

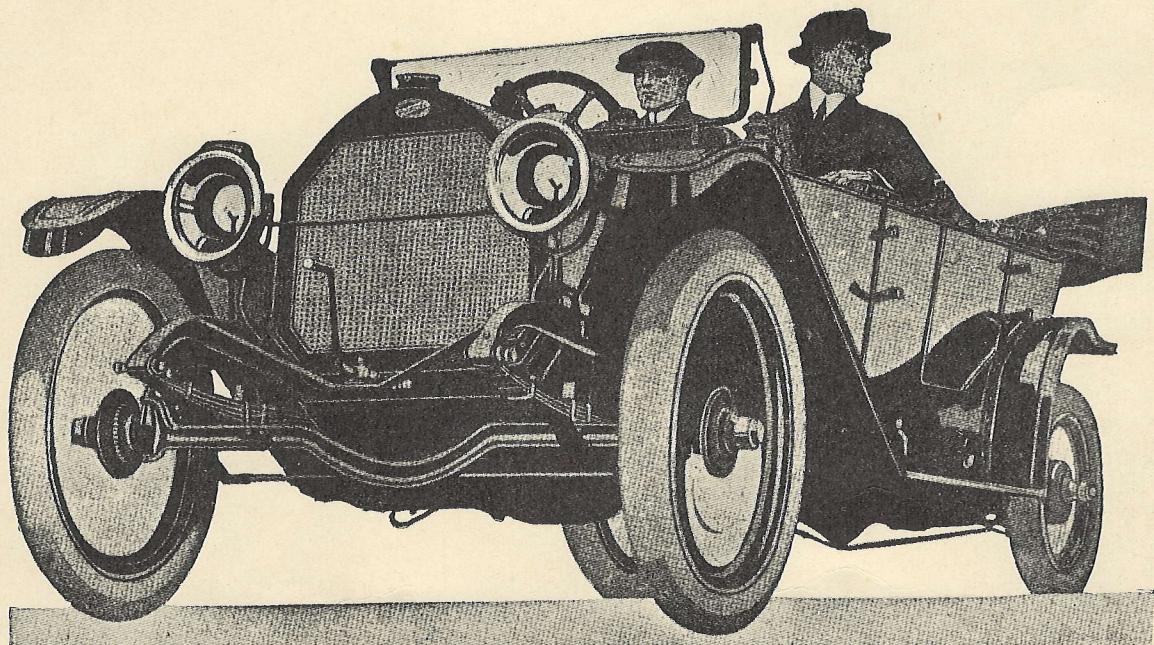
II MADRID BENIDORM MADRID

EN AUTOMOVILES DE EPOCA

ORGANIZADOR:

CLUB DE AUTOMOVILES CLASICOS Y VETERANOS

22 AL 27 MAYO 1963



CLUB DE AUTOMOVILES CLASICOS Y VETERANOS

SOCIEDAD FUNDADA EN FEBRERO DE 1961 QUE ACOGE A LOS ENTUSIASTAS DEL AUTOMOVIL HISTORICO, FEDERADA DENTRO DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO, MIEMBRO DE LA UNION ESPAÑOLA DE CLUBS DE AUTOMOVILES ANTIGUOS, QUE LO ES DE LA INTERNATIONAL FEDERATION OF VETERAN CAR CLUBS. CLUB CON FINES CULTURALES Y DEPORTIVOS SIN FINALIDAD DE LUCRO NI COMERCIO ALGUNO.

JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTE:

D. Nicolás Franco Pasqual del Pobil

VICEPRESIDENTE:

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

SECRETARIO:

D. Fernando Redondo Berdugo

TESORERO:

D. Fernando Mezquita Ortega

VOCALES ADMINISTRATIVOS:

D. Javier Ledesma
D. Luis F. Ortueta

VOCALES TECNICOS:

D. Máximo Casarrubios
D. Enrique Rodríguez de la Viña y Rodríguez de Rivas

BIBLIOTECARIOS:

D. Carlos Brooking Grassy
D. Natalio Rivas Sabater

ORGANIZACION DE LA GRAN PRUEBA "II MADRID-BENIDORM-MADRID EN AUTOMOVILES DE EPOCA"

DIRECTOR:

D. Enrique Rodríguez de la Viña

TESORERO:

D. Alfonso de la Rocha

COMISARIO DE SALIDAS:

D. Alfonso Durán

COMISARIO DE LLEGADAS:

D. Aitor de Cortabitarte

IMPRENTA Y PRENSA:

D. José Rodríguez- Viña

TRIBUNAL ARBITRAL DE PROTESTAS:

Junta Directiva

RELACIONES PUBLICAS:

D. José Luis Redondo Romeral

La admisión de nuevos socios se hace por petición a la Junta Directiva, la cual puede seleccionar a los candidatos. Admitida una solicitud, habrá de abonarse en Tesorería la cuota de entrada. Los gastos del Club se cubren por derramas mensuales entre todos los miembros.

