



La fiesta *Retro* por excelencia



XI CUÉNTAME HISTORIAS SOBRE RUEDAS

VALSEQUILLO 29 Y 30 DE SEPTIEMBRE



**EL CORONEL
NO TIENE QUIEN
LE ESCRIBA**
Eladio

Seat 124
50
aniversario



**UN SATÉLITE
EN VALSEQUILLO**

Maestro Santiago
**UN MECÁNICO
DE LOS DE ANTES**



COCHES DE JUGUETE
Nostalgias del pasado

*Historias del
Automovilismo Canario*



I Rallye de Invierno

entrevista

J. J. Alonso



Experiencia y sabiduría sobre el automóvil

XI Sep 18 Valsequillo

Casco Viejo del pueblo • Plaza Tifariti y Calles aledañas



PROGRAMA

Sábado 29

- 8:00 - 9:30 Rallye Turístico CHSR: Inscripciones, entrega de documentación y Briefing
- 10:00 Salida Oficial del Rallye Cuéntame HSR
- 9:00 - 11:30 Montaje de la Feria Retro Vintage CHSR
- 12:00 Inauguración de la Feria Vintage CHSR
- 20:00 Llegada Final del Rallye y entrega de premios, San Roque.
- 21:30 Desfile de la elegancia y pasacalle "Fiesta años 60"
- 22:30 Fiesta años 60 - DJ. **Promaster** & Concierto de **Los Flekillos**
- 23:00 Actuación Estelar de **Georgie Dann**

Domingo 30

- 8:00 - 9:00 Recepción y Montaje de las exposiciones CHSR
- 9:00 Apertura de la "Feria Vintage y Exposiciones"
- 12:00 Jurado y sorteo de premios Especiales
- 12:30 Concierto de **To - K2 By Rock**
- 13:00 Presentación del Cartel XXVI Viejas Glorias Valsequillo
- 15:00 Clausura del evento.

SUMARIO

SALUDA ALCALDE DE VALSEQUILLO Francisco Manuel Atta	3
TALLER DONDE SE REELABORAN LOS SUEÑOS	4
HISTORIAS Y MEMORIAS DE UN MECÁNICO DE LOS DE ANTES	6
EL CORONEL NO TIENE QUIEN LE ESCRIBA Por Pepe Morales	10
DOMINGO, UN DEFENSOR DE LA HISTORIA RESTAURADA Por Pepe Morales	12
50 AÑOS DEL SEAT 124 Por Juanma Monzón	16
JOSE MARÍA COLECCIONISMO Y ANTIGÜEDADES	19
CURIOSIDADES DE ANTAÑO EN CANARIAS	22
SABIDURÍA Y EXPERIENCIA DEL AUTOMÓVIL Juan José Alonso	24
COCHES DE JUGUETE Por Feli Santana	28
HISTORIAS DEL AUTOMOVILISMO CANARIO Por Pepe Monzón	30
LA OTRA MIRADA D. Marcé	34



AYTO. DE VALSEQUILLO DE GRAN CANARIA

Francisco Manuel Atta Pérez

SALUDA DEL SR. ALCALDE

Valsequillo está de enhorabuena. Que volvamos a festejar un año más con plenitud y energía nuestras fiestas patronales, es símbolo de vitalidad y respeto a las tradiciones. Por ello, en este apartado, que corresponde a las inquietudes de los vecinos, que cultivan diferentes ámbitos de disfrute y cultura dentro de la programación de las Fiestas de San Miguel, es doble orgullo estar de enhorabuena.

La escalada de cultivo retro de antaño, entró en el último decenio como una necesidad más de la memoria. Tal vez, por volver al pasado en busca de la reconquista de las cosas olvidadas. Tal vez, por la necesidad de transmitir las como símbolo de tradición y exaltación de la otra escuela que conocimos los más veteranos. Por ello y por esta sintonía vintage, que envuelve todo en tonos románticos y rockeros, salvamos la distancia con las melodías del ayer y acercamos al presente cosas del pasado.

El Cuéntame Historias Sobre Ruedas, goza de gran vitalidad y está avalado por un gran proyecto de nuestros vecinos. El Moto Club Las Palmas Roque Nublo, ha encontrado lejos de la capital y con la cercanía de nuestra vecindad, su consolidación en nuestro pueblo. A él acuden de todas partes del mundo a compartir, disfrutar y aplaudir el compromiso que se ha confirmado con el patrimonio nacional, convirtiendo el fin de semana en toda una suerte de energías olvidadas para compartir con todos los pasionales y locales que nos visitan.

A todos los vecinos que disfruten de las Fiestas de San Miguel, de su exquisita retahíla de actividades y de nuestro compromiso con la continuidad de los valores que nos hacen ser y sentir diferentes en perspectivas y compromisos.

Felices fiestas para todos.

Feliz Cuéntame Historias Sobre Ruedas.





Taller donde se reelaboran los sueños



Hola amigos, vuelven las grandes citas de nuestro Club, después del verano, quemamos la gasolina del resto del año en nuestros dos grandes eventos. Ahora toca **"Cuéntame Historias sobre Ruedas"**.

Quizás por ser el más joven de los dos, nos motiva e ilusiona tanto. Es todo un reto poder ordenar y manifestar tantas historias para su lectura.

Confiamos en la suerte de los amigos y esa misteriosa pasión que generan las nuevas tendencias de las viejas escuelas. Celebrar que hemos pasado el milenio y traernos cosas del siglo pasado es siempre sugestivo y romántico. Y es que el tiempo vuela como reza el dicho y en esa ventisca de barrido se ha llevado cosas que añoramos y ahora demandamos, negando seguir el juego al reloj

Valsequillo se convierte en capital Retro móvil de Canarias., por selección natural fortuita y cercana. Un municipio que ha entendido el mensaje de sus vecinos y ha apoyado la cultura de las tradiciones, que forman parte de este maravilloso tapiz de contar historias sobre ruedas, a lo que se suma toda la lectura retro musical establecida en sus fiestas patronales, con arraigo y tradición

Estamos en plenitud, poder consolidar semejante proyecto de variedades enriquece y sugiere la enorme afición al motor clásico y antiguo que cuenta el archipiélago y pasamos a ser fieles defensores a ultranza del patrimonio nacional del motor, su conservación y uso.

Adjuntamos, programación y pinceladas de lo que será la gran fiesta retro del Cuéntame HSR en Valsequillo, mas detalles o información que necesites contactar: Vía emails o whatsapp

Acércate a vivir una fiesta entrañable, que no te lo cuenten...

Cordial abrazo

Feli Santana - Org. Viejas Glorias Canarias
rinconviejasglorias@hotmail.com
629 848 274 Whatsapp



Haber rebasado el decenio de eventos, con vitalidad e ilusión por seguir fortaleciendo aquel proyecto que nació en el 2009, en el municipio de Valsequillo, nos lleva a mirar a los artesanos del taller donde nacen los sueños proyectados, a la latente pasión dormida que lentamente va despertando.

Hoy se describe como una realidad que alimenta a un montón de románticos, que encuentran en el cultivo de las restauraciones y conservaciones, material de contienda para su revalorización y entretenimiento. Los garajes de las islas están llenos de material clásico y la mirada se centra en el nacimiento de una nueva disciplina de aplique; la búsqueda, la puesta al día y la exhibición del renacimiento. Y en esa búsqueda de repente nos asalta el ciclón "vintage" con toda su fuerza.



Nos detenemos en la lectura y acabamos descubriendo la película en detalles de nuestros sueños, antigüedades, coleccionismo, juguetería, recambios, mobiliario, literatura de automoción, música y todo lo que en un pasado cercano nos hizo felices o convivimos con ello.

El Cuéntame Historias Sobre Ruedas viene lleno de eso, de momentos felices del pasado para recordar y compartir. Como dice su alcalde; estamos doblemente de enhorabuena. Conjugar todos estos elementos y manifestarlos en un fin de semana "retro", es el mejor regalo para nuestra memoria.

Que lo disfruten y no te lo cuenten. Vente a Valsequillo a vivirlo.



