



EdiToRial

Queridos Socios,

Con un poco de retraso, el cuarto número de nuestra "Newsletter" ya está en la calle. En esta ocasión recogemos una referencia a la salida a Sotosalbos que fue un verdadero éxito tanto de crítica como de público y desde aquí aprovechamos una vez más para felicitar a nuestro Secretario y "Road leader" de cabecera Juan Jordano por sus desvelos a la hora de organizar estos magníficos eventos. También recogemos una breve crónica elaborada por Iñigo Pérez sobre el evento internacional celebrado en Morges, probablemente la mayor concentración de vehículos británicos celebrada fuera de las islas.

Podríamos decir que este número es casi un monográfico sobre los TR6. Nuevamente Álvaro Toledo nos ilustra con sus grandes conocimientos acerca de este modelo haciendo especial referencia a los primeros vehículos fabricados. Un auténtico trabajo de investigación que sin duda será de gran interés para los propietarios de estos coches.

El TR6 será también el protagonista de la próxima salida del Club pues, como ya conocéis por la información remitida días atrás por email, el día 12 de diciembre nos desplazaremos a Albufera (Alicante) para visitar a Dave Lewis, quien nos deleitará con sus conocimientos sobre el modelo y nos explicará el minucioso trabajo de restauración que está llevando a cabo en su TR6.

Por último, en la sección "TRibulaciones en mi TR" os propongo unas reflexiones sobre la necesidad o no de modificar nuestros motores para su uso con gasolina sin plomo.

En fin, el año se va acabando y nos quedan importantes retos por delante. Me gustaría que en los próximos números de esta "Newsletter" otros socios aportasen sus experiencias personales. Desde estas líneas os animo a redactar vuestras colaboraciones que, sin duda, serán de gran utilidad para todos.

Abrazos,

Arturo Canalda
Presidente
TR Register España

TRayectos

EL OTOÑO ES PERFECTO PARA DISFRUTAR DE LOS CLÁSICOS EXCURSION A SOTOSALBOS DE LA AECD Y EL CLUB TR (Por Juan Jordano)

La Asociación Española de Clásicos Deportivos y el Club TR Register España querían aprovechar los bellos coloridos otoñales antes de que llegue el triste invierno. El pretexto fue convocar una excursión a Sotosalbos el sábado 31 de octubre, pero en vez de yendo por las rutas fáciles, tomando la más complicada, atravesando los puertos de La Morcuera y de Navafría. El destino era un bonito pueblo segoviano que evoca recuerdos del Arcipreste de Hita cuando queda prendado de la Chata de Malangosto, porque allí se conserva una verdadera joya del románico castellano; La Iglesia de San Miguel del SXII, una de las más bellas que se pueden encontrar en nuestro país, en la que destaca su galería porticada con decoración de numerosos capiteles.



Se reunieron 30 coches de buen nivel, 9 de ellos Triumph, destacando un espectacular Mercedes 300S coupé, un precioso Porsche 956 Speedster y un Lotus Elan 26R, todos merecedores de premio. La salida se retrasó un poco, pues un Triumph TR3 llegó perdiendo líquido refrigerante al haberse caído el tapón del radiador, pero nada que no se pudiera resolver en plan “Macgiver” recurriendo a una pieza de vertedero y una brida plástica. Solucionado el problema, esperaba la travesía de los puertos.

Aunque el tiempo no parecía tan malo, nada más comenzar a subir la Morcuera comenzó a envolver una espesísima niebla. La misma niebla que acompañó en el siguiente puerto de Navafría. Pero en las partes más bajas la niebla daba tregua y permitía apreciar los preciosos colores otoñales de los robledales del Valle del Lozoya. Aunque hubo que conducir con mucha precaución, la verdad es que fue una experiencia que gustó a todos. Pero se escucharon protestas por la inconsciencia de muchos ciclistas, que en carreteras tan estrechas como esas, se aventuran a subir y bajar entre la espesa niebla sin ninguna luz, incluso a veces pedaleando dos o más en paralelo.



