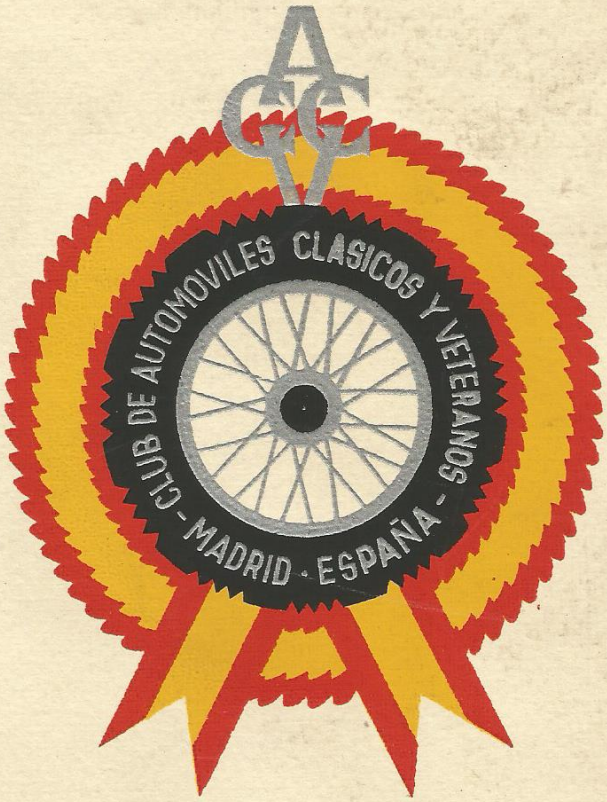
AUTOMOVIL ANTICUARIO



CUADERNO

CUADERNO 2.° **DICIEMBRE 1963**

AUTOMOVIL ANTICUARIO

ORGANO APERIODICO DEL CLUB DE AUTOMOVILES CLASICOS Y VETERANOS
Calle de Santa Teresa, 6 • MADRID-4 • Teléfono 231 95 31

JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTE:
D. Nicolás Franco y Pascual del Pobil.

VICEPRESIDENTE:
D. José M. Rodríguez-Viña y Rodríguez de Rivas.

SECRETARIO:
D. Fernando Redondo y Berdugo.

TESORERO:
D. Luis de Ortueta y Corona.

VOCALES ADMINISTRATIVOS:
D. Javier Ledesma y Zuloaga.
D. Aitor de Cortabitarte.

VOCALES TECNICOS:
D. Enrique Rodríguez de la Viña y Rodríguez de Rivas.
D. Rafael García-Tapia y Urrutia.

CAPITULOS PROVINCIALES

VOCALES CONSULTIVOS:

ALICANTE: D. Vicente Archanco y Bielsa.
ALMERIA: Dr. D. José Fausto Martínez-Moreno.
ASTURIAS: D: Ramón Fanjul y Fanjul.
BALEARES: D. Juan Mora y Antich.
BILBAO: D. José Angel de Mendoza y Goitia.
BURGOS: D. José Luis Redondo y Romeral.
CANARIAS: D. Robert Waid.
CATALUÑA: D. Salvador Claret.
CIUDAD REAL: D. Miguel de la Barrera y Henríquez de Luna.
HUESCA: D. José Luis López Calleja.
HUELVA: D. Manuel Fal y Fernández.
JAEN: D. Natalio Rivas y Sabater.
LA CORUÑA: D. Enrique Vilariño de Llano.
SANTANDER: D. José Pablo Redondo y Lagüera
SAN SEBASTIAN: D. Javier Astrain y Calvo.
SEVILLA: Ilmo. Sr. Conde de Tarifa.
VALENCIA: D. José Serratosa y Ridaura.

CAPITULOS INTERNACIONALES

AUSTRALIA: Mr. A. G. Leresch.
ARGENTINA: D. Carlos María de Ibarra.
BELGICA: M. Olivier Herbosch.
FRANCIA: M. Henri Malartre.
ITALIA: Valerio Moretti.
GRAN BRETAÑA: Mr. David Butcher.
MALAYA: Henry A. Stonar.
MARRUECOS: D. Ricardo Barceló y Sicilia.
U. S. A.; Mr. V. Greene.

BIBLIOTECARIOS:
D. Carlos Brooking y Grassy.
D. Natalio Rivas y Sabater.

INFORMACION ACERCA DEL C.A.C.V.

El C.A.C.V. nació en febrero de 1961, con el propósito de fomentar el amor por el legado del Automovilismo Histórico, frenar *desrucciones de vehículos interesantes,* agrupar a los aficionados a esta modalidad y patrocinar la creación del Museo del Automóvil. Asimismo, estar en contacto directo con asociaciones semejantes de España y el extranjero e impulsar actividades relacionadas con este tema: viajes, excursiones, exposiciones, conferencias, proyecciones, cursos de restauración y valoración, pruebas deportivas, etc. Es Club federado, dentro de la Federación Española de Automovilismo, está aprobado gubernativamente y encuadrado dentro de la Unión Española de Automovilismo, Clubs de Automóviles Antiguos, que, asimismo, lo es de la International Federation of Veteran Cars Clubs y de la Federation Europenne des Voitures Anciennes.

No tiene esta Sociedad fines lucrativos ni comerciales de ninguna clase y sí es asociación eminentemente cultural y deportiva.

E D I T O R I A L

Este segundo número de los Cuadernos de "Automóvil Anticuario" ha aparecido con una "aperioricidad" mucho más larga de lo que hubiésemos deseado —dieciséis meses es un plazo demasiado grande—; sin embargo, movemos de nuevo nuestras plumas literarias para emprender un vuelo que nos acredite cual fénix existente...

Nuestro silencio se debió especialmente a que no queríamos cargar a la Tesorería con pesadas deudas que harían desfallecer la economía, normalmente precaria, de nuestro amado Club.

Sale el segundo número de "Automóvil Anticuario" con un peculiar propósito:

"FELICITAR POR LAS PASCUAS DE NAVIDAD A NUESTROS QUERIDOS SOCIOS Y AMIGOS, DESEANDOLES PARA EL PROXIMO AÑO DE 1964 DESBORDANTES VENTURAS, DESEOS PLENAMENTE SATISFECHOS, TRANQUILIDAD, SALUD REBOSANTE, PROSPERIDAD ECONOMICA Y FINANCIERA Y GRANDES DESCUBRIMIENTOS Y ADQUISICIONES EN EL TUPIDO Y COMPLICADO MUNDO DE LAS JOYAS Y LAS CHATARRAS."

Podemos anunciar que 1964 será un año en el que aparecerán nuevas y brillantes restauraciones, pues el parque del Club ha ido aumentando continuamente; algunas de las piezas automovilísticas rescatadas son de una innegable calidad. También confiamos que oficialmente se presenten nuestros miembros en las competiciones del extranjero, en especial al Rally Internacional en Italia de la Federation. Pruebas habrá, y algunas esperemos sean de gran brillantez, así como plenas de ansiosos participantes.

1963 ha sido un año en el cual algunos de nuestros deseos se han cumplido plenamente, aunque otros proyectos, por diferentes razones, no pudieron llevarse a cabo a pesar del entusiasmo que los animaba. El local social creemos es el paso más importante, pues podemos asegurar que la mayoría de los Clubs del mundo dedicados a nuestras actividades carecen de lugar "ad hoc". El Club ha entrado de hecho en los máximos Organismos Internacionales dedicados al automovilismo histórico; además seguimos ampliando los gratos contactos con aficionados de todo el mundo. La vida interior del Club ha sido muy normal y han aumentado notablemente el número de inscripciones; pero Tesorería a partir de noviembre se ha visto forzada a endurecer su posición dando de baja a aquellos miembros que insistentemente no manifestaban su afición por el automovilismo histórico colaborando en las comunes cargas.

El año 1963 ha visto un luctuoso lance: el fallo de los frenos de un automóvil clásico del Club motivó el primer percance destructivo, que, afortunadamente, no tuvo consecuencias personales. Esperemos que este sea el primero y último accidente.

Por primera vez una representación del Club tomó parte, en Inglaterra, en el V Rally Internacional de la International Federation of Veteran Car Clubs, ganándose un valioso trofeo.

La Biblioteca-Hemeroteca del Club se ha visto engrandecida notablemente; muy pronto estará totalmente organizada con archivos y clasificadores.

Indicaremos que no se ha cesado en la pretensión de montar una gran Exposición de Automóviles de Epoca; un socio tenaz está llevando a cabo gestiones que esperemos sean concluidas muy felizmente. Esta Exposición no dudamos será la más importante de España, y aparecerán excepcionales piezas de todas las épocas.

Por último, volviéndonos a este número de "Automóvil Anticuario" diremos que tenemos la esperanza sea tan bien recibido y aceptado como el anterior, por el cual tantos parabienes recibimos en nuestra Redacción, que la es de todos y que a todos los que deseen escribir sobre nuestros temas queda abierta.

De nuevo reiteramos nuestros saludos y nuestras felicitaciones.

Madrid, diciembre de 1963.

PETICIONES PARA EL AUTOMOVILISMO HISTORICO

Con el mayor respeto queremos exponer en estas líneas las siguientes súplicas, basadas en la necesidad de una debida y justificada protección al Automovilismo Histórico y que confiamos sean consideradas por las autoridades competentes.

Al Ministerio de Gobernación. Dirección General de Tráfico:

Eliminación de las multas que provienen por presentar unas hojas de transferencia antiguas—caso que se presenta en muchas circunstancias del Automovilismo Histórico—, multas superiores, a veces, al valor pagado por el automóvil.

Simplificación de trámites y aceptar la *bona fides* del adquirente del Automovilismo Histórico, en el caso de insuficiencia documentaria, pues estos vehículos suelen estar abandonados y es dificilísimo encontrar documentos originales.

Creación de la matrícula de Vehículo Histórico debidamente conservado.

Al Ministerio de Hacienda. Contribución General sobre la Renta:

Que no se sumen los HP fiscales del Automóvil Histórico a los del Automóvil Moderno en las declaraciones de rentas, ya que se les equipara con igual matiz como signos externos de renta.

Que se le desgrave al coleccionista histórico de automóviles en las declaraciones de renta, considerando al Automóvil Histórico en la misma proporción a los hijos habidos; es decir, en 10.000 ó 25.000 pesetas, como parece que van a ser desgravados, en la nueva Reforma Tributaria, cada hijo.

A la Dirección General de Impuestos sobre el Gasto:

Que no se grave al Automóvil Histórico con el impuesto de lujo, esto protegería y salvaría muchos vehículos.

Que se reduzcan las cuotas de valoración de estos vehículos.

Al Ministerio de Comercio:

Liberalización para la importación de Vehículos Históricos. Esto haría factible importar vehículos de valor existentes fuera de España y acrecentaría el Parque Nacional de Automóviles Históricos.

Desgravación de toda clase de tarifas aduaneras, considerándolos como muebles con más de cien años, y así quedarían exentos.

