



Auto Retro Barcelona 2011: El mundo del Clásico, al alcance de todos

Auto Retro Barcelona celebrará su 28 edición del 3 al 6 de diciembre de 2011, con una ocupación plena de los 30.000 m² de los palacios 2 y 3 (Plaza Universo) del recinto de Montjuïc de Fira de Barcelona, con cerca de 300 expositores de hasta 8 países distintos y una oferta completa y variopinta sobre el mundo del vehículo Histórico, Clásico y de Colección.

El de este año será un certamen dinámico y atractivo que engloba los sectores del automóvil, la motocicleta, la náutica y la aviación clásicas. Con dos temas monográficos centrales que encabezarán las firmas SEAT y Nissan, las actividades y presentaciones en Auto Retro no cesarán a lo largo de sus 4 días de celebración, organizadas por *dealers*, expositores, recambistas y patrocinadores, pero también por el propio salón.

Algunas de estas actividades marcarán el hilo conductor de la muestra, entre ellas los aniversarios: En Auto Retro se celebrarán los 125 años del primer coche fabricado por Karl Friedrich Benz (1886), con una exposición histórica de vehículos Mercedes-Benz; también los 50 años del Jaguar E-Type; a las puertas de conmemorar el medio siglo de vida de la Montesa Impala 175, Auto Retro contará con los tres prototipos Impala que protagonizaron la travesía por África en la llamada Operación Impala. O los 25 años del BMW M3, entre otros.

El de los reconocimientos es un apartado que conforma el ADN de la muestra. Este año, el ACCC homenajeará a Jaime Alguersuari Tortajada por su importante contribución al mundo del motor; también se rendirá homenaje a Ramón López, pionero del karting en España con Hispapakart; o al carrocerero Pedro Serra.

Moritz convocará de nuevo el



concurso para solucionar averías en su flota Seat 600, y también el de cambio rápido de ruedas. Como novedad, permitirá al público visitante conducir un camión Ford T de 1923. Habrá "rarezas" como el Mustang Sedán de 1964 que nunca vio la luz; o el micro coche BCB, que tampoco se fabricó pero cuyo prototipo ha sido restaurado.

Se presentarán equipos de competición, como el Nou Onze Team que correrá el Le Mans Classic; o rallies y eventos como el Barcelona-Sitges de Coches de Época y el Espíritu de Montjuïc. Y en el exterior, durante el domingo 4 de diciembre, se celebrará una nueva edición del Montjuïc Revival, este año con el trazado de la montaña cerrado al tráfico.

Car-Corral, ITV para vehículos clásicos, una pista de slot gigante réplica del circuito de Montjuïc -con versión también para niños- y un mercadillo de piezas y colecciones que es un

referente en el sur de Europa... La 28 edición de Auto Retro Barcelona es una de las más completas de la historia, siempre bajo la batuta de Promobil Group, que ha sabido hacer de éste un certamen en el que todo y todos tienen cabida.

Índice de temas

Tema	Página
•Seat y sus vehículos urbanos	2
•Nissan y los deportivos	3
•125 años de Mercedes-Benz	4
•25 aniversario BMW M3	4
•Medio siglo Jaguar E-Type	5
•Mustang Sedan	5
•50 años Operación Impala	6
•Homenaje Jaime Alguersuari	7
•Homenaje Ramón López	8
•Reconocimiento Pedro Serra	8
•Actividades Moritz	9
•Joan Aymamí, 30 años	9
•Montjuïc Revival	10
•Nou Onze Team	10
•Retroaviación	11
•Retronáutica	11
•Otros temas	12 - 14



Temas centrales

SEAT mostrará la evolución de la marca en el segmento de los vehículos urbanos

En el espacio central del ala este del palacio nº 2, **SEAT** contará con un vistoso stand de 657 m² en el que mostrará la evolución de la compañía en el segmento de los vehículos urbanos. La marca barcelonesa, constituida el 9 de mayo de 1950 como Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A., fue la que motorizó un país que contaba en aquel entonces con una media de 3,1 vehículos por cada 1.000 habitantes.

El 5 de junio de 1953, SEAT inauguraba la primera fábrica en la Zona Franca de Barcelona y el 13 de noviembre de ese mismo año salía de la misma el primer coche SEAT: un 1400, aunque no fue hasta mediados de 1957 cuando se inició la producción del SEAT 600, un modelo utilitario y asequible para la clase media que empezaba a emerger en España y que inició una época de ansias masivas de movilidad y libertad. Más allá de un modelo en sí, el 600 se convirtió en un símbolo que aportó la definitiva motorización del país.

Es a partir del **600** donde arrancará la exposición de SEAT en Auto Retro Barcelona, al que acompañarán otros utilitarios urbanos de la marca como el **Panda** (1980), que se transformó rápidamente en el utilitario más de moda en toda España; y el **Marbella** (1986), nacido como resultado de una transformación del Panda y de la nueva imagen de toda la gama SEAT, convirtiéndose en un modelo muy popular entre los jóvenes. Antes de ambos modelos, la marca lanzó el 133 (1974).

También estarán los sucesores de aquellos, el pequeño **Arosa** (1997) y su evolución a nivel de aspecto **Arosa II** (2000), cerrando la muestra el sucesor y a la vez último producto de la marca, el **SEAT Mii**, un coche eminentemente urbano, de 3,56 metros, 4 plazas y 251 litros de maletero, con un diseño compacto y robusto, de aspecto dinámico y

activo con el que la marca española vuelve a un segmento en el que lleva años sin estar presente. Precisamente esta será la primera vez que SEAT muestre este producto en un salón, coincidiendo además con el inicio de su comercialización.

