



ASOCIACION ESPAÑOLA CLASICOS DEPORTIVOS (1948 - 1968)



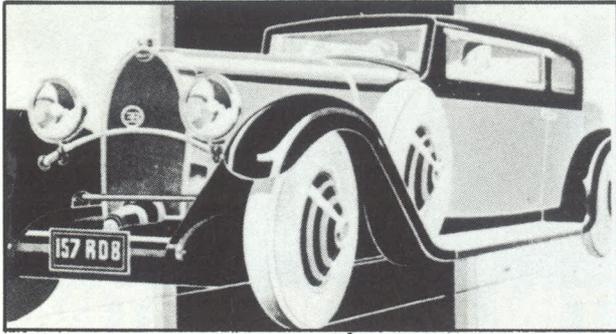
BOLETIN INFORMATIVO

JARAMA



'84





ENTRE NOSOTROS

EL ESPIRITU DE EZCARAY

Ante todo, queridos amigos, no soy yo quien debiera haber escrito estas líneas, pero nuestro amigo y presidente Fausto Saavedra ha sufrido en estos tiempos una delicada intervención quirúrgica, de la que afortunadamente se encuentra totalmente recuperado y en forma.

Muchos os preguntaréis el porqué del enunciado. Muy sencillo, los que tuvimos la suerte —y yo fui uno de ellos— de tomar parte hace ya dos años en este rally tuvimos la oportunidad de pasar unos días francamente agradables y hermanados con un gran sentido de la camaradería. Y esto es lo que creo que debe ser el espíritu de nuestro club: hermandad. Realmente la finalidad que debemos entre todos pretender es el hacer «entre nosotros» una asociación cada vez más fuerte y unida. La unión es la única forma de poder ir consiguiendo cosas que en un principio no podrán ser importantes, pero que dado el auge que va teniendo el automovilismo en nuestro país, no olvidemos que el automóvil es cultura, podremos conseguir un trato favorable cara a los organismos oficiales, trato que sólo conseguiremos si nos presentamos unidos como una piña.

Que el «Espíritu de Ezcaray» no sean solamente tres días, sino que perviva junto a nosotros de manera continuada.

Sólo me resta pedir os disculpas por no haber podido poner este boletín antes en vuestras manos, pero las obligaciones son unas y las devociones otras.

Julián Mendieta

Coordinador:

EMILIO VELASCO MACHUCA.

**BOLETIN INFORMATIVO DE LA ASOCIACION ESPAÑOLA
CLASICOS DEPORTIVOS**

(Circulación restringida a los socios del Club)

¿QUE ES UN «CLASICO DEPORTIVO»?

J. DE SANTIAGO



Motivado por el auge que están teniendo las reuniones, concursos y toda clase de carreras que se celebran con vehículos denominados «clásicos deportivos», me he decidido a escribir una serie de artículos para aclarar en sí lo que verdaderamente se puede considerar un clásico deportivo. En principio la definición es vaga: «Todo vehículo deportivo que se haya construido entre los años 1948 al 1968.» Para empezar digamos que existen aproximadamente 140 marcas que construyeron vehículos deportivos, no de competición, durante esos veinte años.

He considerado un vehículo deportivo clásico, un vehículo que no sólo por su performance se considera como tal, sino también por su carrocería.

Existen y han existido berlinas que pueden hacer palidecer de envidia a muchos conductores de deportivos, pero al fin y al cabo son berlinas y como tal hay que considerarlas.

En mi relación doy los modelos de cada marca que se consideran deportivos por el «Club de Clásicos Deportivos de España» y para abreviar simplemente los datos de número de cilindros, cilindrada y potencia. En algunos casos se dará la velocidad punta y el número de vehículos fabricados cuando este dato sea conocido y fiable.

A. C. (GB), 1908 a nuestros días.
Autocars and Accessories Ltd., Thames Ditton, Surrey, 1908-11.

Autocarriers Ltd., Thames Ditton, Surrey, 1911-22.

A. C. Cars Ltd., Thames Ditton, Surrey, 1922 a nuestros días.

Pequeña fábrica de automóviles, cuyos orígenes se remontan a principios de siglo; como muchas de estas fábricas creadas en el Reino Unido, comenzó fabricando vehículos ligeros de tres y cuatro ruedas.

Sus fundadores fueron un joven ingeniero, John Weller, y un rico carnicero llamado John Portwine. Esta simbiosis de un mecánico o ingeniero y un caballero adinerado se ha presentado bastantes veces en los comienzos de la historia del automóvil; como ejemplos tenemos: Dion-Button, Rolls-Royce, etc. La evolución de esta marca hacia lo que hoy fabrica fue rápida, ya que en 1922 disponía de un seis cilindros de aleación ligera de fabricación propia, con árbol de levas en cabeza, que se ha producido durante muchos años; lo encontramos en el modelo 2 litros Saloon de 1947-57, un hermoso cupé de cuatro plazas que participó en el Rally de Monte Carlo de 1949 (en 1926 un AC con igual motor ganó el Rally, siendo el primer vehículo británico que lo conseguía).

Pero el verdadero deportivo apareció en 1953 y se produjo durante diez años; era un espléndido roadster de dos plazas; el chasis tubular estaba diseñado por Tojeiro y la carrocería era de aluminio. El Ace, como se llamó este modelo, era animado por un viejo conocido, el seis cilindros de 1.991 c.c. que data de 1922 (35 HP) y que en el Ace entregaba 85 HP en sus primeras versiones, llegando a los 103 HP al final de su dilatada vida en 1963. En este modelo se montaron también, a partir de 1956, motores Bristol y Ford de seis cilindros. Sobre la base del Ace se diseñó un cupé, el Aceca (1954-63). En 1959 apareció

un cupé de cuatro plazas de carrocería mucho más aburguesada que se denominó Greyhound.