Al Ministerio de Justicia:

Privilegio de moratorias justificadas para el pago de restauraciones.

A los Ministerios de Turismo y de Educación Nacional:

Una efectiva protección para la creación del Museo del Automóvil.

Al Ayuntamiento de Madrid:

Libertad de aparcamiento en cualquier lugar a los Automóviles Históricos, liberándolos de multas. Reducción de precios en los aparcamientos vigilados.

Al Sindicato de Garajes:

Reducción de precios en los garajes, para estos vehículos.

A G R A D E C I M I E N T O S

A la siempre valiosa cooperación de la Policía de Tráfico en carreteras y en ciudades.

A las Firmas que han colaborado económicamente en las actividades del Club: Osborne, Coca-Cola, Pañerías Bustillo, Muebles Maga, Lavamat, Westinghouse, Carlos Salamanca, S. A.

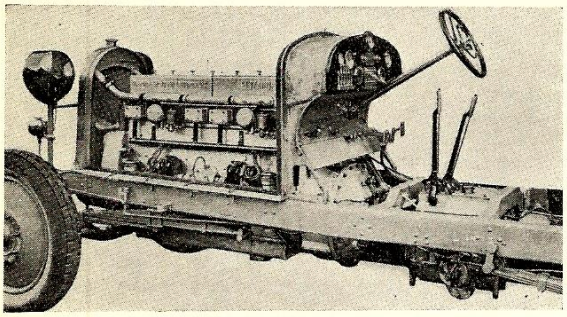
P R E T E R I T A

De nuestro número primero aún nos brillan los ojos cuando recordamos aquel artículo titualo "Futuria", en el que se narraba de forma viva y real de cómo el *afortunado Nicolás* se hizo cargo de la colección de aquel Mr. de Reno, que no deseamos citar para evitar dañar susceptibilidades, pero en esta ocasión tenemos que volver atrás sobre las sorprendentes aventuras automovilísticas del *afortunado Nicolás,* de las cuales deseamos, como buenos cronistas, citar algunos casos que se salen de la prosaica realidad.

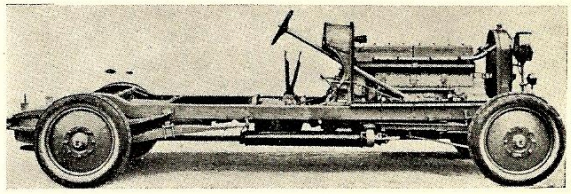
Al *afortunado Nicolás* le pasó, con motivo de su nacimiento, algo semejante a lo que le sucedió a aquel famoso filósofo chino, Confucio (551-471 a. J.C.), pero con la peculiaridad de que le superó ampliamente, pues si bien el chino tenía cuando nació 80 años más que su padre, *Nicolás,* el hombre de la Gran Suerte, tenía entonces las mayores experiencias del automovilismo histórico conocido, y eso jamás lo pudo experimentar Confucio. Puede ser que nuestros lectores no crean o no entiendan nuestra aseveración, que la hacemos tras las oportunas comprobaciones y abusando del rigor científico probativo más enterizo (inducción, deducción, análisis de probabilidades y cálculo camelístico).

Todo el mundo sabe la que entonces fue codiciadísima copa del periodista Gordon-Bennet se debe a una iniciativa del afortunado Nicolás, y que su modestia le impidió el darla su nombre y, lo que es más sorprendente, ganarla varios años. Mas aun en su inmensa actividad en torno al fomento del Automóvil, el *afortunado Nicolás* hizo las siguientes cosas: Pagó el billete de tren a Marc Birkigt a Barcelona y le dio cartas para que entrase en fábricas de Automóviles que se iban a hacer en Barcelona. En 1900 enseñó a Ford (Henri) los secretos de la fabricación en serie de automóviles y que se dedicase especialmente al Ford T y no al K, que le hubiese llevado a la rueda. Henri Ford conservó como reliquia, guardada aún con más cuidado que los planos de los nuevos modelos la carta perfecta de *Nicolás.* Ni que decir tiene que el señor Daimler percibió la primera ayuda financiera del siempre *acaudalado Nicolás* y que anteriormente Letonier, que quería hacer el motor movido por el gas de alumbrado, recibió las primeras lecciones de cómo usar petróleo en un nuevo motor. El poderoso y *afortunado Nicolás,* amigo íntimo del Príncipe de Gales (que incidentalmente, en la Gran Cacería de Tigres de Marjapur, salvó la vida por un afortunado tiro contra un desmandado Tigre) hizo la primera presión política seria para abolir en Inglaterra la rara ley de la bandera roja portada por un hombre delante de los primeros vehículos—tal ha sido el agradecimiento Británico que la Autopista Londres-Birmingham querían fuese llamada "Nicholas Turnpike". *Nicolás* rehusó, pues a pesar de su modestia, la mencionada autopista es demasiado corta para su enorme categoría—. Ya todo el mundo sabe que "la diferencial" de los automóviles fue concebida por *erudito Nicolás* y que jamás quiso explotar su idea por medio de patentes universales; fue *Nicolás* quien en 1927, teniendo gran amistad con Ettore Bugatti le sugerió el hacer el famoso Royale, que efectivamente se construyó y de aquella época fue el único accidente que el gran Nicolás tuvo en su vida, pues chocó en una prueba. Aquel Bugatti T 41 quedó destrozado, no queriendo perjudicar a Bugatti se lo pagó y se lo devolvió. Gracias a Dios pudo ser reconstruido años después, por lo cual, como se ve, el primer Bugatti Royale fue disfrutado por *Nicolás.* En otra ocasión patrocinó el Pekín-París; gracias a su organización surtió de gasolina a los escasos participantes; también indemnizó a las salvajes tribus mongólicas, evitando daños a los audaces automovilistas; más aún, fue quien por medio de su dirigible envió la rueda que precisaba el Itala del Príncipe de Borgeshe, pues todo el mundo sabe se rompió a medio camino y es falsa la historia que dice la fabricó un carrero siberiano. Rusia, como sabemos, su propaganda le hace hacer todo.

No pensamos seguir citando hazañas del *afortunado Nicolás,* pues pensamos aparte, claro es, de producir peligrosos shocks en nuestros ignorantes lectores, sorprendidos por nuestras verídicas revelaciones, podríamos herir su natural modestia, su nunca hasta ahora roto silencio, por lo cual frenamos aquí, quedando en nuestra mente muchos más recuerdos que puede un día aparezcan en la gran Historia del Automovilismo que proyectamos.



El 8 cilindros "Elizalde".—Motor, tablero, dirección y mandos.



Conjunto del "chasis" 8 cilindros "Elizalde", por el lado del escape.

HISTORIA

La fábrica de automóviles Elizalde es, sin duda alguna, una de las Firmas que con más originalidad y calidad se presentó, dentro del complejo mundo de la Historia del Automóvil. Fue eminentemente española: española la dirección, el diseño, el capital y el trabajo. Sus éxitos fueron numerosísimos, tanto en el campo deportivo como en el de lujo o en el de vehículos pequeños e industriales. Hacia mediados de los años veinte cesó la produción de automóviles y se dedicó a la Aviación.

El Elizalde tipo 48 que presentamos fue concebido ya en 1918, y en 1919 hizo su primera aparición pública en la Exposición de París, sorprendiendo por su avanzada técnica, su insuperable calidad y su altísimo precio. Fue llamado el Supercoche por el periodista dedicado al automovilismo que por aquellos tiempos más fama tenía, Fardoux. Su período de fabricación duró hasta 1923, y se estima que el total de chasis producidos oscilaba entre 30 a 40 y, para nuestra desgracia, no conocemos ninguno en existencia, aunque hay rumores que hay uno en alguna finca de Levante. ¿Serán ciertos tales rumores? Ojalá veamos en España alguno aún superviviente.

Características de fabricación:

Todos los tipos de Elizalde fueron sometidos a durísimos ensayos antes de que fuesen lanzados al mercado.

Se les aplicaba un tratamiento térmico a los materiales empleados, patente de la Firma. Además eran seleccionados dentro de los de mejor calidad. El estampado era hecho en las mismas fábricas Elizalde. La piecería se trabajaba de acuerdo con el método Taylor, calibrándose de forma que fuesen intercambiables.

Características del modelo Elizalde T 48.

Motor de 8 cilindros en línea en dos bloques —lo que hace que sea un motor potente y totalmente equilibrado debido a la gran regularidad cíclica—, suavidad, como si fuese de vapor. Culatas de bronce para obtención de una mayor conductibilidad térmica, permitiendo mayor rendimiento y resistencia.

Las válvulas sobre la culata son de fácil entretenimiento y están concebidas para cambiar en un tiempo breve sus resortes, que son, además, intercambiables. Su diseño impide que caigan sobre los pistones; además están protegidos por unas dobles tapas de aluminio, desmontables por simples tuercas; ello da silencio y limpieza grande.

El encendido es por dos generadores de alta tensión que producen un doble encendido.

El sistema de carburación es por dobles carburadores que alimentan a los dos bloques. Su reglaje es automático; magnetos y carburadores son de sencillo desmontaje. Los respiradores del cárter son también bocas para entrada de aceite y refrigeración y salida de gases del aceite del cárter. El aceite se mide por un flotador permanente.

De la distribución sale engranado un motor-compresor bomba de aire para hinchar los neumáticos cuando el automóvil está al ralanti. Este motor se acopla por medio de embrague con mando desde el salpicadero.

Dínamo-bomba de agua y arranque están unidos por un mismo eje impelente. El embrague es totalmente estanco lo que le permite salvar vados sin que el motor lance por su volante agua a las partes sensibles (carburador, equipo eléctrico). Está diseñado de forma que sea de gran flexibilidad y suavidad y de fácil reglaje.

La caja de cambios está separada del motor para su fácil entretenimiento y es de gran robustez. A ella se le acopla un servomotor de freno que hace suavísimo el esfuerzo de las frenadas.

Todos los puntos del chasis que precisan engrase son lubrificados automáticamente lo que reduce gastos de entretenimiento y pérdidas de tiempo.

El sistema de suspensión es por dobles ballestas procedimiento cantilever con perfeccionamientos patentados por Elizalde, haciendo la marcha suave y

segura por conseguir estabilidad e independencia-incluso si se rompiese uno de los resortes no perdería estas características.

Los aceros son cromo-nickel Jacob Holtzer.

Datos:

8 cilindros 90 × 160 cilindrada 8 litros. Engrase a baja presión. Bloques de aluminio con camisas de acero entradas a presión y en caliente por procedimiento patentado por Elizalde. Culatas amovibles en bronce especial a ellas se ajustan las 4 válvulas por cilindro y los dos árboles de levas. Distribución por ejes elicoidales y engranajes.

Alumbrado y puesta en marcha eléctricos. Bomba de hinchar neumáticos con embrague acomplada a la distribución;

Frenos: dos de pie, el primero manda por medio de servomotor a unas mordazas sobre las 4 ruedas, el segundo manda directamente sobre las ruedas, delanteras, el de mando independiente manda a las traseras.