En Sotosalbos, los coches tenían reservada para aparcar la plaza de la Iglesia. La sorpresa fue que allí esperaban los amigos segovianos que, en una perfecta pick-up Ford A de los años veinte, se habían venido provistos de las mejores chacinas y vino Pintia de Toro realmente insuperable. Fue todo un lujo de aperitivo, por su calidad, por el marco junto al atrio románico y por el ambiente, mientras que esperábamos al simpático y jovencísimo Padre Andrés que nos iba a abrir la Iglesia de San Miguel para apreciar sus frescos, sacristía y retablo. Pero lo singular del día fue cuando el Padre Andrés se ofreció a bendecir los coches, cosa que hizo según la liturgia y tras unas provechosas palabras para ayudarnos a disfrutar de nuestra afición a los coches clásicos con alegría y prudencia.



Provistos con las medallas de San Cristobal o San Miguel con que obsequió el Padre, la caravana de coches se dirigió a la cercana Navafría para aparcar junto a su Ayuntamiento. Allí los 57 asistentes pudieron disfrutar del mejor chuchifrito de España, el del restaurante Lobiche. Nada supera un almuerzo animado entre amigos para cerrar una gran jornada y una gran ruta, antes de que los clásicos entren en el letargo invernal.

CONCENTRACIÓN EN MORGES (SUIZA) (por Iñigo Pérez)

Cada año a principios de Octubre se realiza en Suiza la que probablemente sea la concentración de coches clásicos británicos más grande fuera de las islas.

El año pasado fue un gran éxito ya que se congregaron cerca de 1.200 coches clásicos, pero este 2015 ha sido todavía más espectacular, con 1.500 coches y 20.000 visitantes disfrutando de un soleado y templado día en Morges, uno de los pueblos más bonitos de la zona francesa de Suiza. Morges es famoso por su castillo y su paseo bordeando el lago. Ese día todos los parques y riveras del lago estaban cerrados al tráfico excepto para los coches clásicos.

La edición de 2015 ha celebrado 2 efemérides: 45º aniversario del Range Rover y 60º aniversario del MG MGA, y el año que viene se celebrará que se llega a la 25ª edición de esta reunión de clásicos.

Podría alargarme con explicaciones, pero sé que vais a ir directos a las fotos, así que me ahorro escribir porque van a aportar más las fotografías.

Morges es el típico pueblo suizo junto al lago, tranquilo durante casi todo el año hasta que llegan los ruidosos coches clásicos y ocupan sus calles y parques.

No puedo acabar sin dar las gracias a Stephen Butterworth (http://www.entourage-butterworth.net/Car_Galleries/en/index.html), fotógrafo profesional que me autorizó a utilizar sus magníficas fotos para complementar las mías y a quien prometí

reenviarle la Newsletter como agradecimiento.





TRasteando

EL FACTOR "X"

un divertimento a propósito de los destinos de los primeros TR6 producidos en 1968 y 1969.

(por Álvaro Toledo)

Siempre me he preguntado qué fue de los primeros TR6; aquellos que fueron utilizados como prototipos o salieron de la línea de producción en 1968, antes de su lanzamiento oficial (ya me vais conociendo). Recientemente intercambié algunos emails con Derek Graham, archivero del TR6 del TR Register UK, y fui teniendo

más información.

Más tarde, encontré un buen artículo escrito por el mismo Graham, publicado en “Ragtop”, la revista del Club Triumph de Toronto. Quizás algún día podamos tener algo parecido a una revista propia, pero mientras tanto os paso algunas de las cosas que he descubierto por medio de nuestra Newsletter. Al final de este artículo os pongo las referencias, para aquellos que estéis interesados.

Los prototipos

Los prototipos de Standard Triumph y Leyland se designaban con un número de bastidor precedido de un sufijo X. Existen registros de estas series en el BMIHT en Gaydon que se remontan a 1944; empezando por (X 476), un Standard Vanguard, hasta el último, (X 925), que fue un TR8. Los números X en el periodo que estamos considerando van desde (X 664), que fue un TR4 (9132 HP) a (X 776) (MDU 743F) que fue el único TR6 que llevó un número de registro con sufijo X.