EDITORIAL

Esta es ya la tercera ocasión que nuestro Club se asoma en un Catálogo para informar en un monólogo amable el anuncio de una Gran Prueba: "El 2.º Madrid-Benidorm-Madrid en Automóviles de Epoca". Se reviste por primera vez con una faceta nueva, su carácter internacional, pues ha sido programado dentro del Calendario Europeo de Pruebas aceptadas por la International Federation of Veteran Car Clubs. El Club acredita ya su veteranía en estos Viajes de Vehículos Históricos y por ello confiamos en un éxito nuevo respaldado por las anteriores experiencias.

No podemos dejar fuera el silencioso esfuerzo de nuestros queridos socios que hace posible que se presenten piezas excepcionales del Automovilismo Histórico, rigurosamente restauradas, mecánicamente impecables y a las que se las someterá a una de las duras Pruebas del mundo: Los 1.000 Km. de Benidorm.

El "2.º Madrid-Benidorm-Madrid" tiene aspectos distintos al del pasado año, que enumeraremos. El itinerario es más variado, ya no solamente se cruzarán las llanuras manchegas, pasaremos por la espléndida huerta valenciana, cruzaremos el duro puerto de Contreras. Albacete y Alicante nos verán de nuevo y Valencia recordará nuestra primera prueba importante: La "1.ª Convención de Automóviles Antiguos" de 1961, en donde se unieron y se aunaron los esfuerzos de los dos Clubs dedicados al Automovilismo Histórico más antiguos y prestigiosos de España y que crearon la Unión Española de Clubs de Automóviles Antiguos.

Benidorm es ya un nombre evocador, famoso por su tradicional simpatía, belleza y hospitalidad. A su Ayuntamiento, nuestros mejores votos por su eficiencia, y capacidad loable, ejemplo que enorgullece a España. Queremos también agradecer a las firmas patrocinadoras su desprendimiento que hace posible el que se celebren este tipo de pruebas de por sí costosas. Desde estas líneas citamos los Concesionarios de Coca Cola y a las famosas Bodegas Osborne y Cía., así como a aquellas otras empresas que nos han asistido con su ayuda y que en este catálogo de ellas se da cuenta.

A la Dirección General de Tráfico y Jefaturas Provinciales que nos prestan su ayuda, así como la espontánea colaboración de la Autoridades Municipales que nos asistirán a lo largo de la ruta.

Y un saludo, por último, al entusiasmo por el Automovilismo Histórico, amigo.

NORMAS GENERALES DE PARTICIPACION

En el transcurso del viaje, los señores concurrentes deberán atenerse a las prescripciones del Código de Circulación y a las ordenanzas municipales de las ciudades y localidades que se atravesen.

Por el mero hecho de la inscripción, todo participante se compromete por sí mismo, conductores y pasajeros, a aceptar las normas de participación y declara conocer y respetar todas las decisiones de la Comisión Deportiva Organizadora.

Inscripciones

La Comisión Deportiva sólo aceptará aquellos vehículos que entren bajo el concepto de Veteranos, Clásicos, Típicos y Raros, definidos oportunamente por el Club ACV.

Facultad de la Comisión Deportiva será la de declinar la aceptación de un vehículo que no reúna las condiciones mínimas de seguridad, restauración y condición mecánica. Serán automáticamente rechazados los vehículos muy modificados, las réplicas, y los que siendo automóviles sean furgonetas, camionetas, camiones u otros artefactos con destino específico industrial o comercial.

Derechos de la inscripción

Aceptado un vehículo, su piloto, copiloto y viajeros si los hubiera, tendrán derecho a participar en todas las manifestaciones, reuniones y ceremonias que tendrán lugar durante el viaje.

Al alojamiento y comidas durante la ruta.

A la percepción de trofeos, recuerdos, distintivos, placas, obsequios, etc. que se repartan entre los concurrentes.

La Comisión, teniendo un número limitado de plazas, podrá seleccionar, en el caso de que las inscripciones sean superiores, el número previsto, escogiéndose de la siguiente forma: socios sobre no socios, orden cronológico de inscripción y antigüedad o intereses del automóvil.

La inscripción obliga al abono de los derechos aprobados y que son:

Automóviles aceptados: gratis.

Piloto: 500 ptas.

Copiloto: socio, 500 ptas.; no socio, 600 ptas.

Viajeros: socio, 1.500 ptas.; no socio, 2.000 ptas.

Contra el pago de estos derechos se entregará forfait, que se conservará durante todo el viaje y se irán cortando sus hojas de acuerdo con la petición del lugar.

Sin forfait no existe derecho a reclamación alguna.

Abandonos

Retiradas no debidamente justificadas no dan derecho a la devolución de derechos, tanto antes como en la prueba. Si el abandono tiene lugar antes de los

100 Km., el participante estará obligado a devolver las primas de gasolina o de desplazamiento que se le entregaron.

Protestas

Se cursarán ante Junta, terminado el viaje serán por escrito y se acompañarán con recibo de ingreso en Tesorería de 250 ptas. La Junta fallará y si hubiese razón se devolverá la cantidad fianza de protesta.