Puente trasero: tipo flotante.

Doble depósito de gasolina: uno grande entre los brazos del bastidor trasero, otro pequeño detrás del tablero; engrase al chasis central.

Chasis largo:

Largo total carrocería, 5671 mm; ancho total, 1806 mm; batalla, 4300 mm; vía, 1500 mm.

Emplazamiento carrocería, 3000 mm. Ruedas, 955 × 155.

Chasis corto:

Largo total, 4000 mm. No se tienen más datos. Debió ser para algún modelo especial sport.

Precio del chasis con 6 ruedas "Michelín" sin neumáticos, incluida herramienta, bocinas y tablero: 60.000 ptas, aquivalente a 1.800.000 ptas. actuales, o sea, 60.000 dólares de hoy.

La carrocería dependía de la que se solicitase, pero oscilaba entre 10.000 a 15.000 ptas., o sea, una media de 12.500 ptas., que se traducen en 450.000 pesetas o 7.500 dólares USA de hoy.

Totalizaba el automóvil, terminado en Barcelona, en unos 73.000 ptas., equivalentes a 2.250.000 pesetas o 67.500 dólares actuales (todo sin impuestos).

Se estimaba, por último, su velocidad en unos 150 km/h en chasis largos. El consumo era de unos 25 litros a los 100 km/h marchando a 100 km/h. Revoluciones: 3000 rpm, dando unos 150 HP al freno.

Los modelos cortos y trucados daban unos 175 HP al freno a 3500 rpm.

Estas cifras son elocuentes. Fue un automóvil en muchos aspectos perfecto, suave de marcha, silencioso, avanzadísimo de mecánica, rápido, seguro por dulzura de dirección y freno, suspensión elástica y sin fallos. Presumía de girar a pesar de su inmenso tamaño en lugares aptos para vehículos ligeros.

Con ello creemos hemos descrito el más suntuoso automóvil fabricado en España y en muchos aspectos en el mundo.

Comparando el Elizalde con el Bugatti Royale nos hacemos la pregunta: ¿Ettore Bugatti estudió en 1920 este automóvil?, pues existen ciertas peculiares coincidencias:

1.º Igual distancia entre ejes, casi igual vía, casi igual tamaño de radiador, doble encendido, garantía absoluta en ambos, igual suavidad de marcha.

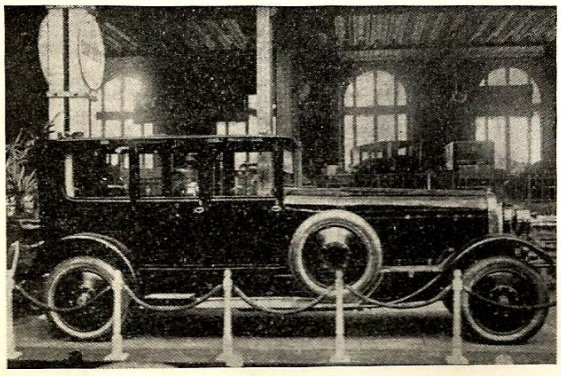
2.º Supera el Elizalde en culatas de bronce, en 4 válvulas por cilindro, en facilidad de entretenimiento, en suspensión, en doble árbol de levas, en frenos, en puente trasero, en haber sido concebido antes, en precio, en más rpm.

3.º Supera el Royale: en HP al freno (no es de extrañar por diferencia de años), en haberse fabricado menos, en mayor velocidad, en mayor cilindrada (muy prudente al comparárseles HP por litro).

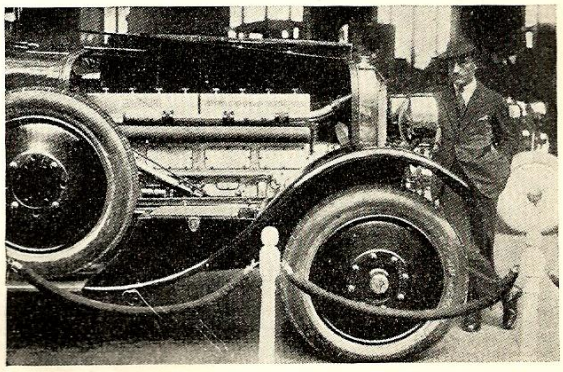
No deseamos aludir a la estética en carrocerías por haber una distancia de 8 años en donde se fueron forjando mejores ideas y líneas.

Nuestra pregunta es: ¿Es más suntuoso el Elizalde o lo es el Royale? Creemos que daba más el Elizalde en sus años que el Royale en los suyos, por tanto, el Elizalde, para nuestra opinión, ha sido la mejor mecánica nunca concebida.

JOSE RODRIGUEZ DE LA VIÑA



El "8 cilindros" en el Salón de París.



Un aspecto del motor y una relación de dimensiones entre el "capot" y un hombre de mediana estatura.

segura por conseguir estabilidad e independencia-incluso si se rompiese uno de los resortes no perdería estas características.

Los aceros son cromo-nickel Jacob Holtzer.

Datos:

8 cilindros 90 × 160 cilindrada 8 litros. Engrase a baja presión. Bloques de aluminio con camisas de acero entradas a presión y en caliente por procedimiento patentado por Elizalde. Culatas amovibles en bronce especial a ellas se ajustan las 4 válvulas por cilindro y los dos árboles de levas. Distribución por ejes elicoidales y engranajes.

Alumbrado y puesta en marcha eléctricos. Bomba de hinchar neumáticos con embrague acomplada a la distribución;

Frenos: dos de pie, el primero manda por medio de servomotor a unas mordazas sobre las 4 ruedas, el segundo manda directamente sobre las ruedas, delanteras, el de mando independiente manda a las traseras.

Puente trasero: tipo flotante.

Doble depósito de gasolina: uno grande entre los brazos del bastidor trasero, otro pequeño detrás del tablero; engrase al chasis central.

Chasis largo:

Largo total carrocería, 5671 mm; ancho total, 1806 mm; batalla, 4300 mm; vía, 1500 mm.

Emplazamiento carrocería, 3000 mm. Ruedas, 955 × 155.

Chasis corto:

Largo total, 4000 mm. No se tienen más datos. Debió ser para algún modelo especial sport.

Precio del chasis con 6 ruedas "Michelín" sin neumáticos, incluida herramienta, bocinas y tablero: 60.000 ptas, aquivalente a 1.800.000 ptas. actuales, o sea, 60.000 dólares de hoy.

La carrocería dependía de la que se solicitase, pero oscilaba entre 10.000 a 15.000 ptas., o sea, una media de 12.500 ptas., que se traducen en 450.000 pesetas o 7.500 dólares USA de hoy.

Totalizaba el automóvil, terminado en Barcelona, en unos 73.000 ptas., equivalentes a 2.250.000 pesetas o 67.500 dólares actuales (todo sin impuestos).

Se estimaba, por último, su velocidad en unos 150 km/h en chasis largos. El consumo era de unos 25 litros a los 100 km/h marchando a 100 km/h. Revoluciones: 3000 rpm, dando unos 150 HP al freno.

Los modelos cortos y trucados daban unos 175 HP al freno a 3500 rpm.

Estas cifras son elocuentes. Fue un automóvil en muchos aspectos perfecto, suave de marcha, silencioso, avanzadísimo de mecánica, rápido, seguro por dulzura de dirección y freno, suspensión elástica y sin fallos. Presumía de girar a pesar de su inmenso tamaño en lugares aptos para vehículos ligeros.

Con ello creemos hemos descrito el más suntuoso automóvil fabricado en España y en muchos aspectos en el mundo.

Comparando el Elizalde con el Bugatti Royale nos hacemos la pregunta: ¿Ettore Bugatti estudió en 1920 este automóvil?, pues existen ciertas peculiares coincidencias:

1.º Igual distancia entre ejes, casi igual vía, casi igual tamaño de radiador, doble encendido, garantía absoluta en ambos, igual suavidad de marcha.

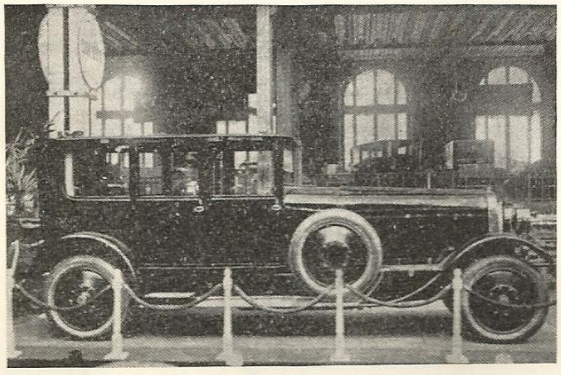
2.º Supera el Elizalde en culatas de bronce, en 4 válvulas por cilindro, en facilidad de entretenimiento, en suspensión, en doble árbol de levas, en frenos, en puente trasero, en haber sido concebido antes, en precio, en más rpm.

3.º Supera el Royale: en HP al freno (no es de extrañar por diferencia de años), en haberse fabricado menos, en mayor velocidad, en mayor cilindrada (muy prudente al compararseles HP por litro).

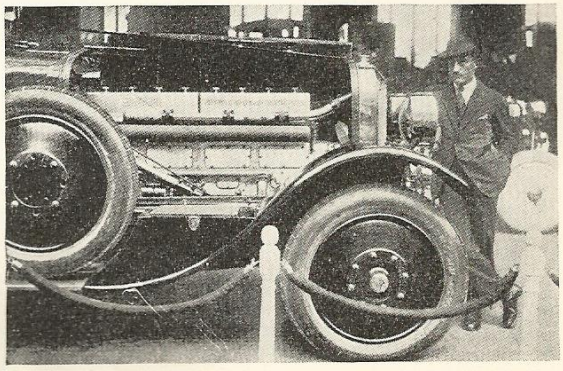
No deseamos aludir a la estética en carrocerías por haber una distancia de 8 años en donde se fueron forjando mejores ideas y líneas.

Nuestra pregunta es: ¿Es más suntuoso el Elizalde o lo es el Royale? Creemos que daba más el Elizalde en sus años que el Royale en los suyos, por tanto, el Elizalde, para nuestra opinión, ha sido la mejor mecánica nunca concebida.

JOSE RODRIGUEZ DE LA VIÑA



El "8 cilindros" en el Salón de París.



Un aspecto del motor y una relación de dimensiones entre el "capot" y un hombre de mediana estatura.

M I S C E L A N E A S

LIBROS Y REVISTAS

Libros que recomendamos en este número de "Automóvil Anticuario":

Historic Cars, por John Lloyd. Editora ABC, Londres. Rústica, 62 páginas, numerosas fotografías. Precio, 2/6 chelines. Manual breve con descripciones técnicas. Tamaño, 12 × 18.

Automóviles Antiguos, por Michael Sedwick, traducción de Alfredo Crespo. Editora Plaza y Janés, en color, numerosas fotografías. Precio, 375 pesetas, 128 páginas. Tamaño, 21,5 × 21,5.