Existe abundante literatura sobre los distintos ensayos llevados a cabo para buscar un sucesor al TR4, tanto en lo que se refiera a la motorización de 6 cilindros, como al rediseño de su carrocería, por lo que me extenderé lo mínimo. Sólo apuntar que el 6 cilindros estaba listo ya en 1962, y que los primeros intentos de “restyling” comenzaron en 1965, cuando se hizo evidente que el TR4 no podrían sobrevivir al cambio de década. Algunos ensayos fueron muy atractivos y ambiciosos, y fueron incluso considerados seriamente. Por ejemplo, el primero, y más acertado desde mi punto de vista, obra de Michelotti: Zest (X 684) 6206 VC de (08/07/65) tenía faros escamoteables, pero se desestimó cuando en un momento dado se extendió el rumor de que las regulaciones americanas prohibirían este tipo de faros.



Otros ensayos fueron menos afortunados, y, en todo caso, todos ellos dejaron claro dos cosas: Los “restyling” más interesantes, realizados por Michelotti, implicaban transformaciones importantes y costosas, y las propuestas baratas se parecían demasiado al TR4, sin aportar ninguna mejora. Triumph estaba en un verdadero apuro a finales de 1966 y su mercado americano peligraba; se habían quedado casi sin tiempo para disponer de un sucesor sólido y viable para el TR4. Además, Michelotti no podría hacerse cargo de la realización del proyecto, y no existía en aquel momento en Inglaterra ninguna empresa con capacidad real para la fabricación de las herramientas necesarias para la producción en serie de los

nuevos paneles.

Fue entonces cuando Bernhard Hopfnger, un periodista del sector del automóvil y agente de Karmann en Inglaterra, comunicó los apuros de Triumph a sus patrocinadores. Karmann no perdió el tiempo e hizo una oferta a través de Hopfnger. La empresa de Osnabrück disponía de instalaciones de diseño, así como de la capacidad necesaria para la producción de las herramientas de estampación y los prototipos; además, afirmaba que podía hacerlo todo en 14 meses y a un precio inmejorable; el encargo quedó formalizado a principios de 1967.

K1/ Proyecto Viena

Dos semanas fueron suficientes para que Gerhard Gieseke, jefe del departamento de ingeniería y diseño de prototipos de Karmann, presentará algunos bocetos en Coventry, previa entrevista relámpago y secreta con Giorgetto Giugaro en Turín, que tenía ya una relación con Ghia y estaba conectado con Karmann a través de su estudio Ital-Design. La propuesta de Gieseke encantó a Harry Webster, jefe de ingeniería de Triumph, y Karmann recibió luz verde.

Primero se realizó un modelo a escala 1:1 en resina que utilizaba algunas partes de un TR4A como plataforma; un modelo incapaz de circular. Este modelo, portaba matrícula (GKW 672E), y fue utilizado para la presentación de las nuevas formas del coche a los directivos de Triumph en agosto de 1967.



Se puede observar que los intermitentes todavía son de pega y el emblema de la parrilla es un ensayo muy rudimentario. El modelo porta aún el "Surrey top" en vez del "hard top" de TR6, que se diseñaría más tarde en el departamento de diseño en Canley



Modelo para el desarrollo de las herramientas de estampación de paneles, noviembre 1967



Primer prototipo de carrocería, enero de 1968

8

Tras algunos incidentes durante el proceso de desarrollo, consecuencia de los distintos sistemas de medida (métrico, en el caso de los alemanes y en pulgadas, en el de los ingleses) la nueva carrocería estuvo lista. Karmann entregó a Triumph 10 prototipos junto con las herramientas para la fabricación de paneles en enero de 1968. Faltaba un año justo para la presentación oficial del TR6.

Con el primer prototipo de carrocería se fabricó en Canley el único TR6 de pre-producción experimental que llevó número de serie con sufijo X , (X 776), un TR6 totalmente operativo matricula (MDU 743F), que se utilizó para ensayos de carretera. Existen numerosas fotos de este coche, que sirvió también para rematar detalles pendientes, como el magnífico “hard top” diseñado por el departamento de diseño de Canley, y detalles como la característica rejilla y la tipografía del emblema, en la que intervino decisivamente el importador americano Bruce Mc Williams, quien también fue responsable de que la trasera fuera pintada de negro satinado. Así mismo, este coche se usó para el reportaje de Autocar del 16 de enero de 1969, con motivo del lanzamiento comercial del TR6. Finalmente, el prototipo sería destruido en sendos tests de impacto en el MIRA, en abril y junio de aquel año.

