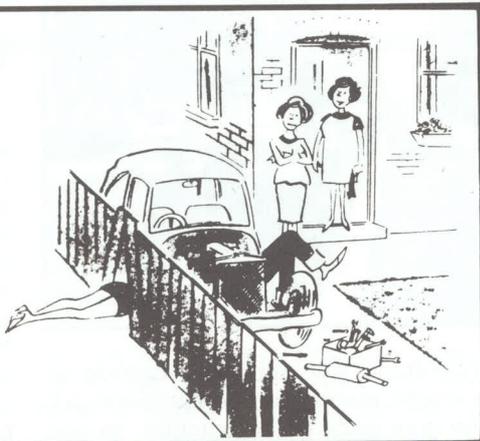
neumáticos de alto rendimiento, que son más resistentes y seguros.

3. Evite que la presión de aire baje del mínimo recomendado, ya que se producirá un calentamiento rápido, seguido de posibles daños.
4. Al proyectar un largo viaje en el que se vaya a desarrollar a gran velocidad aumente la presión del aire de los neumáticos en dos décimas cada uno.
5. Aplique los frenos de modo intermitente, no los pise de golpe. Evite las partidas bruscas, los virajes rápidos y las paradas súbitas.
6. Mantenga las ruedas equilibradas y conserve las ruedas delanteras alineadas.

R. MARQUEZ

Nuestro humor de cada día

—Siempre he dicho que mi Pepe se trabaja de maravilla los bajos.

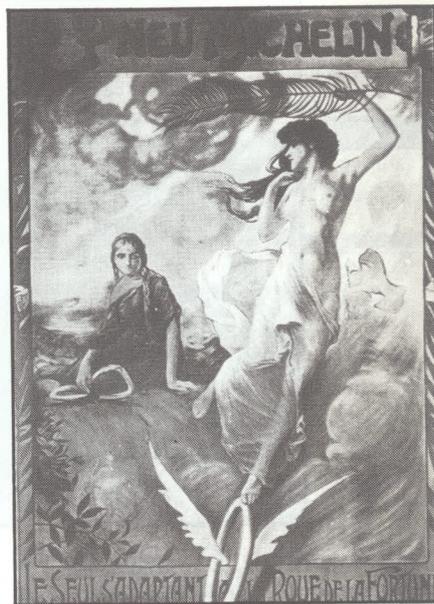


COMO PROTEGER LA TAPICERIA DE LAS PUERTAS DE UN COCHE

papel alquitranado entre el panel y la puerta, a fin de que sirva de escudo. Quite el panel y recorte la hoja de papel alquitranado de modo que cubra la parte interna de la puerta, pero deje al descubierto una franja de aproximadamente tres centímetros a lo largo de todo el borde. Una vez pegado el papel en su lugar, con cinta adhesiva, perfórele los agujeros necesarios para las manijas de la puerta y el cristal. Coloque de nuevo el panel y quítele las manchas que tenga.

R. MARQUEZ

EL PROGRESO DEL NEUMATICO PARA AUTOS



1845. Robert William Thomson patenta el neumático hermético para carruajes.
1888. El doctor John Boyd hace el neumático inflado con aire a presión.
1889. El neumático de talón.
1893. El primer neumático de cuerda.
1894. El primer neumático para automóvil.
1904. Neumático de lado recto y pestaña de alambre. Neumático de 3.000 kilómetros de duración. Se usa por primera vez negro de humo para aumentar la duración de los neumáticos.
1907. El primer aro comercial desmontable.
1908. Cara angular antideslizante.
1920. Neumático de 20.000 kilómetros de duración. Inmersión de las cuerdas en goma.
1922. Aparece el neumático tipo balón.
1925. Neumático de 21 pulgadas.
1930. Neumático de 30.000 kilómetros de duración.
1932. Experimentos con neumáticos sin cámara.
1933. Neumáticos experimentales hechos de caucho sintético.
1935. Neumáticos para fango y nieve.
1937. Neumáticos de rayón aplicados al automóvil.
1942. Neumático sin cámara para camiones militares.
1947. Uso del nylon en los neumáticos.
1948. Neumático superbalón.
1950. Se generaliza el uso de neumáticos de 15 pulgadas en el automóvil.

R. MARQUEZ

COCHES DEPORTIVOS



Las opiniones que los dueños de coches deportivos tienen de éstos, y ciertamente constituyen esos propietarios una casta especial de fanáticos, pueden condensarse en esta breve frase: «El coche deportivo es un vehículo incómodo, de suspensión rígida, estupendamente bien hecho, que, además de aceleración y control, posee una gran estabilidad en las curvas.» Esto puede decirse de infinidad de maneras diferentes, tal como lo ha expresado miles de dueños de coches deportivos, pero es imposible encontrar una definición más elocuente y cabal que la anterior.

Según encuestas realizadas a través de muchos años y por todo el mundo he aquí el orden de cómo se catalogan los 10 coches deportivos más famosos del mundo. Podremos estar de acuerdo o no, pero las estadísticas son así:

1. JAGUAR XK 140.
2. PORSCHE CUPE CONTINENTAL.
3. MG TF-1500.
4. FERRARI 750 MONZA.
5. AUSTIN-HEALEY 100.
6. MERCEDES 300 SL.
7. TRIUMPH TR-2.
8. ASTON MARTIN DB2-4.
9. LANCIA SPYDER.
10. ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT.