En 1962 vio la luz uno de los deportivos más famosos y codiciados de esta época, el AC Cobra; nació de la unión de un chasis y carrocería de un Ace producido en Ditton (GB) y un motor y caja de cambios americana (Ford Fairlane V8). Esta fue la obra de un tejano llamado Carrol Shelly y que cambió la imagen de la marca; el primer modelo era un 4.2 litros, para pasar rápidamente a 4.7 litros. Con el tiempo la carrocería evolucionó ligeramente, sobre todo para poder adaptarla a la sección de ruedas que crecía tan rápidamente como la potencia del motor. La culminación del modelo fue el Cobra 427 (este número indicaba el ubicaje en pulgadas cúbicas, o sea, 7.010 c.c.). Esta planta motriz, tal como se montaba en el AC Cobra, «sólo daba 410 HP» y que con ligeras preparaciones se ponía por encima de los 500 HP. En 1969 se dejó de fabricar los AC Cobras.

En competición cosecharon un amplio palmarés que culminó en 1965 cuando una versión coupé del Cobra, «El Daytona» (no confundir con el 365 GTB 4 de Ferrari, más reciente, que recibió la misma denominación en Estados Unidos), ganó el campeonato del mundo de constructores.

En 1966 se fabricó una pequeña serie de AC Cobras con motores de 428 pulgadas cúbicas, o sea, 7.014 c.c., que se denominaron AC Cobras 428. Este motor era un Ford especialmente construido para la policía.

Como dato curioso compararé las prestaciones de dos brillantes roadster, famosos cada uno en su década, el Jaguar XK 120 en los cincuenta y el AC Cobra 427 en los sesenta.

XK 120
0-100 km/h. 9,5 seg.
0-160 km/h. 24,6 seg.
Vel. máx. 204 km/h.

Cobra 427
0-100 km/h. 4,3 seg.
0-160 km/h. 9,6 seg.
Vel. máx. 252 km/h.

Como se desprenden de las cifras dadas se puede asegurar que es el Roadster más rápido de serie construido.

Por último hablemos de dinero. En España no existe prácticamente mercado de esta marca y por ello indicar el precio aproximado de los Ace es meramente anecdótico. A título personal considero que un buen ejemplar

de Ace en el mercado internacional rondará entre las 750.000 y el 1.000.000 de pesetas. La cosa varía mucho cuando hablamos del Cobra; que yo recuerde sólo he visto uno aquí en España, que perteneció al famoso corredor Francisco Codia y que participó en algunos rallies a mediados de los sesenta. El precio actual de éstos es para multimillonarios y varía según versiones; «los pequeños» 260 y 286 son los menos caros, rondando los cuatro millones de pesetas. Los gordos 427 y 428 superan ampliamente estas cifras y se acercan a la decena de millones.

Se han construido un total de 1.011 AC Cobras, 356 del modelo 427 (27 con carrocería de 427 y motor de 289) para el mercado europeo. El resto fueron del modelo 286 y 260 (de éste sólo 75 unidades).

Alfa Romeo (I), 1910 a nuestros días.

ALFA (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, Milán, 1910-1911).

S. A. Italiana. Ing. Nicolás Romeo & C. Milán 1914-1930.

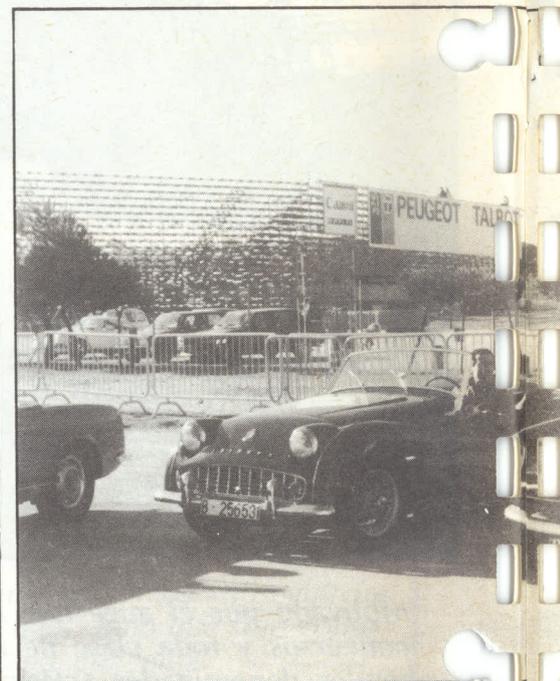
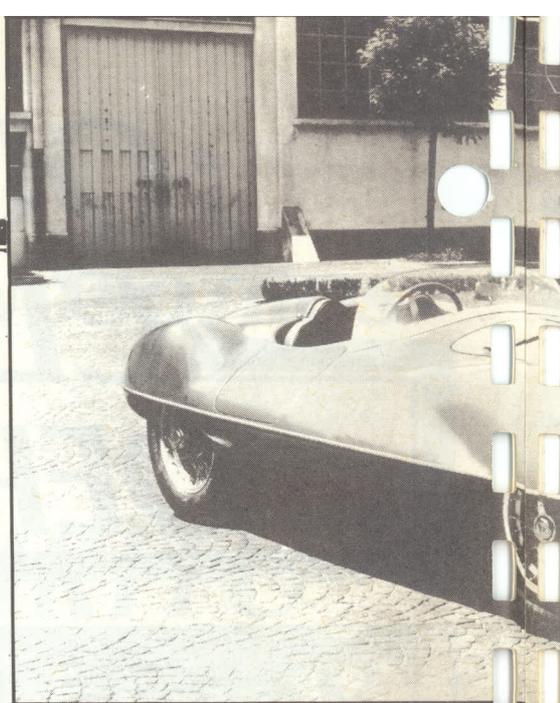
S. A. Alfa Romeo, S.p.A. Milán, 1930-1942.

Alfa Romeo, S.p.A. Milán, 1942 a nuestros días.

