

anul II ▪ nr. 4 ▪ decembrie 2013

Oldtimer.ro

nr.4

Sinaia 2013



ISSN 2285-9624



9

772285

962151



03

Preț 15 lei

VINO RESPIRĂ RELAXEAZĂ-TE



Detalii și rezervări:
0741.069.069 / 021.794.1787
sau 0742.102.584
facebook.com/CasaVlasia
www.casavlasia.ro

Scanează pentru rezervări



editorial

Visul unui copil mare 5

Sinaia

Concurs de eleganță 7



Chrysler Dual-Ghia 10



The Great Bentley 8 16



Ferrari 308 GTB 22



BMW 29



„La Giulia che vince” 34



Mini Cooper 40



Fiat/ Bertone Icsunonove 44



MGC GT 48



Mult iubita Fulvia 52



Wir leben Ascona 56

Sinaia 2013
Concurs de eleganță 62

Conacul Dintre Vii^{★★★★}



Savor the pleasures of sophisticated cuisine and the tasting of precious wine, combined with the unique charm of a stay in a Manor House.



Only one hour away from the northern exit of Bucharest.

Domeniul „Conacul dintre Vii^{★★★★}”
Phone/Fax: 0040 212 12 52 62
contact@conaculdintrevii.ro
www.conaculdintrevii.ro

Visul unui copil mare

Dacă ai un băiat, îi cumperi mașinuțe. Dacă ai o fată, îi cumperi păpuși. Pentru fete, preferința poate fi justificată de instinctul matern care se naște la o vârstă fragedă. Dar pentru băieți? Știm că așa stau lucrurile, însă eu, cel puțin, nu am găsit răspunsul la întrebarea: ce îi leagă atât de tare pe băieți de un „mijloc” de deplasare? Toată copilăria am primit cadouri căluți, mașinuțe, avioane, nave spațiale, motociclete. Machete, desigur. Și cu toate că, pe la începutul anilor '80, calitatea lor era precară, astfel de jucării erau mereu catalizatorul perfect pentru imaginație.

La fel de greu de explicat este, însă, și îndârjirea băieților – sau bărbaților – atunci când vine vorba de competiții ce implică mijloacele de locomotie. De la cursele de cai din Evul Mediu, la raliurile moderne sau competițiile de circuit, bărbații au excelat, ba, uneori, chiar au murit pentru nevoia de a trece primii linia de sosire.

Anul acesta, am participat la câteva curse în cadrul Campionatului Național de Viteză în Coastă (CNVC), clasa I1 (automobile istorice produse înainte de 1969), grupa A4 (motoare de 3 L și peste). Traseul are, de regulă, o lungime de 4 sau 5 kilometri, este asfaltat și urcă

șerpuitor pe munte, fiind compus din linii drepte, viraje foarte rapide sau ace de păr (viraje de 180 grade). Cei 4 sau 5 kilometri sunt parcurși între 2 și 3 minute.

Ce pot să spun este că, după o astfel de experiență, toate nelămuririle descrise mai sus s-au evaporat. În momentul în care ești îmbrăcat în combinezon, ai casca pe cap, mânușile în mâini, motorul pornit și cineva îți spune că mai ai 15 secunde până la start deslușești, brusc, tot misterul. Și apoi, startul...

Motorul se turează până pe la 8 mii de ture, schimbările de viteză sunt violente, frânările sunt extrem de scurte și bruște, schimbările de direcție sunt amețitoare. Să mergi la limită înseamnă să mergi la doar câțiva centimetri de glisiera de protecție, să frânezi foarte târziu, să pui mașina pe viraj, astfel încât să închizi, nici prea devreme, nici prea târziu, ci exact unde trebuie. Și toate acestea la limita de aderență a cauciucurilor. Urcarea este însoțită de bubuitul motorului și de scârțâitul cauciucurilor, de mirosul de motor încins, ulei și benzină și de virajele care ți se înșiră hipnotic în fața ochilor. Totul, preț de 3 minute. Apoi, liniște. După prima urcare de la Brașov, pe Drumul Poienii, m-am dat jos din mașină și am țopăit de



*Cătălin-Cedric Ghigea
catalin@oldtimer.ro*



bucurie. Iar experiența se repetă de 10 ori într-un weekend, 8 weekenduri pe an.

Apoi, sunt oamenii care participă. Nu am să ridic în slăvi pe nimeni. Sunt oameni absolut normali, pasionați de mașini, și toți, indiferent dacă spun că vin la coastă cu automobile istorice doar pentru plăcere, urmăresc febril tablele cu timpii de la sosire, calculează școlărește secunde ce îi despart de cei din fața lor, de cei din spatele lor. Mai auzi și povești pescărești, de tipul: „nu mi-a ieșit o schimbare de treaptă de viteze, nu am carburatoarele reglate, nu mi s-au încălzit cauciucurile, dacă luam acul de par cu a-ntâia, scădeam 2 secunde”, și așa mai departe.

Ca în orice competiție, unii sunt corecți, alții mai puțin. Sunt mașini înscrise la 2 L, însă mulți pot jura că motorul respectivei mașini are cel puțin 2.5 L. Sunt mașini din anii '70 care au, cu siguranță, piese și soluții tehnice din anii '80 sau chiar de mai târziu. Și tot așa. Dar, în fond, fiecare își ia de la coastă ce vrea. Unii plăcere, alții cupe și puncte. Din păcate, mai sunt și unii care nu fac decât să se încarce cu energie negativă.

Eu unul, am început să merg la coastă numai pentru plăcere. Asta până la prima sesiune cronometrată a anului. De atunci, plăcerea pilotajului a fost completată de nevoia de a merge mai bine, mai repede, mai curat. Iar diferența de timp față de un pilot experimentat și constant a scăzut pe măsură ce sezonul progresa. Ba chiar am reușit și două locuri doi la clasă sau la grupă.

Inevitabil, oricât de precaut ai fi sau oricât de teamă ți-a fost la începutul primului sezon, pe măsură ce concurezi, ai impresia că ești mai bun decât ești, de fapt. Senzație care nu m-a ocolit nici pe mine.

La etapa de la Râșnov, după primele antrenamente cronometrate, am fost

surprins de cât de aproape eram de primul din clasa mea. M-a luat valul. La ultimul antrenament, de duminică, înaintea celor două manșe de concurs, am hotărât să frânez cât de târziu cu putință, să merg la limită.

Rezultatul? Inevitabil. Soare în ochi înaintea unui ac de păr, ratat total punctul de frânare, sărit peste un șanț, intrat în peretele muntelui, mașina șifonată suficient. Eu, însă, întreg.

Ieșit din mașină și așezat pe marginea drumului, mi-am dat seama că accidentul a venit la momentul potrivit. Și sunt foarte norocos că nu am pățit nimic. În raliuri se spune că nu ești pilot dacă nu ai avut și un accident. Mai devreme sau mai târziu trebuie să o bifezi și pe asta.

Concluzia? Pilotajul la coastă cu o mașină istorică nu este o plimbare. Sunt mașini pregătite pentru raliuri în configurația lor din epoca respectivă. La clasa mașinilor istorice, sunt mașini cu puteri cuprinse între aproximativ 50 CP (Dacia 1300) și peste 300 CP (Ferrari 308 GTB). Deci, mașinile sunt puternice.

Una peste alta, experiența în sine, cu bune și rele, e foarte plăcută, fiind chiar o metodă eficientă de eliberare a presiunii de peste săptămână. Abia aștept noul sezon. Și sper să nu uit niciodată că meseria mea nu este, de fapt, aceea de pilot de raliuri; că experiența mea este limitată, că sănătatea mea este mai importantă decât o secundă în minus pe tabela de timpi.

Și mai sper ceva. Că tu, Cititorule, dacă ești un împătimit al raliurilor de viteză, dacă îți dorești să găsești un mod plăcut de relaxare și, bineînțeles, dacă îți plac mașinile clasice, vei veni, măcar din când în când, la coastă. S-ar putea ca aici să găsești răspunsuri la care nu te-ai fi gândit niciodată.

Oldtimer.ro

un trimestrial ...

“vreme trece, vreme vine
toate's vechi și nouă toate ...”

Mihai Eminescu

editor:

Cătălin - Cedric Ghigea

editori asociați:

Ioana Paverman
Floarea Codrea
Bogdan Coconoiu
Andreea Barbu

art director:

Laurențiu Diaconu

foto:

Claudiu Ciprian Popa

fondatori:

George Barbu
Cătălin - Cedric Ghigea
Ovidiu Ionescu

tipărit la:

Master Print Super Offset

contact:

www.oldtimer.ro
george@masterprint.ro
catalin@oldtimer.ro
ovidiu@oldtimer.ro

ISSN 2285-9624

ISSN-L 2285-9624

Prelucrarea neautorizată, fără acordul scris al editorului, a materialelor publicate în această revistă constituie o încălcare a legii dreptului de autor.

Concursul de eleganță Sinaia

În anul 1934, Automobil Clubul Regal Român (A.C.R.R.) a organizat, sub înaltul Patronaj al Majestății Sale Regele Carol al II-lea, prima ediție a Concursului de Eleganță Sinaia. Un an mai târziu, evenimentul a fost reluat, fiind inclus în „Săptămâna Automobilului”, în cadrul căreia s-au desfășurat: Cursa de Coastă, Cupa Carpaților, Concursul de Eleganță și Confort, Rallye Sinaia. Concursul de Eleganță și Confort a fost organizat cu sprijinul Societății Marilor Hoteluri și Cazinouri din Sinaia.

Un juriu delegat de A.C.R.R. desemna cele mai elegante și mai confortabile „trăsuri automobile”, stabilind un clasament pe grupe și clase. Au fost întocmite clasamente speciale de eleganță rezervate doamnelor care încercau să își armonizeze toaletele cât mai bine, prin linie și culoare, cu automobilul prezentat.

La acea vreme, astfel de concursuri se organizau în întreaga



lume, iar România nu putea face excepție.

În numărul din 12 septembrie 1935, publicația „MOTOR” prezenta un amplu reportaj ilustrat despre Concursul de Eleganță și Confort Sinaia, menționând numele câștigătoarei, doamna Mony Magheru, care a concurat cu un automobil Horch 850 Sport.

Un Premiu de Excelență a fost câștigat de către doamna Schmitzer, care a concurat tot cu un Horch. Al doilea premiu de Excelență a fost acordat pentru „originalitatea designului”, automobilului domnului Schina.