Historias y Memorias de Maestro Santiago

UN MECÁNICO DE LOS DE ANTES

...de mono azul y madeja de trapo de algodones.



Santiago Cabrera es uno de esos artesanos de la mecánica que la vida enseña a base de banco de experiencia.

Nacido en Las Palmas de Gran Canaria en el barrio de San José, pronto despertó la curiosidad por las mecánicas y automóviles.

En el año 1943 con 14 años se presentó en El Toril taller del Maestro Antonio "el sordo", en los aledaños del viejo hospital militar, y le pidió una oportunidad para incorporarse a su pasión como ayudante en reparación y aprendizaje con los **Dodge, Cadillac, Mercury y Ford**, de los clientes de la zona pudiente de Tafi-ra. Antes los aceites minerales para los vehículos llegaban en bidones de metal, no habían latas, pero Santiaguito convenció a Maestro Antonio para filtrar los aceites y después de meses de reposo volver a usarlos semi nuevos.

El servicio militar en África lo convirtió en un excelente maestro y jefe

de talleres. Allí se ganó el reconocimiento de los militares y amigos, infundiendo su definitivo lanzamiento hacia la profesión de su vida. De vuelta a su isla se presenta ante la junta del puerto como maestro mecánico. El auge industrial demandaba profesionales, y tras la prueba de arreglar la complicada caja de cambios del Jaguar de uno de los jefes portuarios, le contrataron como jefe mayor de mecánica y le enviaron a Holanda a aprender el montaje de las grúas industriales. Su vida laboral se consagró en el muelle de La Luz, y en su tiempo libre reparaba y restauraba vehículos en su taller particular hasta su retiro profesional.

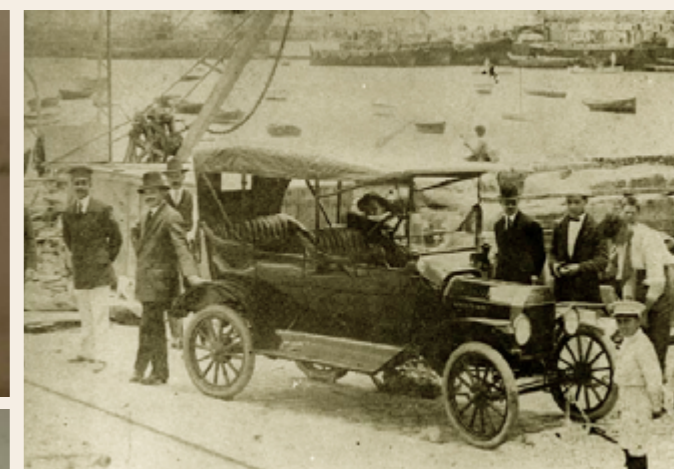
En la senectud de su vida fue pieza clave para entender y educar en las restauraciones de coches tan vetustos como el Ford

T de pedales y tantos otros en lista de espera de viejos sabios de antaño.

El Club de Automóviles Clásicos de Las Palmas le motivó a tomar el pulso a muchas restauraciones de "viejas glorias" del automóvil, y gracias a su empeño y sapiencia ha devuelto a la luz un excelente material. Siempre nos recuerda la anécdota del **Citroën DS19** de suspensiones neumáticas, que compró y desmontó totalmente para restaurar, un coche realmente difícil para ello. No sólo lo dejó impecable y resuelto sino que además lo disfrutó quince años más hasta venderlo.

Cientos de anécdotas avalan la vida de Maestro Santiaguito, un hombre que ha entendido la mecánica desde la base del aprendizaje, la observación y la iniciativa.

Cuando reparó el camión de gaso-



lina de 6 cilindros, en una complicada búsqueda de repuestos y ajustes, arrancó como un "rehilete" y a la media hora de ajustar la carburación comenzaron los carburadores a sudar ante un ronroneo sereno. Aquella era la prueba de fuego de que el tarado de los reglajes manuales había sido perfecto.

Maestro Santiago nos deja una herencia de contar historias sobre ruedas, y en su descendencia genealógica tiene la continuidad asegurada. Su hijo Santiago y sobre todo su nieto Gustavo gerente y promotor de una de las empresas más jóvenes en restauración y mantenimiento de coches clásicos y antiguos en Canarias, **Car Home Service**.

En la familia Cabrera se destila pasión por los "yerros" por los cuatro costados. Nuestro más sincero homenaje de agradecimiento a Maestro Santiago por su aportación a este mundo de las ruedas y motores.

Un auténtico
MECÁNICO DE LOS DE ANTES.

ESCUELA KTM OFF-ROAD



VALSEBIKE FORMA LA CANTERA DEL FUTURO

En los más de seis años que permanece en activo, esta escuela auspiciada por el Club Deportivo Valsebike en colaboración con KTM ha formado a más de dos centenares de alumnos. En su nueva sede de la explanada anexa al Centro Comercial Las Terrazas de Telde, estos aprendices de piloto disponen de unas instalaciones perfectamente adaptadas a su nivel de conocimientos.

En este tiempo, la Escuela KTM Off-Road ha mantenido un ritmo de crecimiento en los últimos años. Pero el mayor premio para el Club Deportivo Valsebike es la fidelidad de la mayor parte de esos pilotos en formación que cada sábado se dan cita en el circuito anexo al Centro Comercial Las Terrazas.

Una media de treinta alumnos recibe, cada fin de semana, formación por parte del equipo de instructores que el pasado curso se reforzó con la incorporación Miguel de la Rosa tras proclamarse Campeón de España de Enduro en la categoría Senior B 4T con KTM. Otro experto en el 'off-road', el ex dakariano Pedro Peñate, forma parte de esa plantilla de instructores, además de ser el gran impulsor de esta escuela.

La formación, las motos que emplean y el propio circuito se adaptan al nivel de conocimientos en la conducción off-road de los alumnos. La disponibilidad de vehículos de entre 65 y 525 centímetros cúbicos y los cinco espacios diferenciados, además de los conocimientos de los formadores, permiten ofrecer instrucción a

pilotos de entre cuatro y sesenta años y desde el nivel de iniciación al de experto.

En este sentido, el Club Deportivo Valsebike ofrece a lo largo del año la posibilidad de realizar cursos de perfeccionamiento con pilotos de talla internacional como Iván Cervantes o Joan Pedrero y, para los más aventureros, experiencias off-road en Marruecos. El objetivo es potenciar la cantera del motociclismo fuera de pista en Canarias, pero también proporcionar a sus alumnos conocimientos para el disfrute de este deporte de una forma segura y responsable con el medio ambiente.

En busca de ofrecer a sus alumnos la mejor formación y experiencia, el Club Deportivo Valsebike realiza continuos ajustes en los trazados en los que se divide el circuito anexo al Centro Comercial Las Terrazas. Ayudándose de la experiencia en este terreno de Miguel de la Rosa y Pedro Peñate, cada variante tiene como finalidad poder trabajar distintas técnicas de conducción.



CAR HOME SERVICES
ya su servicio!