La fábrica Alfa empezó a comercializar automóviles bajo esa denominación en 1910, pero el origen de esta fábrica hay que buscarlo unos años antes. La Darracq (marca francesa) había establecido unas instalaciones para el montaje de sus vehículos en Portelo (puerta de entrada a Milán, sobre el camino al Simplón). En 1909 Ugo Stella (anterior administrador de la sociedad italiana de automóviles Darracq) fundó la sociedad ALFA; el primer modelo fue el 24 HP, que desde un principio marcó la pauta de lo que serían los productos Alfa.

En 1915 pasó la mayoría de las acciones de sociedad al ingeniero napolitano Nicolás Romeo. Cambió la denominación nuevamente en 1919 a la definitiva de Alfa Romeo, siendo el primer modelo con esta nueva designación el modelo de seis cilindros RL.

Pero centrándonos en el período que nos interesa nos encontramos con el primer clásico deportivo y el primer modelo de la posguerra, el 6C 2500 sport «flecha de oro», que mecánicamente era idéntico al 6C 2500 sport (1939-52), con ligeras mejoras en el cambio de velocidades (cuatro marchas sincronizadas y mando en la columna de la dirección). La carrocería



era de estructura metálica soldada al chasis con unas elegantes y bellas líneas aerodinámicas; los carrozados con esta caja por la propia casa son los que reciben el nombre de «flecha de oro». Este modelo se fabricaba simultáneamente con los modelos 6C 2500 sport y 6C 2500 super sport (igual mecánicamente al 6C 2500 sport y «flecha de oro» pero con 110 HP y tres carburadores, en vez los 90 HP de las otras dos versiones y un solo carburador). Algunos de estos modelos fueron carrozados, como era normal en Italia en esa época, por distintos carroceros, como Toring, Boneschi, Pinin Farina, etc. Sobre el chasis de un 6C 2500 SS Touring diseñó un hermoso cupé que denominó «Vlla de Este». Se construyeron un total de 680 «flecha de oro». Su producción cesó en 1952.

¿QUE ES UN «CLASICO DEPORTIVO»?

dispone a lanzar su modelo utilitario: el «600». En Alfa se ha reconstruido y modernizado la fábrica y así ampliado su capacidad de producción. En este año se presenta su nuevo sport 1300 CC, la «Giulietta sprint», y se anuncia una versión sedán (1955), que irrumpía en el campo de la mediana categoría. La Giulietta era un automóvil práctico, fácil de conducir y con grandes prestaciones para su categoría. Al bonito cupé diseñado por Bertone se le unió pronto una versión descapotable, el Spider, diseñado por Pinin Farina (1955), y por último, un año más tarde, se aumentó la potencia de motor, apareciendo las versiones «Veloce» de ambos modelos (90 HP contra los 80 HP de la versión normal), lograda gracias a un aumento de la compresión y al uso de dos carburadores horizontales.

El Giulietta sprint especial, diseñado por Bertone, y el SZ, carrozado por Zagato, se presentaron en 1957; eran versiones netamente deportivas, con motores de 100 HP y carrocerías ligeras y aerodinámicas. Se produjeron 1.366 SS y sólo 200 SZ. En 1962 apareció la Giulia y a estos modelos se los incorporó un año más tarde esta nueva mecánica de 1.570 c.c. y 92 HP de potencia en su realización normal, cambio de cinco marchas y frenos de tambor, aunque al final de la serie fueron sustituidos por discos en el puente delantero. En 1964 cesó la producción del sprint, sobreviviéndole un año la versión spider y spider veloce (112 HP).

En 1963 apareció lo que sería en plan competición el máximo desarrollo de los Alfa de categoría media, los TZ (tubolare Zagato); como se desprende de su nombre era un chasis tubular con una carrocería Zagato. La versión civilizada, el TZ I, incorporaba el motor de las Guilias Veloce (112 HP), mientras que el TZ 2 era una preparación de Autodelta con carrocería de plástico y un motor de 170 HP (sólo se construyeron 12).

En 1963 se presentó lo que llamaremos la segunda generación de los deportivos de Alfa después de la segunda guerra mundial. Los Guilias sprint GT tenían una carrocería diseñada por Bertone con una capacidad para cuatro personas y unas líneas que aún hoy están en vigencia, que repetían en pequeño las líneas del 2000 sprint (60-62) (faros incluidos en la rejilla delantera, parabrisas grande e inclinado, grandes superficies acristaladas, etc.).

Se construyó un convertible denominado GTC que prácticamente reproducía las líneas de cupé que sólo se produjo durante dos años (1965-66) y 1.000 unidades. En 1965 apareció una versión competición de los sprint GT y más barata que los sofisticados TZ 1 y 2, que fue los GTA; existieron hasta tres modelos. La normal, de la que se construyeron medio millar, con el motor de 115 HP y la carrocería aligerada (lo que era indicado por la A, su peso era de 745 kg., contra los 950 kg. del GT). La «corsa» motor de 170 HP con doble encendido y menos peso aún, 700 kg., y por último la SA (sobrealimentado). El grupo de sobrealimentación estaba confeccionado por Alfa y consistía en dos compresores centrífugos accionados por unas bombas centrífugas coaxiales mandadas por una cadena desde el motor. La potencia era de 220 HP y el peso de 780 kg. Sólo se fabricaron 10 unidades. Tanto el modelo TZ 2 como los GTA corsa y GTA SA no se consideran clásicos deportivos, pues son modelos de competición pura.

En 1967 se rediseñó un poco el frontal de Giulia GT con la incorporación de dobles ópticas y el motor pasó a 1.779 c.c., naciendo así el GT 1750, que se fabricó hasta 1972, cerrando este modelo la gama de Alfa en este período de tiempo elegido. Existió un sprint GT con motor 1300 (1966-72) que era la carrocería de sprint GT con el motor pequeño de 1290 y que recibió el nombre de GT 1300 Junior.