Concursul de Eleganță și Confort, precum și celelalte evenimente automobilistice au fost organizate la Sinaia, întocmai după cum reiese din „Istoricul Activității” A.C.R.R. (lucrare publicată în anul 1940), pentru promovarea stațiunii: „aceste manifestațiuni sportive anuale mai aveau ca scop ca să dea primei stațiuni climaterice din țara și o altă însuflețire decât cea obișnuită a cazinoului, îndemnând tineretul spre sportul automobilistic.”

Izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial a pus capăt unei epoci în care automobilismul românesc a cunoscut victorii și realizări ce nu aveau să fie egale vreodată. Din fericire, însă, valoarea trece dincolo de neajunsurile istoriei, Concursul de Eleganță Sinaia renăscând după mai bine de șapte decenii, în organizarea Retromobil Club România.



organizează sâmbătă 29 iunie 2013



Concursul de Eleganță Sinaia
din 1934



SPONSOR PRINCIPAL



PARTENERI



www.peles.ro

PARTENERI MEDIA



CONCOURS D'ELEGANCE

10⁰⁰ - 16⁰⁰ Castelul Peleş
Expoziția vehiculelor participante

19⁰⁰ - 20⁰⁰ Cazinoul Sinaia
Parada și festivitatea de premiere

Lista Concurenților înscriși în
CONCURSUL DE ELEGANȚĂ ȘI CONFORT
până în 29 August 1935 *)

1. Giovanni Barusco	Chrysler
2. Isabella de Prat	La Salle
3. Constantin Paoli	Fiat
4. Irina Pherekyde	Ford
5. Roxana Soutzo	Ford
6. Jenny A. Rățianu	Ford
7. Ioan I. Căpitănescu	Chrysler
8. Georgette Vizanti	De Sola
9. Momy Magheru	Horch
10. Adina Mironescu	Horch
11. L. de Fabinyi	Wanderer
12. Conte Jean de Hautecloque	Citröen
14. Dina Cocea	Adler
15. Dr. Virgil Leonte	Dodge
16. D-ra Daisy von Wittleben	Mercedes Benz
17. D-na Ing. Momberger	D. K. W. — Front
18. D-na Ing. E. Kloos	D. K. W.
19. D-na Lt. Papana	Wanderer
20. D-na Arcizewski	Horch
21. D-I R. C. Burde	Audi
22. D-I Ing. H. Schielfelbeln	Horch

NOTĂ.—Numărul de ordine din acest program este identic cu numărul trăsuri în cursă.

*) Lista înscrișilor ce vor urma să se va imprima și distribui deosebit.
Înscrierile în acest concurs se închid în ziua de 9 Septembrie ora 12.

Acest concurs, primul în felul lui la noi în țară, a cuprins 4 categorii.
În fiecare categorie clasamentul s'a făcut precum urmează:

a). Trăsuri deschise

- I. D-na Lilette Butculescu—Chrysler (imperial).
- II. D-I Haig Aznavorian—Standard Swallow.
- III. D-na Irina Pherikyde—Ford 8 V.

c). Trăsuri închise

- I. D-na Roxana Soutzo—Delage.
- II. D-ra Michelsohn—Lincoln.
- III. D-na Rica Angelescu—Graham Paige.

c). Trăsuri aerodinamice

- I. D-na Marie Luise Costinescu—Chrysler.
- II. D-I Luca J. Niculescu—Chrysler.
- III. D-na Simone Butculescu—Citröen.

d). Caroserii transformabile

- I. D-I Ing. Ion Matak—Rolls Royce.
- II. D-I Ing. Pietro Moccia—Horch.
- III. D-I Vasiliu Bolnavu Horch.





CHRYSLER DUAL-GHIA

mașina V.I.P a Americii

Atunci când un președinte în funcție și un viitor președinte al Statelor Unite joacă poker, miza nu poate fi decât una mare. Și nu e vorba doar de un exercițiu de imaginație; într-o astfel de împrejurare, cu toate cărțile pe masă, Ronald Reagan a pierdut, în fața lui Lyndon Johnson, una dintre cele mai prețioase piese rare ale automobilismului: un Chrysler Dual-Ghia. O mașină mai mult decât exclusivistă care a cucerit, rapid și definitiv, inimile celebrităților vremii.

Povestea modelului Dual-Ghia a început încă dinainte ca Dual-Ghia să fie... Dual-Ghia. Americanii de la Chrysler își doreau o mașină „altfel”, care să întruchipeze conceptul de dream car. Și cum nimeni nu știa să pună visele pe roți mai bine decât italienii, îl trimite pe directorul de creație de la Chrysler, Virgil Exner, omul recunoscut pentru născocirea celebrului Forward Look, caracteristic opulenței mașinilor americane din anii '60, direct la Torino. Aici, Exner îl întâlnește pe Luigi Segre, omul de bază de la Ghia, de la care fură secretele designului auto alla italiano. Exner se întoarce în Statele Unite cu „Firearrow III”; un proiect marca Dodge, prezentat publicului larg în vara lui 1954, pe scena noului showroom Chrysler, din Chelsea, Michigan. Și nu oricum, ci cu Betty Skelton la volan, un adevărat personaj al vremii, celebră în epocă datorită performanțelor sale auto, aviatice și aeronautice.

După un incontestabil success de moment și o serie extrem de mică, proiectul este abandonat. Însă doar pentru o vreme. Căci, nu după mult timp, a intrat în scenă omul pe nume Gene Casaroll. Casaroll făcuse avere în timpul războiului, din producția de piese auto pentru vehicule cu gabarit ridicat și asigurând transportul vehiculelor de la fabrică la distribuitori. Iar pasiunea sa, viteza devenise, și ea, destul

de cunoscută. Casaroll obișnuia să angajeze veterani ai curselor auto pentru a conduce un Kurtis Kraft în cadrul popularelor competiții „IndyCar”. Cu bani suficienți și pasiune cât cuprinde, venise, așadar, momentul ca Gene Casaroll să aibă o mașină doar a sa, croită după propriu-i chip și imaginație. Conjunctura perfectă. Proiectul celor de la Chrysler, „Firearrow III”, părea să aibă toate ingredientele necesare: clasă, lux, exclusivitate, preț piperat. Iar pe deasupra, îl fascina pe Casaroll. Așa că se pune pe treabă.

Prototipul este asamblat în anul 1955, însă producția trenează, din pricina comunicării sinuoase dintre Detroit și Torino. Totuși, produsul final este terminat la vreme pentru marea lansare de la Sports Car Show, din New York, în 1957. Primirea a fost furtunoasă. Dual-Ghia a surprins nu doar prin finisajele impecabile și aerul ultra sofisticat, ci și prin tehnologia pe care o avea la bază: motor V8 de 5,3 L care putea genera 240 HP și care putea atinge, lejer, viteza de 200 km/h. Toate acestea, alături de ușurința cu care se conducea și prețul piperat - peste 7.600\$ - au făcut ca, foarte rapid, copilul teribil al lui Casaroll să devină feblețea celebrităților americane. Dual-Ghia a fost adoptată numaidecât de către membri grupului Rat Pack, Frank Sinatra, Dean Martin, Sammy Davis Jr., Joey Bishop și Peter Lawfor. Sinatra primește un exemplar custom made, cu acoperișul înălțat 5 cm, astfel încât să poată șofa purtându-și celebrele pălării. Dean Martin era atât de captivat de Dual-Ghia încât își distribuie propria mașină în filmul Kiss me, stupid. Automobilul, un model cu motor de 6,2 L, a fost vândut, în 2012, la licitație, pentru suma de 199.500\$.

Între 1956 și 1958 au fost fabricate, în total, 117 mașini cu motor de 5,2 L. Ambițiile lui Casaroll nu s-au oprit, însă, aici. Industriașul american reușise să țintească acolo unde își doriese, însă sosise momentul pentru o mașină și mai puternică, și mai scumpă. Echipa sa se pune pe treabă, iar anul 1960, cu prilejul Salonului Auto de la Paris, este prezentată noua Dual-Ghia cu motor de 6,4 L și 335 HP. Se spune că în atelierele Ghia, din Torino, se muncea cam 1300 de ore la o singură mașină; plus alte 200 în garajele Chrysler, din Detroit. Asta pe lângă costurile enorme de fabricație care aruncă în aer







prețului de catalog, la 15.000\$. Nu mai punem la socoteală și că Gene Casaroll era atât de selectiv cu propria clientelă, încă, spune legenda, a refuzat să îi vândă un exemplar lui Peter Lawfor, celebru în epocă nu doar ca actor, ci și ca frate vitreg al președintelui John F. Kennedy. Se pare că a fost nevoie de intervenția personală a lui Sinatra pentru ca Lawfor să poată deține, în cele din urmă, o Dual-Ghia.

Moftul lui Gene Casaroll devenea, deja, prea costisitor, așa că producția Dual-Ghia se oprește la mașina cu numărul 26. Suficient, însă, pentru a intra în istorie drept mașina V.I.P. a Americii, simbol al opulenței hollywoodiene, de la finele anilor '50. Astăzi mai există doar în jur de 30 de astfel de mașini, în toată lumea. Lucru ce o transformă într-o piesă de colecție extrem de rară și, implicit, de valoroasă. Cu alte cuvinte, Dual-Ghia a rămas exact așa cum și-o dorise făuritorul său.