CAR HOME EXPRESS

MECÁNICA GENERAL | MANTENIMIENTO ESTÉTICO
MANTENIMIENTO DE FLOTAS | REPARACIONES ELÉCTRICAS
ALQUILER VEHÍCULOS PARA EVENTOS
ESPECIALISTAS EN VEHÍCULOS ANTIGÜOS Y CLÁSICOS
REVISIONES PRE-ITV



TELDE
C/ SIMÓN BOLÍVAR Nº22-A.
Pol. Industrial Las Rubiasas
Tlf: 928 986 712 / 627 833 434



LAS PALMAS
C/ SAO PAULO Nº6, Local 4.
Pol. Industrial El Sebadal
Tlf: 928 095 534 / 722 213 033

DOMINGO



POR PEPE MORALES

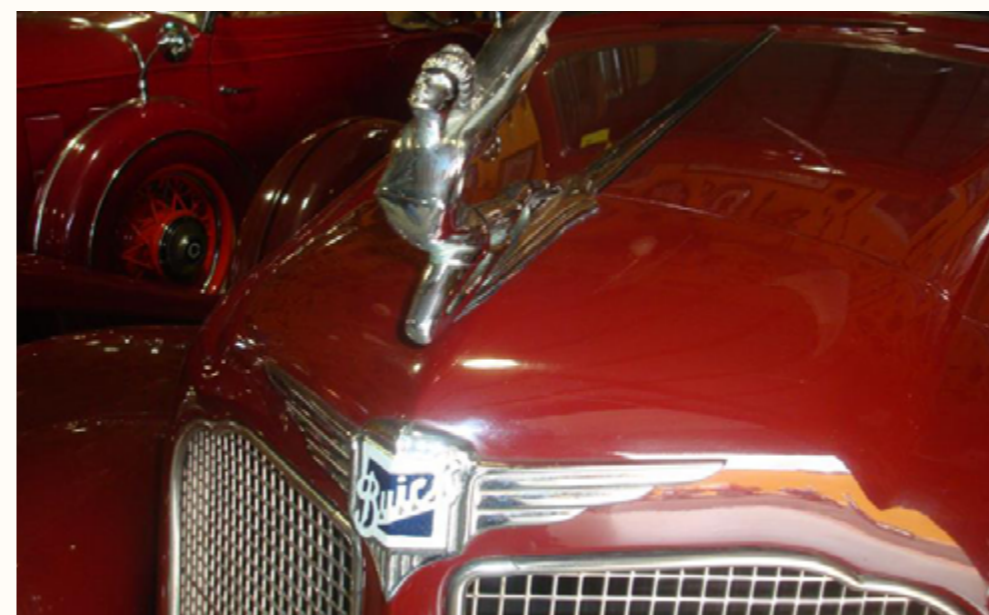
el reja

UN DEFENSOR DE LA HISTORIA RESTAURADA

El reducto de La Rocha tel-dense: santuario de puro clasicismo del aficionado y entusiasta amigo Domingo. Entrás con la boca abierta y ojos como platos, visionando lo expuesto en dicho local, fruto de un coleccionismo de muchos años, con paciencia de recolector de piezas variopintas que posan en el mínimo resquicio de mampostería.

Cual predicador, sentando cátedra en su **camión de bomberos Chevrolet de los años 20**, fue desarmado por completo y ayudado por su gran amigo Kiko Miranda, el del camión **Studebaker**, restaurado con una minuciosidad de concurso, contándonos que en una ocasión y con motivo de una boda y encuentro de bomberos, aparte de cientos de fotos subidos en los estribos, los más veteranos se emocionaban ante dicha unidad recordando fuegos pasados; por cierto figura en la foto de honor en el cartel del *Cuéntame de la edición de este 2018*.

A todo esto, el bueno de Domingo relata el historial de cada vehículo: **Cadillac, Buick, Ford, Austin Seven.**



Su primer coche fue un **Morris Minor 1000**, del 1960 aproximadamente. El segundo un **Riley GC-26499 con placa de 1963**; su preferido, con una historia de 10 años sin matricular en su momento de uso diario; compartido con su buen amigo Paco Santiago. Dos **Ford A** matrícula GC-tres mil y pico, una camioneta **Chevrolet 3100 roja**, un **Reo GC-4426 de 1932**, que fue de la Condesa, el cual cambió por el **Cadillac V12** y logró recuperar el baúl trasero original (que dormitaba casi perdido en casa del chapista-pintor)...

... y mientras lo ajustaba en el portaequipajes con dos chasquidos (sus anclajes encajaron a la perfección) nos comenta socarrón -si de por sí era un "haiga" largo ahora había crecido en longitud-

Un **Amícar 750 del año 1922**.
Un **MGB verde inglés**, por supuesto, GC-2234-B.
Cara a cara, otros clásicos deportivos: **Opel Manta 200 Rocar**, réplica del 400, GC-4067-AG, **BMW 2002ti TF-8361-A** y **FIAT 131 2000TC Racing TF-0332-M**, casi imbatibles en los rallies de la época.
Renault Gordini, FIAT 500.
Motos **Honda 70 DAX**, que protagonizaron una película de Florida, con sus tapizados únicos en los asientos.
Jeep Willys 2300, TF-16498, matriculado en 1961, procedente de excedentes militares.



■ ■ ■ incansables **BSA Bantam** que recorrieron las pistas polvorrientas por los maquinistas de aquellos pozos de un solo cilindro y de encendido por cigarrillos (al conectar con mechas explosivas), ...

... **Triumph, Norton, Royal Enfield, Honda 70 (3)** con especiales historias y un largo etc., en estantes repletos de repuestos de extintos autobazares.



Los privilegiados que visitan su santuario, entretanto, miran de reojo el altílo, donde los faros de docenas de motocicletas les esperaban y el incansable anfitrión...hablando de planchas de carbón, ceretos, discos de larga duración, proyectores de cine, aperos de labranza y de todo lo que colgaba de las paredes y techos, como bicicletas de casi 100 años.

Y llegó la hora de sorprender al personal con una colección impecable de docenas de motos en perfecto estado: **BMW** participante en el último conflicto bélico mundial, **Ducati, Montesa**, una **Rovena, Harley Davidson (2)** de las primeras en matricularse hace más de 25 años, **Mini Marcelino, Vespinos, Vespas**, una de ellas de 1956, **Iso, Derbi**, varios carricoches de inválidos rescatados in extremis del desguace, ...



Pero el bueno de Domingo nos tenía preparada una sorpresa: nos enseñó otro "pequeño" garaje donde dormitaba una pieza mastodóntica, en recuerdo de los que hicimos la mili en el Sáhara: un **camión REO** de 3 ejes y perfecta manufactura, con su motor **Barreiros Diesel** en perfecto estado, nos lo puso en marcha e incluso subió su régimen de vueltas a la perfección, ballestas, luces con el haz dirigido al suelo, volante bajo y la pintura verde mate del ejército.

El tiempo se hace corto para ver tanto coleccionismo en ruedas, mostrándonos que es un garaje de ensueño con historias, de las paredes decoradas ni hablamos, merecería un estudio profundo en tiempo y comentarios aparte. Gracias Domingo por haber guardado con tanto cariño esas piezas, en ocasiones únicas.

50 aniversario del Seat 124

1968 / 2018

La aparición del Seat 124 marcó una época en España, ya que hasta entonces la clase media en nuestro país se desplazaba, básicamente, en moto o coches "todo atrás", como se conocía a vehículos como el Seat 600 o el recordado Simca 1000.

El 124 fue presentado en el *Salón de Barcelona de 1968*. Este primer modelo tenía un motor de 1197 cc, que ofrecía una potencia de 60 cv mas que digna para su época y que unida a sus 5 plazas y su buen maletero, dejó a los españolitos deseosos de tenerlo para poder viajar con mas comodidad y soltura por las carreteras de aquella época.

Al año siguiente (1969), Seat presentó de nuevo en el Salón de Barcelona dos nuevos modelos; el 124 de 5

puertas y el 1430 que con mas cilindra-da aumentó su potencia a 70 cv. Para 1971, aparece la versión 124 D, que después de su aparición fue *el mas vendido de toda la historia de este vehículo*.

Después, *en pocos años* fueron saliendo de la fábrica modelos cada vez mas potentes y con mas extras de serie, que hicieron las delicias de los aficionados, como el 1430 Especial 1600, ya con un motor biarbol mas evolucionado, que entregaba 95 cv. Al año siguiente

(1974), surge el 1430 Especial 1800, que montaba el motor del Sport Coupé y que entregaba unos estupendos 114 cv.

A partir de él se desarrolló el famoso FU-11, una versión para competición con dos carburadores dobles y 135 cv, del que sólo se fabricaron veinte unidades y que se vendieron en su mayoría a equipos del campeonato de España de rallyes, y que hoy día es el mas cotizado por su rareza.



Y fueron pasando los años 70, y el 124 siguió teniendo un buen nivel de ventas que empezó a bajar con la aparición en 1976 del primer Seat 131, que poco a poco fue desbancando del mercado a nuestro protagonista.