Retrocediendo en el tiempo detallaremos la línea de Alfa en la categoría alta, representada por el spider 2000 diseñado por Touring, un convertible 2 + 2 de líneas muy armoniosa (1958-61); dos años más tarde apareció el cupé de Bertone que marcaría por casi veinticinco años el diseño de los cupés de Alfa, como ya hemos indicado anteriormente. En 1962 el motor de cuatro cilindros fue sustituido por un seis de 2.584 c.c. y la carrocería se mantenía prácticamente iguales. En 1965 el spider, y un año más tarde el sprint, se dejaron de fabricar, desapareciendo así, sin pena ni gloria del mercado de las cilindradas altas, los Alfa Romeo durante unos años.

Por último indicamos que se construyeron 105 unidades de un 2600 SZ, un bonito cupé diseñado por Zagato de dos plazas solamente y sin pretensiones deportivas, aunque sus líneas serán muy agresivas.

En 1950 ve la luz el primer monoscoco de Alfa, el 1900 berlina, y al año siguiente se comercializa un cupé obra de Touring, el 1900 sprint. De este modelo se derivó en 1954 una versión super sprint con 115 HP contra los 100 HP de sprint. Hubo variedad de carrocerías especiales para este modelo también, pero la mejor conseguida fue la primitiva de Touring y unas versiones de Zagato de competición. Pinin Farina realizó algunos convertibles de líneas agradables y Bertone consiguió algún cupé sumamente original, pero de estética discutible, como el BAT n.º 7. En total se construyeron 1.796 cupés entre sprint y super sprint.

En 1954, en Europa, se ha normalizado la vida y la economía empieza a despegar. El Plan Marshall es una realidad; es la época de la Vespa y Fiat se

Todo Restaurado

PEQUEÑA HISTORIA RESTAURACION DE



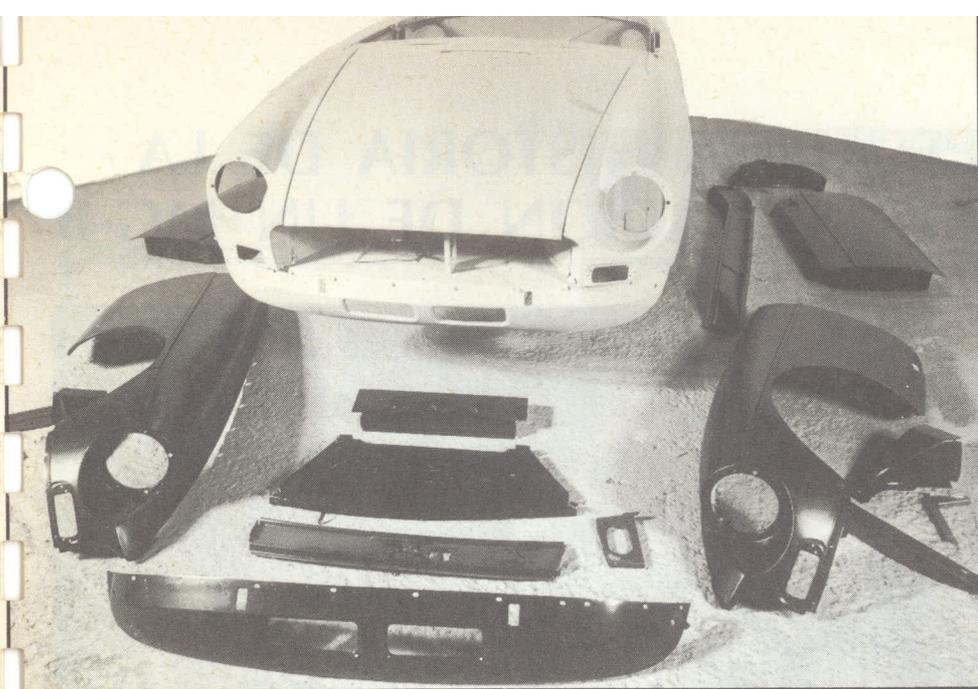
Todo empezó hace unos cinco años, rondándome por la cabeza la lejana idea quinceañera de poseer un MG-B, y todo mi empeño se centró en empezar a buscar uno que me agradara, con el inconveniente de que aparte la estética no conocía nada en absoluto de este automóvil, pero la pasión era tan fuerte que empecé a saltar todos los obstáculos.

Avisados todos mis amigos de mis intenciones, un buen día me llamaban desde Barcelona diciéndome que tenían allí dos MG-B para que los viera. Completamente decidido tomé el avión y comenzó la aventura.

Uno de ellos recuerdo que era de color azul y estaba en un estado que me dejó el alma en los pies. Al día siguiente me enseñaron lo que hoy es mi orgullo y mi pasión y tan ciego estaba que no reparé mucho en el estado general del coche, únicamente me fijé en que tuviera todas las piezas de origen y que fuera factible de poner en condiciones de concurso.

A la media hora de estar sentado en el coche empezaron los problemas, ya que la llave de contacto no iba bien y el coche arrancaba cuando quería. Tomamos la autopista camino de Sevilla y mi mujer y yo nos mirábamos con una mezcla de gran alegría por nuestra adquisición y a la espera de una aventura de vuelta a casa.

A los pocos kilómetros me salen ardiendo los cables del salpicadero y aparte del susto me dejó sin luces largas ni pilotos traseros y más adelante nos quedamos tirados sin gasolina, ya que el marcador indicaba lo que quería. Después de muchos pesares conseguimos llegar a casa con nuestro «flamante» bolido y entonces fue cuando empecé a darme cuenta de dónde me había metido sin saberlo y empezaba todo un rosario de sacrificios, sinsabores y problemas por desconocimiento de una mecánica y en general del coche. De este modo no sólo empezaba a restaurar un coche sino que a la vez me sirvió de banco de pruebas de lo que hoy conozco mejor que la palma de mi mano.