Queda prohibido

Pudiendo ser causa de expulsión de la Prueba:

- 1.º Llevar en los automóviles pasajeros no inscritos.
- 2.º Celebrar cualquier demostración de velocidad que pueda ser considerada como temeraria o cualquier otra forma de conducción peligrosa. Se recuerda que el viaje transcurre por carreteras abiertas al tráfico.
- 3.º La infracción del Código de Circulación en sus reglas fundamentales.
- 4.º Conducir de forma incorrecta o peligrosa para viajeros o automóviles, tanto si son prestados como propios.
- 5.º Llevar propaganda comercial.
- 6.º Ir disfrazado.

Normas que deben respetarse

Al llegar a las poblaciones se aparcará en los lugares elegidos y nadie abandonará los automóviles hasta el momento que lo ordenen los comisarios de prueba.

Obedecer las órdenes de los comisarios (identificables por su brazalete rojo).

Tomar las salidas en el momento fijado y bajo indicación del juez de salida.

No sobrepasar las velocidades escogidas e indicadas en los rumetros.

Puntualidad. La falta de ésta puede ser objeto de sanciones.

En los lugares de concentración, el estar al menos un cuarto de hora antes de la salida oficial.

Placa y números

Todo vehículo inscrito se le asignará placa con número de identificación y siguiéndose para ello riguroso orden cronológico.

Servicio mecánico

El servicio de mecánicos que acompañarán a la Prueba estarán a disposición de los participantes para pequeñas reparaciones, no para arreglos grandes.

Bajo ningún concepto un vehículo acaparará en exclusiva este servicio.

LISTA DE PARTICIPANTES

(AL MOMENTO DEL CIERRE)

- D. NICOLAS FRANCO.
Sobre Bentley torpedo 2 plazas, 1926.
- D. ENRIQUE RODRIGUEZ-VIÑA.
Sobre Ballot 3 litros, G. P. punta carreras, 2 plazas, 1920.
- D. VICENTE ARCHANCO.
Sobre Citroen Treffle 1924, torpedo 2-3 plazas.
- D. FRANCISCO DE LA ROCHA.
Sobre Hispano Suiza 8-10 Hp., torpedo 4 plazas, 1916.
- D. JOSE MANUEL RODRIGUEZ-VIÑA.
Sobre Austin fabric 2-4 plazas, 1927.
- D. ANTONIO SALVADOR.
Sobre Amilcar CGS punta carreras, 2 plazas, 1925.
- D. JOSE LUIS DIEZ PARDO.
Sobre Amilcar CGS punta carreras, 2 plazas, 1927.
- D. JOSE ANGEL DE MENDOZA.
Sobre Clement Bayard faeton 2 plazas, 1909.
- D. LUIS DE ORTUETA.
Sobre Amilcar C4 punta carreras, 1922.
- D. GEORGE KOSKORIS.
Sobre Mercedes 500K roadster 1935, de 4 plazas.
- D. IGNACIO LEDESMA.
Sobre Amilcas C4 punta careras 2 plazas, 1924.
- D. RUGGERO MATTASOGLIO.
Sobre Fiat Mille Miglia, 1935.
- D. JAVIER TODA.
Sobre Renault 45 Hp. canoa de 4 plazas, 1924.
- D. MARCELO MALUQUER.
Sobre Hispano Suiza T.49 sedanca de ville 4-6 plazas, 1925.
- D. SALVADOR CLARET.
Sobre Ford T doble faeton 1913 de 4 plazas.
- D. PEDRO ARDERIUS.
Sobre España 1916, Racer.



Si le gusta eso
que gusta

VETERANO
tiene eso

UN
VETERANO
SABOR

BREVE HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO DE EPOCA

SUS FINES Y SUS DEFINICIONES

El hecho de ver rodar de nuevo piezas automovilísticas impecablemente restauradas puede ser motivo para el espectador de diferentes cuestiones, las cuales gustosos aclararemos.

Como tal modalidad aparece el Automovilismo Histórico en los países sajones inicialmente hacia 1930. Inglaterra, Australia y los Estados Unidos tienen los primeros Clubs, unos con intención de preservar automóviles primitivos, otros como protesta contra la baja calidad de los vehículos que se vendían durante los años de la gran depresión. Sin embargo era catividad de pocos. El auge de esta modalidad es a partir de 1950. La prosperidad general empieza a querer disfrutar de un nuevo tipo de entretenimiento, que tiene factores técnicos, mecánicos, de arqueológica busca, culturales, evocativos, incluso artísticos. El interés crece y se empiezan a fundar Museos de Automóviles y a formarse las primeras colecciones valiosas. Hoy día ya es un hecho, sólo en Europa hay más de quince pruebas con carácter internacional en 1963, aparte, claro es, de infinidad de tipo local. Cada año nuestra afición se extiende con más energía y ello fuerza a aceptar ya que se agota el parque histórico de vehículos de época, fechas de admisión más recientes de aquellas estrictas iniciales.