Además de videos sobre los recientemente celebrados 60 años de la compañía, completarán la muestra dos unidades deportivas elaboradas sobre dos modelos de esta gama urbana: el **SEAT 600D** con el que **Josep Maria Mía Bardolet**, expiloto de la marca, inició sus primeros pasos en el mundo de la competición, y con el que terminó 5º en Regularidad en el pasado Rally Costa Brava-Lloret de Mar, y el **SEAT Panda 45 de grupo 2** con el que **Carlos Sainz** participó en el nacional de rallies de 1982.





DOSSIER DE PRENSA

Temas centrales

Nissan exhibe la historia de sus deportivos

A finales de los 50, Nissan fue el primer fabricante japonés en darse cuenta que los compradores de automóviles ya no aspiraban sólo a adquirir vehículos capaces de llevarlos de un lugar al otro y creó su primer coche deportivo, el **Nissan Fairlady**, un bonito descapotable biplaza con carrocería bicolor y motores de hasta 60 CV de potencia. De esto ya hace más de medio siglo y, desde entonces, la deportividad ha sido una de las constantes en la gama Nissan, especialmente a raíz de la presentación, en 1969, del primer miembro de la legendaria alcuña Z, el 240.

En Auto Retro Barcelona, Nissan exhibirá cinco modelos deportivos, cuatro de ellos integrantes de la familia Z: 2000 Sports (1966), 240 Z (1972), 300 ZX (1989), 350 Z (2006) y 370 Z (2009).

El primero es el heredero directo de aquel Fairlady inicial. El **Datsun 2000 Sports Roadster** fue la última evolución del concepto de descapotable biplaza, con un potente motor de 2 litros y 130 CV. Inspirado en los roadsters ingleses clásicos y dotado de un chasis convencional con suspensiones por eje rígido, este pequeño descapotable era mucho mejor que sus contemporáneos pero el mercado exigía ya otro tipo de deportivos; justo el que Nissan propuso en 1969.

El **240 Z** fue una revolución. Por primera vez, una marca japonesa proponía un coche capaz de enfrentarse a las principales referencias europeas y, además, casi a mitad de precio. Diseñado por Fumio Yoshida, el 240 Z escondía bajo su largo capó un motor 6 cilindros de 150 CV y llevaba suspensión independiente a los dos ejes. Lograba con facilidad los 210 km/h y se convirtió en un best seller, sobre todo en Estados Unidos. Además, en 1972 el Z se impuso en el Safari Rally de Kenya demostrando que, además de bonito y rápido, era un coche robusto y fiable. El 240 inició la leyenda Z en Japón, EEUU y en algunos mercados europeos, como por ejemplo en Gran Bretaña, y el relevo le llegó en 1974 con el nuevo 260 Z.

Más grande y lujoso, con faros semi-careados y un poderoso V6 de 3 litros, el **300 ZX** fue la respuesta a un mercado que pedía auténticos GT. La versión turbo, con 200 CV, fue el Z más potente hasta que llegó el 300 ZX de 2ª generación (1989), un super deportivo que sólo conservaba un parecido estético: Un 2+2 de más de 4,5 metros con un motor V6 de 220 CV y distribución variable. La versión turbo con 300 CV se sumó a la gama que, en aquel entonces, trataba de tú a tú a los Porsche 911, Honda NSX o Ferrari 348 TB contemporáneos.



El renacimiento de los deportivos a final de siglo llevó a Nissan a plantearse la posibilidad de recuperar un coche mítico. Fue así que, en 2001,

un concept car inspirado en el primer Z, corto pero con morro largo y un motor de 6 cilindros atmosférico, impresionaba en el Salón de Detroit. Un año más tarde, en el mismo escenario Nissan anunciaba su intención de fabricar el nuevo Z e, incluso, anunció el precio y en 2003 nació el **350 Z**, un deportivo moderno, con suspensiones muy evolucionadas, frenos potentes y 280 CV; un biplaza extraordinario, ofrecido más tarde también en versión roadster que se convirtió en el digno heredero de una saga legendaria.



El último exponente, hasta ahora, de la alcuña es el **370 Z**, presentado en 2008. Más corto y con una distancia entre ejes inferior, el 370 es todavía más deportivo que su antecesor. Cuenta con un motor más potente, de 3,7 litros y 332 CV, y mantiene la filosofía de aquel primer 240; la de un coche abiertamente deportivo, pensado para disfrutar al volante, con sólo dos plazas pero con la practicidad necesaria para ser usado a diario y, por supuesto, a un precio que hace enrojecer a más de uno de sus rivales directos.



Aniversarios

125 años del primer Mercedes-Benz

Mercedes Benz Club España celebrará, en Auto Retro Barcelona, los 125 años de la marca alemana exhibiendo una reproducción del primer vehículo -un triciclo- que patentó en enero de 1886 Karl Friedrich Benz, el pionero ingeniero de automóviles y diseñador de propulsores, considerado el inventor del primer coche con motor de gasolina de la historia, junto con su esposa Bertha Benz.