Hasta que en 1979, ocurrió que Seat decidió sacar al mercado la última evolución del modelo, el maravilloso 124 - 2000. Rápido, calzado con lo último en suspensiones y frenos, y con un potente motor de 114 cv a 6000 rpm del que se construyeron 829 unidades, y que fue el último coletazo de la serie 124, ya que al año siguiente en 1980 pararon la producción.

En total entre 1968 y 1980 se fabricaron 888.668 Seat 124 entre todas sus versiones. La última unidad en stock se vendió en *septiembre de 1982* y fue un modelo 2000. En ese mismo mes se presentó otra leyenda de Seat, el famoso Panda que sustituyó al 124 en la fábrica de Landaben (Pamplona).

Desde estas páginas de nuestra revista CHSR, hemos querido presentar nuestros respetos y nuestra admiración, a este ilustre y longevo modelo del cual, se conservan en nuestras islas bastantes unidades para recreo de sus propietarios, y de los que los contemplamos con la lógica nostalgia, de una estupenda época de la industria automovilística española.

Juan Manuel Monzón



COLECCIONISTA.
José María
 desde
 1981



Trabant

601



UN SATÉLITE EN VALSEQUILLO



Fue a finales de los años 90, mi buen amigo Alexis Martín, mecánico de profesión, me habló de un coche raro que no había visto en su vida y que alguien le regalaba. Quería saber si “aquello” tenía algún valor. Cuando me dijo que era un **Trabant**, (significa satélite en Alemán) mi sorpresa fue mayúscula,

ese coche fue un símbolo de la guerra fría, fabricado al otro lado del Telón de Acero,

con el objetivo de movilizar a la R.D.A. (Alemania comunista). Este Trabi como le llaman cariñosamente en su país de origen, estaba en una azotea en Valsequillo, le habían bajado los cristales y unos “lindos gatitos” habían hecho de él su hogar. Olía muy mal, tenía algún golpe en la carrocería y lo más feo a primera vista, era su pintada a brocha. Alexis me llamó unos días más tarde para decirme que si el coche era de mi interés me lo podía quedar pues él estaba más interesado en un Mini, no quería que un coche

tan emblemático se perdiera y me arriesgué a llevármelo a casa. Necesitaba una grúa con pluma que lo pudiera bajar a la calle y como no, el amigo Juan Santana era el candidato perfecto para hacer el trabajo, siempre es bueno contar con un aficionado a los coches cuando se trata de estos asuntos pues le ponen un cariño especial a su trabajo.



Unos días más tarde me dirigí a la DGT para obtener un informe del estado documental del coche descubriendo que estaba dado de alta a nombre de una señora de Telde, se había matriculado a principios

de 1968. Ni corto ni perezoso me presenté en su domicilio con la documentación de la transferencia y la esperanza de conseguir que la propietaria me la firmara. Le expliqué a la dueña que pretendía restaurarlo pero por precaución omití comentarle que ya estaba en mi poder. Cuando terminé de hablar la señora se puso muy nerviosa, dando muestras que era una mujer de las de armas tomar, decía que la habían engañado, que no sé quien era un sin vergüenza y más cosas que no recuerdo. Me pidió que por favor, la llevara en mi coche hasta un barrio cercano pues con los nervios no podía conducir. Accedí muy preocupado por lo violento de la situación. Mientras ella me indicaba el camino, me contó que “hacía varios años”, había dejado el coche a un un compra-venta de automóviles y que este le había asegurado que un coleccionista interesado le pagaría por el 500.000 pesetas de las de antes. Cada vez que le preguntaba por el coche, le contaba la misma cantinela del coleccionista.

Cuando llegamos al destino, tocó en la puerta del supuesto vendedor de coches usados. Por supuesto “se

montó un pito” y ahí estaba yo entre amenazas con la Guardia Civil y coche para arriba y coche para abajo... Recuerdo que aquel hombre le aseguró que el coche estaba a buen recaudo en un garaje. Después de un rato la señora se calmó un poco, no mucho, y la llevé nuevamente a su casa. Ya en la puerta, la mujer parecía más tranquila y me aventuré a contarle que el coche lo tenía en mi poder, la invité a verlo y por supuesto me ofrecí a devolvérselo, puesto que no quería tener problemas. Ya en mi casa, se echo manos a la cabeza al ver su antiguo coche tan maltrecho. Me aseguró que uno de sus hijos lo había pintado en un bonito color azul y que cuando lo entregó al compra-venta estaba en muy buen estado. Con pena me preguntó que para qué quería yo aquello tan destrozado,

a lo que le respondí que pretendía restaurarlo y de repente la señora dijo, “trae los papeles que te los firmo”,

poniéndome como única condición que cuando lo terminase se lo llevara a su casa para verlo.

Volví a visitarla unos días más tarde pues necesitaba una denuncia por extravío de documentación para tramitar un duplicado de los pa-

peles. La señora amablemente me acompañó a la comisaria para realizar el trámite, después de una larga espera, salimos con la denuncia en la mano. Eran cerca de las dos de la tarde, su preocupación en aquel momento era no tener preparado el almuerzo para sus hijos pues llegarían pronto de trabajar, le propuse costear unos pollos asados a lo que la mujer accedió, supongo que sus hijos debían tener mucho apetito porque nunca me había gastado tanto dinero en pollos...



De camino a su casa me comentó que el coche se lo había comprado a una señora alemana que residía en la playa de La Garita en Telde y que ésta lo había comprado nuevo, también me dijo que en verano solía llevar a sus hijos y a sus amigos a una piscina en el barrio de Piletillas y que una vez la paró la Guardia Civil con el coche lleno de chiquillos,

pero cuando les dijo que los llevaba a la piscina porque hacía calor, los guardias les dejaron ir sin haberles denunciado.

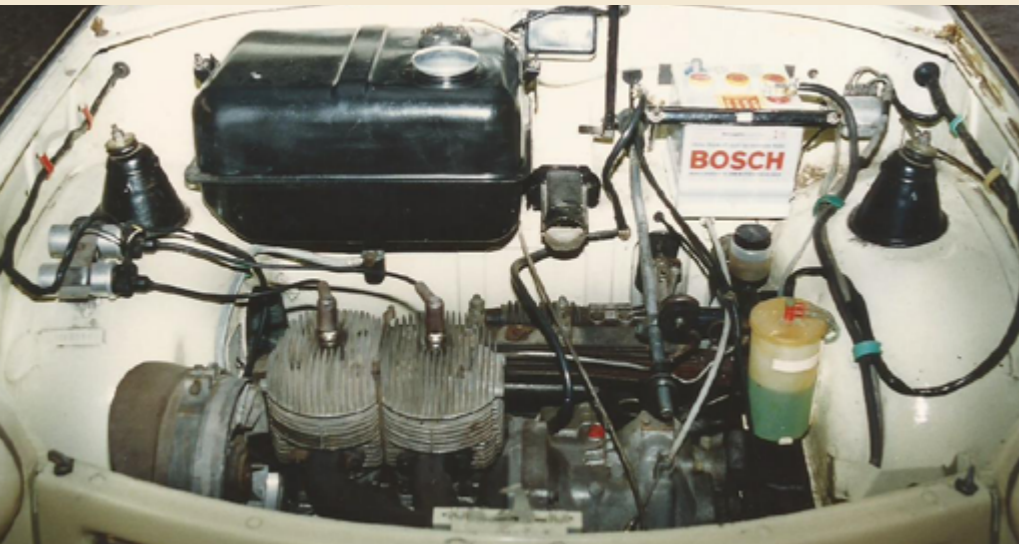
Anduve buscando información sobre el **Trabant 601**, me costó mucho trabajo. Finalmente telefoneé al gran aficionado, ya fallecido, Ralf Kosidlo que por casualidad tenía en su librería de Playa de Aro en Cataluña un libro de la historia y modelos de este coche. Él también se mostró muy extrañado de la existencia de estos coches en España. El coche resultó ser la versión “de luxe” que se destinaba a la exportación. Compré alguna revista de clásicos alemana buscando algún suministrador de piezas (internet no estaba normalizado en aquella época). Ya con la información necesaria comencé la restauración.