Super Scrpabook of those Wonderful Old Automobiles, por Floyd Clymer. Editora Floyd Clymer, Los Angeles, USA. Precio, 4 dólares. 214 páginas, numerosas fotografías y anuncios. Tamaño, 28 × 21,5.

Duesenberg-mightest American motor car, por J. L. Elbert. Editora A post Motor Book, Arcadia, California, USA. Precio, 5 dólares. Numerosas fotografías. Tamaño, 27,5 × 21,5.

Bugatti, por H. G. Conway. Editora G. T. Foulis & Co., 15 Portpool Lane London EC1. Precio, 84 chelines. 453 páginas, numerosas fotografías. Tamaño, 23 × 15.

The Chequered Flag, por Peter Helck. Editora Charles Scribners'son, New York. Precio, 25 dólares. Magníficos dibujos, dos a todo color. Tamaño, 34 × 26.

Revistas que recomendamos hoy:

Road and Track, Motor Sport, Automobile Revue, Horseless Carriage, Antique Automobile, Veteran and Vintage Magazine y, naturalmente, *AUTOMOVIL ANTICUARIO.*

Para conseguir suscripciones o señas pueden dirigirse a la Secretaria, por estar en contacto con las editoras y librerías especializadas.

Frases más o menos famosas sobre el tema del automóvil:

De Ettore Bugatti, al criticarle alguien insuficiencia de frenos: "Mis automóviles están hechos para correr, no para frenar."

●

De Paul Morand (New York): "Por la desembocadura del Hudson el auto americano se reparte por el mundo, instrumento de evasión y de velocidad, que después de haber libertado a los Estados Unidos deshace el puritanismo, volatiliza el ahorro, destruye a la familia, infringe la ley, lleva a la tierra hacia las catástrofes y las bellas aventuras."

●

De un resentido: "El Cadillac, el Wolkswagen de los ricos."

●

De Juanito Domínguez: "Me metí en aquel ataúd ultrarrápido lleno de esferas y botones; uno de ellos indicaba: "A partir de 200 km/h" Alcancé esa velocidad en menos que canta un gallo, toqué un botón y oí una voz de ultratumba que decía: Rece conmigo, Padre Nuestro..."

De un pseudo lord inglés acusado de estafador: "Si desciendo de un vehículo inferior al Rolls en seguida notaré horribles complejos de ciclista."

●

Modernización de un antiguo refrán: "Coche grande, ande o no ande."

●

Determinación exagerada de un automóvil clásico: "Dos tercios de un capot, un tercio de suntuosa comodidad."

¿Cuántas marcas han fabricado automóviles con 12 ó más cilindros? Aquí unas cuantas:

National. Cadillac. Rolls Royce. Hispano Suiza. Auto Unión. Auburn. Pierce Arrow. Packard. Daimler. Avions Voisin. Delage. Delahaye. Ferrari. Maseratti. Maybach. Marmon. Walcker. BRM. Bugatti. Mercedes.

LISTA DE MIEMBROS ESPECIALISTAS EN ESTE CLUB EN AUTOMOVILISTO HISTORICO A LOS CUALES PUEDE RECURRIRSE CON CONSULTAS

Automóviles veteranos: Don Nicolás Franco, don Guillermo Lewin y don José Rodríguez.

POR MARCAS:

Amílcar: Don Juan Antonio Díez Pardo y don Ignacio Ledesma. *Bibliografía y documentación:* D. G. N. Georgano. *Bugatti:* Mr. O. A. Phillips, don Tomás Mateo, don Carlos Brooking y don Enrique Rodríguez Viña. *Citroen:* Don Vicente Archanco. *Daimler:* Don Natalio Rivas y don José Luis Díez Pardo. *Bentley:* Mr. W. Nicholson. *Isotta Fraschini:* Don Nicolás Franco. *Ford:* Don Carlos Garece. *Duesenberg:* Don Robert Waid. *Automóviles americanos:* Don Robert Waid. *Packard:* Mr. Ortenburger. *Rolls Royce:* Don Javier Toda. *Automóviles españoles:* Don José Rodríguez-Viña. *Hispano-Suiza:* Don Francisco de la Rocha y don José Rodríguez-Viña. *Alfa Romeo:* Don Alfonso de la Rocha. *Vauxhall Vintage:* Don Rafael García Tapia. *Automóviles clásicos franceses:* Mr. VF. Mashek. *Motocicletas:* Don Manuel Canto y don José Luis López Calleja. *Relojería de automóviles:* Don Carlos Brooking. *Austin Seven:* Don José Rodríguez-Viña. *Ballot:* Don Enrique Rodríguez de la Viña.

HALLAZGOS. DESCUBRIMIENTOS. HAZAÑAS. RESTAURACIONES Y AUTOBOMBO DE SEÑORES SOCIOS

Don Nicolás Franco ha restaurado inmaculadamente su tartana Renault 1903 y su Pegaso 102BS.

Don Rafael García Tapia restauró inmaculadamente su Vauxhall tipo D 1919, en lo referente a mecánica. Magnífico andarín el vejete.

Don Javier Toda nos ha sorprendido con la más inimaginable restauración de su Renault 40 HP de 9 litros y tipo canoa. El mejor del mundo y eso basta.

Don Francisco de la Rocha no conoce lo que es una falta tras la larga restauración de su pequeño torpedo Hispano-Suiza 1916 tipo 8/10 HP.

Don José Rodríguez-Viña anda con su precioso Bugatti 3 litros, asombrando por su condición óptima y las líneas audaces de ese abierto vehículo.

El arriba mencionado sufrió el más estrepitoso accidente, en Bugatti, de los tiempos modernos, con un Brescia incompleto.

Don Nicolás Franco nos representó en el Rally Internacional con su británico Bentley, bello por fuera, "junk" por dentro, y ganó copa. ¡Enhorabuena!

Don Ignacio Ledesma, por tercera vez, emprendió ruinosa e inacabable restauración de su Amílcar C4, que está o ha quedado precioso.

Don Vicente Archanco, incansable, empieza la restauración de su Hispano 10-15 HP de 1910 chasis corto, sorpresa veterana de sport.

Don José Serratosa Ridaura deberá ya estar caminando su bellamente restaurada berlina Minerva.

Don José Luis Díez Pardo ha terminado su Daimler 1908 doble phaeton; ni Eduardo, Príncipe de Gales, iría mejor.

Don José Angel de Mendoza restauró perfectamente su Alcyon 1906, su Brescia 1924, su Amílcar 1921, su motocicleta FN 4 cilindros independientes 1905, su Clement Bayard 1910, su cuadriciclo 1876 de dos personas; nos ha dejado rotos.

Don José Fausto Martínez Moreno deberá estar terminando un montón de coches de sport.

Mr. Heumann ha empezado a restaurar un 32 HP París, preciosa canoa.

Mr. David Butcher trabaja en su De Dion 1907 día y noche.

Don Javier Ledesma y don Juan Quintano desesperan viendo la restauración de su prototipo Amílcar 6 cilindros, válvulas laterales, y su Bugatti GP.

Nuestro Secretario nos está amenazando con comprar un veterano; a por él, Fernando. Y don Enrique Rodríguez está a la caza de un localizado veterano de carreras.

¿Será cierto que doña Rosángela Revesz y don Alfonso Durán planean su viaje de novios en un clásico?

Y otros miembros trabajan silenciosos para darnos un golpe de eficacia con alguna adquisición.

CONDICIONES PARA SER SOCIO

Precisa todo candidato ser presentado por un miembro en activo, y no haber objeción para la inscripción.

Derechos: Cuota de entrada, 500 pesetas.—Derramas mensuales de acuerdo con las necesidades de Tesorería, repartidas entre todos los socios.—Los socios de provincias abonarán un 50 por 100 menos de lo que se abonase en Madrid.—Los socios residentes en el extranjero, por acuerdo con Tesorería.

"Automóvil Anticuario": tirada, 250 números.

Cualquiera de los artículos publicados en esta revista pueden ser reproducidos, previa petición a Secretaría.

El CACV no se hace responsable de las opiniones particulares vertidas en los artículos.

DEPÓSITO LEGAL M. 10629-1962

POESIAS MECANICAS

Son como ancianos monstruos,
iguanas santuarias,
con la velocidad
acaso recamada
o dulcemente yerta
y faros como mágicos
secretos luminosos
tremendamente abiertos a trayectos
que ya no van ni vienen.
Son como amables bestias
de vísceras mecánicas
y corazón de falsas explosiones
y complicados sístoles
con una larga historia de senderos
que son tan solamente ya memoria
de ires y venires
de cuanto ya no queda
o queda para el soplo del silencio.
Los viejos automóviles,
con sus inmensas bocas bostezantes
de radiadores en panal sin mieles
e insectos calcinados,
ocultan tristemente su vigencia,
ancha como una estepa,
sobre las manos que los condujeron,
promesas y sonrisas y pactos y amoríos,
la prisa preocupada
o el vértigo incendiario,
vigencia sobre el hombre
y su muy diminuta biografía
y quedan y perduran
por sobre los caminos recorridos,
kilómetros de historias que conservan
apoltronadas en sus guateados
asientos confortables.
Son como ancianos monstruos,
como adorables bestias
hechas para otra prisa,
para relojes de distinto tiempo,
que medían la vida de otro modo,
acaso más callado, más inerte,
los viejos automóviles,
amables como otoños que han surgido
de una ancestral y augusta primavera.

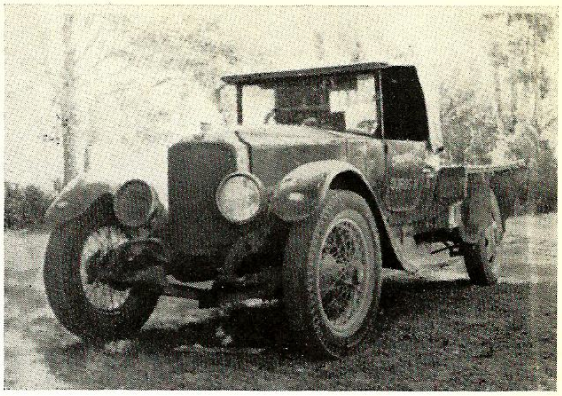
RICARDO JAVIER BARCELÓ

En cada movimiento de tu biela
parece como si
se te cayera el alma,
y a toses y ronquidos
palpita tu cansado corazón
de olor a gasolina.
Por cada bache de este gris camino
tus ruedas van pasando
con glorias y sin pena,
y lúgubres pistones
de oxidados segmentos
parece que se mueren mientras nacen.
¡Oh vida velocísima que arrastras
sucios carburadores,
platinos sin repuestos,
cables deshilachados
de magneto sin fuerza,
bujías con chispazos que iluminan
charoles y botines,
canotiers y mostachos,
flecos de "belle epoque"!
Por eso entre la grasa
de sucios cigüeñales
lleváis aún la angustia
del ayer que murió.