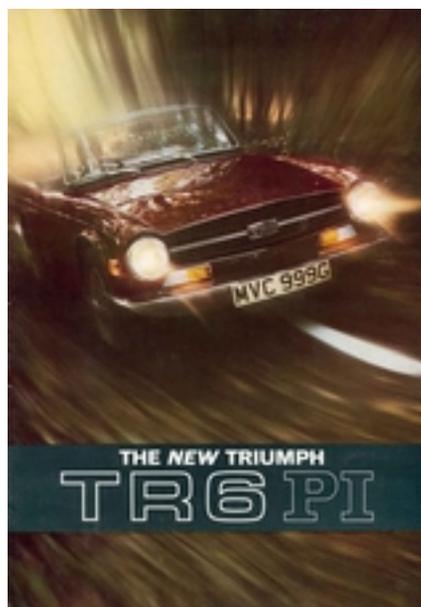




MDU 743F (X776). Arriba, al fondo, detrás del TR5 oscuro, se ve de espaldas el prototipo de Michelotti, Zest (X 684) 6206 VC de Julio del 65.

Los 9 prototipos de carrocería restantes tuvieron distintos destinos: 3 de ellos serían los TR6 de pre-producción CP 25001, CC 25001 y CC 25002 (los dos primeros terminados el 4 de julio de 1968).

CP 25001 fue pintado en color Damson y matriculado (PHP 74G). La historia de este coche está bastante bien documentada: Fue usado para el catálogo de lanzamiento en Gran Bretaña, en el que aparece en una imagen luego muy divulgada portando la matrícula simulada (MVC 999G). La razón de su utilización es sencilla: La planta de Canley se había concentrado preferentemente en la producción del TR6 con especificaciones americanas, y a esas alturas de 1968 había producido ya unos 2.000 TR6 de carburadores. Estos coches se habían ido enviando por remesas a Estados Unidos para que estuvieran listos para el lanzamiento oficial en enero de 1969; se trataba de unidades con volante a la izquierda, y entonces Triumph solo disponía del prototipo Damson (PHP 74G) para la realización del catálogo del TR6 PI.



CP 25001

Este coche permanecería durante los siguientes seis años en el departamento de

diseño y prototipos en Canley y serviría de banco de pruebas para el desarrollo de todas las modificaciones posteriores del modelo: Los motores y otros elementos de la serie CR introducidos a partir de 1973, y los cambios en los parachoques de los TR6 como consecuencia de las normas americanas en materia de colisiones a partir del 74-75. Finalmente, en 1975, Triumph se deshizo del zurrado CP 25001, que fue adquirido por un tal John Mason de Liverpool. Parece ser que aún existe en el sur de Gales, aunque fuera de circulación y desmantelado.

Las dos primeras unidades de carburadores de pre-producción, CC 25001 y CC 25002, se enviaron casi inmediatamente a Estados Unidos. CC 25001, se despachó a Leyland Motor Corps of America, en New Jersey, el 6 de agosto de 1968; y CC 25002, se cree que es el TR6 Jasmine Yellow que quedó registrado en una fotografía tomada el día de su partida a los Estados Unidos, el 27 de agosto de 1968, un mes antes del comienzo de la producción en serie. Se cree que tanto CC 25001 como CC 25002 sirvieron también para ilustrar el catálogo de lanzamiento del TR6 en los Estados Unidos.

De acuerdo con los registros, los 6 prototipos de carrocería restantes fueron utilizados en distintos “tests” de colisiones que continuaron efectuándose hasta 1974.

Producción en serie

CC 25003-L, sería la primera unidad con carburadores fabricada en serie, el 19 de septiembre de 1968.

Quizás por no interferir con la producción de unidades destinadas a los Estados Unidos, las primeros 143 unidades de TR6PI (por número de serie) fueron despachadas en forma de CKDs para su ensamblaje en la planta de BMC en Malinas (Bélgica). Del primer TR6PI, 1CP 25002-LP, solo consta la fecha de salida de Inglaterra, el 2 de febrero de 1969, un mes después del lanzamiento oficial del TR6.

El 1CP 25004-LP, tercera unidad por número de serie de TR6PI, fue despachada a España. Desconocemos su paradero actual, pero tenemos algunas pistas y no desistimos en encontrarlo.