Con el coche desmontado surgieron los primeros problemas, entre otros, faltaban piezas de los frenos, además de que le habían sustituido el cuadro de mandos original por el de un modelo más moderno. Creo que para que los coches clásicos y antiguos tengan valor, sobre todo cultural han de mantenerse o restaurarse como eran originalmente y es por ello que comencé una nue-

va búsqueda, necesitaba otro coche similar y de la misma época para utilizarlo como donante y poder terminar el proyecto.

Gilberto Santana me recordó que habíamos visto los restos de un Trabant medio enterrado en unos terrenos en la carretera que va de Agüimes a Santa Lucía, la verdad es que casi no lo recordaba, hacía bastante tiempo de eso.

ya teníamos el salpicadero original y las piezas de los frenos que faltaban, no estaba reloj del velocímetro que necesitábamos. Tocaba ahora buscar un velocímetro. Después de muchas vueltas encontramos una unidad similar en Galdar. El coche estaba en un solar habitado por una jauría de perros (vamos, que entre gatos y perros esto parece una fabula).



Quedamos para bajar el fin de semana siguiente. Pudimos hablar con los responsables de la finca que accedieron gustosos a que nos lo lleváramos. Al día siguiente, nos presentamos con un sacho para desenterrarlo y como no, nuevamente con la ayuda Juan Santana y su camión lo trasladamos a Telde. Por el estado en que estaba, sin ruedas con todas las piezas metidas en el habitáculo, decidimos guardarlo en un solar cerca de mi casa. En el momento de la descarga, se corrió uno de las eslingas que lo sujetaban y el coche cayó en medio de la carretera (carretera general para más inri), esparciendo las piezas por todos lados y bloqueando la circulación. Recuerdo que el padre (ya jubilado) de Gilberto, que estaba en la ventana de su casa viendo la operación de descarga, bajó a toda prisa para ayudarnos a recoger aquel desastre. Una vez inventariado todo el material que había en el habitáculo del “recién llegado” nos llevamos otra desagradable sorpresa: Aunque

Fue fácil encontrar a la dueña del solar, pero al preguntarle si me vendía el reloj del velocímetro que me faltaba, amablemente me respondió: “Mi niño, yo no te vendo piezas del coche, si quieres te lo regalo pero te lo llevas entero”. Tocó buscar otra grúa con pluma, pero esta vez “más grande”. Habían condenado la puerta del solar donde estaba el coche, además como a un metro del muro que lo rodeaba, pasaban unos cables y teníamos que sacar el coche por encima de estos. Una vez terminado el transporte del nuevo donante y abonar la suculenta factura de la grúa, me fui a una gasolinera cercana a por un anti pulgas pues el coche estaba plagado (si es lo que digo, esto es cada vez más parecido a una fabula). Pasados 15 días me aventuré a sacar la pieza que necesitaba y poco a poco fui desmontando aquel montón de chatarra. Después de pasar por el taller de chapa y pintura, le tocó hacerle la mecánica y la electricidad. La restauración iba bien, pero el

presupuesto no tanto. Ya solo quedaba la tapicería. Busqué un tapicero con buena reputación, que sin ver el coche presupuestó un precio que me pareció excesivo por lo que preferí esperar un poco.

Una tarde me llamó un conductor de SALCAI que conocía esta historia. Me comentó que haciendo la ruta de Los Palmitos Park había visto un Trabant arrimado. Este chico es muy aficionado a los rallys, pero de clásicos no conoce apenas. Ya me parecía mucha coincidencia que apareciera otro Trabant, pero las pistas hay que seguirlas y en ello me puse. Era jueves, al día siguiente había que trabajar. El coche estaría a unos 70 kilómetros de casa, para ir hasta allí había que buscar una buena excusa. Se me ocurrió invitar a mi mujer a comer una hamburguesa al único McDonald que creo que había en aquella época en la isla y que “casualmente” estaba cerca de la ubicación del supuesto Trabant... Ni que decir tiene que ella sabía que había gato encerrado, pero accedió sonriente (es que es una joya). Al llegar encontré el coche metido en la terraza del restaurante de unos alemanes. Lo utilizaban como reclamo publicitario, pintado de negro y decorado con pegatinas de una marca de cerveza. Les debió gustar el proyecto dado que me dijeron que me lo podía llevar. Nos ayudaron a empujarlo hasta la carretera. Mientras esperábamos a la grúa, nos sentamos en el coche, bajamos los cristales y apoyamos el codo en la ventanilla.

Fue curioso ver como los turistas aminoraban la marcha al ver el coche y nos saludaban sonrientes.

Ya teníamos el coche en casa, el tapizado, estaba sucio, lo desmontamos íntegramente para llevarlo a un especialista que lo dejara bien lim-



pio (este trabajo le toco a Suso de Autoservicio Los Picos, en Telde) lo más difícil fue sacar las rayas de bolígrafo que supongo algún chiquillo dejó “involuntariamente”. Montamos la tapicería en apenas una hora de trabajo puesto que pusimos los asientos completos. Ya teníamos el coche terminado, solo faltaba la ITV para tener toda la documentación y poder transferirlo. La pasó sin fallos pues el trabajo había sido exhaustivo.

El primer fin de semana que rodamos con el coche lo llevamos al barrio de San Francisco para tomar algunas fotos, a la semana siguiente visité a la antigua dueña para cumplir mi parte del trato y regalarle una foto enmarcada del protagonista de esta historia. Después de los años que han pasado, sigo mostrando orgulloso el Trabi a los visitantes que acuden a mi local, y como un guiño a la historia guardo en su guantera un trozo original del Muro de Berlín cortesía, como no, de otro amigo y gran coleccionista de piedras de todo el mundo, José Marcos Déniz.

Datos de Interés:

El **Trabant 601** se fabricó desde 1964 hasta 1990* con un motor de dos tiempos de 600 centímetros cúbicos, refrigerado por aire que rendía 23 CV en sus primeras versiones, más tarde subiría hasta los 26CV.

A este tipo de motores se le conocía coloquialmente como “aceite y vinagre”. La velocidad máxima de 100 Km/h solo se puede mantener de manera puntual, pues no debe circular mucho tiempo a más de 80 Km/h.

Su caja de cambios de cuatro velocidades con una cuarta velocidad tiene un sistema de rueda libre, por lo que si el conductor suelta el acelerador en esa marcha el coche queda en punto muerto (como cuando dejamos de pedalear en una bicicleta). La carrocería es autoportante con elementos exteriores en Duroplast, un material a base de serrín, papel y resina que aquí se le llamaba

vulgarmente “cartón piedra” por el parecido con este. Tan raro compuesto se usaba por dos razones, la principal era que la Alemania del Este o R.D.A. no tenía acero suficiente para fabricar estos coches y el que había se utilizaba en las factorías que hacían los Wartburg que era un modelo superior reservado a los cargos del partido comunista y otros funcionarios. La otra es que este material era un buen aislante en los crudos inviernos de la zona.

Los Trabant fueron relativamente comunes Gran Canaria en los 60 y 70, los vendía el **Garaje Cune** en la zona de Triana.

No es que se matricularan muchos, pero eran conocidos, supongo que por dejar esa estela de humo blanco-azulado tan característica de los motores de dos tiempos. En su época se bromeaba con que era el coche más largo del mundo pues a los 3,4 metros que medía se le sumaban los otros 20 metros de humo.

Desde aquí quiero dar las gracias a las personas que me ayudaron en este largo periplo, Gilberto Santana y Alexis Martín, pues sin amigos de esta talla me habría sido imposible finalizar esta y otras restauraciones. He de hacer también una mención especial a mi mujer y compañera, Juani Pulido que durante años ha estado a mi lado apoyando mi afición por los coches y como no, sufriendola.