La invención de Benz de aquel triciclo motorizado marcó el comienzo de una nueva era en la movilidad. Su primer "viaje" lo efectuó su esposa, desplazándose desde su domicilio alemán a casa de unos parientes, a bordo de ese carruaje a motor que muchos miraban anonadados. Esta escena se plasmará en uno de los dos stands que para esta ocasión tiene el club español, con el triciclo y unos maniqués que simularán a Bertha Benz acompañada de dos de sus cinco hijos en este recorrido en el cual no estuvieron exentos de problemas mecánicos. La representación se vestirá con documentación que hace referencia a la patente nº 37435 del triciclo y al itinerario que la familia realizó en este primer viaje con el "Motorwagen", como se llamó popularmente, cuyo original se exhibe únicamente en el Deutsches Museum de Munich.

Además, el club español de la marca, que preside Juan Vázquez -presente en las distintas concentraciones de vehículos que la firma ha realizado en

2011 para conmemorar estos 125 años, como la multitudinaria reunió de todo tipo de vehículos clásicos del pasado agosto en el aeropuerto de Berlín- mostrará otras 7 valiosas piezas que acompañarán el citado triciclo: Como contraste a la maqueta del primer vehículo, el último modelo de la firma alemana, un **Mercedes-Benz SLS Roadster** descapotable, un modelo de coche que también tendrá su representación en su precedente fabricado en los años **1955**; un Mercedes-Benz Night de los años 20; un **630K** de los años 30; un clásico **300 SL Alas de Gaviota**; y un **170**,

el coche que encarnó el principio de la contienda en la 2ª Guerra Mundial y que se siguió fabricando después, rediseñado; así como un **Mercedes-Benz 300 SL** coupé de los años 50.



25 velas para el BMW M3

BMW M Club España mostrará en Auto Retro Barcelona 2011 distintas unidades de competición y de calle del BMW M3, un coche cuya fabricación se anunció en agosto de 1985 pero que quienes lo esperaban con impaciencia tuvieron que aguantar hasta 1986 para verlo rodar. Nació, así, una leyenda para la serie de este modelo, que cosechó innumerables éxitos en circuitos e incluso en rallyes.





Aniversarios

Medio siglo del Jaguar E-Type

Otra efemérides que no pasará por alto en Auto Retro Barcelona serán los 50 años del Jaguar E-Type. Distintos stands, entre ellos Mendieta Sports Car y Auto Storica, mostrarán varias unidades de este súper deportivo de culto que forma parte de la leyenda del automóvil y que en su día apasionó a personalidades como Frank Sinatra, Brigitte Bardot, Tony Curtis o Steve McQueen, convirtiéndose en sinónimo del automovilismo deportivo de los 60.

En marzo de 1961 y en Londres, Jaguar hacía la presentación de su primer Jaguar E-Type. Inspirado probablemente en los modelos "D", mostraba el 3.8 en 2 versiones, Cabrio y Coupé, con un propulsor que desarrollaba 265 CV a 5.500 rpm, pudiendo alcanzar una velocidad de 241 km/h. La lista de características mecánicas era espectacular: motor con doble árbol de levas, suspensión trasera totalmente independiente con 4 amortiguadores y frenos de disco a las cuatro ruedas de radios, con los traseros en salida de diferencial, un refinamiento normalmente reservado a los coches de carreras.

A lo largo de su historia sufriría varias transformaciones: Serie I, Serie I 1/2, Serie II y Serie III. Pasando del tablero de a bordo de aluminio en los modelos 3.8 al del botón de tecla de los V12. Se construyeron hasta 38.412 vehículos de



la serie I y I 1/2, 18.788 de la serie II y 15.290 de la serie III. Gran parte de esta producción se fue a EEUU. Con este modelo Jaguar no sólo confirmaba su hegemonía como uno de los grandes constructores de vehículos deportivos, sino que 50 años más tarde sigue siendo uno de los clásicos más interesantes. Tal ha sido la perfección estética de sus líneas, que tiene un espacio permanente en el Museo de Arte Moderno de Nueva York.

47 años de un Mustang que no llegó a ser

La firma Excelence mostrará en exclusiva en Auto Retro Barcelona la única unidad que se conoce en España del Sedan Mustang. Se trata de una unidad que empezó a fabricarse en diciembre de 1964, equipado con un motor diesel de 4 cilindros y 2.000 cc suministrado por Perkins, que hubiese salido a la venta en la primavera de 1965 por un importe de 160.000 pesetas, enfocado esencialmente al sector del taxi. Por ello respondía al carácter de berlina de 4 puertas, de líneas cuadradas y funcionales y con unas dimensiones interiores amplias que podían dar acomodo a 4 personas con holgura.



Pero este nuevo coche autóctono, diseñado por Enrique López Patay y desarrollado, financiado y construido en Zaragoza por SEDAN (Sociedad Española de Automóviles Nacionales SA), vinculada a las factorías Nápoles, se quedó en el intento, por falta de autorización del Ministerio de Industria para llegar a la serie, de financiación e incluso de operatividad y competencia, dado que estaban a punto de irrumpir en el mercado los populares Renault 8, Seat 850 o Simca 1000. Nadie sabe cuantas decenas de prototipos fueron montados artesanalmente pero, al no poder ser homologados, no pudieron matricularse y casi todos terminaron fuera del país, se presupone que en Sudamérica. Todos menos una unidad que se quedó un aficionado zaragozano, una pieza única que Auto Retro Barcelona pondrá a la vista del público y que no deja de ser un eslabón más de la cadena que explica la historia de la automoción española.