A continuación siguen clasificados los siguientes: Pegaso, Bugatti, Morgan, Siata y el Corvette.

Como decíamos antes las definiciones que los propietarios de coches deportivos dan de ellos abarcan desde breves exposiciones de fórmulas mecánicas hasta párrafos líricos de elogio poético. No hay como ser algo observador y mantener el oído bien abierto para oír frases maravillosas acerca de sus flamantes vehículos.

Muchos entusiastas consideran al coche deportivo como algo más que una máquina, aunque antes que nada el vehículo debe estar dotado de piezas de alta calidad. Es algo más que un conjunto de acero, caucho y vidrio; es algo que debe experimentarse. Al igual

que una buena compañera de baile el coche parece anticiparse a las acciones de su conductor; sin embargo, exige ciertas cosas de su chofer. No es, y nunca debe ser, automático. Conjuntamente el auto y su conductor forman un equipo como el saltador y su jaca.

El coche deportivo es un vehículo cuyo manejo es una verdadera diversión. No es, como muchas personas piensan, un auto que para pasar un buen rato sea necesario guiarlo velozmente, aunque conducirlo a altas velocidades es parte de la diversión. Pero es un coche que te hace sentirte algo renuente al salir de él cuando se llega al punto de destino. Después de conducirlo desde un sitio a otro usted quisiera hallarse en el punto de partida para hacer el viaje de nuevo.

Es un coche que transforma el conducir sobre carreteras estrechas, sinuosas y abombadas en un placer y no en una tarea. Los conductores de coches deportivos prefieren los caminos vecinales y las montañas y sinuosas carreteras a las modernas autopistas rectas como una regla. Esta preferencia tal vez permita explicar la razón de que el auto deportivo tenga menos popularidad en regiones llanas que en zonas montañosas. Cuantas más curvas y cuanto más aguadas sean éstas, mejor; es en la toma de curvas donde el coche deportivo sobresale. Las curvas son para el conductor de estos coches lo que Hamlet es para un actor: le proporciona un escenario donde desplegar sus facultades. Pero si existe una sola palabra que defina al auto deportivo, dicha palabra probablemente es **DIVERSION**. El coche deportivo es una diversión: una diversión poseerlo, una diversión conducirlo y una diversión cuidarlo.

Y, dicen los entusiastas, la diversión es algo que ha desaparecido del automóvil de familia de los años ochenta.

El actual coche familiar es excelente: muchos de ellos son más veloces y potentes que la mayoría de los coches deportivos. El coche

de familia moderno es rápido y cómodo, pero peca de serio. La diversión es la causa del gran número de adictos al auto deportivo, a pesar de la inconveniencia de su tamaño, de la incomodidad y filtraciones de capota y ventanillas y de la férrea oposición de muchas esposas.

La definición más común expresada por los dueños acentúa la doble calidad del coche: el hecho de que usted puede competir con él un sábado, ir en él a dar un paseo el domingo y usarlo para ir a su trabajo el resto de la semana. He aquí algunas citas recogidas de labios de dueños de coches deportivos:

«Un auto que por su aceleración, frenos y suspensión hace de su conducción un deporte.»

«Una maravilla sobre ruedas.»

«Algo estupendo de conducir en curvas de horquilla.»

«Un coche que usted conduce, en lugar de guiarlo él a usted.»

«Divertidísimo de conducir. Se convierte en una extensión de sus brazos y piernas.»

Un impráctico lujo de cuatro ruedas y dos asientos, sumamente divertido.»

«Un coche de suspensión rígida, que le quema su cara y su cuello, le recuerda sus días escolares y lo hace olvidar completamente todas sus preocupaciones.»

«Un coche con el cual se puede jugar sin peligro.»

Pero probablemente las verdaderas definiciones son las más sencillas, como las siguientes:

«Un coche que tiene personalidad propia y resulta una delicia el conducirlo.»

«Un coche que es muy divertido de conducir.»

Pero para mí mi frase favorita y la que culmina y condensa este artículo es la siguiente: «El coche deportivo es el vehículo que ha vuelto a hacer un placer de la conducción.»

RAFAEL MARQUEZ REDONDO

El sol naciente llega con un rayo.



El Nissan Cherry Europe

Al fin, usted puede ser de los primeros en ponerse al volante de un japonés: el Nissan Cherry.

Lleva en su morro la marca de la tercera empresa del mundo de automóviles.

Y esto significa que usted va a llevar entre sus manos una prodigiosa maravilla de la técnica y el confort que ha hecho del Japón el país que ha revolucionado el mundo del automóvil.

El Nissan Cherry concentra toda la esencia de un puro deportivo: suspensión independiente en sus cuatro ruedas de aleación ligera y bajo perfil sobre las que se apoya su sólido y alegre motor de 1.490 c.c., 5 velocidades, con una potencia de 95 caballos a 5.800 r.p.m., con una aceleración de 96,5 Km/hora en 10 segundos. Un rayo. Y con un consumo japonés: 5,9 litros a los 100 kilómetros.

El interior es otro prodigio del confort y la comodidad japonesa: regulación de aire y calefacción por el impecable y exclusivo sistema Nissan, apertura remota de la puerta trasera desde el puesto de conducción.

Ya han llegado los japoneses. Y por 1.250.000 pesetas F.F. usted puede desmarcarse y adelantar a todos con esta maravilla. Con un Nissan.

CHERRY EUROPE
El Deportivo de



Los Japoneses.