()Una vez caído el Muro de Berlín la fabrica intentó mantener el Trabant 601 en producción modernizándolo un poco y equipándolo con motor VW, rebautizándolo como Trabant 1.1 pero fracasó y terminó cerrando sus puertas en el año 95.*

Curiosidades de antaño en Canarias



Los comienzos del Agua de San Roque



Los finales de su vida laboral



Llegada a Valsequillo

control de paso Rallye GC
(Observese el yugo y las flechas como monumento a la entrada)



Los Comofu

Parada de transprtes Mercado Central



Portada
Canarias Motor
50 años
Edición nº1
año 68

Electromecánica
TODOAUTO,S.L.



C/. Profesor Lozano, 39 - El Sebadal
35008-Las Palmas de Gran Canaria

Tel.: 928 467 244

todoautolaspalmas@hotmail.com

**Doctor
Graffik**

COMUNICACIÓN VISUAL

Juan José Alonso Prieto

== Experiencia y sabiduría sobre el automóvil ==



Último rallye del equipo Medardo Pérez - Juan José, victoria número 101 en La Palma.



Qué mueve a un hombre a cultivar la vida con la pasión por el automóvil?

En mi caso particular, ya desde la infancia, porque mi abuelo materno era propietario de una pequeña empresa de transportes, con cuatro o cinco camiones y desde que podía me escapaba para estar en el garaje e incluso subirme a alguna cabina. Posteriormente, el servicio militar lo hice en el Cuerpo de Automóviles, conduciendo todo tipo de vehículos.

Creo que la inclinación hacia el automóvil como instrumento deportivo vino como algo espontáneo y muy natural.

Años de dedicación absoluta a informar y ordenar con sensatez.

En el inicio de los años 70, mi afición era el cine. Fui directivo y organizador de Cine-forum en el Cine Club Borja del Colegio de Los Jesuitas. Escribí artículos sobre cine en el Diario de Las Palmas. Realicé Curso de Cinematografía en la Universidad Internacional de Canarias, hasta que con Hilario Gómez fui cofundador y primer presidente de la Escudería Drago, escribiendo con el seudónimo de "Tazio Nuvolari" en la revista Sansofé, después como "Octano" en El Eco de Canarias. En 1975 ya pasé a firmar con mi nombre en Diario de Las Palmas. Desde entonces la labor informativa se ha multiplicado en radio, televisión, prensa diaria, revistas locales y nacionales. Actualmente mi labor se limita a dirigir "motor2000.net" y la corresponsalía de "Auto Hebdo Sport", así como preparar la edición

de mi tercer libro relacionado con el automovilismo canario.

Pasión por el automovilismo deportivo, deseo de enarbolar la bandera de su defensa y evolución.

De pilotillo modesto, en la temporada 1977 y hasta 1992, pasé a ser el copiloto habitual -que no el único- de Medardo Pérez, disfrutando de todas las luces y sombras de este deporte, corriendo en grandes coches, ganando rallies a lo largo y ancho del archipiélago canario, con un accidente de tal gravedad que aún arrastro sus secuelas en la rodilla derecha.

Desde los primeros momentos, el deporte del automovilismo se instaló en casa y contagió a toda la familia.

Mi esposa Mari Pino estuvo corriendo durante doce temporadas con diversos coches. Mi hijo Aythami fue campeón regional en dos modalidades tan opuestas como rallies sobre tierra y velocidad en circuito. Mi hijo Flavio, campeón de España de rallies sobre tierra, campeón regional de rallies, etc. Todo ello unido al desempeño diario en lo profesional, siempre en torno al automóvil en todas sus facetas, hace que

mi defensa del automóvil, de los automovilistas, de los pilotos y organizadores, sea el "leit motiv" diario y siempre presente en todo momento y circunstancia.

Aquel primer coche de juventud.

El primer coche del que me enamoré fue del Lotus Elan, que no pude tener, tuve que conformarme con un Simca Montlhery de segunda mano, al que siguieron -ya nuevos- Fiat 124, Fiat 128 Sport SL, Honda Accord MK I, Honda Accord MK II, Lancia Ypsilon, Citroën AX TD, Volkswagen Escarabajo 1303 clásico y por fin un Mazda MX-5 de la primera serie, porque es una réplica casi exacta en su línea y en su mecánica de aquel Lotus Elan, que tanto había deseado de joven y nunca pude tener. Después vino un Alfa Romeo GT, regalo de mis hijos, que conservo junto al Mazda y el Escarabajo.

Canarias, un paraíso para el automóvil, ¿se puede reordenar el territorio o peligrará su crecimiento?

Canarias fue un paraíso para el automóvil cuando el REF lo potenciaba con una imposición moderada

o mínima. Pero la voracidad de los políticos empezó a meter el cuchillo fiscal a los todoterreno, a los derivados de turismos y a los combustibles, al propio tiempo que se limita su uso con la excesiva peatonalización de grandes áreas urbanas y la creación de carriles-bici que son infrutilizados.

Para los políticos es "progre" luchar contra el automóvil, cuando realmente es la gran conquista social, cultural, laboral, de ocio y de libertad de la historia.

El furor de los 70/80 en lo deportivo. Entre el romanticismo y lo anecdótico.



Junto a Hilario Gómez, cofundadores de la Escudería Drago en junio de 1971.



Indudablemente esas décadas eran de un romanticismo puro y desinteresado, cuando a los directivos de algo —en mi caso de la Escudería Drago— nos costaba dinero del bolsillo y muchas horas robadas a la familia. En las organizaciones no cobraba nadie, todos éramos voluntarios y felices de serlo.

Las escuderías tenían un importante componente social como punto de reunión, no sólo para los escuderos, sino también para sus familias.

Ahora, con la perspectiva del tiempo, cuando vemos como todo se ha profesionalizado y organizar una

carrerita mueve presupuestos siderales, si se puede considerar que aquella entrega era anecdótica, pero también preñada de un verdadero amor al automovilismo.

Motor 2000, espejo de referencia automovilística nacional; su desarrollo y continuidad.

Si de algo podemos presumir, es de rigor en el tratamiento informativo de todas las parcelas del automóvil, en el diseño, en la calidad de textos e imágenes, en la inmediatez, en la cobertura a las manifestaciones deportivas de todas las islas y en el respeto a las opiniones de los lectores. El desarrollo ha ido paralelo a las tecnologías de cada momento, desde el tratamiento digital de la edición, hasta la transformación del papel a la red por razones de economía, espacio, rapidez y entrada en un ámbito ilimitado. Por lo tanto, desarrollo como continuidad serán

cuestiones paralelas al devenir tecnológico del mundo de la información.

Una familia muy de carreras, ¿continúa la saga en las nuevas generaciones genealógicas?

No, directamente no. De forma activa lo hemos dejado todos hace tiempo. Indirectamente sí, desde aspectos como la información y la docencia-formación.

¿Qué inspira su filosofía de lucha?

Ser consecuente con uno mismo, con sus ideas, pero sin pecar de idealista.

El automovilismo deportivo de Canarias, ¿se ubica en el globo?

Una parte del automovilismo sí, ahí está el dicho popular “Canarias tierra de rallies”, pero el deporte automovilístico abarca muchas especialidades más que aquí no tienen la misma intensidad”.

El patrimonio clásico y antiguo del automovilismo de las islas que duerme en los garajes y se recupera en los talleres de cada esquina, ¿le devuelve la gracia como caprichos de su defensa?

Se ha perdido una gran parte del patrimonio que hubo hasta no hace mucho tiempo. Por una parte, la crisis económica ha provocado la venta y salida al exterior de ejemplares muy valiosos. Por otra parte, la carencia de actividades adecuadas a ese tipo de vehículos los mantiene inactivos con todo lo que ello significa de deterioro y coste económico para reactivarlos.

Algo se hace en Tenerife con el RACT y el Club Mercedes-Benz Veteranos, en La Palma con el Club de A.A. de El Paso. En Gran Canaria, salvo “Cuéntame Historias Sobre Ruedas”, el desinterés es total para exhibir o mantener las actividades de vehículos históricos o clásicos verdaderos, no las malas imitaciones de tunning que se ven en las fiestas de algunos pueblos.