Aniversarios

50 años de la Operación Impala

Auto Retro Barcelona y MotoClub Impala presentarán, con motivo del próximo 50 aniversario del lanzamiento de la Montesa Impala 175 y de la travesía africana "Operación Impala", una exposición con diferentes versiones que se produjeron durante la larga etapa de fabricación de esta ovacionada y polivalente motocicleta. Todo ello se amenizará con una concentración de Impalas, contando con la presencia de distintos protagonistas que han marcado la historia de este modelo, desde pilotos a usuarios.

Movilizador de los muchos apasionados y coleccionistas de Impalas, para el MotoClub Impala concentrar gente no es una dificultad. Son famosas las Impaladas anuales que reúnen a centenares de moteros y que en esta ocasión repetirán experiencia en Auto Retro Barcelona, un acto más para celebrar en 2012 el medio siglo de vida desde el inicio de fabricación de uno de los modelos más populares de Montesa.

A todo ello se sumará una importante exposición que en el interior del salón aglutinará diferentes versiones de esta moto, así como las tres Impala protagonistas de la travesía de África conocida con el nombre de "Operación Impala", que en 1962 sirvió para demostrar al mundo la extraordinaria fiabilidad de esta motocicleta, recorriendo 20.000 kilómetros por todo el continente africano, en su mayoría por pistas sin asfaltar.

Una de las mayores aventuras en moto

La Operación Impala fue un viaje-aventura en moto, el de referencia de los años 60. Cinco aventureros pusieron rumbo a Ciudad del Cabo para empezar desde allí el viaje y, tras cruzar África, llegar a Túnez: Tei Elizalde, Rafa Marsans, Manolo Maristany, Oriol Regás y Enrique Ver-nis. Viajaban a los mandos de tres prototipos de la que sería la mítica Montesa Impala, presentada en público unos meses después; los dos pilotos restantes, turnándose, iban en un viejo Land Rover de apoyo. Las Montesas calzaban neumáticos de

Impala número 2



calle y las duras pistas de este agreste territorio hicieron mella en ellos, con continuos pinchazos, pero ninguna dificultad paró a esos intrépidos. Culminada con éxito la Operación Impala, el prototipo paso del anonimato a ser bautizado con el nombre de la expedición que lo puso a prueba y desde entonces la Montesa Impala se ha convertido en un clásico. De hecho, es uno de los pocos modelos en el mundo de la moto que ha visto más transformaciones. Del uso cotidiano para el que se concibió, ha visto también como se utilizaba como moto de trial, de motocross y de velocidad, una historia presente en Auto Retro.





DOSSIER DE PRENSA

Reconocimientos

Un Gran Premio para Jaime Alguersuari

Un año más, Auto Retro Barcelona será un salón de reconocimientos y homenajes. Uno de los que se prevé más multitudinario, por el carisma del personaje y el prestigio de la institución que lo otorga, será el que se hará al periodista, empresario, editor y expiloto, Jaime Alguersuari, que recibirá el Gran Premio Antic Car Club de Catalunya durante el sábado, 3 de diciembre, al final del recorrido de inauguración del certamen.

Aunque algunos le conozcan por ser el padre del piloto de F1 del equipo Toro Rosso, Jaime Alguersuari Tortajada (2-4-1950) es un hombre abundoso en cultura, inteligencia, pasión, visión empresarial y con un lustroso pasado como piloto de motos -e incluso con sus pinitos en coches- que lo ha llevado a ser un extraordinario promotor, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras.

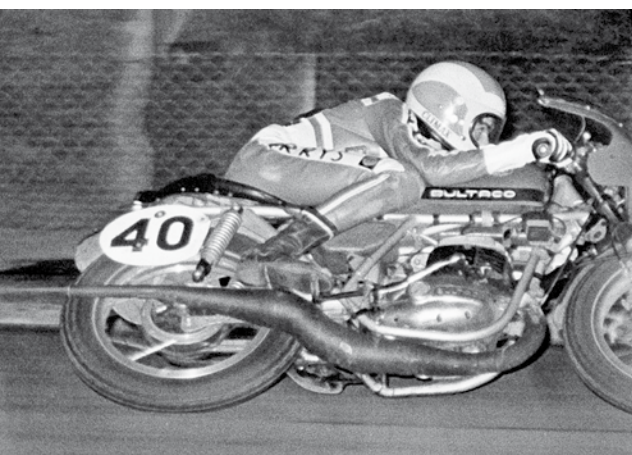
Jaime Alguersuari es editor y presidente del grupo editorial Alesport y de otras compañías relacionadas con los servicios deportivos y logísticos del mundo de la automoción y del deporte en general, como RPM.

Pero este actual empresario fue un reputado piloto motociclista, figuran-



do en su palmarés un Campeonato de Europa y de España de Resistencia (1972), una victoria en las 24 Horas de Montjuic en 250cc y, en esa misma categoría, vencedor del prestigioso Bol d'Or de las 24 Horas de Le Mans de 1972, con Montesa. En velocidad, obtuvo un Campeonato de España Júnior en 1969 (250cc) y dos subcampeonatos nacionales, en 50 y 500 cc, ambos a principios de los 70.

aportado innumerables pilotos a la competición de élite. Esta iniciativa fue el detonante de la explosión española y catalana en la F1, al impulsar las figuras de Marc Gené o del propio Fernando Alonso, ganador de la segunda edición. Por esta auténtica fórmula de éxitos han pasado distintos pilotos que hoy son figuras, como Sebastian Vettel y el último descendiente de la saga Alguersuari, Jaime jr, que estuvo en esta disciplina antes de convertirse en el piloto más joven de la historia de la F1.