Los fines son varios pero los artísticos, técnicos, históricos y deportivos llenan los objetivos del Automovilismo Histórico. Hay que pensar que en su corta Historia, el Automovilismo ha causado a la humanidad la más importante revolución social y económica conocida, asimismo la forma social de vida se ha visto tremadamente modificada. Hemos de pensar que las grandes naciones dependen especialmente de esta industria, los índices de vida se empiezan a considerar bajo el punto de vista automóvil, y, por último, indicaremos que las anuales exposiciones en donde se presentan los últimos modelos tienen aspectos de auténticos acontecimientos. La misma literatura se ve influida por este impacto del automóvil, factor tan importante como la misma casa, muchos hogares valen menos que el coche que se tiene a la puerta.

El Automovilismo Histórico tiene peculiaridades muy marcadas que reseñaremos. Primeramente lo afectivo, por pertenecer a otras épocas. Unos conservan un automóvil porque con él disfrutaron de forma especial de la vida. Otros, por la dificultad que implica el conservar este bello lujo de un antiguo vehículo a motor. Otros, por creer que ciertos modelos tienen tal belleza, tal perfección mecánica que fuerza su conservación.

Se dice que a partir de 1930 el placer del automóvil se pierde salvo raras excepciones, pues entra como ineludible necesidad; además, los automóviles se vuelven anualmente uniformemente monótonos, empiezan a conducirse de igual forma y a comportarse de similar manera. Con anterioridad, cada marca de automóviles intentaba que respondiesen con individualidad característica y en alguno casos con tan marcada personalidad que era el orgullo y emoción de sus conductores. Se perdió esto por un factor que seguimos soportando: la unificación de las concepciones mecánicas. No salen ya técnicos geniales, ni brillantes innovadores, ni inventores ingeniosos. Hoy los técnicos sólo perfeccionan, incluso disparates, pero el disparate persiste unas veces por economía, otras por rutina. No entraremos a enumerar los horribles y pésimos detalles de gran parte de las modernas carrocerías, que modifican en muchos casos cada año, por motivos comerciales y no por estéticos o aerodinámicos o de confort, fuerza a su obsolescencia. La dudosa calidad y las presiones del mercado han enrarecido a las pocas y grandes firmas, las cuales, eso sí, presentan derroche propagandístico con un lujo desconocido en ninguna época.

En el día de hoy, pudiendo, es imposible encontrar un vehículo verdaderamente lujoso, caro, o avanzado de verdad; tristeza de magnates con buen gusto debe ser escoger entre la selección de vehículos especiales, algo fuera de lo rutinario. Al convertirse en factor de necesidad el automóvil, hace que lo utilitario se le considere sin importancia, como prenda confeccionada, como utensilio que resuelve una situación que por ella hay que pasar. Esto es lo que creemos llena de satisfacción al amante del Automóvil Histórico, y lo cuida como algo no superable ni repetible. La indispensabilidad hace aburridas las cosas. El Automóvil Histórico al no ser indispensable, es por lo que se nos hace tan enormemente simpático, es puro encanto, claro goce de sentidos.

Las definiciones que acepta nuestro Club, son:

Automóvil veterano: el fabricado con anterioridad a 1919.

Automóvil clásico: es el fabricado entre 1919 a 1939, con unas características especiales de calidad, finura de líneas, excelente mecánica, en series limitadas y por un reducido número de marcas.

Típico: el automóvil barato que, por sus especiales características, hizo moda.

Raro: automóviles prototipos, marcas desconocidas, etc.

1818
TEJIDOS
B & C

Antiguas Papelerías
Bu & Villó y Cia.