La Regularidad Clásica, que podía ser un medio para mantener y exhibir vehículos de auténtico valor, se ha convertido en un “sudoku sobre ruedas” que se practica a carretera abierta y con coches utilitarios sin ningún valor, salvo contadísimas excepciones.

Un deseo para la continuidad y exaltación “vintage” del automóvil.

Animar a Feli Santana como romántico naufrago en una isla solitaria, para que se mantenga a flote con su actividad, porque el automóvil, la moto, y cualquier vehículo autopropulsado, forma parte de la historia del diseño, del desarrollo tecnológico, de la investigación, así como del papel social, laboral, industrial y económico que supone el sector de automoción en el impulso de nuestra civilización.

Gracias por contarnos Historias Sobre Ruedas.



COCHES DE JUGUETE



POR FELI SANTANA



Jose Francisco, regalo de su padre año 1964

Un sábado del año 1967, sería verano, la familia se reunía de tarde en tarde a contar historias. Los padres, abuelos, hermanos y primos; a veces venía también la tía Carmen, hermana de la abuela, una mujer sufrida que siempre cargaba una sereta, donde llevaba de todo. Era como las camionetas, siempre cargadas. A veces, a parte de en la cabeza, llevaba bolsas o sacos debajo de los brazos, los pies se le fueron arqueando con los años.

Los burros eran fieles transportes locales, las cargas de papas, hortalizas, enseres y toda suerte de movimientos terrestres, aliviaban el duro trabajo del día.

Aún recuerdo cuando mi abuelo

Miguel compró uno para la casa. La primera salida a las tierras en aquel cuadrúpedo impresionaba, no se me olvidará la sensación de pasear sobre aquel animal ni el movimiento de las orejas largas como hojas de pita almidonada apuntando el cielo.

Los únicos coches que rodaban por la pista de tierra del barrio se contaban de "carrerilla" entre la chiquillería. Se sabía la hora a la que pasaban, quiénes los conducían, y sus



"status" económicos. Mi hermano Tavo se aprendió de memoria todas las matrículas de los del barrio y algunos aledaños. La gente mayor hacía apuestas con otros en las tiendas de aceite y vinagre probando la inteligencia de mi hermano, era muy observador y siempre ganaba.

Curioso saber que los furgones Conner, Austin, DKW, Peugeot, "4 latas" e incluso los Land Rover iban a ser multiusos, es decir, transportes de mercancía y pasajeros, ambulancias, coches de casorios, microbuses de entierros, etc.

Estaba claro que había que arrestarse más, si se podía, para juntar unas "perrillas" y comprar un furgón. Era un puesto de trabajo remunerado y bien mirado.

Nosotros usábamos una táctica juvenil que funcionaba; nos íbamos a arreglar los baches de la pista de tierra de acceso a La Gavia, en la caída de la tarde, y pa-

rábamos a los chóferes que regresaban para cobrarles el impuesto de obras públicas.

Funcionó hasta que se cansaron de nuestras demandas recaudatorias. Hasta las pesetas eran caras para regalar.

En una de esas tardes llegó Manolo Morales a casa, avisado con alegría contenida en el rostro. Traía una caja parecida a la de los zapatos y estaba dispuesto a darnos una sorpresa increíble a toda la familia. Había comprado en Las Palmas uno de esos juguetes maravillosos, un coche de los de antes, perfecto, descapotable, con ruedas de goma, chapa, las puertas abrían y hasta los tapizados de los sillones eran reales. Siempre pensé que era un Mercedes 300 de la época. Encendían las luces; unos faros pequeñitos maravillosos. Lo más sorprendente; en el centro del volante podías tocar el claxon como los de verdad.

También tengo un hermoso recuerdo del Maestro Nacional D. José Ojeda. Un hombre fuera de su tiempo, que lo mismo bautizaba con "dichetes" a todos los chiquillos, como que para navidad venía cargado de la Casa Galicia con juguetes increíbles para los más pequeños. En ese trasiego de aquel año 1968, recibimos mi amigo Jonás y yo, dos preciosos coches de pedales de chapa. Impresionantes.

El mío era un Ferrari

"Nostalgias del pasado"



GTO rojo con morro largo y culo redondo, con dorsales negros sobre círculos blancos y un volante deportivo. Cambiamos dentro y nos sentíamos el "Fangio" de la época.

Lo que daría por recuperarlo...

A Jonás le tocó uno amarillo con capó recortado y parrilla. Muy bonito también. Los mayores nos subieron por toda la cuesta de la escuela empujando y haciendo carrera en dos bandos. Éramos pilotos oficiales con motores de tracción humana.

Años después, para un día de reyes, supongo que yo andaba por 8 ó 9 años, mi tío Servando me lo volvió a restaurar en un acto heroico

de auténtica pasión por lo retro. Lo dejó mejor que nuevo y junto a él, colocó dos Morris Minor furgonetas preciosas, en color verde inglés. El coche de los panaderos, de unos 20 cm. a escala, que lo presionabas en marcha atrás y al soltarlo se lanzaba. Y como a mi hermano le gustaban los tractores, trajo uno eléctrico que accionando mandos, levantaba la pala y hacía diferentes movimientos.

En el año 1977, Jesús Sainz ganaba el campeonato de España de Rallyes con un Renault 8 TS. Mi tío trabajó en un taller de mecánica de Telde y primero estrenó una Montesa 50 Fura de trial con el cambio manual, y años después, ya con carné, compró el R8 TS "azul Francia" con franjas amarillas laterales y llantas de aleación. Precioso. Había sido de Jesús Pérez y era una sensación agradable pasear con él y su pequeña línea deportiva.

Navidades más tarde, le regalé un 131 Abarth del Rallye Montecarlo. Una maqueta preciosa con la pintada de "Alitalia".

Ya cuando saqué el carné y trabajé con él algunos años, me regaló el R8 TS, un coche que marcó una época increíble y cerró el círculo de mi explosión juvenil a mis 18 años. Y es que las historias con coches de juguete, a buen seguro, a la mayoría nos traen gratos recuerdos, y en su momento, despertaron nuestros sueños más increíbles y nuestro futuro más prometedor.

Historias del Automovilismo Canario

POR PEPE MONZÓN

I Rallye de Invierno

El domingo 19 de enero de 1964 daría comienzo el I Rallye de Invierno organizado por el Real Automóvil Club de Gran Canaria, que volvería a cosechar un nuevo éxito organizativo en su extenso palmarés deportivo.

Camaradería, deportividad y reparto de trofeos y fiesta grande de los automovilistas

En la noche del viernes y tomando por escenario el espléndido marco del Real Club Náutico, los galardonados de los Rallyes de Primavera, Otoño e Invierno, acudieron todos a la cita



Diego Suárez - Joaquín Saavedra con D.K.W. Junior, vencedores de la prueba.

Desde Las Palmas de Gran Canaria, junto al Automóvil Club, se daba la salida a los 24 coches participantes que debían recorrer el siguiente itinerario: Calle León y Castillo, Triana, Maltés, Plaza de Cairasco, Muro Obispo Codina, Plaza de Santa Ana, Plaza Castillo y, aban-

donando el casco urbano, continuaban hacia Tafira, La Calzada, San Lorenzo, Tamaraceite, Tenoya, Arucas, Bañaderos, Cruce de Moya, Buen Lugar, Firgas, La Laguna, Valleseco, Cueva Corcho, Cruz de Tejeda, San Mateo, Valsequillo, Telde, La Atalaya, Santa Brígida, La Angostura, La Calzada, Tafira Alta, Los Hoyos,

Jinámar y Las Palmas de Gran Canaria (San Cristóbal), donde se celebraba el "Kilómetro Lanzado" y el "Slalom".

La prueba se celebraba bajo un sol radiante y mucho público en los pueblos del interior que esperaban entusiasmados el paso de los vehículos.



José A. Monzón Suárez - Carlos Santana Delgado en Austin Cooper



José Jiménez - Octavio Jiménez con Austin Cooper, 3er clasificado.



Boro del Castillo - Juan Jorge Blanco con Peerless



Óscar Bolaños - Óscar Álamo con Triumph TR 4

El rallye se desarrolló como estaba previsto, sin grandes percances y produciéndose algunos abandonos sin accidentes de consideración.