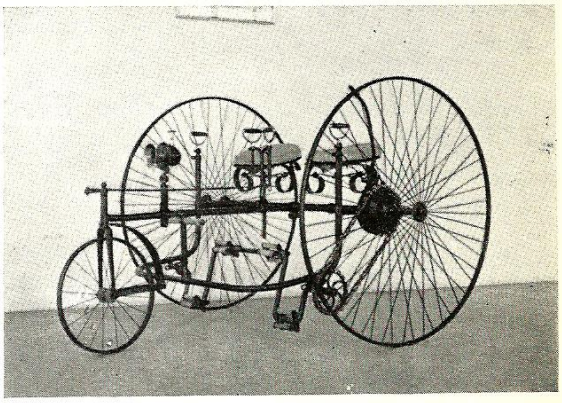
JULIO PARRÉS ARAGONÉS



Vista delantera del "Bugatti 35" Grand Prix.



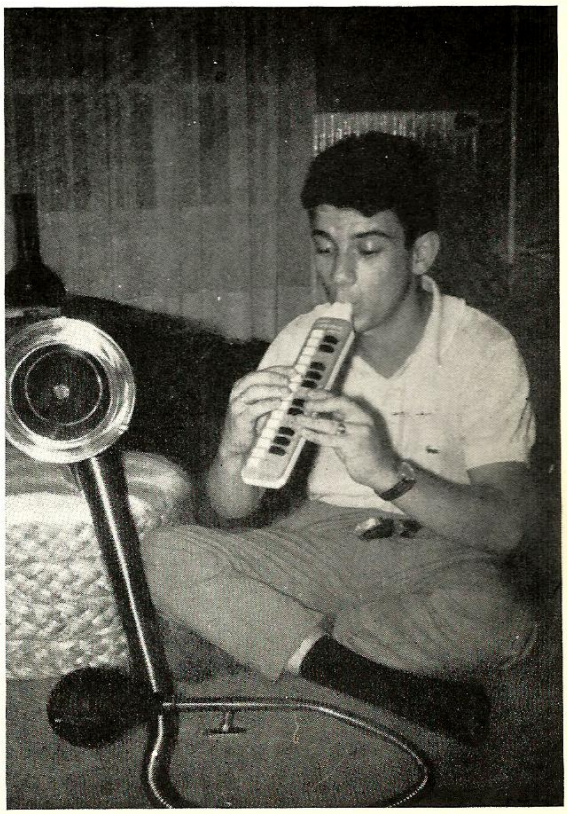
"Vauxhall", tipo D, 1919, del Sr. García Tapia, antes de la restauración.



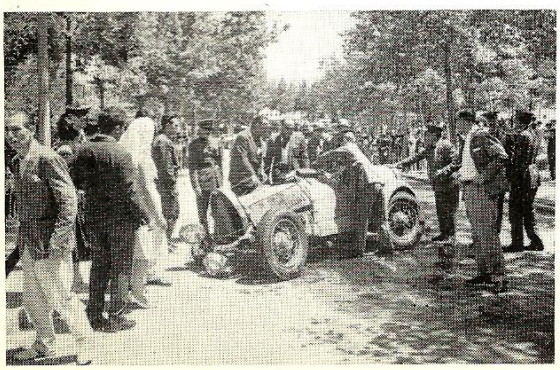
Cuadriciclo 1870. Sr. Mendoza.



Entrada en Benidorm.



Fakir, Sr. Mendoza, domesticando su "Boa".



Primer accidente del Club
El "Brescia" tras la carrera del Gran Premio Spantax.

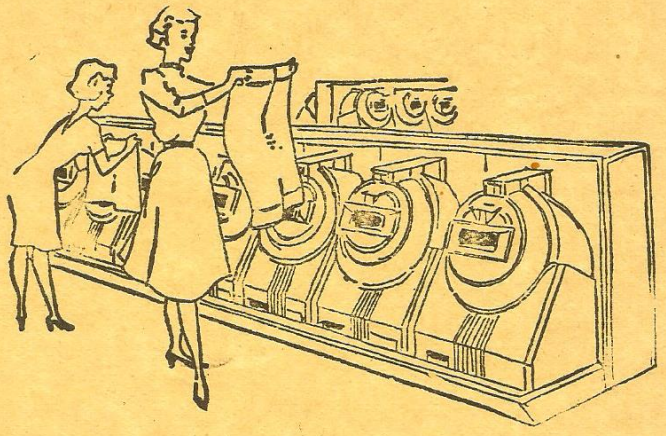
LAVAMAT, S. A.

LAVANDERIA Y

LIMPIEZA EN SECO

EN REGIMEN DE

AUTOSERVICIO



USTED LAVARA SU ROPA Y LIMPIARA SUS PRENDAS

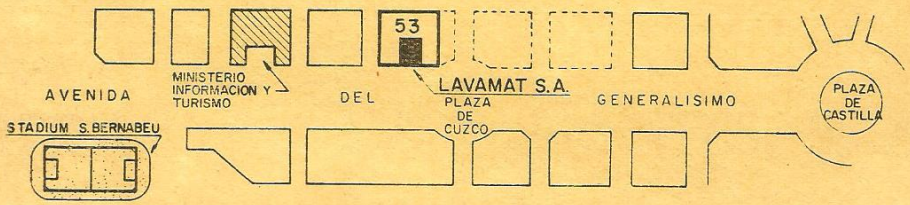
EN LAS MUNDIALMENTE FAMOSAS MAQUINAS

WESTINGHOUSE

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO EN ESPAÑA, DE

WESTINGHOUSE

LAUNDROMATS - DRYCLEANERS



Avda. del Generalísimo, 53 - MADRID - Teléfono 253 77 72

Para el coche antiguo...

Para el coche de hoy...

Para el coche de mañana...

UNA ORGANIZACION NUEVA AL SERVICIO DEL AUTOMOVILISTA DE ESPAÑA

IBERICA DE CARBURANTES, S. A.

AVDA. DE AMERICA, 59

SOCAR

VIDA SOCIAL DEL CLUB por Fernando Redondo y Berdugo

En reunión de Junta Directiva de 3 de Octubre 1.963, se procedió al nombramiento de socios para ocupar los cargos vacantes en la Junta.

Se agradeció los servicios prestados por el honorable tesorero Don. Fernando Mezquita y Ortega, que debido a sus ocupaciones profesionales le era imposible seguir al frente de Tesorería.

Con carácter interino hasta su ratificación por la Junta General se nombró a los siguientes socios para ocupar los cargos vacantes:

Tesorero.- Don Luis de Ortueta y Corona
Vocal Administrativo - Don Aitor de Cortabitarte
Vocal Técnico - Don Rafael García-Tapia y Urrutia.

Nuestra enhorabuena a los nuevos directivos.

Con la inauguración del local social (calle de Santa Teresa núm. 6, piso primero), la vida de nuestro Club logra un nuevo auge. Se encuentra abierto todo el día a disposición de los Señores socios e invitados de estos.

Las reuniones semanales normales de los sábados por la tarde, están siendo extraordinariamente concurridas y animadas.

Creemos que los socios que todavía no conocen nuestro local social quedarán muy gratamente sorprendidos en su visita.

El pasado día 16 de noviembre se celebró la primera de las que esperamos sean numerosas comidas de socios del Club.

Tuvo lugar en el restaurante Horno de Santa Teresa (a dos pasos de nuestro local social) y asistieron los siguientes socios: Nicolás Franco, José y Enrique Rodríguez-Viña, Aitor de Cortabitarte, Alfonso de la Rocha, Ignacio Ledesma Zuloaga, Fernando Redondo Berdugo, David Butcher (socio inglés) y como invitado, el corresponsal en Madrid del semanario inglés "Saturday Times" Sr. Osborne.

Entre la "frivolidad" de platos que indicaremos, se discutió ampliamente temas automovilísticos y de toda índole, el Sr. Osborne tomó nota de multitud de datos referente a nuestro Club, prometiéndonos un futuro artículo en su revista sobre el mismo.

Para envidia de los no asistentes damos lista del menu: setas especiales, ensalada centollo, leguados menier, medallones a la maitre, chateaubriaud, Vinos rosados de Reise Barbier, soufle de membrillo, coñac Courvasier, café.

Esperamos que a la vista del mismo, muchos más socios se animarán en días sucesivos.

Corren rumores alarmantes por el Club de que el nuevo Tesorero es un "hueso" dedicándose a desvalijar a sufridos socios morosos.

¡¡Enhorabuena Luis!!

1er MADRID ---- BENIDORM ---- MADRID

20-25 de Mayo de 1.962
Distancia recorrida 1.000 Km.

Impresiones personales por E.R. de la Viña

El día 20 de Mayo a las 10 de la mañana en la Plaza de la Moncloa de Madrid se dió la salida a los participantes en la prueba de automóviles antiguos de mayor recorrido kilométrico en España, del año 1.962. Con ello el Club de Automóviles y Veteranos de Madrid continuaba con su trayectoria de organizar autenticos viajes gigantes con sus automóviles y realizando etapas de 200 y 250 Km diarios, con lo que queda demostrado que el propietario que tiene su automovil totalmente revisado puede lanzarse a la carretera a devorar grandes distancias sin temor a inoportunas y molestas averias aunque estos viajes los haga en solitario sin acompañamiento alguno. Eso si, el que ha dejado algo al azar tiene sobrados motivos para ponerse a preocuparse antes de tiempo, pues indefectiblemente antes o después llegara lo que el tanto teme. Así le sucedio en esta prueba a varios de los participantes que creyendo que con revisar tres o cuatro cosas antes de la prueba y confiando en el grupo de mecánicos acompañantes podian lanzarse a esta divertida y no menos arriesgada aventura. Un Rolls Royce de 1.922 carroceria Salamanca magnificamente restaurado y totalmente revisado con excepción de los neumáticos que los llevaba inapropiados para el peso y tamaño del automovil unicamente fallo y dio la lata precisamente por las "gomas". Aquello parecia una tortilla de pinchazos, sufrió 22 durante el recorrido y eso es para desesperar a cualquiera, pero la culpa fué del conductor que sabiendo a lo que se exponia no hizo nada por remediar el estado de los neumaticos y tomo la salida. En realidad no eran pinchazos sino mordiscos de la yanta sobre la cámara al ser esta de mayor tamaño e ir bailando dentro de la cubierta. Pero, volvamos a la salida.

Se alinearon en la cuerda de salida 16 automóviles divididos en las siguientes categorias: 3 veteranos, 10 clásicos y 3 tipicos.

Los veteranos eran: Le Zebre un cilindro 1.90, Bebe Peugeot 1.912, Fiat 1.914
(Stutz 1.918, Delahaye 1.919, Delahaye 1.919.
Clasicos: (Dos Rolls Royce uno de 1.920 y otro de 1.927. Dos Amilcar
(punta carreras unos de 1.924 y otro de 1.927, y tres Bu-
(gattis un 35 G.P. un 30 y un 40 correspondientes a los
(años 1.924-26 y 27.
Tipicos: 3 Ford "T" de 1.923-25 y 26.