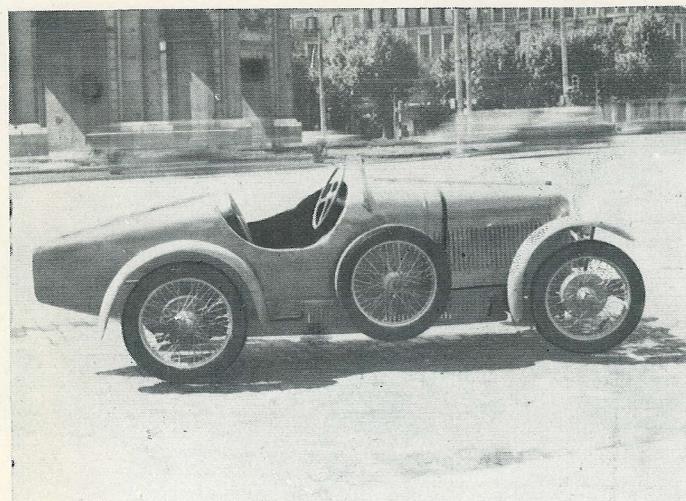
Sin
sucursales

Socio Sucesor *M. Díves*

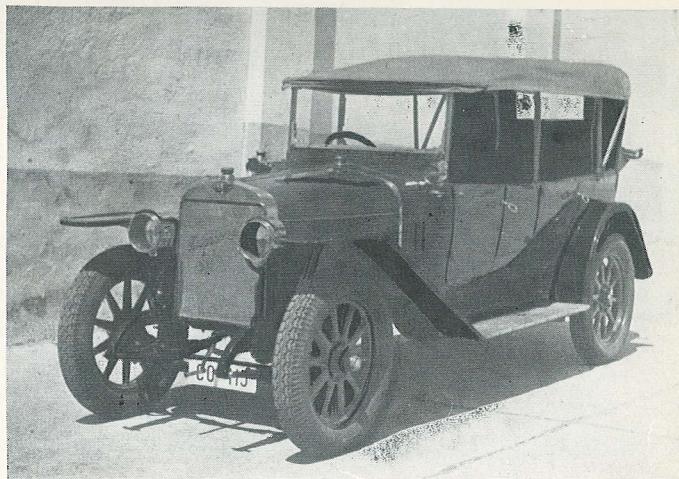
Altas Novedades para Caballero

Plaza Mayor, 4-5-6 (Junto al Arco de Cuchilleros) Madrid

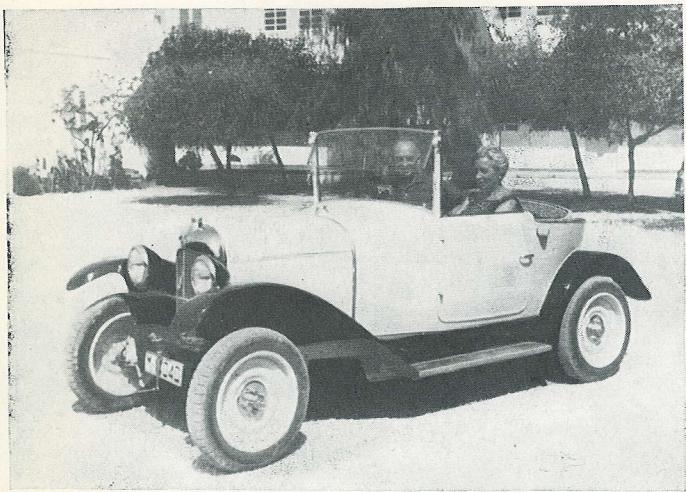
Tel. 2214342



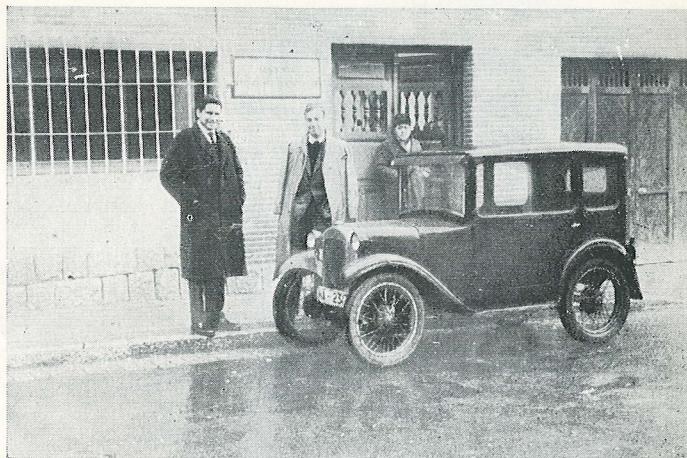
AMILCAR C.G.S., 1927, 4 cil. Srs. Diez Pardo



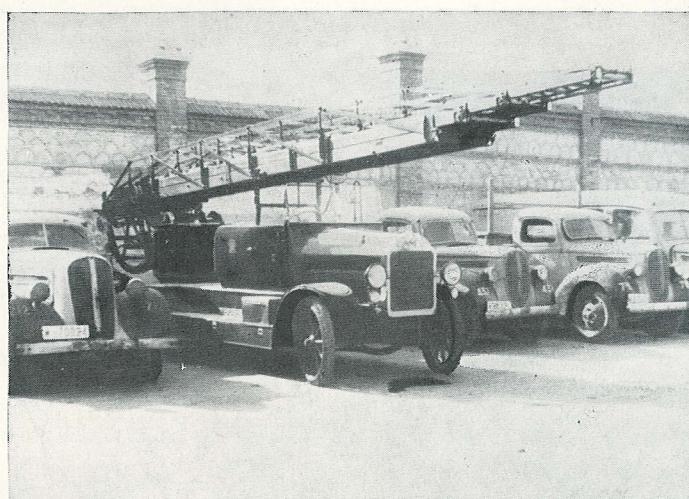
HISPANO SUIZA, 1916, 4 cil. Srs. de la Rocha