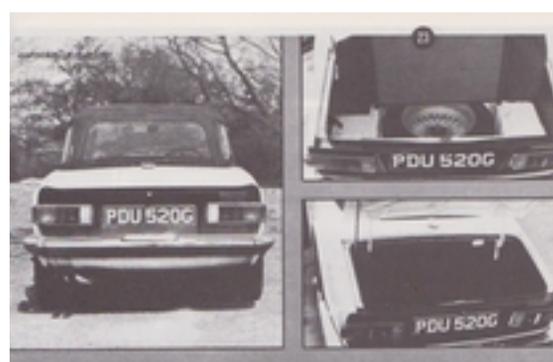


¡SE BUSCA!

El primer coche producido en Canley de modelo de inyección fue CP 25146-L, fabricado el 28 de noviembre de 1968 y despachado a Italia (obsérvese que fue dos meses antes de que 1CP 25002-LP, primer TR6 por número de serie, fuera despachado como CKD hacia Bélgica).

Dentro del primer grupo de unidades TR6 PI fabricadas en Canley (todas con volante a la izquierda) se encuentran las unidades que se mandaron al Salón del Automóvil de Amsterdam, CP 25147-49-50-53- L.

CP 25155-O (PDU 515G) y CP25158 (PDU 520G) fueron las dos primeras unidades fabricadas con volante a la derecha. Serían utilizadas como coches de prensa en los primeros "Road Test" de la prensa especializada británica. CP 25155-O (PDU 515G) es el TR6PI más antiguo que circula actualmente en Gran Bretaña y sigue portando la misma matrícula hoy en día.



Según el TR Register UK, el TR6 superviviente más antiguo sería CC 25017-L. Se trata del número 15 de la línea de producción; un TR6 pintado en "French blue", fabricado el 19 de septiembre de 1968, primer día de producción. Fue enviado a California y repatriado recientemente desde la Columbia Británica (Canadá) donde llevaba desde 1997. Salió a la venta en Warwickshire el pasado 19 de octubre de 2015, a un precio de £19.000.



Todo esto, mientras no descubramos nuestro desaparecido TR6 español, CP 25004; mientras tanto solo puedo decir que el TR6 más antiguo que consta en nuestro grupo del TR Register España, que yo sepa, es el de nuestro compañero Alfredo Calles, un TR6 de 1969, originalmente Jasmine Yellow, hoy BRG, con llantas de radios y "hard top" de serie; número de serie CP 25617.



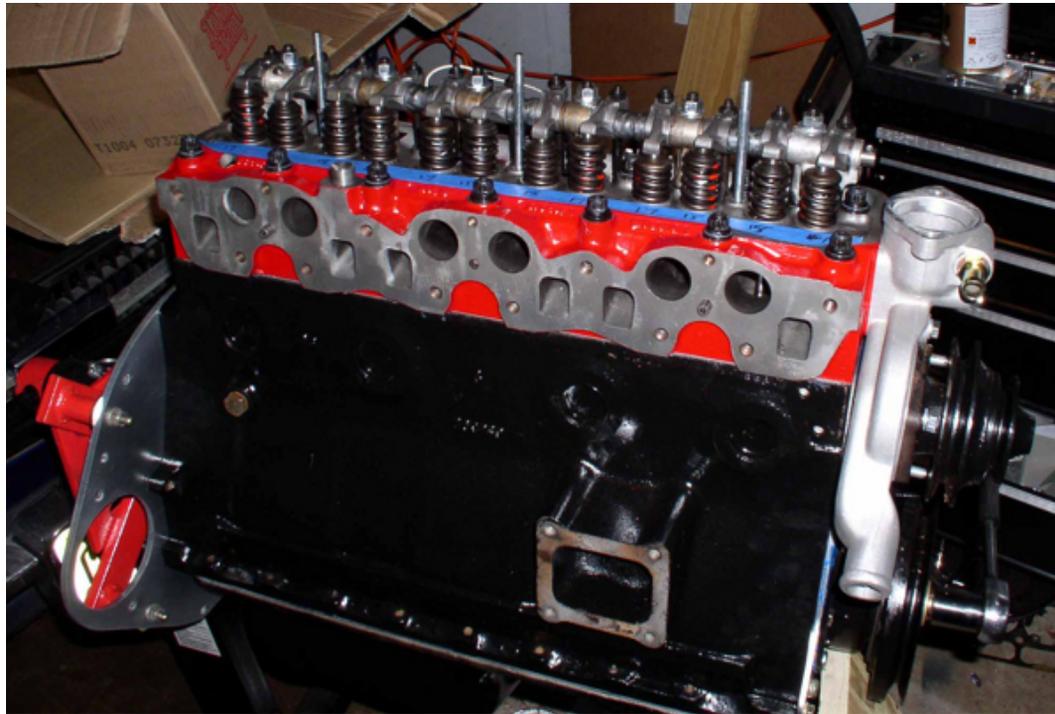
TRibulaciones en mi "TR"