El recorrido por Madrid hasta la salida oficial en la Gasolinera de lLos Angeles discurrió en marcha neutralizada por la calle de la Princesa, Gran Via, Alcalá, Paseo del Prado y Santa María de la Cabeza. En el kilometro 12 Gasolinera de los Angeles, se reunieron todos los participantes y se procedió a efectuar el pleno de carburante enlos depósitos. Gran espectación hubo cuando le tocó el turno al Bugatti Gran Prix pues no se sabia cuanta gasolina podria caberle en su depósito, fué tragandose litros hasta llegar a los 96, que es una buena cifra si se tiene en cuenta que aún tenia

algo pues habia ido rodando hasta la gasolinera. En contra de este monstruo se encontraba el Le Zebre al que solo le cabian 17 litros, este pequeño vehículo es propiedad de D. Marcelo Maluquer que desde Barcelona se habia trasladado a Madrid para participar en la prueba. Es un monocilindro de 1.907 nacionalidad francesa (posteriormente esta marca se convirtió en Amilcar) con dos velocidades hacia adelante matricula GE-11, faros de carburo, 2 plazas abierto, sin motor de arranque velocidad máxima 35 Km/h (aunque a veces cuesta abajo le vimos sobrepasar los 65 por hora). Este vehiculo demostró el partido que se le puede sacar a un veterano bien restaurado pues durante todo el recorrido no hubo necesidad ni de apretarlo un tornillo. Caracteristica principal del automovil: destrozar fisicamente a quien lo conduce durante un largo rato.

A partir de las 10 y ½ de la mañana se empezaron a dar las salidas escalonadamente y según las velocidades medias que podrian realizar cada uno de los vehiculos para llegar a Ocaña en el Km. 62 donde se reagruparían de nuevo todos los participantes. El camino hasta Aranjuez por una autentica autopista, y a pesar de -- ello el semi-Bugatti nº 16 se quedo tirado en la carretera. Su - propietario jamás quiso confesar cual habia sido la averia, aunque se sospecha que fué un par de bielas fundidas por llevar mal colocados este automóvil los "sicleres" de engrase tan tipicos de Bugatti.

Hasta Ocaña no hubo ninguna otra novedad, pues al ver parado en Aranjuez el Amilcar del Sr. Martín Gómez y a su propietario metiendo las manos en el motor no preocupa demasiado, ya que es bien sabido de todos el afan que pone este participante en dar suspense a los rallyes. Este Amilcar es unpunta de carreras de 1.926, 4 cil, 2 plazas color rojo vivo con un consumo aproximado de 7 lit. a los 100 km. y una velocidad de unos 90 km. a la hora. Caracteristica principal de este automovil: Tendencia a tomar las curvas por el sitio contrario.

De Ocaña se salió para hacer la última parte de la primera media etapa del día y llegar a Quintanar donde se almorzaria (distantes 10 km). Esta parte del recorrido la efectue como copiloto en el Bugatti de D. Carlos del Val que hacia el rodaje a su automovil. Es un tipo 30 de 1.923,8 cil, 2 lit. carroceria barca de 4 plazas, color azul Bugatti y una velocidad máxima de 120 km. a la hora. Caracteristica de este automovil: Su original matricula que es BUG 30. Durante este trayecto vimos cosas curiosas de verdad; primero un Ford "T" sedan de 1.926 en equilibrio inestable sobre un gato que se habia doblado y amenazaba con volcar el automovil. Luego encontramos el conductor de un Fiat 1.914 con "el - trigo a la cintura" buscando por un sembrado una rueda que se le habia salido.

A Quintanar no llego para la hora de comer el Delahaye de D. Fernando Redondo y D. José Pablo Redondo que al prestar sus - neumaticos de repuesto a otros participantes y tener ellos un pinchazo se encontraron sin rueda de repuesto. Este automovil es un sedanca-berlina de 1.919, 6 asientos. 4 cil, 10 H.P. tipo 87 con una velocidad máxima de 60 km. hora y un consumo de 13 lit a los 100 km. color gris y aletas negras. Caracteristica principal: El agua no hay que ponerla en el radiador sino en las ruedas para - que los neumaticos no revienten.

Después de la comida de Quintanar no pudo salir el Stuxz de D. Edward Fedeler pues por falta de aceite en el carter (habia - perdido el tapón del vaciado) se encontraba con dos bielas fundidas. Este Stuxz es un torpedo 6 plazas de 1.919 (único en el mundo esta fecha) 4 cil, 2 arboles de levas, 4 valvulas por cilindro y doble encendido. Este automovil volvio a fundir bielas en el - camino hacia Alicante y llego a Benidorm con dos dias de retraso pero ¡llego, que era de lo que se trataba!.

Desde las 4 se dieron las salidas como siempre escalonadas a los participantes para llegar a la Roda y hacer el último salto de la etapa reunidos. Durante estos 90 km se noto mucho calor y la carretera podria llamarse ruta de los campanarios pues son grandes y largas rectas donde se divisa al final un campanario, se llega a un pueblo se sale de el y otra vez una recta con un campanario al fondo. Carretera facil para los automóviles aunque algo - monotona para los vehiculos lentos. Vimos muy regular en su marcha el Delahaye del Sr. Cascante que también habia venido desde Barcelona a participar en el rallye. Un Rolls Royce de 1.927 marchaba sin ninguna dificultad aunque su propietario lo llevo furante todo el recorrido demasiado lentamente. Para el desde luego - el viaje fue un autentico paseo.

En la Roda se espero a que fueran llegando los participantes retrasados y para matar el tiempo el Sr. Maluquer hizo una - demostración de como su Le Zebre sin ocupante alguno andaba solo marcha atrás describiendo circulos perfectos.

La espera fue larga y aunque algunos participantes por hacer caso omiso del horario no habian llegado se recorrieron unos cuantos kilometros hasta acercarse a las puertas de Albacete y efectuar una nueva espera.

El recibimiento de la población de Albacete magnifico y miles de personas se encontraban esperando para saludar a los vehículos participantes.

De nuevo he de hacer notar lo absurdo y perjudicial de hacer estas entradas en laspoblaciones en caravana. Como los automoviles que van en primer lugar son los mas veteranos marchan a una velocidad sumamente lenta para los demás vehículos y los rapidos van sufriendo en estas entradas o bien de calentamientos que mas de una vez les hace hervir el agua, con notable, perjuicio para el automovil, o van marchando a medio embrague, con gran castigo para estos y las cajas de cambio. Mucho mas lógico es reunirse en las afueras de la población e ir dando la salida a los automoviles de minuto en minuto o el intervalo que se estime oportuno, de esta forma los vehiculos no sufririan en absoluto pues cada uno podria marchar a la velocidad que creyese adecuada y el público podria contemplar mejor los automoviles pues viendo pasar a todos juntos no sabe a cual atender y acaba por no ver nada.

El Sr. Nieto agente de la casa Renault en Albacete cedió amablemente sus garajes para que pasaran la noche los automoviles bajo techado y a la mañana siguiente puso a disposición de los participantes un grupo de mecánicos y herramientas para que se efectuasen las reparaciones necesarias. Agradecemos publicamente esta deferencia en todo lo que vale, que en verdad fué muchisimo.

Tras pasar la noche en Albacete se emprendió la marcha de

Después de la comida de Quintanar no pudo salir el Stuxz de D. Edward Fedeler pues por falta de aceite en el carter (habia perdido el tapón del vaciado) se encontraba con dos bielas fundidas. Este Stuxz es un torpedo 6 plazas de 1.919 (único en el mundo esta fecha) 4 cil, 2 arboles de levas, 4 valvulas por cilindro y doble encendido. Este automovil volvio a fundir bielas en el camino hacia Alicante y llego a Benidorm con dos dias de retraso pero ¡llego, que era de lo que se trataba!.

Desde las 4 se dieron las salidas como siempre escalonadas a los participantes para llegar a la Roda y hacer el último salto de la etapa reunidos. Durante estos 90 km se noto mucho calor y la carretera podria llamarse ruta de los campanarios pues son grandes y largas rectas donde se divisa al final un campanario, se llega a un pueblo se sale de el y otra vez una recta con un campanario al fondo. Carretera facil para los automóviles aunque algo monotona para los vehículos lentos. Vimos muy regular en su marcha el Delahaye del Sr. Cascante que también habia venido desde Barcelona a participar en el rallye. Un Rolls Royce de 1.927 marchaba sin ninguna dificultad aunque su propietario lo llevo furante todo el recorrido demasiado lentamente. Para el desde luego el viaje fue un autentico paseo.

En la Roda se espero a que fueran llegando los participantes retrasados y para matar el tiempo el Sr. Maluquer hizo una demostración de como su Le Zebre sin ocupante alguno andaba solo marcha atrás describiendo circulos perfectos.

La espera fue larga y aunque algunos participantes por hacer caso omiso del horario no habian llegado se recorrieron unos cuantos kilometros hasta acercarse a las puertas de Albacete y efectuar una nueva espera.

El recibimiento de la población de Albacete magnifico y miles de personas se encontraban esperando para saludar a los vehiculos participantes.

De nuevo he de hacer notar lo absurdo y perjudicial de hacer estas entradas en laspoblaciones en caravana. Como los automoviles que van en primer lugar son los mas veteranos marchan a una velocidad sumamente lenta para los demás vehiculos y los rapidos van sufriendo en estas entradas o bien de calentamientos que mas de una vez les hace hervir el agua, con notable, perjuicio para el automovil, o van marchando a medio embrague, con gran castigo para estos y las cajas de cambio. Mucho mas lógico es reunirse en las afueras de la población e ir dando la salida a los automoviles de minuto en minuto o el intervalo que se estime oportuno, de esta forma los vehiculos no sufririan en absoluto pues cada uno podria marchar a la velocidad que creyese adecuada y el público podria contemplar mejor los automoviles pues viendo pasar a todos juntos no sabe a cual atender y acaba por no ver nada.

El Sr. Nieto agente de la casa Renault en Albacete cedió amablemente sus garajes para que pasaran la noche los automoviles bajo techado y a la mañana siguiente puso a disposición de los participantes un grupo de mecánicos y herramientas para que se efectuasen las reparaciones necesarias. Agradecemos publicamente esta deferencia en todo lo que vale, que en verdad fué muchisimo.

Tras pasar la noche en Albacete se emprendió la marcha de

nuevo el día 21 para intentar el salto de 225 Km hasta Benidorm con parada en Alicante para almorzar.

Exceptuando 2 ó 3 automoviles todos los demás tomaron la salida con bastante retraso (en fin, a la hora que les dió la gana), con lo que los participantes de los automoviles rápidos cansados de esperar para dar alguna ventaja a los lentos tomaron la salida sobre las 11 de la mañana pues estaban dispuestos a cumplir el horario y llegar a Alicante a su hora. En la subida a Chinchilla comenzamos a adelantar a algunos "lentos" y vimos a otros que debido al mal estado de la carretera sufrian del denominador común llamado pinchazo.