The Great Bentley

performanță de lux

*Sinaia 2013
mașină premiată*

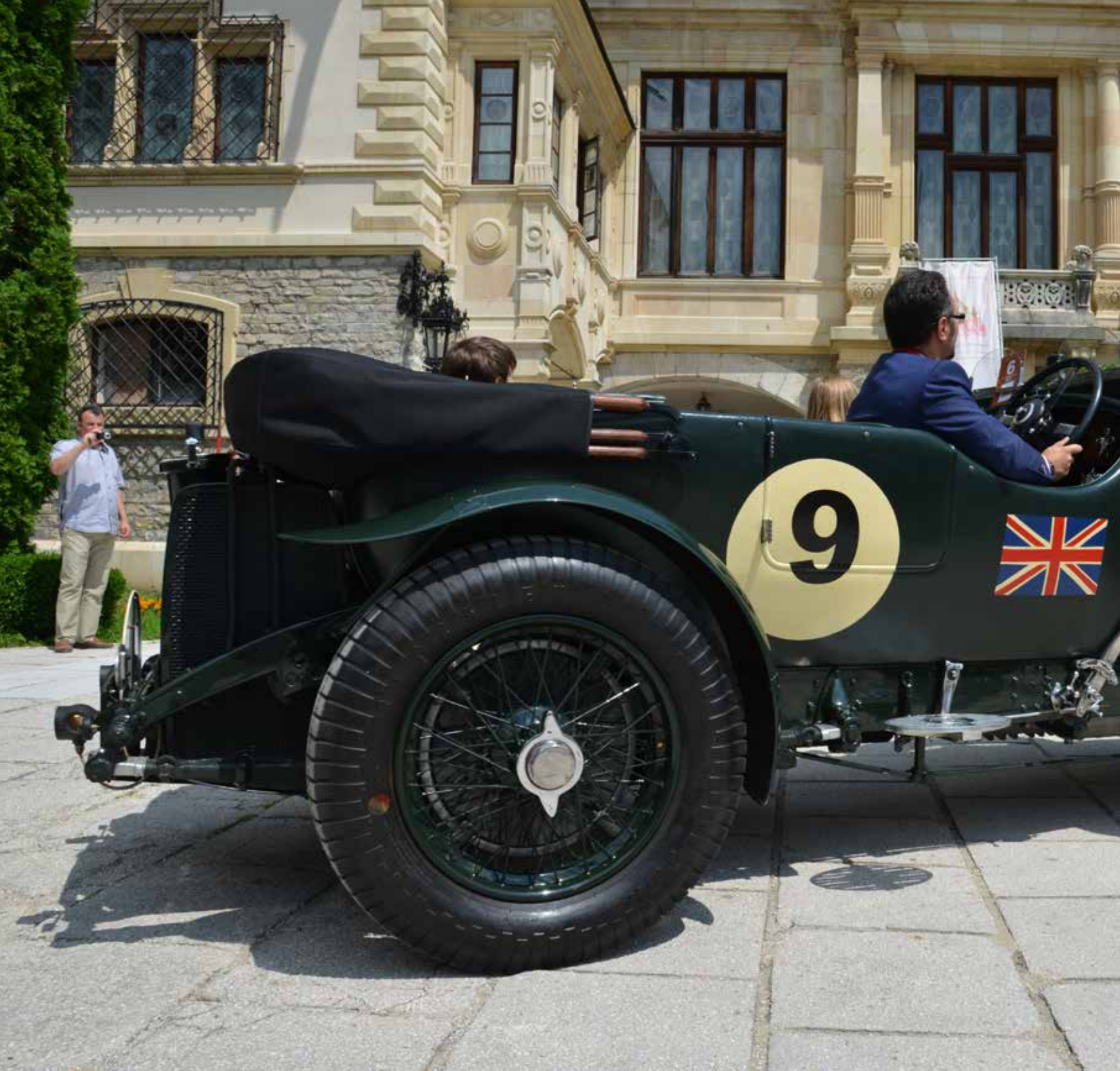
Au fost cei mai frumoși ani până ca Marea Criză Economică să înceapă prevestirea celui de-al Doilea Război Mondial. Astăzi, ne amintim de acei ani ca de „roaring 20s”; o decadă tradusă prin bunăstare economică, printr-o evoluție artistică marcată de ruperea tuturor canoanelor și printr-o explozie tehnologică fără precedent. Din acest peisaj nu putea lipsi, desigur, nici felia automobilistică. Atât în Europa, cât și în Statele Unite nevoia de mobilitate nu mai era o fantezie, ci o necesitate; tot mai mulți europeni și americani de rând caută să își achiziționeze un autoturism. Și cum vremurile erau favorabile bunăstării, o parte considerabilă dintre aceștia au trecut dincolo de zona utilitară, fiind din ce în ce mai interesați de lux și seduși de viteză.

Deloc întâmplător, anii '20 au reprezentat, totodată, epoca de aur a uneia dintre cele mai distincte mărci auto lume: Bentley. O poveste cu rădăcini tocmai în anul 1912, atunci când Walter Owen Bentley conducea, în diferite competiții auto, un Darriot, Flandrin & Parant, cu motor de 2 L, dorindu-și, în secret, să construiască o mașină de raliu care să îi poarte numele. Lucru care se va întâmpla în anul 1919. W.O., alături de fratele său, Horace Millner Bentley, înregistrează Bentley Motors Ltd., și se lansează în conceperea unei mașini sport după chipul și asemănarea lor: putere, lux și performanță. Rezultatul, un model dotat cu un motor cu o capacitate cilindrică de 2.996 cc și 65 HP, conceput de către inginerul Clive Gallop, fost colonel în Royal Flying Corps, și carosat de



y 8







respectabilii H. J. Mulliner & Co, debutează en premîere pe New Street Mews, în anul 1919.

Cum, însă, situația financiară a companiei nu era una tocmai fericită, primele mașini sunt lansate pe piață abia în toamna lui 1921. Criticii au fost entuziaști, motiv pentru care Bentley intră rapid în zona competițională. Participă cu W.D. Hawkes la volan, la 1922 Indianapolis 500 și la Isle of Man Tourist Trophy. La scurt timp, a fost scoasă pe piață o replică a modelului, cu un motor cu o compresie mai mare și beneficiind de 80 HP.

În 1925 este lansat Speed Model (Red Label), model dotat cu un motor de 3 L. În forma aceasta, Bentley câștigă curse importante, la Brooklands și nu numai. Miza cea mare rămăsese, însă, Le Mans. Participările din 1925 și 1926 nu au fost tocmai un succes, Bentley Motors Ltd. nereușind să termine nicio cursă. Devenea tot mai limpede că soluția nu putea fi decât un motor cu o capacitate mai mare. Dovadă și faptul că la următoarea competiție de la Le Mans, din 1927, echipa Bentley Boys reușește să treacă frunzașă linia de sosire, cu celebra Old Mother Gun, un Bentley cu motor de 4,5 L. Și la fel avea să se întâmple vreme de patru ani la rând, până în 1930. Visul lui W.O. devenise realitate. O mașină ce-i purta nu doar numele, ci îi încorporează întreaga filosofie automobilistică, devenea eroina incontestabilă a celei mai râvnite competiții auto din lume.

În mai puțin de douăzeci de ani de existență, Bentley izbutise să devină simbolul ultim al luxului automobilistic. Însă tocmai atunci când succesul devenea incontestabil, crahul de pe Wall Street prevestea începutul unei crize economice care avea să îi afecteze decisiv pe cei de la Bentley. Chiar și așa, W.O. nu se poticnește și își duce visul mai departe, investind într-un nou model: Bentley 8 Litre. Modelul, cel mai mare și mai luxos de până atunci, era dotat cu un motor de 6 cilindri în linie și o capacitate de 7.983 cc care putea ajunge până la viteza de 160 km/h. Era disponibil în două variante: cu ampatament scurt, de 3,7 m și, respectiv, lung, de 4 m. Lansat în toamna lui 1930, la London Olympia Motor Show, noul Bentley a încântat pe toată lumea, de



RO

B 032316



la critici și pasionați ai raliurilor, până la șoferii obișnuiți, amatori de plimbări duminicale.

În epocă, publicația The Sphere scria despre 8 Litre ca despre „unul dintre cele mai rafinate exemple de inginerie automobilistică britanică din istorie.” Gândit, inițial, ca un concurent al Rolls Royce și Bugatti Royal, Bentley 8 Litre nu reușește, însă, să îi catapulteze pe englezii din Cricklewood într-o poziție favorabilă. Modelul era scump, variind între £ 1.850 și £ 2.500, adică echivalentul de astăzi a peste £ 300.000. Mai mult, banii investiți în conceperea lui 8 Litre le consumă toate resursele financiare. Se încearcă o revenire, cu un model care să păstreze aerul lui 8 Litre, dar care să coste mai puțin. Soluția a fost montarea unui motor Ricardo de 4 L pe un șasiu al modelului 8 L. Fără succes, însă. Sunt fabricate nu mai mult de 50 de mașini până la finele lui 1931, când Bentley Motors Ltd. este cumpărat de către competitorii de la Rolls Royce.

Legenda spune că W.O. nu a știu, inițial cui îi vinde marca și asta pentru că cei de la Rolls au făcut achiziția sub numele de British Central Equitable Trust. Fabrica de la Cricklewood a fost închisă, iar producția a încetat vreme de doi ani. După un timp petrecut în slujba noilor proprietari, W.O. își părăsește „copilul” și se alătură echipei Lagonda. Asta nu îl va împiedica, însă, ca în 1933, atunci când Rolls Royce lansează noul Bentley 3½ Litre, se recunoască: „una peste alta, aș dori să dețin acest Bentley în locul oricărei alte mașini produsă sub acest nume”.

Bentley 8 Litre, sau The Great Bentley 8, cum mai este numit, a fost ultima mare încercare a mărcii încă independente. Au fost produse doar 100 de exemplare, lucru ce transformă modelul într-unul dintre cele mai valoroase și râvnite de către colecționari. O mașină de poveste ce ascunde, în cele mai mici detalii, sofisticarea și rafinamentul „unmistakenly, Bentley”

Ferrari 308 GTB

Mai mult decât o mașină, o experiență

Dacă ești bărbat și iubești mașinile, iar pe la mijlocul anilor '70 erai la vârsta la care încă îți mai permiteai să visezi, atunci sigur ai avut cel puțin un poster cu un grand tourer întins, cu grijă, pe peretele camerei tale. Dacă până aici scenariul este corect, atunci plusăm și punem rămășag că acel grand tourer era un Ferrari. Dar nu orice Ferrari. Trebuie să fi fost un model special, suficient de puternic pentru a participa la raliuri, îndeajuns de prietenos pentru a putea fi condus pe șosea și, evident, suficient de frumos pentru a suci mințile celor pe lângă care galopa. Cu alte cuvinte, sunt șanse foarte mari să vorbim despre un Ferrari 308. O mașină de legendă, care avea să stabilească standardele de frumusețe și forță ale mărcii pentru decenii bune.