CITROEN TREFFLE, 1924, 4 cil. Sr. Archanco



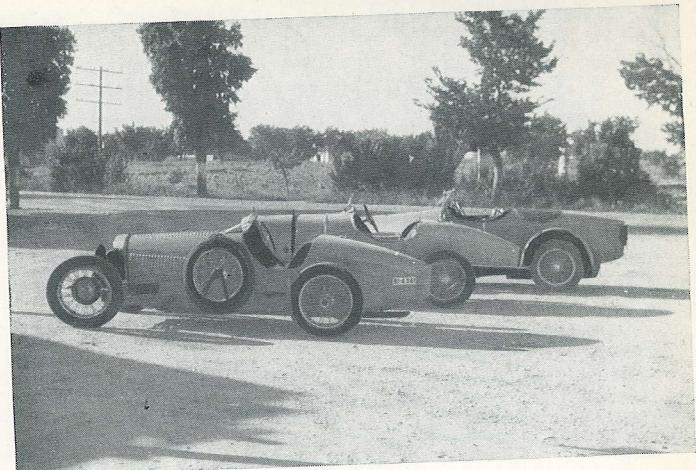
AUSTIN SEVEN, 4 cil., 1927. Sr. Rodríguez de la Viña



Automóvil BENZ, 1912, Coche de Bomberos perteneciente al C.A.C y V.
4 cil., 8 lit.



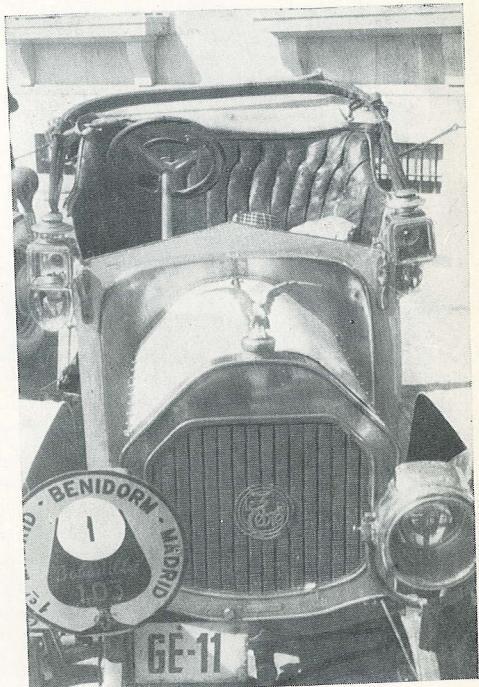
BUGATTI Grand Prix 35, 8 cil. en línea, 1924. Sr. Rodríguez de la Viña



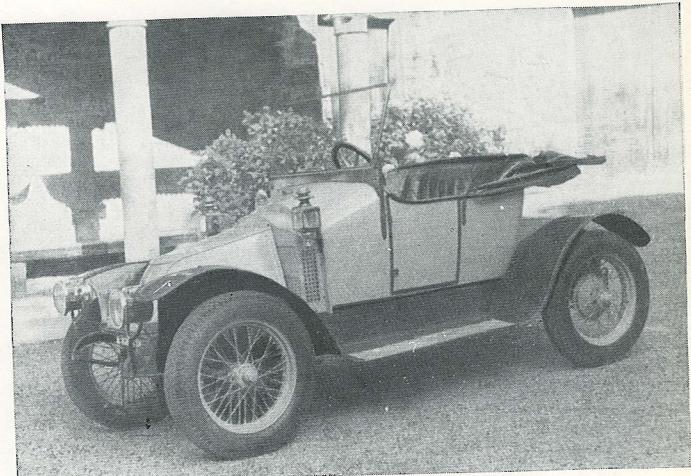
Participantes Sport en el 1.er MADRID - BENIDORM - MADRID - 1962



AMILCAR, 1924, 4 cil. Sr. Ledesma y DELAHAYE, 1919, 4 cil.
Sr. Redondo



LE ZEBRE, 1907, 1 cil. Sr. Maluguer



CLEMENT BAYARD, 1908, 4 cil. Sr. Mendoza

TRAYECTO, POBLACIONES, HORAS DE PASO Y PARADAS QUE EFECTUARA LA

CARAVANA DE AUTOMOVILES ANTIGUOS DEL

II Madrid-Albacete-Alicante-Benidorm-Valencia-Motilla-Madrid

Día 22. 1. ^a ETAPA	HORARIO
Salida de Madrid	9,00
Gasolinera Los Angeles	9,30-10,25
Paso por Aranjuez	10,45-11,02
Parada en Ocaña	11,15-12,45
Parada en Quintanar de la Orden	14,45-16,45
Parada en La Roda	18,15-19,07
Parada gasolin. entrada Albacete	19,45-19,55
Llegada a Albacete	20,00

Día 23. 2. ^a ETAPA	HORARIO
Salida de Albacete	7,30- 8,45
Parada en Almansa	10,00-11,55
Paso por Villena	11,40-12,30
Paso por Novelda	12,40-13,45
Parada gasolin. entrada Alicante	13,30-13,45
Parada en Alicante	14,00-17,45
Paso por Villajoyosa	18,20-18,30
Llegada a Benidorm	19,00

Día 25. 3. ^a ETAPA	HORARIO
Salida de Benidorm	11,00-12,15
Paso por Calpe	11,45-12,30
Parada en Gandía	13,30-16,00
Paso por Sueca	16,00-16,30
Llegada a Valencia	17,30