Además de su faceta deportiva, Jaime Alguersuari fue el creador del Trial Indoor de Barcelona cuando corría 1976, considerado el origen mundial de esta disciplina. Más tarde, en 1998, imaginó, creó

y promovió el proyecto deportivo automovilístico denominado Fórmula Nissan, que evolucionó a las World Series by Nissan en 2003 y a las World Series by Renault a partir de 2005, un concepto que ha

Mención especial para la primera de las publicaciones creada por Jaime Alguersuari y su editorial, Sólo Moto, una revista pionera que se distribuye a todos los países de lengua castellana y que ha sido el motor de la implantación y el desarrollo de la industria mixta japonesa-internacional-catalana a partir de los años 90 y alma también del Criterium Sólo Moto, del que surgieron multitud de figuras, entre ellas Alex Crivillé, Emilio Alzamora o Carles Checa, entre muchos otros.





Reconocimientos

Homenaje a Ramón López e Hispakart, pioneros del karting

Auto Retro Barcelona rendirá homenaje al preparador y empresario Ramón López Villalba, *alma mater* de la empresa Hispakart e incombustible piloto que, con 80 años cumplidos, aún compite y mantiene su licencia federativa.



Muy interesado por la aviación pero sin posibilidades de hacer lo que quería, Ramón López aplicó sus estudios superiores de mecánica en el garaje familiar, algo que le permitió dar rienda suelta a su creatividad. La experiencia de amigos pilotos y su gran inquietud le llevaron a confeccionar el primer kart hecho en España, con motor Montesa y ruedas de Vespa, una experiencia que le animó en 1961 a comercializar su producción bajo el nombre de Hispakart. Creó también una escudería de karting 'Los Diablos Rojos', promocionando este deporte con muchos triunfos.

En su evolución como preparador y fabricante, Ramón López convirtió Hispakart en el mayor fabricante de

España de monoplasas de Fórmula IV, introduciéndose en el mundo de las preparaciones especiales para coches de carreras. También inició distintos proyectos de F-1430 y de F-1800, que no siendo viables abandonó. En 1972 un incendio afectó las instalaciones y productividad de Hispakart, momento que aprovechó para replantear su negocio que siguió con la actividad de karts y remolques hasta principios de los 90.

Por toda su progresión aportada al mundo del kart y de los fórmulas, Ramón López recibirá un merecido homenaje en el stand de LengedSeries, durante el sábado 3 de diciembre. Información completa en la nota de prensa 4 en www.autoretro.es.

El ACCC homenajea de nuevo al carrocerero Pedro Serra

El domingo 4 de diciembre, a las 12 horas, el Antic Car Club de Catalunya efectuará en su stand un homenaje a Pedro Serra, considerado el mejor carrocerero español de todos los tiempos.

Nacido en Barcelona en 1926, su padre ya era carrocerero de coches de caballos, lo que facilitó que el joven entrara en el mundo de las carrocerías casi sin querer, siguiendo la tradición familiar. Pero a él le gustaban los coches que salían en las películas y no paró hasta hacer del diseño y la fabricación automovilística, su profesión.

Pedro Serra empezó a deslumbrar en España con las obras realizadas en sus talleres de Barcelona, en plena posguerra. Superada la guerra, los coches que circulaban en aquel entonces o eran importados, o eran casi unos "trastos". Serra les daba un nuevo aspecto y ofrecía una segunda oportunidad a esos viejos vehículos. Cuando diseñaba sus monturas, cuyo proceso solía durar unos 2 meses, dibujaba un boceto del vehículo sobre papel y, junto con un equipo de chapistas, le daba forma al coche y fabricaban el primer prototipo.

De los talleres de Serra salieron coches tan espectaculares como el Pegaso Spyder; el Seat 600 Corver Serra, la envidia de la época; el Dodge Specter; o el Dodge Boulevard, que según manifiesta Pablo Gimeno en su libro "Pedro Serra, Carrocerero", lo acreditó como constructor y no sólo como carrocerero, ya que el chasis era propio y sólo los elementos mecánicos eran Dodge. El propio Pablo Gimeno, presidente del ACCC, será el encargado de rendir homenaje, como ya hizo hace unos años en el marco de Auto Retro, a Serra.



Creaciones de Pedro Serra



Conducir un camión Ford T de 1923 con Moritz

Una nueva edición, Auto Retro Barcelona cuenta con el soporte de la cervecera Moritz, una firma que a su vez es de las más dinámicas y originales a la hora de plantear actividades que impliquen al público más apasionado por el mundo del clásico. Este año, como gran novedad, los visitantes podrán conducir un camión Ford T de 1923, acompañado de un experto instructor que les dará instrucciones para adaptarse a la ruda equipación de hace casi un siglo.



Esta peculiar iniciativa se completará con el "II Concurso Moritz de Reparación de Averías de 600". Este certamen, dirigido a profesionales del motor, pone a prueba sus habilidades para detectar y corregir problemas mecánicos de este clásico de Seat. Para hacer más grande la convocatoria, Moritz ha contado con el soporte del gremio provincial de talleres de reparación de automóviles de Barcelona.

En la primera edición la participación fue muy alta y los ganadores finales fueron Joan y Jordi Bultó (padre e hijo), del taller Reparación General de Automóviles JB, de Barcelona.