Todas las apuestas daban como probables vencedores al gran piloto canario Pepe Monzón, copilotado por un magnífico y experimentado Carlos Santana. Pero, esta vez, los pronósticos fallaron, porque la sorpresa la daría el piloto novel Diego Suárez, primo de Monzón, quien, junto a su copiloto Joaquín Saavedra, con D.K.W., se alzaría con la victoria.

Diego Suárez fue el primer sorprendido al recibir la noticia de ganador de boca de su primo Pepe Monzón que, conociéndolo, creyó que estaba bromeando con él. Además, su cronómetro se había detenido, lo que le obligaría a continuar manteniendo la regularidad sólo con el cuentakilómetros de su coche.



José Jiménez - Octavio Jiménez con Austin Cooper



José Luis Ponce - Amalio Arencibia con B.M.W. 700



Jürgen Flick - Jutta Milker con Mercedes 190 D



Joaquín Naya - Paco López con B.M.W. 700.



Diego Suárez - Joaquín Saavedra llegando a meta.

En el "Kilómetro Lanzado" y en el "Slalom", Pepe Monzón demostró, con su Austin Cooper, su calidad como piloto, realizando unos excelentes resultados en ambas pruebas.

Magnífico rallye realizado por los primos Pepe y Octavio Jiménez, con Austin Cooper, con una diferencia de tan solo 1,41 puntos respecto a Monzón. Igual que "Boro" del Castillo - Jorge Blanco, con Peerless, que obtenían una estrechísima diferencia de 0,35 puntos con los primos Jiménez. También el equipo formado por Óscar Bolaños y Óscar Álamo, con "Triumph TR4", quienes marcaban buenos controles y hacían 33,10 puntos.

Pero se debe destacar la magnífica actuación de Manolo Fernández "El Cordobés", que acompañado por Pepe Rodríguez "Pepe el Gafas", sobre un "Porsche 1500", rebajaría el récord establecido de 23"9 segundos, del I Rallye Internacional Isla

de Gran Canaria 1960, estableciendo un nuevo récord de 22"6 segundos, alcanzando 159,292 km/h. Por ello, se ganaría el seudónimo de "El hombre más veloz de Canarias".

La clasificación final del rallye estuvo muy apretada por la diferencia escasa de puntos entre los cinco primeros participantes. La clasificación de los primeros participantes fue la siguiente:

Primero: Diego Suárez Marrero - Joaquín Saavedra, con D.K.W. Junior, con un total de 27,80 puntos. Segundo: Pepe Monzón - Carlos Santana, con Austin Cooper, 30,32 puntos. Tercero: los hermanos Pepe y Octavio Jiménez, con Austin Cooper, con 31,73 puntos. Cuarto: "Boro" del Castillo - Jorge Blanco, con Peerless, 32,08 puntos. Y quinto: Óscar Bolaños - Óscar Álamo, con Triumph TR4, 33,10 puntos. A la Cena-Gala de entrega de trofeos, celebrada en el Local Social del Real Club Náutico, acudieron pilotos, familiares y numerosas per-

sonalidades, como el Presidente del Cabildo de Gran Canaria, Matías Vega Guerra y el alcalde de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. En este evento, se entregaban también los trofeos pertenecientes al "I Rallye de Primavera" y "I Rallye de Otoño", según datos e información obtenidos del periódico "Eco de Canarias" del 4 de febrero de 1964.



Real Automóvil Club de Gran Canaria Festival Cena entrega de Trofeos

I Rallye de Primavera
I Rallye de Otoño
I Rallye de Invierno

Se comunica a los Sres. participantes, socios y familiares, que el reparto de Trofeos correspondientes a las pruebas reseñadas, se celebrará el próximo VIERNES día 7 de los corrientes a las 21 horas, en las Salas del Real Club Náutico. Los tickets para dicho acto, se encuentran a disposición en el Local Social de este Club y Conserjería del Real Club Náutico. Las Palmas de Gran Canaria, a 4 de febrero de 1964.
LA JUNTA DIRECTIVA.



Diego Suárez y Joaquín Saavedra en la entrega de trofeos

I Rallye de Invierno 19/01/1964

CLASIFICACIÓN GENERAL

ORD.	DORSAL	EQUIPO	VEHICULO	PUNTOS
1º	3	Diego Suárez - Joaquín Saavedra	D.K.W. Junior	27,80
2º	9	José A. Monzón Suárez - Carlos Santana Delgado	Austin Cooper	30,32
3º	7	José Jiménez - Octavio Jiménez	Austin Cooper	31,73
4º	19	Boro del Castillo - Juan Jorge Blanco	Peerless	32,08
5º	25	Óscar Bolaños - Óscar Álamo	Triumph TR 4	33,10
6º	14	Robert T. Waid - Jesús Benjumea	Austin Cooper S	
7º	15	José Luis Ponce - Amalio Arencibia	B.M.W. 700	
8º	11	"Leo" - Luis Herrera	Panhard Tigre	
9º	8	"Trece" José López - "Catorce"	Ford Perfect	
10º	24	Jan Goran Sonderlund - XXX	Alfa Romeo Sprint	
11º	22	Morner Stellan - XXX	Triumph Spitfire	
12º	6	Hilario Gómez - José Cardoso	Auto Unión 1.000 SP	
13º	23	"Boing" Amado Trujillo - Juan González	Panhard DB	
14º	1	Manuel Pons - Bautista	Vauxhall VX4/90	
15º	5	Jürgen Flick - Jutta Milker	Mercedes 190 D	
16º	12	Joaquín Naya - Paco López	B.M.W. 700	
17º	18	Manuel Fernández - José Rodríguez	Porsche 1.500	
18º	2	"Lito" Leandro Rodríguez Bonilla - José Mº Herrero	Morris Cooper	
19º	4	"Lento" - Manuel Torres	Fiat 1.300	283,91

VENCEDOR KILÓMETRO LANZADO

ORD.	DORSAL	EQUIPO	VEHICULO	TIEMPO
1º	18	Manuel Fernández - José Rodríguez	Porsche 1.500	22"6 a 159 km/h

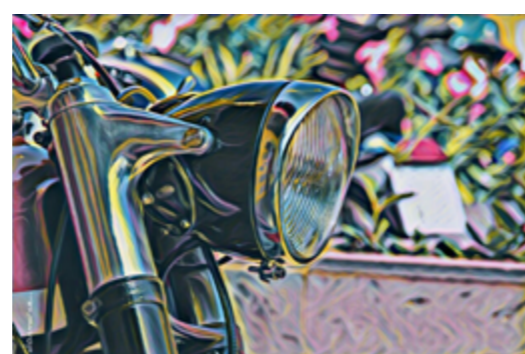
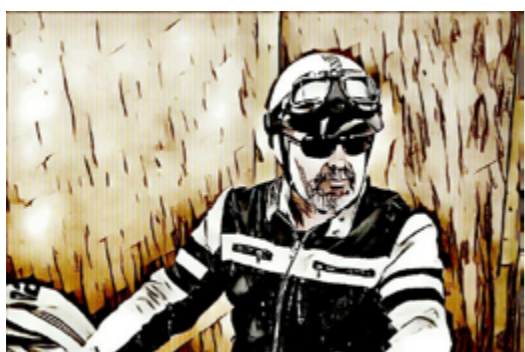
EL LIBRO DE CABECERA DE LA AFICIÓN





La Otra Mirada

POR DON MARCE



XXVI VIEJAS GLORIAS CANARIAS



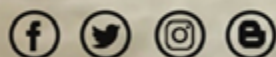
Ayuntamiento
de
Valsequillo
de Gran Canaria



ORGANIZA:



Moto Club
Las Palmas Roque Nublo



629 848 274

Valsequillo del 9 al 11 de noviembre



canariasenmoto

BAZAR NONIN

MOTOCLISMO

FALBAT

canaryfly

SUPER

autoide PARTS

Rockin' 200.000

PERDONAQUISTE?