Por Rafael MARQUEZ

LA DE LA UN MG-B

Todo comenzó por arreglar toda la instalación eléctrica, que estaba de pena, ya que los cables eran muy viejos, había falsas conexiones, puentes mal hechos, cables sueltos, etc. Casi todo se puso nuevo, incluyendo testigos luminosos, ópticas de faros, pilotos delanteros y traseros, así como el árbol de cambios de luces e intermitentes que estaba totalmente inservible. Más tarde descubriría un cable suelto, que tras preguntar a unos y a otros, averigüé que era del overdrive, palabreja que entonces me sonaba a insulto. Las llantas de radios estaban cada una con seis o siete radios partidos cada una, así como muy flojas las llantas y oxidadas. Y los problemas se multiplican cuando no conoces a nadie que te eche una mano ni taller especializado, por lo que me dirigí a una tienda de ruedas de motos y empecé a investigar. Cuando preguntaba por quién arreglaba llantas de radios para coches me tomaban por lunático, hasta que di con un aprendiz muy avisado que me puso en contacto con el señor Limón. Este hombre vive en una barriada alejada de Sevilla y el taller lo tiene en su propia casa y me dijo que él lo que hacía era enradiar llantas para bicicletas y motos para una gran casa comercial, pero que había hecho trabajos de este tipo con coches americanos.

Las dudas me asaltaron otra vez, pero me agarré a la experiencia de este hombre como un clavo ardiendo. Tras

cuatro trabajos totalmente de artesanía este hombre consiguió dejar las ruedas en un impecable estado y para mi asombro, con una habilidad pasmosa, sin maquinaria alguna y sabiendo lo que hacía, máxime cuando yo le iba llevando las llantas una a una, ya que por falta de medios entonces mientras hacía todos estos trabajos andaba regularmente con el coche. Se pusieron radios nuevos que sacó no sé de dónde, se centraron las llantas y se tensaron. Gracias, señor Limón.

En el taller eléctrico cuando llegué con todos los cables fuera se asustaron porque nunca habían visto allí un coche como éste y no sabían cómo meterle mano, pero con más voluntad que ciencia se fue haciendo poco a poco. Me faltaban repuestos y tampoco sabía a dónde acudir para ellos. Un buen día vi en la revista «Autopista» el anuncio de Talleres Benja, en Madrid, y me lancé al teléfono como un loco. El amigo Benjamín fue el primero en ponerme en la pista de encontrar algunas cosillas y he de reconocer que me atendió por teléfono como si me conociera de toda la vida, facilitándome mucho la labor, haciendo diagnósticos por teléfono y mandándome las piezas por correo. Por todo ello, muchas gracias, señor Benjamín.

Cuando le tocó el turno a la parte mecánica los inconvenientes fueron mayores, ya que de entrada el motor tenía dos válvulas quemadas y algo de

fuga por la culata. Mi amigo Santiago Dils se propuso coger el bisturí y empezó a abrir una mecánica que ya él conocía muy bien. Se planificó la culata y se hicieron a mano las dos válvulas que estaban quemadas, ya que según decía él «no había que ir a estudiar a Londres para hacerlo y que además no las encontraría». De este modo a partir de dos válvulas de un camión Pegaso se hicieron las mías y hasta hoy funcionan como una seda. Por todo ello, gracias, amigo Santiago Dils.

Con el motor recién reparado me vine a Castilleja, donde mi amigo Manuel Pareja estaba deseando meter las narices en la caja de cambios que rasca bastante en algunas velocidades. El pobre Manuel no había visto en su vida una caja de cambios de éstas, pero las dificultades le hicieron crecerse y me demostró una maestría que para sí quisieran muchos profesionales más especializados. Hubo que poner embrague nuevo y el cojinete de empuje, piezas que lógicamente no había en toda Sevilla. Descubrimos el overdrive y lo separamos de la caja de cambios. No sabíamos ni por dónde empezar, ya que como digo teníamos la caja de cambios y el over encima de la mesa y los dos la mirábamos como un bicho raro. Entonces fue cuando contacté por teléfono con mi buen amigo Pepe Tapia, de quien ya me habían puesto en la pista que estaba especializado en esta clase de coches. Pepe Tapia desde el primer momento me trató como a un hermano, no dudando en ayudarme en todo lo que hiciese falta. Nuestras conversaciones telefónicas eran interminables, ya que por teléfono intentaba explicarme cómo desmontar cada cosa y para qué servía. Opté, a indicación de Tapia, mandarle el overdrive para que él lo reconstruyera y luego se montaría aquí en Sevilla. Me mandó muchas piezas que se necesitaban y en todo momento ha sido de una inestimable ayuda, sacrificando su tiempo y su dinero por servirme. A partir de entonces la cosa ya estaba más encarrilada porque incluso me mandó la fotocopia de todos los manuales del MG-B, así como planos y esquemas eléctricos, todo lo cual

PEQUEÑA HISTORIA DE LA RESTAURACION DE UN MG-B

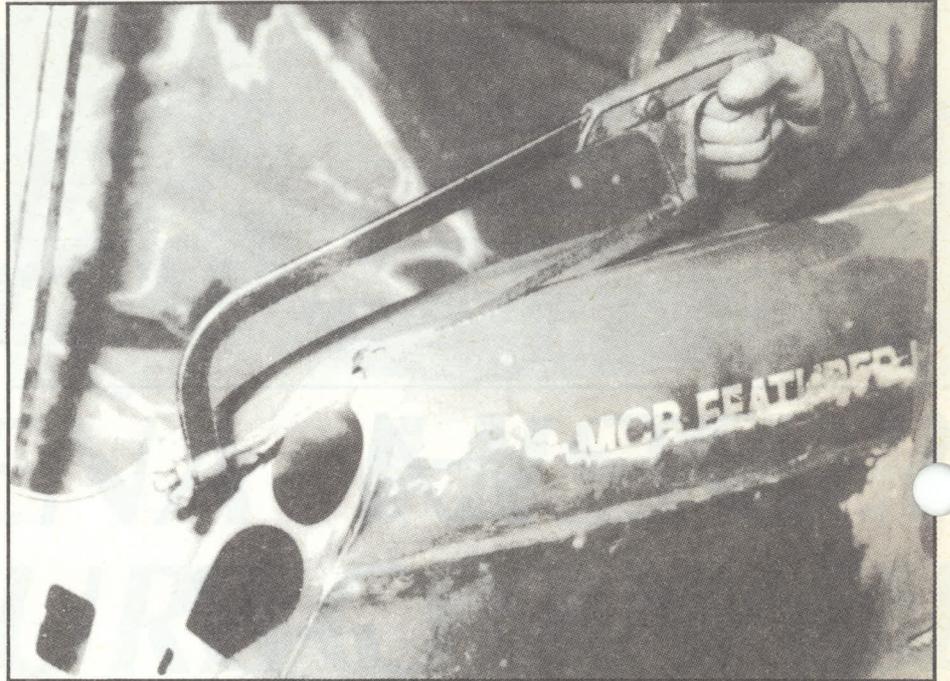
fue imprescindible para dejar el coche en su estado original.