La gasolina sin plomo y la necesidad de modificar nuestros motores (por Arturo Canalda)

Han pasado ya muchos años desde que la gasolina sin plomo llegó a nuestras vidas. Y probablemente el presente artículo carezca de sentido a estas alturas de la película para la mayoría de nosotros. Sin embargo, hay todavía muchos TRs en proceso de restauración o que van a ser restaurados y es principalmente a sus propietarios a quien van dirigidas estas reflexiones. Y también para aquellos que se desviven buscando sustitutivos del plomo cada vez que van a repostar gasolina.

En su día, todos sufrimos en menor o mayor medida el cambio de tipo de combustible y mucho se ha escrito sobre la necesidad de añadir "aditivos" a la gasolina sin plomo para minimizar los efectos sobre nuestros veteranos motores. Lo cierto es que sólo se nos ofrecían dos alternativas que pasaban necesariamente por la utilización de esos sustitutivos del plomo o por la adaptación de nuestros motores mediante la sustitución de los asientos de las válvulas y otras obras no menores consecuencia del tan conocido y

temido "ya que..."



Pero ¿es realmente necesario el uso de aditivos o la costosa reforma del motor?. Para dar una respuesta adecuada a estas preguntas es necesario que hagamos una serie de precisiones sobre el uso del "plomo" en las gasolinas.

El índice de octano de una gasolina es una medida de su capacidad antidetonante. Las gasolinas que tienen un alto índice de octano producen una combustión más suave y efectiva. El índice de octano de una gasolina se obtiene por comparación del poder detonante de la misma con el de una mezcla de isooctano y heptano. Al isooctano se le asigna un poder antidetonante de 100 y al heptano de 0. Una gasolina de 97 octanos se comporta, en cuanto a su capacidad antidetonante, como una mezcla que contiene el 97% de isooctano y el 3% de heptano.

Es por eso que cuando nuestros TRs se calientan en verano, yo siempre recomiendo el uso de gasolina de 98 con el correspondiente ajuste del encendido. En contra de lo que pudiera parecer, el mayor índice de octano supone una mayor capacidad antidetonante y por tanto un funcionamiento más suave y con menor esfuerzo para el motor. Lo malo es que es mucho más cara que la gasolina de 95, aunque merece la pena sin lugar a duda. Recomiendo vivamente a todos los usuarios que ahora utilizan gasolina 95 a que prueben en verano la de 98.

Pero volvamos al plomo. Con el fin de aumentar el índice de octano antiguamente se incorporaba a la gasolina el tetraetilo de plomo. Este compuesto, desarrollado por Thomas Midgley en 1921, permite aumentos de hasta 14 octanos por cada 0,3 gramos por litro de gasolina. Ese era el único fin del tetraetilo de plomo, aumentar la capacidad antidetonante del combustible y darle algo más de estabilidad. Un simple cálculo de la cantidad de tetraetilo de plomo contenida en cada aspiración de un cilindro del motor, nos llevará sin duda a la conclusión de que el efecto lubricante de dicho componente es más que relativo, sobre todo si tenemos en cuenta que el efecto lubricante se consigue por el plomo. Otra cosa es que las acumulaciones de dicho metal en los asientos de las válvulas a lo largo de

los años, sirvieran para reducir el golpeteo de las mismas, pero eso era más un "efecto secundario" que un fin buscado.