Cerca de Bonete a 50 kilometros de la salida nos encontramos al Almirca de los hermanos Ledesma, estaba parado pues habia salido de Albacete con poco aceite en el carter y el poco que tenia ya se lo habia tragado.

Entre Albacete y Almansa un Ford "T" sedan tenia dificultades en el puente trasero. Sabia decisión del director de la prueba fué ordenar a los mecánicos que desmontasen la transmisión y diferencial para reparar la averia, sabia decisión que dejó a todos los demás participantes sin asistencia menos mal que ya habian caido los que se esperaban. En Almansa se reunieron algunos automoviles mientras que los lentos continuaban camino para intentar recuperar el tiempo perdido. El recorrido hasta Alicante fue magnifico con un tiempo maravilloso una carretera agradable y muchimos espectadores en todas las poblaciones que se atravesaron. Pudimos ver una picada entre un Ford "T" de 1.923, el Fiat de 1.914 y el Le Zebre de 1.907. El Ford pronto quedó retrasado y los -- otros dos continuaron durante 30 km luchando por ver cual llegaba antes a Alicante. El Fiat con un motor mas potente pero carroceria mas pesada desarrollaba mayor velocidad en los llanos y subidas, aunque su conductor no usase en cambio demasiado a tiempo.- El Le Zebre mejor conducido y sacandole fuerzas hasta de el último microcaballo de su motor y sobre todo lanzandose en las bajadas como un loco, en alguna de ellas le vimos tomar las curvas - en dos ruedas. La velocidad alcanzada por estos automoviles era de 40-45 Km/hora y en las cuestas abajo el Le Zebre llego a alcanzar los 70. Este automovil llegó a la entrada de Alicante con unos 200 mts. de ventaja sobre el Fiat.

Excepto el Ford "T" que se habia quedado en el alto de Chinchilla con la averia en el puente trasera e hizo el recorrido sobre el traigller, todos los demás automóviles fueron llegando y reuniendose a la entrada de Alicante. Esta entrada se hizo a las 3 y $\frac{1}{2}$ de la tarde en lugar de a las 2 como estaba anunciado a - causa del absurdo de esperar a los que venian retrasados. Como es natural mucha gente de la que esperaba para ver los vehículos se marchó a sus casas cansados de esperar. Es natural y detalle de compañerismo el esperar a los automoviles que vienen retrasados, cuando este retraso es por causa justificada, pero cuando es debido a que los participantes hacen caso omiso del horario de salida y toman esta a la hora que les viene en gana el esperarles para hacer la entrada en una población todos juntos además de perjudicial para todos y el buen nombre de la prueba, es completamente ridiculo y creo que estos participantes que se retrasaron por placer debian ser merecedores de una sanción.

En el Club Nautico de Alicante fueron obsequiados los participantes con una comida pantagruelica que se prolongo hasta las 5 de la tarde.

El trayecto Alicante-Benidorm (55 Km) discurre por una carretera bonita y que les "va muy bien" a los automóviles. Todo participante con el deseo de llegar al fin del trayecto, y tal vez pensando en las escandinavas de las que tanto les habian hablado y algunos rumores decian les esperaban con los brazos abiertos para recompensarles por su esfuerzo, forzaron la marcha durante este trozo de recorrido, e incluso los veteranos lentos que debian hacer estos kilometros en 90 minutos ganaron ½ hora sobre el horario previsto.

Corrieron tres teorias sobre la subita rapidez de los vehículos en esta parte del trayecto, y estas teorias fueron:

1º Pensamientos puestos por parte de todos en los "productos nordicos" que esperaban a los participantes, y sus renqueantes automóviles.
2º Que se habia dicho algo muy feo para el último que llegara a Benidorm
3º Que la fabulosa comida celebrada en Alicante no habia sido invitación de nadie y habia de ser pagada por los participantes, para lo cual habia salido desde el Club Nautico un motorista en persecución de la caravana y al primero que pescara le haria responsable de la factura. Esto naturalmente fue un bulo, pero hizo su efecto y ya vemos como corrieron todos sin excepción.

Habia automoviles que corrian de forma tan desaforada que no se podia dar crédito a lo que se veia, así del Amilcar de los hermanos Ledesma se dijo que habia hecho uso de un motor moderno que llevaba oculto en su pico trasero y mediante un habil ingenio mecánico podia conectarse a la transmisión a la vez que dejaba de trabajar el de origen en la parte delantera.

Este Amilcar es un sport punta cerreras de 1.924 de los llamados autociclos o voitturetes, de 4 cil, 5 H.P. 3 velocidades hacia adelante, sin diferencial y fremos unicamente en las ruedas traseras y una velocidad máxima de 75-80 km/h. Ha participado en gran número de rallyes y viajes y es bien conocido por todos mejor dicho reconocido por su rabioso color amarillo limón que lo hace visible a larga distancia. Caracteristica principal: Aparte de su color la elevada cantidad de aceite que es capaz de gastar. En este viaje 12 litros. Noticia aparte de estas notas personales: De fuentes generalmente bien informadas nos llegan noticias que el motor oculto en su pico trasero es un 4 cil. de una marca alemana de competición de 1.600 c.c., 120 b.h.p.

En Villajoyosa habia una parada obligatoria para reagrupación de todos los automoviles. Nuestro Bugatti habia llegado el primero y alli estabamos esperando a los demás, cuando vimos aparecer el Fiat Zero que sin detenerse siguió camino. Después asomo su negro morro un Frod "T" que también paso de largo sin detenerse. Como es natural salimos disparados detras de ellos pensando que si alguien debia llegar el primero a Benidorn bien podiamos ser nosotros. Este Bugatti es un Gran-Prix (competición) de 1.924 todo de origen, 8 cil el línea, 1.990 c.c. con dos carburadores Solex, encendido por magneto. Da 7.000 revoluciones maximas por

minutó con 90 h.p. de fuerza y capaz de desarrollar una velocidad máxima de 180 km/h. La capacidad de aceite en el carter es de 7 lit. y como ya dijimos el tanque de gasolina para 125 litros - Ruedas de alambre y pintado de color azul Bugatti. Caracteristica principal, llenar de aceite a sus ocupantes y no poder andar a menos de 70 km.H pues le hierve el agua.

A las puertas de Benidorn pararon todos los automoviles para hacer la entrada oficial. Esta fué impresionante por la cantidad de gente que se habia congregado para ver a los esforzados participantes y sus renqueantes vehículos. El Ayuntamiento habia preparado un recibimiento a base de cohetes, música y vino de honor. Los automoviles quedaron estacionados en un "parking" preparado al efecto para que pudiesen ser exhibidos sin temor a su integridad mecánica.

Efectivamente las escandinavas estaban alli esperando a los automovilistas como nos habian dicho y la alegria fué grande por parte de todos, alegria que duró poco pues todas ellas tenian ya su "bicho".

Un par de ingleses que habia por alli gozando del sol de España nos indicaron correctamente que para otro año se edite también el catálogo de la prueba en inglés pues ellos no se enteraban de lo que alli estaba escrito.

Por falta de espacio no podemos relatar los dos dias pasados alli y los homenajes recibidos por parte de las autoridades, así como el reparto de premios celebrado a los postres de una esplendida cena ofrecida por el Ayuntamiento al que desde aquí damos - las más expresivas gracias anteponiendo ante todas las dadas al alcalde D. Pedro Zaragoza uno de los mas entusiastas organizadores de este Rallye. En otro número relataremos el regreso a la capital de nuevo, regreso realizado en dos dias en etapas similares a las de ida.

En el proximo número de AUTOMOVIL ANTICUARIO se relatará el

II MADRID-ALICANTE-BENIDORM-VALENCIA-MADRID celebrado durante los dias 22-27 de Mayo de 1.963

Desde aqui hemos de felicitar al compositor del magnifico cartel del 1er Madrid Benidorm Nadrid uno de los diseños mas afortunados de los que hemos conocido.

SOBRE LOS KILOMETROS RECORRIDOS EN AUTOMOVIL ANTIGUO

Por el socio
número, 2

Continuando la lista aparecida en el primer número de Automovil Anticuario, damos de nuevo esta clasificación corregida y aumentada hasta el día de la fecha con el número de kilómetros que ha recorrido cada socio sobre automoviles en época desde el día de la fundación del Club.

El número de pruebas en que ha participado cada socio, así como los kilometros que ha recorrido en cada una de estas pruebas, fecha y denominación de estas será expuesto proximamente en un "planing" en el domicilio social del Club.

Km. recorridos.	Nombre del Socio.
4.836	D. José Manuel Rodríguez de la Viña
4.236	D. Enrique Rodríguez de la Viña
1.999	D. Ignacio Ledesma Zuloaga
1.872	D. Javier Ledesma Zuloaga
1.764	D. Leonardo Mesones
1.700	D. Pedro Martín Gómez
1.217	D. José Luis Diez Pardo
1.099	D. Fernando Redondo Berdugo
1.000	Doña Yolanda Chaney Cicero
1.000	Doña Petra Sedano González
1.000	D. Antonio Salvador Orodea
1.000	D. Alfonso de la Rocha Milla
1.000	D. José Pablo Redondo Laguera
1.000	D. Federico Magriña Sanllorente
961	D. Nicolás Franco Pascual del Pobil
870	D. Vicente Archanco Bielsa
844	D. Juan Antonio Diez Pardo
812	D. Francisco de la Rocha Milla
794	D. Pablo López de Yela
794	D. Ramón López de Yela
793	D. George Koskoris
700	D. José Luis Martín Gómez
700	D. José María Diez Lobato
700	D. José Torres del Molino
119	D. Luis Fernando de Ortueta
112	Doña Margarita Cerame y Fernández Vijande
105	D. Eduardo Sanz Palacio
105	D. Juan Antonio Quintano Heilpefn
74	D. Luis Cerame y Fernandez Vijando
70	D. David Butcher
30	D. Fernando Mezquita
21	D. Rafael García Tapia
14	D. Manuel Colòmer
0	Todos los demás Socios

BOLSIN DE JOYAS Y CHATARRAS

AUTOMOVIL ANTICUARIO va a presentar una larga lista de material suceptible de ser rescatado pues ha apreciado que en el Club y - fuera del Club las listas de Joyas y Chatarras han atraido a nuestros queridos socios y amigos, podemos indicar que mas de 40 Automóviles se han adquirido gracias a estas ofertas totalmente desinteresadas. Creemos además que estos Automóviles irán desapareciendo y cada vez mas escasos y caros nos obligarán en un futuro no lejano a cerrar esta bolsa totalmente libre.