Cuando al cabo del tiempo tuve el honor de conocer personalmente a Pepe Tapia parecía que nos conocíamos de toda la vida y aun hoy sigue sirviéndome de una forma excepcional. Pepe, eres un tío grande, gracias por todo.

Al fin, y después de muchas peripecias y más corazón que técnica, se dejó arreglada la caja de cambios y funcionaba a la perfección. Gracias por todo, Manolo Pareja.

En este momento ya podía decir que el coche funcionaba a la perfección en cuanto a mecánica se refiere, después que hubo que cambiar infinidad de cosas que estaban en un lamentable estado: el radiador estaba atascado, y como era muy bueno y de cobre, opté por limpiarlo todo y pintarlo; se pusieron nuevos todos los manguitos, la bobina que estaba comunicada, la bomba del agua que tenía grandes holguras, el tubo de escape que estaba roto, la carburación estaba mal y las agujas no eran las suyas; en fin, miles de pequeños problemas que fueron todos solucionados.

Llegado este momento ya sólo me quedaba la parte estética y de carrocería para dejar el coche como de exposición. Empecé a buscar nuevos manuales y libros referentes al MG-B e incluso había oído hablar de que no sé en qué parte del mundo existía un Club de MG. Cogí el teléfono y como un loco empecé una ardua búsqueda que me puso al fin en contacto con la Asociación Española de Clásicos Deportivos, de la que me hice socio inmediatamente y se abrió para mí un mundo nuevo, pues todo fueron facilidades, ayuda y comprensión, amén de conocer a un puñado de verdaderos amigos con los que más tarde pasaría horas fenomenales y que me han ayudado sin escatimar nada. Mucho más tarde, y después de ponerme en contacto con varios socios que me dieron sus impresiones sobre el coche y me mandaron fotografías y esquemas, conocí a Francisco Pueche, que me puso en contacto con el MG Owners Club de Cambridge y de esta manera remataba y ponía guinda a la operación. Ya con las ideas muy claras me fui al taller de mi chapista donde empezamos otra ardua tarea de en-



derezar la carrocería, quitar los bollos, raspar, lijar, etc. Aquí surgieron pequeños problemas que ya fueron muy fáciles de solucionar, porque conocía el coche a la perfección y porque las ayudas no me faltaron en todo momento. Pero cuando ya estaba el coche en plena faena una noche salió ardiendo el taller por causa de un coche que tenía un corto y podéis imaginaros el susto cuando por la mañana me avisaron del suceso. La camisa no me llegaba al cuerpo y corrí como un loco a verlo. Se había quemado todo el lateral izquierdo del coche, así como parte de la capota de lona y ya que había pasado este incidente la reparación tuvo que ser más profunda. Se raspó todo el coche hasta quitarle toda la pintura, la cual, como no se encontraba, me la tuvieron que hacer por encargo. El coche quedó magnífico y el amigo Parejo, el chapista, hizo un trabajo excelente, pues el coche se pintó a conciencia por dentro y por fuera, se pusieron todas las molduras nuevas, pilotos, emblemas, etc., y se pintaron las llantas a su estado original. De esta forma todo parecía llegar a su fin, pero quedaban infinidad de pequeños detalles. Busqué por toda España una capota nueva hasta que la encontré y ya sólo quedaba la cuestión de tapicería y de interior. El coche había sido tapizado anteriormente, pero la verdad es que estaba hecho a bocados y muy mal y poco a poco en mi garaje fui cambiándolo todo y

además todo el interior fue tapizado en piel, que le da más prestancia y todo el trabajo fue rematado por una consola de madera de raíz de nogal que le dio un cierto aire de distinción y clase. Por fin todo había terminado. He sufrido lo indecible con él, pero también me ha proporcionado momentos de mucho disfrute y sólo recomiendo estas operaciones a quien de verdad se enamora de un coche y esté dispuesto a echarle mucho corazón, y si no que se lo pregunten al amigo Jaime Parser, que también ha sufrido suyo con su espléndido TR-2.

Pero la verdad es que cuando me vi totalmente reconfortado con el trabajo que había hecho fue cuando fui por primera vez a Madrid a la Asociación con el coche. Todo fueron enhorabuenas y felicitaciones, ya que a todo el mundo le encantó en qué estado había quedado, incluso hubo quien me preguntó por cosas que nunca había visto. Por fin me veía recompensado de tantas horas de trabajo y esfuerzo.

Desde aquí quiero dar las gracias a todos los que me han ayudado y sin cuyo esfuerzo tampoco hubiera sido posible la tarea.

APÉNDICE

MG-B (Mk I), uno de los 23.308 que se fabricaron entre diciembre de 1962 y marzo de 1963. Fue matriculado en Melilla el 15 de mayo de 1963 a nombre de Adolfo Cabanillas Rojas y le sucedieron siete propietarios más hasta llegar a mis manos.

“NUESTRAS COSAS”

GRAN PREMIO PORSCHÉ

Se ha celebrado de nuevo el Gran Premio Porsche en el que hemos colaborado los Clásicos Deportivos. La organización, como siempre, fue perfecta y el público no faltó.