Ferrari 308 GTB, adică Gran Turismo Berlinetta, a fost lansat în anul 1975, la Salonul Auto de la Paris și a reprezentat marele pas pe care constructorul italian îl făcea după Dino 246, mașină descrisă, inițial, ca fiind „aproape un Ferrari” și care și-a propus să se dueleze cu Porsche 911. Modelul 308 este creația lui Leonardo Fioravanti, de la Pininfarina, omul care fusese responsabil nu doar pentru îndrăznețul Dino, ci și pentru alte reputele modele Ferrari: Daytona și Berlinetta Boxer. De construcție s-a ocupat, cine altcineva decât, Carrozzeria Scaglietti. La momentul respectiv, relația Ferrari cu celebrul carosier italian devenise deja tradiție. Până la sfârșitul celui de-al doilea Război Mondial, Scaglietti carosase mai multe șasiuri Ferrari, cu precădere pentru modele de curse.

Deși venea în continuarea lui Dino, 308 GTB a fost gândit special ca o antiteză la acesta; o mașină cu linii radicale, solide și colțuri agresive. Inițial, caroseria a fost realizată aproape integral din fibră de sticlă, mulți susținând că Ferrari a optat pentru această soluție din nevoia și dorința de a grăbi procesul de fabricație. Precedentul Dino 308 GT4 nu fusese tocmai un mare





succes de piață, iar avansul luat de competitori precum Porsche, Maserati, Lamborghini și Lotus începuse să se facă simțit. Din 1977 se renunță, însă, la această soluție, optându-se pentru clasicul oțel. Chiar și cu prețul a 150 kg în plus față de versiunea precedentă.

Deși radical diferit ca aspect exterior, mecanica de pe 308 avea multe în comun cu Dino. Ambele aveau la bază un șasiu tubular, un ampatament de 2,33m și suspensii independente cu două brațe. Motorul V8 era un model DOCH cu 4 carburatoare Webberm. În anul 1980, Ferrari 308 GTB primește o unitate de injecție Bosch K-Jetronic, devenind 308 GTBi. Se reduc, într-adevăr, emisiile, însă puterea motorului scade, și ea, de la 240 HP la 214 HP. Doi ani mai târziu, este prezentat la Salonul Auto de la Geneva modelul 308 GTB/GTS Quattrovalvole; un model dotat cu un motor, evident, mai puternic, însă nu foarte diferit, ca design, față de modelele precedente.





De-a lungul celor zece ani cât a fost produs Ferrari 308, nu mai puțin de 21.679 exemplare au ieșit pe poarta fabricii din Maranello, devenind modelul Ferrari cu cea mai mare producție. Prețurile au variat de la 28.500\$, pentru modelul 308 GTB, până la 60.000\$ pentru modelul 208 GTS Qv.

Dincolo de schimbările și îmbunătățirile succesive pe care Ferrari i le-a adus lui 308, mai există o poveste care s-a petrecut în liniște și pe care o cunosc doar adevărații pasionați. Este povestea de raliu a modelului Ferrari 308. Totul a început când Daniel Marin, directorul de vânzări al lui Charles Pozzi, agentul francez al mărcii Ferrari, are o discuție cu pilotul Jean-Claude Andruet care lansează ideea că 308 ar putea câștiga Raliul de la Monte Carlo. Lui Marin îi surâde perspectiva, așa că pornește către Maranello pentru a discuta cu Enzo Ferrari, personal. Acesta îl direcționează, însă, către Michelotto Automobili, celebri în epocă pentru proiectul Lancia Stratos. Deși ocupați cu producerea modelelor din propria linie de racing, Ferrari îi sprijină necondiționat pe cei de la Michelotto. Așa se face că la finele anilor '70 este lansat Ferrari 398 GTB GR 4, un prototip cu seria de șasiu #20951. Modelul de raliu profită de motorul central al lui 308 și de suspensia independentă cu două brațe. Motorul Tipo F106 V8 este, însă, considerabil îmbunătățit, primind un sistem de injecție Kugelfischer și pistoane de compresie sporită (rată de compresie 10,5:1) capabile să producă 315 HP. Deasemenea, motorul este echipat cu un sistem de ungere cu carter uscat, cu un rezervor de ulei de 8 L și cu o chiuloasă ultra ușoară din aluminiu. Caroseria a fost și ea ajustată pentru a se potrivi cu dimensiunea cauciucurilor 5-Spoke Campagnolo; pentru reducerea greutateii, anumite părți au fost realizate din fibră de sticlă, iar altele din fibră sintetică Kevlar.

Cu această configurație, Ferrari 308 GR 4 dă lovitură. A câștigat peste treizeci de raliuri; primul, în 1979, la Rallye del Monza. Andreut însuși conduce mașina către victorii consecutive, în Catalonia, în Spania, la Targa Florio, în Italia, precum și în cadrul Tour De France. O altă poveste de succes marca Ferrari; o poveste care confirmă versatilitatea și puterea fără de egal a unei mașini care nu este doar un automobil, ci o experiență în sine.



SCHNITZER

Borbely Lorincz

Sinalia 2013

204

E

TOTAL SECURITY
www.totalsecurity.ro



BMW

„New Class”, un campion incontestabil

Gloria se câștigă greu și ține, în egală măsură, de curaj și de noroc. E o lecție pe care o știu bine cei de la BMW. Sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial aproape că îi răpusese. Conflagrația au trecut-o fabricând motoare de avion pentru Luftwaffe. Peste 30.000 doar în anul 1945, spun manualele de istorie; iar jumătate din mâna de lucru era formată din prizonieri din lagărul de la Dachau. După ocuparea Germaniei de către Aliați, fabrica BMW de la Eisenach, atât cât mai rămăsese în picioare după bombardamente, este confiscată, iar fabricarea motoarelor pentru avioanele de război stopată. Din 1951 produce sub numele de Eisenacher Motoren-Werke. Fabrica din Vest, de la München, încearcă să își revină fabricând, în principal, motociclete. Primul autoturism este scos pe piață în 1951, însă fără prea mare succes. În 1956 vede lumina Faimosul BMW 507, destinat, în principal, pieței americane, însă nici el nu

devine un succes de piață. BMW încearcă să recupereze pierderile fabricând bubble-cars și mașini Isetta, sub licență.

Rămân, însă, cu un picior în groapă; în 1959 marca BMW era pe punctul de a fi cumpărată de Daimler-Benz. Lucru care nu s-a mai întâmplat, căci, până în toamna lui 1960, acțiunile majoritare la BMW ajung să fie deținute de către frații Herbert și Harald Quandt, moștenitorii lui Günther Quandt. Unul dintre cei mai mari industriași ai celui de-al treilea Reich care își construise imperiul din fabricarea artileriei de război.

Noua conducere vine cu o nouă strategie: pentru a putea ieși din impas, BMW trebuie să spargă tiparele. Trebuie să conceapă o mașină cu totul nouă, simbolul unei noi ere, pe care să și-o dorească toată lumea. Avatarul acestei „noi clase” de mașini devine BMW 1500, primul model dintr-o lungă serie supranumită, cum altfel decât „new class”. Nu a fost, însă, deloc simplu. Situația financiară a companiei era șubredă, iar proiectul nu era deloc unul ieftin. Totuși, strategia a funcționat nemțește. Până la data lansării sunt înregistrate în jur de 25.000 de comenzi. Iar pentru a-și spori popularitatea, departamentul de comunicare al BMW organizează întâlniri cu jurnaliștii unde aceștia puteau testa noul 1500. Senzația pe care a produs-o avea să fie una pentru totdeauna, o senzație care însoțește mașinile mărcii chiar și azi: anduranță, forță, încredere, confort, atenție la cele mai mici detalii și, evident, tehnologie de ultimă oră.

Prototipul lui 1500 este lansat în 1961, la Frankfurt International Motor Show, după mai bine de opt ani de cercetări și proiectări laborioase. Două exemplare de un alb impecabil atrăgeau, ca un magnet, privirile celor din jur. „Oricine era prezent în aria expozițională venea hipnotizat către standul celor de la Bayerische Motoren Werke”, nota la momentul respectiv, presa germană.

Modelele expuse la Frankfurt erau dotate cu un motor de 1,5 L cu 4 cilindri în linie care putea produce 74 HP (150 km/h), creația lui Alexander von Falkenhausen. Designul lui 1500 sfida atât conservatorismul german, cât și stilul american la mare căutare în epocă. Avea ceva special, unic, nou. Și asta pentru că mâna din spatele formei a fost, evident, a unui italian. Giovanni Michelotti, mai exact, unul dintre cei mai apreciați designeri de mașini sport ai secolului XX. Michelotti a lucrat, însă, alături de Wilhelm Hofmeister, de la BMW, pentru ca rezultatul final să fie întocmai cum și-l doreau germanii.





Era limpede. BMW 1500 îi depășea pe toți competitorii din clasa sa. Erau de acord cu asta atât publicul, cât și presa de specialitate. Și nici că putea exista un moment mai oportun pentru a fi lansat pe piață. Salariul mediu crescuse în Germania de Vest cu 10%, ajungând în anul 1961 la aproape 7000 DM; în același an numărul mașinilor înmatriculate a depășit pragul de 1 milion. Tot mai mulți cetățeni germani din clasa de mijloc își doreau un automobil premium, de clasă medie.

La sfârșitul anului 1986 seria New Class face un pas mai departe și trece la modelul 1800 și, respectiv, 1800 TI (Turismo Internazionale). Designul caroseriei rămâne neschimbat, însă specificațiile tehnice sunt considerabil îmbunătățite. În schimbul a 9.950 DM cumpărătorii primeau acum o mașină cu un motor mai puternic, ce putea ajunge de la 0 la 100 km/h în 13,3 secunde, iar viteza maximă crește, și ea, la 160 km/h. De altfel, pe asta mizau și oamenii de advertising ai vremii atunci când anunțau că „BMW 1800 dezvoltă 90 de cai putere. La 120 km/h are nevoie de doar 40 HP. Cei 50 HP rămași servesc accelerației, depășirii și consumului la viteza de 160 km/h.”

1800 era conceput pentru un șofer pretențios, dar așezat. BMW nu îi uită, însă, nici pe cei sportivi, doritori de o mașină sigură, dar ceva mai nervoasă și le oferă un BMW 1800 TI. Pentru o sumă ceva mai mare, de 10.960 DM, cumpărătorul primea o mașină cu un motor cu rata de compresie sporită la 1:9,5, cu doua carburatoare duble Solex. Supapele de admisie mai mari împreună cu arcurile mai dure ale acestora, axa cu came cu o durată de deschidere mai lungă stiffer cât și alte modificări împingeau motorul de 1.8 l la puterea de 110 hp la o turație de 5.800rpm. Și asta nu e tot. Pentru cei care visau să conducă 1800TI pe culmea gloriei raliurilor, BMW introduce și o „hot version”. Modelul putea ajunge până la 192 km/h și era dotat cu scaune scoica pentru șofer și pasager, arcuri mai rigide pe față care coborau mașina cu 6 mm și amortizoare ajustabile mai dure. Clienții puteau alege între o cutie cu viteze scurtă cu 4 trepte și una cu 5 trepte la care se puteau modifica rapoartele ultimelor trepte. Modelul „Sonderausführung” (ediție specială) costă în jur de 13.500 DM și era vândută exclusiv șoferilor





europeni sau americani care dețineau brevet de pilot.