Día 26. 4. ^a ETAPA	HORARIO
Salida de Valencia	11,30-12,45
Paso por Chiva	12,40-13,20
Parada en Requena	14,00-16,10
Parada Villagordo del Cabriel	16,50-18,20
Llegada a Motilla del Palancar	19,00

Día 27. 5. ^a ETAPA	HORARIO
Salida de Motilla del Palancar	9,30-10,15
Parada en La Almarcha	11,00-12,45
Paso por Montalbo	12,50-13,25
Parada en Tarancón	14,00-16,35
Paso por Villarejo de Salvanés	16,30-17,05
Paso por Arganda	17,15-17,30
Llegada a Madrid	18,30

ER. de la V.
VOCAL TECNICO DEL C. A. C. Y V.

C. de Salamanca, S. A.

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA DE LOS AUTOMOVILES

Rolls-Royce

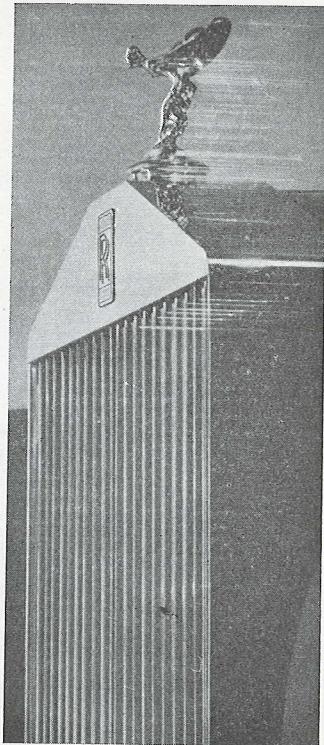
Bentley

Jaguar

Daimler

Standard

Triumph



Automóviles y motocicletas



MADRID: AVENIDA DE JOSE ANTONIO, 61

SEVILLA: TETUAN, 19-21

HORARIO DE SALIDAS, LLEGADAS Y PARADAS, EN LAS DIFERENTES POBLACIONES DEL TRAYECTO PARA LA CARAVANA,
SEGUN LAS DIFERENTES VELOCIDADES MEDIAS DE CADA
GRUPO

	GRUPO 30 km/h.	GRUPO 40 km/h.	GRUPO 50 km/h.	GRUPO 60 km/h.
Salida Madrid	9 horas	9 horas	9 horas	9 horas
Marcha neutralizada hasta Gasolinera Los Angeles				
Salida Gasolinera	9,30	9,55	10,15	10,25
Paso por Aranjuez	10,45	10,50	11,00	11,02
Llegada Ocaña	11,15	11,15	11,15	11,15
Parada	30 min.	60 min.	1,15	1,30
Salida Ocaña	11,45	12,15	12,30	12,45
Llegada Quintanar	13,45	13,45	13,45	13,45
Parada (comida)	1,30	2,15	2,40	8,00
Salida Quintanar	15,15	16,00	16,25	16,45
Llegada La Roda	18,15	18,15	18,15	18,15
Parada	15 min.	35 min.	45 min.	52 min.
Salida La Roda	18,30	18,50	19,00	19,07
Llegada entrada Albacete	19,45	19,45	19,45	19,45
Parada	5 min.	6 min.	8 min.	10 min.
Salida para entrar Albacete	19,50	19,52	19,53	19,55
Entrada Albacete	20 horas	20 horas	20 horas	20 horas

Red de Estaciones de Servicio



Una organización IBERICA al servicio

de los automóviles de todas las épocas



Ibérica de Carburantes, S. A.

S A C O R

AVDA. DE JOSE ANTONIO, 59

M A D R I D

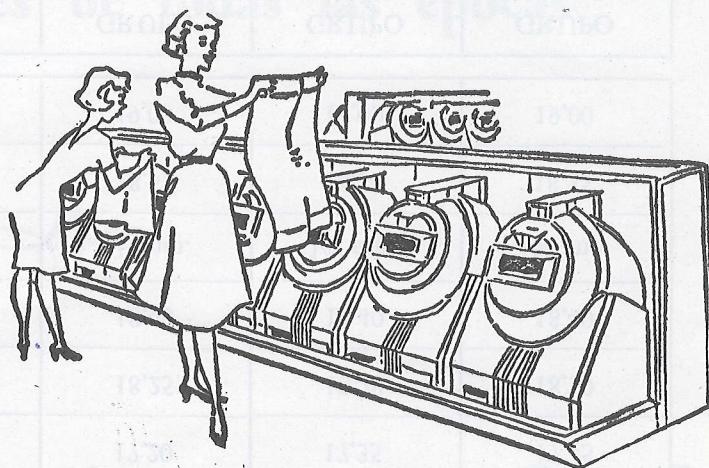
2. ^a ETAPA. Día 23	GRUPO 30 km/h.	GRUPO 40 km/h.	GRUPO 50 km/h.	GRUPO 60 km/h.
Salida de Albacete	7,30	8,10	8,30	8,45
Llegada a Almansa	10,00	10,00	10,00	10,00
Parada (concentración)	30 min.	1,15	1,40	1,55
Salida de Almansa	10,30	11,15	11,40	11,55
Paso por Villena	11,40	12,10	12,20	12,30
Paso por Novelda	12,40	12,55	13,00	13,05
Llegada entrada de Alicante	13,30	13,30	13,30	13,30
Parada (concentración)	10 min.	12 min.	14 min.	15 min.
Salida para Alicante	13,40	13,42	13,44	13,45
Llegada a Alicante	14,00	14,00	14,00	14,00
Parada (comida)	2,50	3,20	3,35	3,45
Salida de Alicante	16,50	17,20	17,35	17,45
Paso por Villasoyosa	18,20	18,25	18,28	18,30
Llegada entrada Benidorm	18,40	18,40	18,40	18,40
Parada (concentración)	10 min.	12 min.	14 min.	15 min.
Salida para Benidorm	18,50	18,52	18,54	18,55
Llegada a Benidorm	19,00	19,00	19,00	19,00