Las mangas se celebraron como en el año anterior por grupos, quedando los Clásicos Deportivos divididos en clase A, B y C, teniendo que dar cada participante una vuelta salida-parada al circuito y posteriormente un slalom.

Ante esto —y es una opinión nuestra— vemos que se sigue cayendo en el error de hace un año, en el de primar más la puntuación del slalom que la de velocidad, lo que indiscutiblemente resta ilusión a los participantes, ya que no se prima al mejor velocista, sino al más habilidoso o al que tiene el coche más manejable, por eso y como «rabieta» sólo vamos a dar las clasificaciones de la vuelta más rápida con nuestra muy particular clasificación.



CLASE «A»

- | | |
|--------------------------------|---------|
| 1. Pedro Goyoaga (Ferrari) | 2.13.22 |
| 2. Jorge Lapaz (Lotus Elan) | 2.14.39 |
| 3. J. M. Carmona (BMW 2800 CS) | 2.21.43 |

CLASE «B»

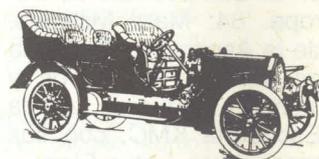
- | | |
|------------------------------------|---------|
| 1. Enrique Echegoyen (TR 5) | 2.16.89 |
| 2. Egon Riedeler (Mercedes 230-SL) | 2.33.35 |
| 3. Julián Mendieta (MGC) | 2.36.02 |

CLASE «C»

- | | |
|--|---------|
| 1. Jaime Parser (TR 2) | 2.21.79 |
| 2. M. Díaz Alegría (TR 3) | 2.31.86 |
| 3. Antonio Velasco (Alfa Romeo Julietta) | 2.46.40 |

«JUNTAS DE CULATA»

Humor en la carretera



Cuando la situación parece más negra, siempre hay alguien que, con una sonrisa, la aclara

EL CONDUCTOR de un automóvil se detuvo en el centro de Manhattan, en la ciudad de Nueva York, y preguntó a un hombre que estaba allí:

—Dígame: ¿dónde queda la calle Cuarenta y Dos?

—Yo soy un peatón. No ayudo a los automovilistas

—contestó el hombre.

Jack Sterling Show, WCBS, New York

PEATÓN: Un marido que no creyó que la familia necesitaba dos coches.

Georgia Sweet Talk, King Features

DESPUÉS de oír a alguien quejarse de lo difícil que resultaba el estacionamiento paralelo, una señora insistía en que era facilísimo:

—Usted se mueve hacia atrás hasta que choca con el coche de atrás; luego se mueve hacia adelante hasta que choca con el coche de enfrente».

Atchison, Kan. Globe

CADA AÑO se tarda menos en volar a través del océano y se tarda más en conducir el coche de casa a la oficina.

Raymond Duncan, Saturday Evening Post

UNA MAÑANA, al cruzar la calle, casi me atropelló un coche antiguo cargado con una docena de niños. Como la conductora del vehículo se había saltado el disco rojo, cuando se detuvo le grité:

—¡Señora! ¿No sabe usted cuándo debe parar?

Eché un vistazo a los niños y me contestó fríamente:

—Todos no son míos.

P. Romero

UNA SEÑORA que conduce el coche, al policía que le está poniendo una multa:

—¡Pero guardia! ¡Yo no podía reducir la velocidad cuando usted venía tan rápidamente tras de mí!

Herb Williams en True

LE PREGUNTA el juez a un conductor acusado de ir a excesiva velocidad:

—¿Cómo sabe usted que iba sólo a cuarenta kilómetros por hora?

—Porque iba a casa del dentista.

"NUESTRAS "COSAS"

DESDE CATALUÑA, CON AMOR

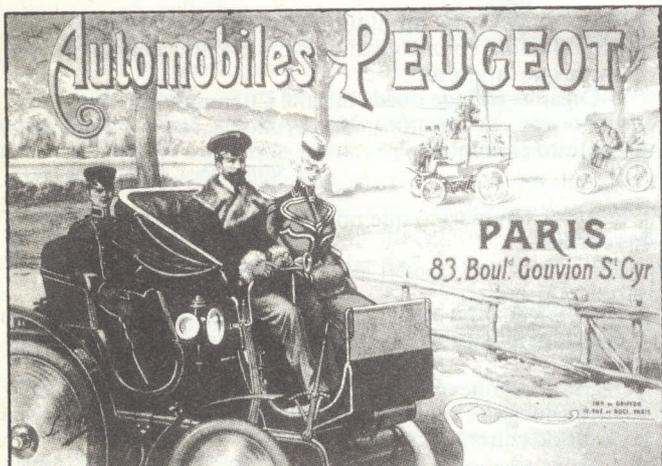
Dos españoles han participado con notable éxito en el Campeonato de Europa '84: Martí Millanés, de la Asociación Catalana de Clásicos Deportivos, y Jaime Llongueras, de la Escudería KMC, con sus respectivos Lotus-Elan.

El primer Trofeo Pegaso fue ganado por Ramón Magriñá, con Maserati;

res y de los ya imprescindibles sponsors.

El segundo Trofeo Pegaso para 1985 está en fase de estudio, así como otras licencias, acordes con las actuales necesidades.

La Asociación Catalana de Clásicos Deportivos celebró su reunión anual



seguido de J. M. Bascones, presidente del Antic Car Club de Catalunya; M. Serra, Alfa-Romeo; F. Crus, Austin Healey; F. Sulé, Maserati; E. Guillanot, BMW; G. Bas, BMW; J. Foras, Alfa Romeo; E. Albizu, Porsche, hasta cuarenta clasificados.