În 1966, cei de la BMW mai fac un up-grade, trecând la modelele 2000 și 2000 TI ale New Series, cu puterea motorului crescută la 100 HP și, respectiv, la 120 HP. De câteva modificări are parte și interiorul mașinii, ajungându-se chiar la o variantă „tilux” (2000TI-lux), dotată cu un bord din lemn și scaune de piele.

În vara lui 1965, la patru ani de la debutul producției lui New Class, BMW ajunge la fabricarea automobilului cu numărul 100.000. Momentul ideal pentru a scoate din mână asul de pică: un model cu un motor mai mare, de 2 L și cu un aspect exterior ușor modificat. Farurile nu mai sunt rotunde, ci pătrate, capota este înconjurată de o linie cromată care curge fin, spre lateralele mașinii.

După 15 ani de fabricație, un succes răsunător și numeroase ediții speciale, sedan sau coupe, în 1977 New Series este înlocuită de celebrul BMW 5-Series. Modelul nu a rămas, însă, în istorie doar ca mașina care a scos BMW din faliment sau care a transformat în realitate visul șoferului pretențios din clasa de mijloc. New Series, atât în versiunea 1800 TI, cât și 2000 TI, a făcut istorie și în pista de raliu. Iar unul dintre numele care au scris această istorie este Hubert Hahne. Încă din 1964, primul său an de competiție, Hahne își depășește rivalii. A înregistrat 14 victorii (din 16 participări), fiind încoronat rege al raliurilor germane. Pe 6 august 1966, la volanul unui BMW 2000 TI, Hahne devine primul pilot to lap the Nürburgring-Nordschleife circuit, în mai puțin de zece minute. Turul său cronometrat la de 9,58 minute a făcut senzație.

În 1968, BMW 2000 TI câștigă Raliul de la Monte Carlo, grație cuplului Bachmann/Strunz. New Class nu a fost, însă, campion doar la raliuri. Tot învingător a ieșit și la Lola Formula 2. Și a ținut-o așa pe toată durata anilor 60.

„La Giulia che vin

Alfa Romeo Automobiles S.p.A., fondată ca A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) în anul 1910, în Milano, s-a lansat în competițiile auto încă de când era boboc. Avea, mai precis, un an abia împlinit. Iar de atunci a ținut-o tot așa, inaugurând tehnologii, semnând unele dintre cele mai performante mașini din lume și, desigur, câștigând competiție după competiție. O privire rapidă aruncată asupra istoriei spune totul despre potențialul imens și despre atitudinea sportivă a lombarzilor. De-a lungul vremii, mașinile Alfa Romeo au câștigat 5 Campionate Mondiale, 11 competiții Mille Miglia, 4 competiții 24 Hours Le Mans, nu mai puțin de 17 European Touring Car Championships și multe, multe altele. Fie că vorbim despre competiții Grand Prix sau gran turismo, Formula 1 sau raliuri, Alfa Romeo a fost mereu în linia întâi. O marcă din palmaresul căreia nu puteau lipsi, desigur, legendele.

Una dintre ele a fost aceea a feminității modelelor Alfa. Prima, cea care avea, de altfel, să marcheze începutul unei lungi serii, a fost Giulietta. O „doamnă” elegantă și agilă, plină de calități mecanice ce i-au adus adorația publicului larg. Văzând succesul, cei de la Alfa Romeo profită și lansează, chiar în același an, 1954, o serie de versiuni sport ale Giuliettei, dedicate ariei competiționale (Berlina, T.I., Spider, Sprint Veloce și Spider Veloce, plus o sumedenie de ediții Sprint Speciale, concepute în colaborare cu Bertone și Zagato). La scurtă vreme, „Alfamania” a luat pe sus pe toată lumea, până și pe divele incontestabile ale marelui ecran. Gina Lollobrigida s-a îndrăgostit, iremediabil, de modelul 1900 TI, în timp ce Rita Hayworth a fost de-a dreptul vrăjită de modelul său, o Alfa Romeo 2500.

Atenți la popularitatea Giuliettei, oamenii de la Alfa pândesc momentul oportun pentru a o lansa, chiar pe circuitul de la Monza, pe cea de-a doua vedetă feminină a mărcii. S-a întâmplat în anul 1962, iar numele pe care l-au ales pentru

¹ Învingătoarea Giulia



nce"1



aceasta a fost Giulia. Giulia moștenește toate calitățile surorii sale și, sub sloganul „desenată de vânt”, le duce mai departe. Mai spațioasă și mai colțuroasă, extrem de silențioasă, Giulia a fost prima mașină proiectată pentru deformare la impact și cu o cutie de viteze în cinci trepte. Primul model cântărea 1000 kg și era dotat cu un motor de 91 HP, cu 6500 rpm. Ulterior, gama Giulia a fost îmbogățită cu modelul coupé, Giulia Sprint GT, apoi cu modelul 1600, cu motor de 1,6 L, Spider “Duetto”, TZ, TZ2 și, nu în ultimul rând, cu modelul GTA.

Giulia Sprint GTA a fost lansată în anul 1965, sub sloganul: „Una vittoria al giorno con la macchina di tutti i giorni” (i.e. „o victorie pe zi pentru o mașină de fiecare zi.”). Opera colaborării dintre Bertone și Giugiaro, preparată pentru participarea la curse de către Autodelta, GTA - prescurtarea de la Gran Turismo Alleggerita -, păstrează forma Giuliei Sprint GT; diferența era făcută de greutatea inferioară a mașinii (în jur de 750 kg), dată de utilizarea panourilor din aluminiu, a geamurilor laterale din material plastic și a multor componente, printre care și roțile, realizate din materiale mai puțin obișnuite, ca de pildă, magneziu. Motorul avea chiuloasa cu aprindere dublă cu distribuție Marelli imprumutată de la Ferrari Dino, carburatoare de 45 mm în loc de 40 mm. S-au folosit materiale ușoare, respectiv magneziu pentru capacul distribuției, capacul de culbutori, clopotul cutiei de viteze, baia de ulei.

Și pentru că la mare modă și de mare succes era, în acei ani, Mini Cooper S, italienii de la Alfa Romeo concep special o versiune „junior” a lui GTA care să poată concura direct cu britanicii. Se naște, în felul acesta, în anul 1968, GTA 1300 Junior, un coupe echipat cu motor de 1,3 L, capabil de 163 HP și cu sistemul de injecție marca Autodelta. Până în anul 1975 sunt fabricate în jur de 450 de mașini GTA 1300 Junior.

O altă versiune a Giuliei GTA, produsă pentru scurt timp, între 1969 – 1971, a fost GTAm; un model mai mare și mai greu, dotat cu un motor de 2000 cc, capabil de mai bine de 240 HP. Se pare că toate modelele GTAm fabricate în acest interval au numărul de șasiu pe modelul 105.51.XXXXXX.

Toate cele trei versiuni – GTA, GTA 1300 Junior și GTAm au avut un imens succes în concursurile de viteză. Și nu doar în Italia, ci și peste ocean. În Statele Unite obține prima







victorie în anul 1966, la Marlboro Motor Raceway. Ulterior, GTA câștigă campionatul Trans-Am, în 1966, la categoria sub 2 L. Iar mai târziu, modelul GTAm iese învingător în competiția 24 hours Spa Francorchamps.

Conform publicației italiene, „Automobilismo d’Epoca”, au fost fabricate 1.735 de mașini Giulia GTA, dintre care 488 de exemplare au fost Alfa Romeo Giulia GTA 1600, 1.228 de exemplare au fost Alfa Romeo Giulia GTA 1300 Junior, și doar 19 exemplare Alfa Romeo 1750/2000 GTAm.

La 50 de ani de la lansarea modelului și la mai bine de un milion de exemplare vândute în toată lumea, atât Giulia, cât și versiunile Giuliei GTA rămân un simbol Alfa Romeo. Ele marchează una dintre cele mai prolifice perioade ale mărcii constructorului lombard, fiind, totodată, o mostră de stil, inovație tehnologică și performanță.



Mini Cooper

Piticul care refuză maturizarea

S-a mai întâmplat uneori, arareori, în cursul fluid al istoriei, ca unele entități să se împotrivescă mersului firesc; să dea o luptă cu timpul, fără să știe că nimeni nu a ieșit vreodată victorios din această bătălie. De-a lungul istoriei auto, un astfel de pitic care se credea voinic, a fost Mini. Deși producătorii din industrie se duelează în noutăți care mai de care mai atractive, lansând modele noi, la intervale de doar câțiva ani, Mini a încălcat orice regulă, rămânând neatins preț de zeci de ani, din 1959 până în 2000.

Mini a fost produsul contextului, respectiv al crizei petrolului cu care se confrunța Marea Britanie la finalul anilor '50. Din motive cât se poate de raționale, Leonard Lord, președintele British Motor Corporation (BMC) i-a încredințat lui





Alec Issigonis, în 1957, misiunea de a crea un model economic, complet echipat, în patru locuri. A fost foarte clar că dacă va reuși să respecte toate aceste exigențe, va crea o mașină cu adevărat inovatoare. Issigonis și echipa sa au lucrat intens, astfel încât, în doi ani, prototipul a fost gata pentru producția de serie.

Tracțiunea pe față, consola foarte scurtă, ecartamentul mic, centrul de greutate coborât, utilizarea optimă a spațiului, greutatea redusă au fost definite, încă de la început, ca esențiale pentru noul model. Secretul dimensiunii... mini a stat, însă, în amplasarea motorului transversal. De altfel, mașina a fost creată în jurul motorului, iar dezavantajul a fost transformat în atu. Amplasarea motorului a sporit stabilitatea în curbe și a făcut posibil un spațiu generos pentru pasageri.