Otra actividad vinculada a los Seat 600 será la competición de cambio

de ruedas, una actividad abierta a todo el público ya que lo que cuenta es la agilidad a la hora de hacer el desmontaje y posterior montaje. En 2010 participaron 100 personas. La firma también dará soporte a la Copa Moritz Seat 600 de Slot (ver página 14). Ésta tendrá lugar el último día de salón, martes 6 de diciembre, y el escenario será la pista gigante de slot, réplica del trazado de Montjuïc, donde lucirán los colores de Moritz.

Joan Aymamí, 30 años de fotos racing

En un acto que pretende reunir el máximo número de amigos, Auto Retro Barcelona quiere rendir, el domingo día 4, un sencillo pero entrañable homenaje al fotógrafo, periodista, copiloto y 'slotista' Joan Aymamí, de 62 años, retirado profesionalmente en 2011 tras 30 años de actividad, más de 2 millones de km y muchas más imágenes.

Fotoracing, su agencia fotográfica especializada en el mundo del automóvil y la competición, nació en 1980 fruto de la inquietud de este sabadellense de pro que está en las carreras de coches desde 1965.

Entre los años 1966 y 1970 fue campeón de Scalextric y actualmente es uno de los mayores coleccionistas de este apartado. Fue copiloto desde 1970 a 1980, participando en más de 100 rallyes y siendo Campeón de Catalunya en 1977, de Andorra en 1978 y tercer clasificado del Campeonato de España de 1978, consiguiendo victorias con pilotos como Claudio Caba, Juan Fernández y Alfonso Marcos.

Ha ejercido de periodista y fotógrafo en multitud de medios, destacando Fórmula, 4 Tiempos, Auto Hebdo, Autopista, Mundo Deportivo, Diario de Sabadell, Club-RACC y ha obtenido reconocimientos como el segundo en el "World Rally Photo of the Year 1992", la Mención Especial "Fundació Barcelona Olímpica 1997" y una nominación en "Foto-Press".





Más temas

Montjuïc Revival: los clásicos hacen revivir el circuito de la montaña mágica



Auto Retro Barcelona, con RallyClassics, prepararán para el día 4 de diciembre el Montjuïc Revival, un evento dedicado a los amantes del vehículo clásico y la competición quienes, al inscribirse, podrán participar en un desfile en el que fue mítico circuito de Montjuïc. La novedad de esta segunda edición reside en que el trazado de la montaña se cerrará al tráfico durante unas horas.

El horario previsto para rodar -es decir, de cierre- será de 11 a 15 horas, bajo el control de la Guardia Urbana, de forma que las distintas parrillas que circulen -los coches, que se dividirán por grupos, según antigüedad- no tendrán que detenerse por tráfico, aunque sí deberán circular a una velocidad adecuada de la que se les informará durante un briefing. Por la mañana tendrán lugar las verificaciones en la Avenida Reina Maria Cristina, lugar donde los coches se expondrán entre las 10 y las 17 horas.

Montjuïc cerrado al tráfico es el sueño de muchos aficionados desde que se celebró la última carrera de F1 (1975) y las últimas 24 horas de Montjuïc (1986),



aunque Auto Retro ya cerró el circuito para las tres ediciones del famoso Rally Barcelona (1984 a 1986) con regularidad variable para clásicos a 50 y a 40 km/hora.

RallyClassics estará en Auto Retro Barcelona con su espacio rallystico, ubicado en la Plaza Universo, con un podio y un parque cerrado emulando a los de los auténticos rallyes de clásicos que organiza: los Costa Brava FIA e Histórico, el Rallye d'Hivern, etcétera. Este espacio reunirá un foro llamado Ágora para efectuar presentaciones, entregas de trofeos, pases de vídeo, etcétera.



Presentación del Nou Onze Team que participará en el Le Mans Classic 2012

El Nou Onze Team, que del 6 al 8 de julio de 2012 tomará parte en el reputado evento Le Mans Classic, se presentará durante Auto Retro Barcelona.

Además de fotografías y documentación, el stand contará con la presencia de algunos de los coches y de los equipos que integran el team español más nutrido con el que ha contado esta carrera. Estarán representados: Pablo Tarreros, Guillermo Velasco y Carlos Beltrán, que se turnarán al volante de un Porsche 356 Pre-A de 1953; Álex de Reguero y Carlos Martínez Campos, que pilotarán un Porsche 911 de 1965; idéntico modelo que harán correr González Rico-Abello y Marcial Rodríguez; mientras que Antonio Gutiérrez y Álvaro Ochogavias participarán al volante de un Porsche 356 A de 1957.

De todos ellos, tan sólo Carlos Beltrán y Guillermo Velasco tienen experiencia previa en esta prueba bianual, al haber tomado parte en la misma en 2010 y 2006, respectivamente. Según Beltrán, el objetivo no es otro que ampliar la participación nacional en esta carrera "y a la vez hacer una especie de *liguilla entre los pilotos españoles, animando la participación*" y también en el Campeonato de Europa de Resistencia, un certamen que la próxima temporada realizarán por entero los cuatro equipos del Nou Onze Team.



Más temas

Motores, en Retroaviación

Una temática que desde hace años tiene su espacio en Auto Retro Barcelona es la aviación clásica, cuyas muestras y documentaciones proceden de forma íntegra de la Fundació Parc Aeronàutic de Catalunya. En esta edición, el stand mostrará unos motores de aviación, así como elementos decorativos que forman parte de este importante medio de transporte. Estos propulsores son:

✓ "Gipsy Six Queen 70", de 6 cilindros invertidos en línea, 220 kg, 240 CV y 9.816 cc, con un sistema de refrigeración por aire. Este propulsor lo montaba el Havilland Dragon Rapide, un transporte ligero de pasajeros de corto alcance de los años 30.