Dicho esto, ahora viene la pregunta del millón. ¿Qué ocurrirá si utilizo gasolina sin plomo en el motor de mi TR diseñado para usar gasolina con plomo?. La respuesta es bastante simple. En principio no ocurrirá nada de nada salvo que habrá que ajustar uno o dos grados el avance del encendido (retardándolo) y si se hace un uso normal del motor, se podrá utilizar gasolina sin plomo sin ningún problema durante un buen número de años o muchos miles de kilómetros.

Es precisamente esa utilización de gasolina con plomo durante muchos años lo que va a proteger a nuestros motores en el momento de usar gasolina sin plomo. Durante años, el plomo contenido en la gasolina se ha ido acumulando en los asientos de las válvulas formando una película protectora muy efectiva y, si hacemos un uso normal de los mismos y no los forzamos continuamente, podremos usar los combustibles actuales sin problemas. La actuación en la culata vendrá aconsejada por el gran número de kilómetros que tenga el vehículo y no por la utilización de combustibles sin plomo. Es decir el tan temido "ya que" al que me he referido antes, debería funcionar en el sentido inverso: "ya que me toca hacer el motor y la culata pues la compresión ha bajado y su rendimiento ha caído, ahora adaptaré el motor para la gasolina sin plomo". Claro que conociendo cómo pensamos los propietarios de coches clásicos, ésta es una reflexión "contra-natura" pues lo habitual es precisamente lo contrario ya que lo único que justificaría una actuación total en el motor es precisamente el cambio a la gasolina sin plomo: "ya que tengo que adaptar el motor para el uso de la gasolina sin plomo, aprovecho y le hago un remozado completo".



Como vemos, todo depende de nuestras necesidades personales y no tanto de la necesidad real de acometer esa transformación porque, no debemos olvidarlo, somos expertos en buscar "justificaciones". Por lo tanto, las reglas de oro para disfrutar de

nuestros coches usando gasolina sin plomo en motores originales son las siguientes:

- 1.- Si el motor funciona bien y no tiene problemas, lo mejor es no tocarlo.
- 2.- Hay que hacer un uso razonable del motor. No olvidemos que son motores con muchos años.
- 3.- Es mejor usar gasolina de 98 octanos pero es bastante más cara.
- 4.- No hace falta usar aditivos. Son caros y además producen calentamiento del motor.
- 5.- Habrá que ajustar los taqués con algo más de frecuencia.
- 6.- Cuando por falta de rendimiento o por edad del motor tengamos que acometer trabajos serios en el mismo, entonces aprovecharemos para realizar la adaptación de la culata para el uso de combustibles libres de plomo. Como todos sabéis, dicha adaptación consiste básicamente en la sustitución de las guías de las válvulas y trabajos en los asientos de las mismas.

Todo esto, evidentemente, siempre y cuando no vayamos a realizar un uso intensivo del motor en cuyo caso será obligatoria la adecuación del mismo para el uso de combustible sin plomo.

Próximos Eventos

12 de diciembre: Visita a Dave Lewis en Albatera

El próximo día 12 de diciembre hay organizada una visita a Dave Lewis en Albatera (Alicante). Dave es uno de los mayores expertos en el modelo TR6PI. Ha restaurado a lo largo de los últimos 35 años un total de 6 TR6 en condiciones de concurso. Sus coches han ganado las más prestigiosas competiciones, como el Benson & Edges, Autoglym, o el TR Register UK y han aparecido en las más prestigiosas publicaciones dedicadas al modelo como la Original Guide TR de Bill Piggott y TR 4.5.6 de Autofolio. Nos desplazaremos hasta su casa para ver el vehículo en proceso de restauración y posteriormente celebraremos una comida en el Restaurante "El Cruce" en la localidad de Almoradí. Estamos seguros de que será una jornada memorable en la que tendremos la oportunidad de aprender e intercambiar impresiones sobre este modelo en particular.

30 de diciembre: Aperitivo de Fin de Año

El 30 de diciembre celebraremos nuestro tradicional aperitivo de Fin de Año en el Restaurante "El Torreón" en la localidad de El Pardo. Os informaremos a medida que la fecha se vaya acercando pero haced una reserva en vuestras agendas ya que el año pasado fuimos muy pocos los que acudimos.

Visite nuestra WEB



Share



Tweet



Forward

Copyright © TR Register España, Todos los derechos reservados.

Nuestra dirección de correo es:
arturo.canalda@trclub-spain.com