Privind schițele lui Issigonis, John Cooper, magicianul mașinilor sport, a văzut potențialul competițional în acest concept ingenios de mașină compactă și a început echiparea pentru competiții, chiar înainte să fie lansată pe piață. Așa a început o poveste de succes, fără precedent, în sporturile cu motor. Asocierea dintre Mini și Cooper a fost una de lungă durată și plină de succese.

John Cooper s-a născut în Surrey, în 1923, și a fost unul dintre primele staruri ale sportului cu motor, atât ca pilot cât și prin contribuția la evoluția mașinilor de curse. A pus bazele Cooper Car Company, împreună cu tatăl său, 1946, când au început adaptarea mașinilor pentru cursele de Formula 3, iar mai târziu Formula 1. Conceptul care le-a adus celebritatea și a stabilit, începând cu 1955, un trend revoluționar în istoria curselor auto, a fost cel al unei mașini sport cu motor mediu ce favoriza distribuția greutății. În 1959 și 1960 mașinile construite de Cooper Jr. și Sr. au fost primele mașini din istorie cu motorul montat central ce au câștigat, în competiția de Formula 1, atât titlul pentru mașină, cât și cel pentru pilot.

John Cooper și Alec Issigonis erau deja prieteni atunci când au început proiectul Mini. Prietenia lor se născuse din rivalitate, în cursele în care se tot întâlneau. Ambițiile celor doi, în privința lui Mini, erau total opuse. În timp ce Issigonis voia să creeze o mașină mică, potrivită pentru oraș, Cooper vedea deja o minionă campioană. Cei doi au reușit, însă, să-și unească viziunile și să creeze un prototip testat pentru prima dată în cursa de la Monza, în 1959. Mașina a trecut onorabil linia de sosire, pilotată de Roy Salvadori.





Încurajat de succesul obținut un an mai târziu, în cursa de la Monte Carlo, Cooper i-a sugerat partenerului său ceva ce părea utopic: să creeze un model Mini GT. Pragmaticul Issigonis s-a lăsat înduplecat, în cele din urmă, și așa a luat naștere prima serie, de 1000 de unități Mini Cooper, echipate cu un motor cu 55 HP, obținuți prin modificarea motorului, capabil acum să atingă 130km/h. Transmisia mașinii a fost adaptată la potențialul sportiv și a fost adăugată frâna pe disc, pe față, pentru un control cât mai bun al mașinii. Modelul Mini Cooper a fost urmat de varianta Mini Cooper S cu și mai multă putere ascunsă sub capota minusculă: 70 HP.

Perioada 1964 -1967 a fost prolifică, poate cea mai bună din istoria competițională a lui Mini Cooper. După ghinionul din 1962, când s-a răsturnat aproape de final, lider fiind, și-a luat revanșa în raliul de iarnă, între anii 1963-1964. Pilotul Paddy Hopkirk a luat acasă primul trofeu la Raliul Monte Carlo, făcând din Mini o adevărată vedetă, aproape peste noapte. Un an mai târziu, pilotul Timo Mäkinen repeta performanța, fără niciun punct de penalizare, în ciuda vremii nefavorabile ce a determinat ca majoritatea mașinilor să abandoneze cursa. Doar 35 au ajuns la sosire, dintre care 3 Mini Cooper S.



Și dacă mai era nevoie de o confirmare, în anul ce a urmat, Mini a cucerit chiar și cele mai împietrite inimi. Cei trei piloti - Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen și Paddy Hopkirk, au ocupat toate cele trei locuri ale podiumului, la volanul unor Mini Cooper S. Dezamăgirea a fost, însă, una pe măsură la aflarea veștii că toate cele trei mașini urmează să fie descalificate, pe motiv de nerespectare a regulilor de omologare. Publicul a empatizat cu cei trei muschetari și a amânat sărbătoarea pentru competiția ce a urmat, când Rauno Aaltonen s-a întors de la raliul de la Monte Carlo cu un nou titlu. De-a lungul decadei, victoriile s-au ținut lanț, nu doar la raliuri, ci și pe circuit. Niki Lauda sau campionii de Formula 1, Graham Hill, Jackie Stewart, John Surtees, Jochen Rindt și James Hunt au pilotat mașini Mini Cooper în diverse competiții.

Mini este una dintre cele mai longevive povești auto, o poveste cu aer britanic care ne arată că, uneori, conservatorismul nu e învechit, ba dimpotriva, este foarte cool. Mini, prin popularitatea dobândită, s-a transformat într-un icon al anilor '60, o legendă vie, un reper al culturii automobiliste, alături de Ford Model T și Volkswagen Beetle.

Fiat/Bertone Icsunonove

Se știe deja, unele dintre cele mai frumoase povești din lumea automobilistică au debutat întâmplător, într-un garaj; dintr-o ambiție, dintr-o dorință sau, pur și simplu, dintr-o coincidență. A fost și cazul lui Fiat X1/9, celebru în Italia și ca Icsunonove.

Suntem la finele anilor '60, în garajele Bertone, unde Marcello Gandini și Nuccio Bertone tocmai revoluționaseră lumea cu Lamborghini Miura. A fost marea intrare în scenă a lui Gandini, însă atelierele Bertone aveau deja o istorie lungă și frumoasă. Un bun exemplu este micul Fiat 850 Sport Spider. Colaborarea celor de la Fiat cu atelierele Bertone pentru simpaticul roadster se încheiase cu un mare succes. Iată, însă, că sosise vremea pentru ceva nou.

Fiat puna ceva la cale. Iar asta a devenit clar ca lumina zilei după ce toată lumea a aflat de prototipul lui Dante Ciacosa, Autobianchi Primula, un concept car cu tracțiune față. Evident, cei de la Bertone au mirosit din vreme revoluția, așa că s-au pus pe treabă. Exercițiul a constat în montarea motorului de la Fiat 128 pe trenul de rulare al Primulei. Rezultatul, un concept car revoluționar, Autobianchi Runabout, a fost prezentat la Salone dell'automobile di Torino, în anul 1969. Proiectul Runabout, o mașină care se aseamăna mai curând unei șalupe de viteză, nu făcea decât să reitereze statutul de mare inovator al lui Gandini.





Tot acum debutează și cei de la Fiat cu noul lor proiect, X 1/1, adică celebrul 128. Evident, mult mai puțin surprinzător. Impresionați, oamenii de la Fiat decid să unească cele două modele, deschizând, astfel, ușa unei noi colaborări ce avea să facă istorie. A luat, astfel, naștere, în anul 1972, Fiat X1/9. Rezultatul final nu a fost la fel de avangardist precum prototipul Runabout, însă „marca” Bertone rămâne vizibilă. Silueta inspirată de șalupele de viteză nu este în niciun fel trădată; poate doar ușor adaptată, astfel încât produsul final să fie „cost effective.” Cu alte cuvinte, Fiat X1/9 era suficient de atrăgător pentru a stârni interesul publicului, dar și suficient de practic pentru producția de masă.

Cu o lungime de 2,5m și o construcție extrem de compactă, noua reușită Bertone/Fiat rămâne, chiar și astăzi, o mostră de eficientizare a spațiului. Habitaclul era suficient de încăpător, iar modelul dispune, pe deasupra, de două portbagaje, unul în față și unul în spate, după motorul montat central. Singura problemă era aceea că, la momentul lansării, X1/9 nu era atât de agil pe cât părea la prima vedere. Sigur, asta și pentru că motorul împrumutat de la 128 fusese conceput pentru o mașină compactă, de familie, nu pentru un sport coupe ce-si dorea, poate, să concureze cu celebrele Lotus Europa și Porsche 914. Primele modele Fiat X1/9 erau dotate cu un motor de 1,3 L care generau 75 HP (170 km/h). Asta fără a mai pune la socoteală faptul că, pentru piața americană, Fiat X1/9 era „îngreunat” de tehnologia necesară controlului emisiilor (i.e. „depollution”), precum și de barele de protecție impuse de exigențele federale pentru sporirea siguranței pasagerilor.

Într-o primă fază, Fiat rezolvă aceste neajunsuri prin schimbarea cutiei de viteze și prin înlocuirea carburatoarelor Weber cu sistemul de injecție Bosch L-Jtronic. În 1978 motorul este înlocuit cu unul mai puternic, de 1498 cc, 85 HP (176 km/h). Modelul rezultat de pe urma tuturor acestor schimbări este cunoscut și sub numele de „X1/9 Five Speed”. Cu toate acestea, în anul 1982, producătorul italian se retrage de pe piața americană. Și, tot în 1982, hotărăște părăsirea zonei sport, predându-le definitiv ștafeta celor de la Bertone.





Mai există, însă, și o istorie secretă a lui Fiat/Bertone X1/9, și anume istoria idilei sale cu raliurile. Primul model de raliu a fost semnat de către elvețienii de la Filipinetti, în anul 1973. Omul din spate a fost Mike Parkes, cel care, nu peste foarte mult timp, avea să uimească pe toată lumea cu Lancia Stratos. Modelul Filipinetti era dotat cu un motor de 1290 cc, 160 HP (210 km/h) și sistem de injecție Lucas.

A urmat un X1/9 realizat în colaborare cu Abarth, prin care se dorea înlocuirea lui 124 Spider. Modelul rezultat era dotat cu un motor de 200 HP, iar caroseria cântărea aproximativ 750 kg. În ciuda potențialului foarte mare, modelul nu are o viață prea lungă, Fiat decizând să investească în pregătirea pentru competiții a Lanciai Stratos și a modelului Fiat 131, care a și câștigat, de altfel, World Rally Championship în 1977, 1978 și 1980.

Ulterior, în 1975, Fiat X1/9 a fost ales de către Dallara pentru a participa la World Sports Championship Group 5. Modelul era dotat cu un motor de 1.290 cc, cu sistem de injecție Kugelfischer și genera 192 HP (230 Km/h). Caroseria a fost și ea modificată pentru a fi mai ușoară, cântărind cu 200 kg mai puțin față de modelul de serie.

În anul 1989, după mai bine de 140.000 de exemplare produse sub sigla Fiat și peste 19.000 sub sigla Bertone, Icsunonove este scos din producția de serie. Continuă, însă, să rămână o mașină extrem de îndrăgită, cu fani în toate colțurile lumii, care o apreciază pentru aerul clasic, pentru durabilitate și pentru faptul că rămâne, indiscutabil, un simbol al anilor '70.