3. ^a ETAPA. Día 25	GRUPO 30 km/h.	GRUPO 40 km/h.	GRUPO 50 km/h.	GRUPO 60 km/h.
Salida de Benidorm	11,00	11,40	12,00	12,15
Paso por Calpe	11,45	12,10	12,30	12,35
Llegada a Gandía	13,30	13,30	13,30	13,30
Parada (comida)	1,30	2,00	2,15	2,30
Salida de Gandía	15,00	15,30	15,45	16,00
Paso por Sueca	16,00	16,15	16,25	16,30
Llegada entrada Valencia	17,00	17,00	17,00	17,00
Parada (concentración)	15 min.	16 min.	18 min.	20 min.
Salida para Valencia	17,15	17,16	17,18	17,20
Llegada a Valencia	17,30	17,30	17,30	17,30

LAVAMAT

PROCEDIMIENTO

LAVAMAT WESTINGHOUSE



LAVANDERIA Y LIMPIEZA EN SECO

Régimen autoservicio

Ada. del Generalísimo, 53

M A D R I D

4. ^a ETAPA. Día 26	GRUPO 30 km/h.	GRUPO 40 km/h.	GRUPO 50 km/h.	GRUPO 60 km/h.
Salida de Valencia	11,30	12,10	12,30	12,45
Paso por Chiva	12,40	13,00	13,10	13,20
Llegada a Requena	14,00	14,00	14,00	14,00
Parada (comida)	1,30	1,45	2,00	2,10
Salida de Requena	15,30	15,45	16,00	16,10
Llegada a Villagordo del Cabriel ...	16,50	16,50	16,50	16,50
Parada	0,50	1,10	1,20	1,30
Salida de Villagordo del Cabriel ...	17,40	18,00	18,10	18,20
Llegada a Motilla del Palancar	19,00	19,00	19,00	19,00

5. ^a ETAPA. Día 27	GRUPO 30 km/h.	GRUPO 40 km/h.	GRUPO 50 km/h.	GRUPO 60 km/h.
Salida de Motilla del Palancar	9,30	9,55	10,05	10,15
Llegada a La Almarcha	11,00	11,00	11,00	11,00
Parada	0,30	1,10	1,30	1,45
Salida de La Almarcha	11,20	12,10	12,30	12,45
Paso por Montalbo	12,50	13,10	13,15	13,25
Llegada a Tarancón	14,00	14,00	14,00	14,00
Parada (comida)	1,30	2,00	2,20	2,35
Salida de Tarancón	15,30	16,00	16,20	16,35
Paso por Villarejo de Salvanés	16,30	16,45	17,00	17,06
Paso por Arganda	17,15	17,20	17,25	17,30
Llegada entrada de Madrid	17,45	17,45	17,45	17,45
Parada	15 min.	17 min.	19 min.	20 min.
Salida para Madrid	18,00	18,02	18,04	18,15
Llegada a Madrid	18,30	18,30	18,30	18,30

Tapicería MAGA
CAMINO DE LOS MIMBRES, 21
TELEFONO 31 76 10
B I L B A O

Tapicería MAGA

CAMINO DE LOS MIMBRES, 21

TELEFONO 31 76 10

B I L B A O

*Desde aquí agradecemos a cuantas instituciones y personas
nos prestaron su colaboración*

LISTA DE TROFEOS A LA HORA DEL CIERRE DE EDICION

Copa del Excmo. Ayuntamiento de Alicante.

Copa del Excmo. Ayuntamiento de Benidorm.

Copa de D. Manuel Cantó.

Copa tradicional de D. Aitor de Cortabitarte.

Copa del Real Automóvil Club de Alicante.

Copa de Lavamat.

Copa de Sacor.

Copa del Club Automóviles Clásicos y Veteranos.

Trofeo al participante más pesado, de la Junta Directiva
del C. A. C. V.

Depósito Legal, M. 6.517-1963.

MINERVA, Víctor Pradera, 38. Tel. 2-47-47-45. Madrid.