✓ "Pratt & Whitney R-1830", un motor radial de 14 cilindros fabricado en 1940, con una cilindrada de 30.000 cc y refrigeración por aire adaptado a un Douglas C47 Dakota, perteneciente al ejército del aire pero en su versión civil.

✓ "Bristol Hércules BH730", también radial de 14 cilindros y 38.673 cc, de camisas deslizantes y sin culata, que equipaba el CASA 207-Azor, un avión de transporte de tropas y carga de corto y medio alcance, bimotor de ala baja, aunque inicialmente fue planeado para el mercado civil como avión de pasajeros.

✓ "ENMASA (Elizalde) GIV-B", de 4 cilindros en línea invertidos, 125 CV y refrigerado por aire, perteneciente a la nave de guerra Bücker-CASA 1131 Jungman.



Competición, en Retronáutica

El espacio dedicado a Retronáutica centrará su interés, en esta edición, en el ámbito de la motonáutica de competición.



La Federació Catalana de Motonàutica, junto con la Associació d'Embarcacions Clàssiques i d'Època a Motor, expondrán una serie de naves participantes en la I Copa Catalana de Motonáutica Clásica celebrada este año. Se verán un total de seis embarcaciones fuera borda construidas entre los años 1960-1970, la mayoría de las cuales fueron hechas en Catalunya y con motores que van de los 35 a los 140 CV.

Además, la Federació Catalana expondrá también la embarcación Zodiac-Quer-Tohatsu, de Ricard Masabeu y David Téllez (CN Vilanova), perteneciente a la categoría de PR-550 con la que han conseguido 4 Campeonatos del Mundo entre los años 2007-2011 y un Campeonato de Europa de la especialidad, en 2010.

El Club Riva de Catalunya volverá a estar representado, exponiendo una Riva Superflorida de 1962 con motor Crusader. Como cada año, en Retronáutica habrá también un espacio destinado a la venta directa de embarcaciones clásicas.





DOSSIER DE PRENSA

Más temas

Presentación Espiritu de Montjuïc 2012

En Auto Retro Barcelona tendrá lugar la presentación del evento Espiritu de Montjuïc 2012, una nueva edición del Catalunya Classic Revival que contará con muchas novedades que serán contadas de la mano del promotor, Jesús Pozo, en su stand.

La edición 2012 del Espiritu de Montjuïc se celebrará del 20 al 21 de abril en el Circuit de Catalunya. Considerado el evento revival del deporte del motor pionero en España, este encuentro pretende trasladar y revivir en este escenario el ambiente y las emociones de la época dorada del deporte del motor y muy especialmente de las carreras que tuvieron lugar en el antiguo trazado de Montjuïc, en la década de los 50, 60 y 70.

Reuniendo a las mejores monturas y pilotos de antaño, Espiritu de Montjuïc es un espectáculo pensado para todos los públicos, con carreras en la pista y un programa paralelo de actividades en el paddock que permiten disfrutar del mayor museo de la competición en vivo.



Lo más singular, en Auto Retro Barcelona

Un micro coche BCB proyectado a principios de los 50 por técnicos de Montesa se podrá ver en esta 28 edición de Auto Retro Barcelona, en el stand de Motociclismo Clásico.

El único ejemplar fabricado, y que nunca salió al mercado debido a la llegada del Renault 4/4 y posteriormente del Seat 600 en 1957, ha sido recuperado por los hermanos Lozano y restaurado por Manuel García y José Antonio Eguía.



El Rallye BCN-STG, en marzo de 2012

Organizado por Foment del Turisme de Sitges, Auto Retro será también el marco para dar a conocer algunos de los detalles de la 54 edición del Rallye Barcelona-Sitges de Coches de Época-Gran Premio Audi, que este año se disputará el fin de semana del 10 y 11 de marzo.

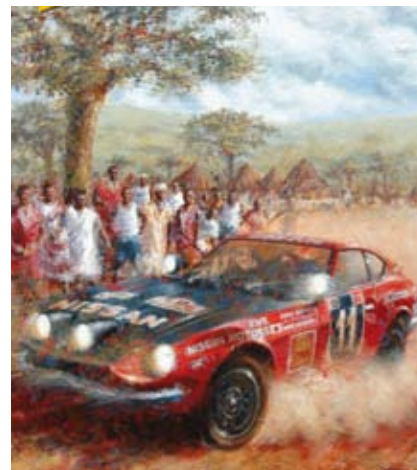
Juan Carlos Ferrigno, autor del Cartel

Auto Retro Barcelona ha sido siempre un salón interesado por el arte. Desde sus inicios, además de englobarlo en el contenido del salón, el arte ha servido para hacer también de continente, reflejándose en los carteles que anuncian cada edición.

El arte, como la automoción, no pasa de moda y las obras de pintores geniales han sabido captar instantáneas clave en la historia del automóvil.

Juan Carlos Ferrigno es uno de los pintores que más veces ha recibido el encargo de Auto Retro de reflejar su temática central en un óleo, pero también se ha contado con otros pintores y fotógrafos como Val Pascucci, Julián Cansado, Miguel Cofreces, Grette Plass, Denis Vispé, José Luis Aznar, Yahn Janou, François Bruère, Klaus Wagger y Anna Planas.