MGC GT

**sau cum
cei din urmă
ajung cei dintâi**

Tumultuoasa istorie a MG a început în anul 1924, atunci când a fost înregistrat, ca marcă, simbolul companiei, octogonul cu cele două inițiale în interior. Ideea folosirii inițialelor Morris Garage i-a venit lui Cecil Kimber, fondatorul companiei. Inițial, Kimber se ocupa de modificarea și adaptarea mașinilor Morris, prin schimbări de natură tehnică, coborârea șasiului sau adaptarea caroseriei, schimbări care răspundeau unor nevoi de dinamism. Primul rezultat viabil al operațiunilor din garaj a fost o mașină cu abilități sportive, ușor de condus și, pe deasupra, accesibilă. Cunoscută ca MG 1428, modelul supersport a fost primul produs sub noua marcă. MG și-a creat, astfel, propria identitate, ce avea să scrie un capitol important în istoria sportului auto britanic.

Curând după lansarea pe piață, a început testarea MG-ului în competiții, pentru ca la începutul anilor '30 să înregistreze primul succes. Pentru prima dată o echipă din afara Italiei câștiga cursa de la Mille Miglia. Astfel, britanicii de la MG, cu un model K3, obțineau, în 1933, o victorie importantă în istoria curselor de mașini. Dar nu s-au oprit aici, ci au ajuns să doboare recorduri după recorduri, depășind limita



psihologică de 200mile/h (320 km/h), iar în 1957, în timpul testelor desfășurate la Utah Salt Flats, un prototip MG se apropia de 250mile/h, atingând mai exact 246,6mile/h.

Pentru a ține pasul cu timpul, MG-ului i-au fost aduse numeroase îmbunătățiri de suprafață și de interior. Începând cu anii '50, odată cu lansarea modelelor MG Midget și Z Series Midget, cu motoare serie A și B, construite la Longbridge, povestea MG a cunoscut o etapă fericită, însă nu pentru multă vreme, anii '60 aducând o întorsătură neașteptată.

Modelul MGB a fost printre ultimele mașini sport britanice create în anii '60 și printre primele ce au ieșit din circuit. La jumătatea anilor '60, British Motor Corporation, proprietar al MG încă din 1952, având excesiv de multe modele sport în portofoliu, a decis o restructurare masivă. S-a început căutarea imediată a unui succesor pentru Big Healey sau, altfel spus, pentru Austin Healey 3000, model ce își trăise intens viața între 1959 și 1967. Soluția a venit printr-un transfer între mărci și crearea unui surogat numit MGC cu care, însă, Donald Healey a refuzat categoric să se asocieze, pe motivul lipsei controlului deplin asupra designului mașinii.

Pornind de la fuselajul predecesorului MGB, inginerii au montat o suspensie nouă pe față, potrivită pentru motorul de 2912 centimetri cubi, cu 6 cilindri în linie și transmisie automată. Nici caroseria nu aducea mari noutăți, capota fiind doar ușor modificată pentru a face loc motorului, iar jantele de 14 inch erau înlocuite cu jante de 15 inch.

Disponibil în două variante, sport și GT roadster coupe, MGC-ul a fost supus controverselor încă de la lansarea din 1967, atât din partea entuziaștilor, cât și a presei de specialitate. Comparația neîncetată cu Austin Healey 3000, cu care nu avea în comun altceva în afară de capacitatea motorului de 3 L, a făcut ca modelul MG să rateze startul. Vânzările foarte slabe, dar și fuziunea între BMC și Leyland Motors au determinat schimbări strategice. Deși s-a încercat o redresare în 1969, reputația C-ului era deja compromisă și nu rămânea altceva de făcut decât stoparea producției, ultima mașină fiind terminată în septembrie 1969.

Ceea ce părea un eșec de proporții, s-a transformat, ani mai târziu, într-un mare succes. MG-ul și-a creat, de-a lungul timpului, fani adevărați, fiind înregistrate, în prezent, 1000 de cluburi ale posesorilor. Acești pasionați ai "mărcii prieteniei", așa cum este cunoscut MG-ul, au început, peste ani, să reconsidere MGC-ul, în primul rând datorită rarității, fiind produse, în intervalul 1967-1969, doar 8999 de unități, dintre care aproape jumătate, 4256, au fost vândute în S.U.A. Devenită astăzi o poveste neobișnuită, MGC-ul este vânat de colecționari sau transmis drept moștenire, ca o adevărată comoară. Probabil cel mai celebru posesor de MGC este Prințul Charles, care a fost suficient de inspirat să-și achiziționeze un MGC, în ciuda controverselor, în 1969, mașină care i-a revenit, ulterior, fiului său, Prințul William și care va rămâne, cel mai probabil, în familie.



Mult iubita Fulvia

Vincenzo Lancia avea doar 25 de ani când a decis să unească, sub propriul nume, secretele mecanicii „furate”, încă de copil, de la Giovanni Ceirano și viziunea industrială pe care o dobândise în timpul petrecut alături de Fiat. În anul 1906 pune, așadar, bazele Lancia & C., cu scopul de a construi autoturisme care să ducă întregul concept de „trăsură fără cai” pe noile culmi ale tehnologiei și inovației.

La distanță de 56 de ani de când primul automobil Lancia, fără nume și fără caroserie, spărgea zidul atelierului din Torino, o altă mașină Lancia, de data asta cu nume și caroserie, spărgea tiparele vremii: Lancia Fulvia. La finele anilor '50, brandul Lancia trecea din administrarea familiei Lancia în cea a familiei Pesenti, unul dintre cele mai importante nume ale antreprenoriatului italian de secol XX. Așa că, de acum, noile modele, printre care și Fulvia, vor fi croite după filosofia mai degrabă comercială a familiei Pesenti. Precedentele Appia și Flavia fuseseră un succes incontestabil, așa că era momentul ideal pentru lansarea pe piață a unei noi Lancia; un model de astă dată cu o capacitate cilindrică mai mică. De punerea în operă a acestei viziuni s-a ocupat inginerul Antonio Fessia, omul care la doar 35 de ani fusese numit la conducerea departamentului tehnic al Fiat. Fessia gândește pentru Fulvia un motor compact de 4 cilindri în V.

Prima versiune Lancia Fulvia lansată pe piață era menită să o înlocuiască pe Appia și se dorea o berlină elegantă, care să nu revoluționeze, neapărat, însă care să fie pe placul șoferului obișnuit. Designul se remarcă prin linii simple și sobrietate; la fel și interiorul. Fulvia devine, rapid, mașina ideală pentru italianul clasei de mijloc, interesat de un automobil nesofisticat și cât mai fiabil. De altfel, tocmai această „împrietenire” dintre Fulvia și șoferul obișnuit i-a făcut pe cei de la Lancia să ia în serios și

varianta unui model ceva mai nervos. Așa apare versiunea 2C (double carburators), apoi varianta GT, cu un motor de 1,2 cc și, ulterior, versiunea GTE, cu motor de 1,3 cc.

La doar doi ani după lansarea Fulviei berlină, apare și modelul coupé. Elegantă și sportivă, incomparabil mai atrăgătoare decât sora sa mai mare, Fulvia coupé devine rapid un succes de piață, punctând exact la capitolul unde berlina șchiopăta: design. Ce-i drept, cota i-a crescut serios și grație victoriilor obținute pe pista de raliu. Meritul pentru appeal îi aparține lui Piero Castagnero care, spune legenda, s-a inspirat din liniile fluide ale șalupelor. Partea de inginerie poartă semnătura lui Aldo Castagno. Treaba pe care au făcut-o cei doi nu a fost deloc una ușoară. Și asta pentru că a fost nevoie ca ei să adapteze configurația tehnică rigidă a vechii Fulvia berlină pentru mașină cu profil sportiv. Modelul coupé trebuia să se încadreze în lungimea de 4m, să aibă o greutate de 900 kg și un habitacul 2+2. Primul coupé iese pe piață cu un motor de 80 HP, capabil de 160 km/h. Iar viața zbuciumată de raliu și-o începe încă din primul an de viață. Întâiul bifat a fost raliul Tour de Corse, cu Leo Cella la volan. Ocupă un precar loc opt care nu îi mulțumește de nici un fel pe cei de la Lancia. Așa că echipa de ingineri se întoarce în garaj, iar în ianuarie 1966 iese în lume modelul coupé HF (High Fidelity). Caroseria a fost modificată prin inserarea unor elemente de aluminiu și a ferestrelor din plexiglas, reducându-se, astfel, greutatea mașinii, iar puterea motorului este crescută la 88 HP. La scurt timp, cu același Leo Cella la volan, noua Lancia coupé își revendică cupa în raliul de la San Remo.

Și acesta avea să fie doar începutul unei lungi serii de victorii, căci divizia de raliu de la Lancia își propusese să o transforme pe Fulvia în campioana incontestabilă a pistelor.







Așa apar, în primăvara lui 1967, modele coupé 1,3 și 1,3 HF, iar la doar un an distanță versiunile 1,6 și 1,6 HF, poreclită și Fanalone, datorită farurilor rotunde supradimensionate. Ca și predecesoarele sale HF, Fanalone a fost îmbogățit cu o axa cu came specială și carburatoare mai mari, mobilier Spartan și scaune speciale de raliu. Modelul era dotat cu un motor de 4 cilindri în V, cântărea 930 kg și putea accelera până la viteza de 173 km/h. Un an mai târziu este lansată o versiune ceva mai ușoară, de 850 kg, care permite atingerea unei viteze maxime de 180 km/h.

După succesul lui Cello de la San Remo, urmează o serie lungă de victorii. În anul 1969, anul în care Lancia este cumpărată de Fiat, suedezul Harry Källström câștigă Campionatul European. În 1970, același Källström termină pe prima poziție la Wales Rally GB, iar în 1972 italianul Sandro Munari obține victoria la Raliul de la Monte Carlo. Tot în 1972, Fulvia este încoronată ca regină a raliurilor, la Campionatul Internațional al Constructorilor.

Așa cum se întâmplase și cu modele precedente, Appia, Flavia și Flaminia, nici Fulvia nu a scăpat oportunitatea de unei ediții speciale sport, realizată de faimosii carosieri Zagato. Cel responsabil de Fulvia a fost Ercole Spada, autorul spectaculoaselor Alfa Romeo Giulia TZ și Aston Martin DB4 GT Zagato. Colaborarea dintre Lancia și Zagato se întinde pe mai mulți ani; debutează cu Fulvia Sport, continuă cu Fulvia Supersport, în 1967, cu Fulvia Spider și HO Daytona, în 1968, și se termină în 1972, cu Fulvia Sport 1600. În ciuda profilului aerodinamic și a construcției ușoare, din aluminiu, modelele Fulvia produse în colaborarea cu Zagato sunt rar angajate în competiții; asta poate și datorită delicateții extraordinare care îndemna, mai curând, la păstrare. Astăzi, aceste mașini extrem de rare au o valoare istorică importantă și sunt printre preferatele colecționarilor și ai adevăraților gentlemen drivers. Adică exact așa cum și-au dorit oamenii de la Squadra Corse HF Lancia.