Leed pues con atención amantes de las antiguas chatarras prestad atención que se os abren las puertas de las mas encantadoras realidades suceptibles de ser vuestas a precios tan ridiculos que un mañana cercano os envidiaran los que llegaron tarde y desearian - hacerse con ellas:

Amilcar C4 engrase a presión convertido a furgoneta enterisimo.
Amilcar C-4 canoa restaurado en su justo precio 1922
Amilcar CGCS entero-carter en T-modificada cola-precio ridiculo.
Amilcar 9HP parte furgoneta. Entero precio ridiculo.
Material Amilcar Motor C4-C4-cambios 9HP-engranajes, bloques, transmisiones ejes traseros, dirección. Tableros enteros instrumentos Jaeger y OS.
Bugatti T 23-facilisimo de restaurar muy entero barato
Bugatti T 38-entero para hacer primorosa restauración
Material Bugatti: Tableros enteros instrumentos Boubon y Jaeger, ejes delantero T 40-44, eje trasero GP, bastidor T40 y T 37, cajas de cambios, engranajes, carburadores, magnetos de 8 cilindros y de 4. Dirección entera.
Chrysler carrocero Le Baron roadster 4 plazas 1933 8 cil magnifico
Cadillac 1919 funeraria entero-sorprendente lujo necrofilo.
Chevrolet torpedo 1925, entero mal estao barato.
Citroen 1919 6 ventanillas como nuevo.
Citroen Treffle-varios.
Delage 8 cil. 2 plazas.Carroceria Villar.
Delahaye m1358 3 carburadores 2 plazas 1947 único.
Delahaye idem 1938 coupe 2 4. Barato.
E.H.P. 1.920 Cortusell sava.
Flint 1923-barato, sedan.
Ford T mas de 10 todos los años desde 1910 a 1927 Todas carrocerias.
Graham Paige 8 cil limousine 6 ventanillas, Barato.
Farman 40 HP único de 1926.
Delonay-Belleville limousine 1926 perfecto.
Issota Fraschini-canoa 1926 único.
Itala uno de 1910-80HO y otro 1925 canoa 15 HP.
Bianchi 1935 sedan bien.
Hispano-Suiza-uno de 1916 de 30 HP varios T 48 y T 49 T 32 y 56bis.
Mercedes uno sin valvulas 1924 otro 500K otro 540K.
De Dion Bouton uno 1902 otro 1928
Panhard Levassor uno de 1903 otro de 1929 excepcional. 1920 otro
Minerva 1924 otro 1928
Metallurgique uno de 1911 único carreras.
Lancia Lambda 3º 7º 9º baratos torpedo, limousine, sedan
Lincoln 1919 funeraria 8V otro 1929 limousine.
Auburm-sedan 6 y 8 cil de 1927 y 1929 baratos.
Cord 8 clindros L29 de 1930
Rolls Royce 20 HP otro P II limousines baratos
Renault torpedo 6 cil. 1925 otro 4 cil. 1922 muy buen estado descapotable.

Pierce Arrow 1931-8 cil limousine muy bueno y raro
Parckard 1920 de 6 cil limousine otro 1928 de 8 cil otro 1934 de 8 cil.
Peerless 1929 limousine barato.
Erskin e-Essex-Fiat 500 520 etc baratisimo
Whippet varios.
Reo 1928 bine barato.
Salmson de 1924 perfecto
Victoria 1920 rarisimo para restaurar
MG 6 cilindros sedan-sport techo correrizo gran clasico completo 1935.
Bentley de 1936 sedan precioso tipo sport-sedan.
Etc. etc. etc. etc. etc.

UNION ESPAÑOLA DE CLUBS DE AUTOMOVILES ANTIGUOS.

INFORME SOBRE LA 3ª JUNTA GENERAL CELEBRADA EN ZARAGOZA EN EL GRAN HOTEL EN EL DIA 11 DE DICIEMBRE DE 1963.

Temas a tratar: Modificación de Estatutos Fundacionales y Admisión de nuevos Clubs, así como Reglamentación para Pruebas.

Los Estatutos fundacionales tenían un carácter provisional y se creyó conveniente modificarlos para dar la la UECAA mas flexibilidad y amplitud para que en ella entren todos los Clubs o Sociedades que sobre el Automovilismo Histórico funcionen en España.
Se propuso que todas las admisiones habrán de aceptar las normas aprobadas por la UECAA.
Las modificaciones mas sustanciales son: Reducción de la parte ejecutiva a dos cargos que necesariamente serán de los Blucs-Club de Automóviles Clásicos y Veteranos y Amigos de los Coches Veteranos por haber sido fundadores, éstos cargos son los de: Presidente y Secretario-Tesorero, tienen voz y voto en Juntas y el Presidente en empate decide.
Creación de dos Vicepresidencias honorarias sin voto ostentables por D. Alberto Maluquer de los Amigos Coches Veteranos e Iltmo. Marqués de Vargas por el Veteran Car Club, en los cuales el Presidente podrá delegar en caso de ausencia.
Cada Club admitido tendrá un vocal con voz y voto.
A la Unión se acudirá con sugerencias y propuestas que podrán ser o no ser aceptadas. Para la aceptación de las importantes se precisará la aprobación con un mínimo de 2/3 de mayoría para las normales con la mitad mas uno de los votos.
La UECAA informará de todo a cada uno de los Clubs integrantes.
También centralizará todo lo relativo a Rallyes y fechas.
Estas son en líneas generales lo propuesto, seguidamente se presentó la candidatura provisional para elevarla a definitiva del Veteran Car Club y del RAC de Cataluña, Sección de Automóviles Veteranos.
No hubo objeciones para su ingreso.
Seguidamente se procedió a comunicar al Veteran Car Club por medio de sus Delegados su admisión.
No mencionaremos la equivocada interpretación que dieron a ésta.
Seguidamente se procedió a ver en un Cinematógrafo la magnífica película sobre el Rally de la Costa Brava en color estupendo con fotografias oportunísimas y con música adecuada. Tras las felicitaciones por esta proyección se tornó al Hotel donde aclarados los puntos el Veteran Car Club admitió todos los postulados y dio las gracias por su admisión definitiva prometiendo colaborar seriamente en esta labor coordinativa de la UECAA.
La UECAA dió las gracias a los Vocales fundadores que son: Presidente D. Nicolás Franco- Vicepresidente D.Alberto Maluquer- Secretario D. José María Puigcerver- Tesorero D.Enrique Rodriguez Viña- Vicesecretario D.José Rodriguez-Viña y Vicetesorero D. Pedro Arderius, los cuales dispusieron graciosamente de sus cargos para la nueva estructuración de la UECAA; citaremos también que en esta Junta General participaron sin voto aunque con voz observadores de los Clubs Fundadores D. Felix Cascante y D. Fernando Redondo y D. Luis de Ortueta.
Los Clubs que forman parte girarán las cantidades que se han fijado para el fondo de la UECAA que será de 2.000 ptas. por Club para el año 1964.
Indicaremos también que los nuevos Clubs que en España se formen precisarán el apadrinamiento de un Club activo al presentar su proposición de admisión.

PETICIONES PARA EL AUTOMOVILISMO HISTORICO

Con el mayor respeto queremos exponer en estas líneas las siguientes súplicas, basadas en la necesidad de una debida y justificada protección al Automovilismo Histórico y que confiamos sean consideradas por las autoridades competentes.

Al Ministerio de Gobernación. Dirección General de Tráfico:

Eliminación de las multas que provienen por presentar unas hojas de transferencia antiguas—caso que se presenta en muchas circunstancias del Automovilismo Histórico—, multas superiores, a veces, al valor pagado por el automóvil.

Simplificación de trámites y aceptar la *bona fides* del adquirente del Automovilismo Histórico, en el caso de insuficiencia documentaria, pues estos vehículos suelen estar abandonados y es dificilísimo encontrar documentos originales.

Creación de la matrícula de Vehículo Histórico debidamente conservado.

Al Ministerio de Hacienda. Contribución General sobre la Renta:

Que no se sumen los HP fiscales del Automóvil Histórico a los del Automóvil Moderno en las declaraciones de rentas, ya que se les equipara con igual matiz como signos externos de renta.

Que se le desgrave al coleccionista histórico de automóviles en las declaraciones de renta, considerando al Automóvil Histórico en la misma proporción a los hijos habidos; es decir, en 10.000 ó 25.000 pesetas, como parece que van a ser desgravados, en la nueva Reforma Tributaria, cada hijo.

A la Dirección General de Impuestos sobre el Gasto:

Que no se grave al Automóvil Histórico con el impuesto de lujo, esto protegería y salvaría muchos vehículos.

Que se reduzcan las cuotas de valoración de estos vehículos.

Al Ministerio de Comercio:

Liberalización para la importación de Vehículos Históricos. Esto haría factible importar vehículos de valor existentes fuera de España y acrecentaría el Parque Nacional de Automóviles Históricos.

Desgravación de toda clase de tarifas aduaneras, considerándolos como muebles con más de cien años, y así quedarían exentos.

Al Ministerio de Justicia:

Privilegio de moratorias justificadas para el pago de restauraciones.

A los Ministerios de Turismo y de Educación Nacional:

Una efectiva protección para la creación del Museo del Automóvil.

Al Ayuntamiento de Madrid:

Libertad de aparcamiento en cualquier lugar a los Automóviles Históricos, liberándolos de multas. Reducción de precios en los aparcamientos vigilados.

Al Sindicato de Garajes:

Reducción de precios en los garajes, para estos vehículos.

A G R A D E C I M I E N T O S

A la siempre valiosa cooperación de la Policía de Tráfico en carreteras y en ciudades.

A las Firmas que han colaborado económicamente en las actividades del Club: Osborne, Coca-Cola, Pañerías Bustillo, Muebles Maga, Lavamat, Westinghouse, Carlos Salamanca, S. A.

RALLY MADRID - LEON

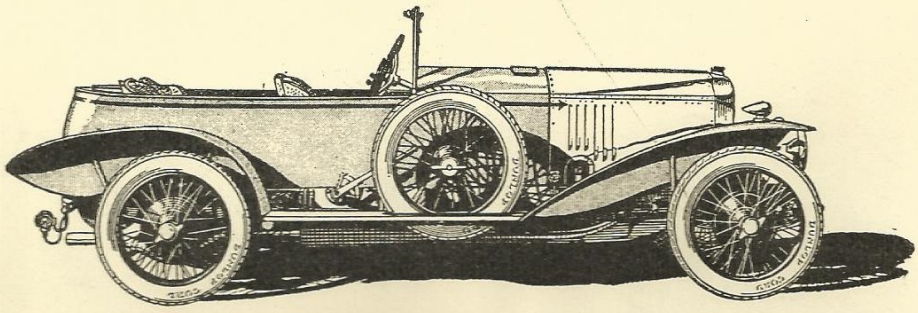
DE AUTOMOVILES DE EPOCA

AUSPICIADO POR EL

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LEON

ORGANIZADO POR EL

CLUB DE AUTOMOVILES CLASICOS Y VETERANOS



DIA 27 JUNIO

Madrid . . . . . 10 horas
Villacastín . . . 14 »
Valladolid . . . 19 »

DIA 28 JUNIO

Valladolid . . . . 9 horas
León . . . . . 12 »