Este año el cartel es una magnífica obra original de Ferrigno, en acrílico sobre lienzo, en la que luce el Nissan-Datsun 240Z ganador del East African Safari Rally de 1971, justo hace 40 años, pilotado por los alemanes Edgar Herrmann/Hans Schuller.





DOSSIER DE PRENSA

El salón en un vistazo

Car Corral celebra 5 años

Concepto triunfador importado de Europa, el espacio Car Corral celebra cinco años acercando el mundo del vehículo clásico a los apasionados, que pueden encontrar las mejores piezas a un precio asequible y adecuado a sus posibilidades.

Además, por un módico importe en concepto de alquiler del espacio de exposición, cualquier persona puede vender su automóvil o motocicleta antigua. Car Corral se encuentra en la Plaza Universo, bordeando la avenida central que lleva al palacio número 2 de Fira de Barcelona.



Pasar la ITV en Auto Retro

Otro clásico de Auto Retro Barcelona es la posibilidad que los vehículos clásicos e históricos pasen la correspondiente Inspección Técnica de Vehículos en la estación ubicada en un extremo de la Plaza Universo.

Cada día, esta instalación -gestionada por la firma Certio, que apuesta por el desarrollo sostenible- puede revisar hasta un centenar de coches. La empresa da cita a los interesados que pueden escoger día y hora, del 3 al 6 de diciembre, a través del web www.certio.com. Desde el pasado 3 de noviembre se están dando horas para esos días, hasta agotarse las plazas.

El mercadillo, el mayor de los clásicos

Piezas originales, recambios de todo tipo, complementos dispares, pinturas, libros, juguetes, pósters, banderas, miniaturas, obras de arte, colecciones, sellos, artilugios de toda índole... todo tiene cabida en el espacio del salón que más aficionados mueve: el mercadillo. Buen complemento a un salón de producto, este espacio promueve un sinnúmero de pequeñas o no tan pequeñas transacciones económicas y es una de las partes más dinámicas de Auto Retro Barcelona, además de ser un referente en el sur de Europa.

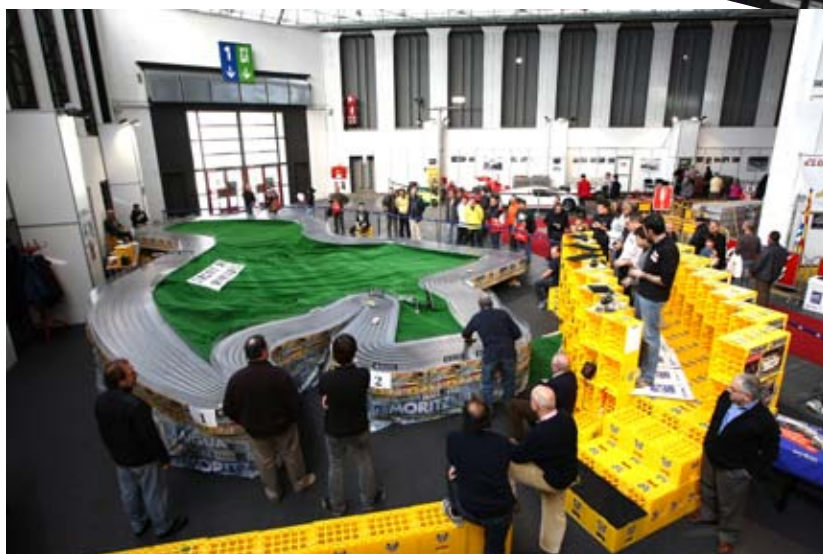




DOSSIER DE PRENSA

Slot: 600, Pegaso, Abarth, Audi y Sport Prototipos

Bajo la batuta de la Fundació Privada Escudería Montjuïc y con una pista de slot de grandes dimensiones (14x10 metros) que hará revivir el circuito de Montjuïc, por segundo año el apartado dinámico a escala pasará por la competición. En este escenario tendrán lugar, a lo largo de los días de salón, el desarrollo de 4 Copas: La SEAT 600, patrocinada por Moritz, la Pegaso, la Abarth y la Audi, con coches réplicas de esas marcas, así como una carrera de Sport Prototipos. Todas las copas estarán abiertas a los aficionados y se contará con la presencia de antiguos pilotos de la extinta pero muy prolífica y mítica Escudería Montjuïc.



Para niños y maquettistas

El éxito logrado en 2010 por la súper pista de slot a escala de Montjuïc, además de repetir su instalación ha hecho que el organizador de esta actividad monte este año una segunda pista de madera, de 5x3 metros, especial para niños que quieran iniciarse en esta actividad que tantas pasiones levanta. Además, como segunda novedad, este año se convoca el Trofeo al Mejor Maquetista, un concurso en el que los aficionados podrán mostrar sus creaciones dando unas vueltas a la pista grande y dejándolas en exposición en un parque cerrado, otorgándose un premio a la mejor maqueta que habrá seleccionado un jurado.

Horarios y precios como en la anterior edición

En un contexto general de crisis, Promobil Group, organizador de Auto Retro Barcelona, ha decidido dejar el precio de las entradas del salón igual que en las últimas ediciones, 15 euros, para cumplir esa función popular y socializadora que el certamen pretende. Además, mostrando la entrada de Auto Retro Barcelona el visitante podrá entrar gratuitamente al Salón Ocasión, que se celebrará del 2 al 11 de diciembre en el palacio 8 de Fira de Barcelona (frente a Plaza Universo). Auto Retro Barcelona estará abierto desde el sábado 3 al martes 6 de diciembre, en horario ininterrumpido de 10 a 20 horas.