Wir leben Ascona

De mai bine de 110 ani Opel ne spune „wir leben autos”. Altfel spus. „Trăim mașini”. Și ne transmite, dincolo de cuvinte, o atitudine pozitivă care face ca orice să fie posibil. Opel nu doar construiește automobile, ci le trăiește. Iar pentru ca toată lumea să fie fericită, oamenii din spatele Opel au avut mereu grijă să includă în cataloagele mărcii mașini pentru toate buzunarele. De altfel, așa a luat naștere și conceptul Ascona.

Suntem la finele anilor '60. Un moment în care oferta Opel șchiopăta atunci când venea vorba de o mașină din clasa medie. O aveau pe Rekord, care acoperea zona clasei superioare și pe Kadett, care satisfacea nevoile celor doritori de o mașină compactă. Nimeni nu părea, însă, mulțumit de bătrâna Olympia care încerca să concureze, cum necum, în zona mașinilor de familie. Așa că, fără prea multe ezitări, germanii se pun pe treabă și nasc proiectul „1.450”, proiect care în anul 1970 prinde viață și este botezat Ascona, după numele unei stațiuni din vecinătatea lui Lago Maggiore. Modelul era propus în trei variante: două uși, patru uși și, respectiv, trei uși, un station wagon ce va fi denumit Caravan. Toate cele trei variante aveau în comun corectitudinea formelor, Ascona fiind o mașină simplă, dar căreia nu îi lipsea dinamismul și, pe deasupra, era foarte plăcută la condus.

Ascona A, cum este numit astăzi modelul primei generații, a fost propusă, inițial, în două variante de motorizare: 1,6 (44–50 HP), capabilă de 140 km/h și 1,6 S (55–59 HP), capabilă de 155 km/h. Ulterior, în primăvara lui 1971 sunt lansate modelele 1,9 S (65–66 HP) și, respectiv, varianta economică, dotată cu motor de 1,2 L și 44 HP. Pe piața americană Ascona intră cu numele Opel 1900 și este comercializată, îndeosebi, în varianta cu două uși, fiind simultan echipată cu sistemul de injecție Bosch L-Jetronic.





OPEL, FONDAT ÎN 1862.

OPEL

RO B 400 ASC

OPEL

Ascona A nu s-a făcut, însă, remarcată și iubită doar de cei aproape 700.000 de cumpărători, ci și de pasionați ai competițiilor sportive de profil care nu au ezitat să o aleagă atunci când venea vorba de participarea la vreun raliu. De pildă, o versiune specială 1,9 AR pregătită de Steinmetz (astăzi Steinmetz Opel-Tuning) și condusă de către Walter Röhrl a câștigat prima poziție în competiția World Rally Championship (Drivers' champions), în anul 1973. Același Röhrl avea să își revindice titlul de campion mondial, în anul 1982, de această dată la volanul unei Ascona 400 Rothmans, cu tracțiune spate.

Între timp, însă, echipa de la Opel a lucrat temeinic, iar în anul 1975 a fost lansată, cu prilejul Frankfurt Motor Show, cea de-a doua generație de Ascona, cunoscută și ca Ascona B. Disponibil în două și patru uși, noul model păstrează gama de motorizare de la modelul precedent; doar versiunea 1,9 L devine acum 2,0 L și primește, în premieră, sistemul Bosch L-Jetronic. În anul 1978 gama este îmbogățită cu o variantă diesel cu motor de 2,1 L.

Se aduc modificări importante și la aspectul exterior, Ascona căpătând o alură ceva mai robustă. Acoperișul este ranforsat cu bare amplasate în față, în spate și în partea mediană și sunt montate centuri de siguranță. Toate acestea contribuie la creșterea semnificativă în popularitate a Asconei B, numărul de mașini produse între 1975 și 1980 depășind 1.200.000 de exemplare. Și, la fel ca predecesoarea sa, obține și ea ceva victorii la raliuri. În toamna lui 1979, Opel inaugurează Ascona 400, cu motor de 2,4 L, capabil de 144 HP. Modelul a fost condus pe pistă, în 1982, de către Antonio Tony Fassino. Iar Röhrl, după ce recâștigă titlul de campion mondial, iese învingător la 50éme Rallye Automobile de Monte Carlo și în Africa, la 14éme Rallye Côte d'Ivoire, de fiecare dată la volanul celebrei sale Ascona 400 Rothmans. Un model cu tracțiune spate, conceput special pentru cursele auto, cu designul semnat de Günther Irmscher (Irmscher Automobilbau GmbH & Co.) și cu un motor de 2,4 L (240 km/h), conceput de către englezii de la Cosworth.

În anul 1981, Opel inaugurează cea de-a treia generație de Ascona. Ascona C avea la bază motoare SOHC și tracțiune față, iar versiunea de bază dispunea de un motor de 1,3 L și 44 HP. A fost introdusă, apoi, versiunea cu motor de 1,6 L și 55 HP, urmată de vârful de gamă Ascona GTE, o mașină sport, capabilă de 96 HP. Ca și modelele din generațiile precedente, Ascona C s-a bucurat de multă popularitate, în 1982 fiind la doar un pas de a primi titlul de Mașina Europeană a Anului. În cele din urmă, distincția le-a fost acordată francezilor de la Renault, pentru modelul Renault 9.

Ascona C a fost comercializată sub diferite nume. În Marea Britanie ea ajunge ca Vauxhall Cavalier, în timp ce locuitorii Americii de Sub și-o amintesc sub numele de Chevrolet Monza.

Opel va continua să comercializeze modelul Ascona până în anul 1988, atunci când o va înlocui cu modelul Vectra.

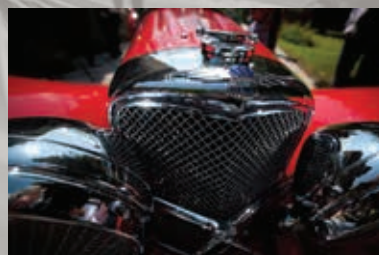




Concursul de eleganță Sinaia 2013



Sâmbata 29 iunie 2013 a avut loc la Sinaia Concursul anual de Eleganță. Evenimentul a fost organizat de Retromobil Club Român sub patronajul Casei Regale a României. Vă prezentăm câteva imagini de la acest frumos eveniment.



Concursul de Eleganta Sinaia 2013 - Clasamente pe Grupe

Grupa : Antebelize Cabriolet

Nr.	Marca/Model	An de fabricatie	Participant
1	JAGUAR SS 100	1936	AUTOCLASIC CLUB
2	BENTLEY 8 Litre Vanden Plas Le Mans	1931	OLDTIMER STUDIO
3	AUSTIN 20/4 Tourer	1924	Gabriel Lucian BALAN
4	FORD T Speedster	1912	Axel KOHNEN

Grupa : Antebelize Coupe

Nr.	Marca/Model	An de fabricatie	Participant
1	ALVIS Speed 25 4.3 Litre Mayfair	1937	CAR GALLERY
2	ROLLS ROYCE Phantom II Carlton Coupe	1934	OLDTIMER STUDIO
3	BUICK Series 60 Model 68 Fisher Coupe	1930	George DANCIU

Grupa : Antebelize Sedan

Nr.	Marca/Model	An de fabricatie	Participant
1	ROLLS ROYCE Phantom II Windovers Sedan De Ville	1934	CAR GALLERY
2	AUSTIN 12 Windsor	1927	Gabriel Lucian BALAN
3	AUSTIN 10 Lichfield	1936	Vasile DEACU

Grupa : Postbelice Cabriolet

Nr.	Marca/Model	An de fabricatie	Participant
1	JAGUAR E Type Mk III V12	1972	OLDTIMER STUDIO Catalin Cedric GHIGEA
2	CHEVROLET Corvette C2	1964	Valentin Irinel GHICUTA
3	MG TF	1954	Bogdan George VELCESCU
4	ROLLS ROYCE Corniche	1971	Gabriel Nicolae STANCIU
5	FIAT 1200 Spider Pininfarina	1961	Horatiu Florin BAIASU
6	MG B Roadster	1976	Cosmin DEDU

Grupa : Postbelice Coupe

Nr.	Marca/Model	An de fabricatie	Participant
1	DUAL GHIA L 6.4	1963	OLDTIMER STUDIO
2	PORSCHE 356 C	1963	Gerasimos Katochianos
3	JAGUAR E Type Mk II XKE	1969	OLD TIMER STUDIO George Teodor BARBU
4	FORD Mustang	1965	Mircea Adrian Victor BORTICA

Grupa : Postbelice Sedan

Nr.	Marca/Model	An de fabricatie	Participant
1	JAGUAR Mk II	1967	OLDTIMER STUDIO Alexandru CIOLAN
2	CADILLAC De Ville	1962	Dan Mihai ABAGIU
3	MERCEDES 300 SEL	1971	Dan Costin BENGESCU
4	WARTBURG 311	1965	Lilica DEDU
5	MERCEDES 280 SE	1977	Cristian ZAPCIU
6	RENAULT 16	1967	Virgiliu NEACUSU
7	FIAT 1800 B	1967	Dan Sorin POPESCU

Grupa : Fabricat in Romania

Nr.	Marca/Model	An de fabricatie	Participant
1	DACIA 1300 LS	1978	Nicu BUCALET
2	DACIA 1100	1970	Cristian GASPAP
3	DACIA 1300	1971	Horatiu POPA





American Express® și Bancpost te invită
să te bucuri de o experiență premium.

Pentru detalii, un consultant personal vă stă la dispoziție.
Trimiteți **SMS** la **1880** cu textul "American Express" și vă sunăm noi.

CE POTI FACE CU 14 LEI?
LA WWTV POTI SA VEZI FILME
O LUNA INTREAGA!

WWTV SUPER PACK

50 FILME LA 2.50€

INTRA ACUM PE WWW.WWTV.RO SI VEZI CU OCHII TAI
CEA MAI BUNA OFERTA DE LA WWTV!