La distribución de premios del mencionado Trofeo Pegaso, organizado por el Antic Car Club de Catalunya, resultó una fiesta con participación no sólo de aficionados a toda clase de vehículos, sino de representantes de la Federación Catalana (FCA), clubes organizados

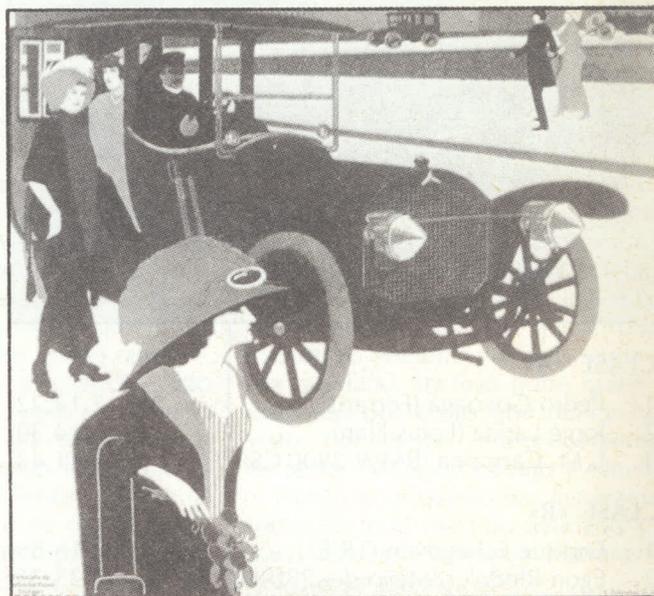
con muchos ánimos y esperanzas. La nueva junta está presidida por el doctor Antonio Herrero y el vocal de actividades deportivas es el ya famoso piloto Martí Millanés. Sus reuniones son en la calle Atenas, 27, semanalmente.

La nueva comisión deportiva del Automóvil Club de Andorra también anuncia su Campeonato de Montaña, con subidas en cuesta en Prats, Engolasters, Cortals, Cornellá y Rally Nacional-Rothmans, más dos o tres subidas a celebrar en España.



El próximo día 30 de marzo, organizado por el Antic Car Club de Catalunya, está previsto un homenaje al conocido amigo piloto, promotor y coleccionista, don Buenaventura Riberaigua Esteve en

febrero, publica un artículo del introductor de los clásicos deportivos en Catalunya, Guillermo Bas Borel. La redacción de dicha revista estudiará unos módulos económicos para los interesados en anun-



agradecimiento a la dedicación al mundo del motor.

En la revista «Club», del Reial Automóvil Club de Catalunya, del mes de

ciar compra-venta-cambio de vehículos especiales. Si hay demanda en la misma página, nos publicarán informaciones de nuestra afición.



ASOCIACION ESPAÑOLA CLASICOS DEPORTIVOS

Fue fundada en 1980 por un grupo de amigos aficionados a los automóviles deportivos compuesto por don Fausto Saavedra, Jaime Parser y Pedro Goyoaga, uniendo los Clubs Triumph, Austin Healey Club y Club Jaguar, que años antes habían creado en España, y cuenta, asimismo, con la Asociación Catalana Clásicos Deportivos en Barcelona y la Asociación Aragonesa Clásicos Deportivos en Zaragoza.

Tiene en la actualidad 500 miembros poseedores de automóviles deportivos construidos de 1948 a 1968 de todas las conocidas marcas, como son Alfa Romeo, Austin Healey, Aston Martin, BMW, Ferrari, Fiat, Ford, Jaguar, Lancia, Lotus, Lamborghini, Maserati, Mercedes, Morgan, MG, Pegaso, Porsche y Triumph, que se distinguen de los corrientes por sus características particulares que lo definen en general como un clásico deportivo de dos plazas con prestaciones mecánicas sobresalientes sin ser, sin embargo, vehículos de fórmula o prototipos mono-plaza.

Las actividades de la Asociación ofrecen a todos los aficionados a estos deportivos la posibilidad de participar en excursiones, concentraciones, rallies, carreras, velocidad en circuito, reuniones turístico-gastronómicas.

La Asociación colabora con organismos oficiales y particulares, con el Real Automóvil Club de España, la Federación Española de Automovilismo, escuderías, etc., en la promoción del automovilismo deportivo y recibe la ayuda desinteresada de empresas y aficionados.

La junta directiva de la Asociación Española Clásicos Deportivos está compuesta por:

Don Fausto Saavedra	Presidente (Club Austin Healey)
Don Jaime PARSER	Vicepresidente (Club Triumph)
Don Javier TODA	Vicepresidente 2.º (Club Jaguar)
Don Pedro GOYOAGA	Secretario General
Don Francisco PUECHE	Director Técnico
Doña Beatriz GOMEZ-ACEBO	Secretaria y Tesorera
Don Julián MENDIETA	Prensa
Don Fernando G. CAMINO	Director Deportivo
Don Armando CASTRILLO	Gastronomía

Las actividades previstas para la próxima temporada comprenden un slalom y una carrera de velocidad en circuito, varios rallies turístico-gastronómicos en Madrid, Zaragoza y Cataluña, varias excursiones y reuniones, etc.

A través de los clubes existentes, el Club Triumph, Austin Healey Club y Club Jaguar se pueden obtener documentación técnica, catálogos y manuales, algunos repuestos, listas de talleres, descuentos en tiendas y hoteles y en general cualquier ventaja que sea posible conseguir, bastando para ello ser miembro de la Asociación Española Clásicos Deportivos, con sede en Avda. Felipe II, 34, Madrid, y cuya cuota anual es tan sólo de 3.000 pesetas, incluyendo cuatro números anuales de la revista de la A.E.C.D.

PAGO CUOTA 1985

Nombre Ciudad

Dirección Ciudad

Fecha nacimiento D.N.I. n.º Profesión

Vehículo Año Matrícula

Adjunto talón a la ASOCIACION ESPAÑOLA CLASICOS DEPORTIVOS por pesetas 3.000, correspondiente a mi cuota de 1985.

Firma

DOMICILIACION BANCARIA

Banco

Ruego a ustedes se sirvan pagar con cargo a mi cta. cte. núm.

los recibos anuales de mi cuota como socio de la ASOCIACION ESPAÑOLA CLASICOS DEPORTIVOS.

Madrid, de 19

Nombre

Firma



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.