

anul I ■ nr. 2 ■ martie 2013

nr.2

Oldtimer.ro



MasterPrint **SUPER OFFSET**



Tipografie & Pre-Press:



*Str. Maria Hagi Moscu nr . 5
011153 - București, sector 1*

Tel: 021 223 0400, 222 4223

Fax: 021 222 8025, 222 3534

Mobil: 0724 279307

e-mail: office@masterprint.ro

www.masterprint.ro

editorial

Luxul care ne înconjoară 5



Isotta Fraschini 8 8



Jaguar MKII 16



Lotus Elan +2 26



Mercedes Benz 250 SE 34

Retromobil Club România

R.C.R. la ora bilanțului 42



MG TD 44

prezentare

Oldtimer Studio - restaurări auto 52

punct de vedere

► trecut ▼ prezent ▲ viitor 54

Morgan Club România

Ne tratăm cu ... Morgan 59

BEST



*Alege destinația
și de restul ne ocupăm noi!*



Călătorii cu stil în orice loc al lumii!

Str. Amiral Constantin Bălescu, nr. 31, parter, ap. 1, Sector 1, BUCUREȘTI

Tel - 0730.097.370 , 021.317.83.30 , 021.317.83.31, 0730.097.369, Fax - 021.317.83.31

E-mail - office@besttravel.ro | www.besttravel.ro

De ce Oldtimer.ro?

Acum mai bine de doi ani am cumpărat un Jaguar E Type Serie 3 V12. Această propoziție ar fi putut fi tot editorialul dar încă simt nevoia să continui să scriu. Întotdeauna m-au atras mașinile. Până aici nimic neobișnuit pentru că, probabil aceasta este povestea oricărui băiat sau bărbat. Însă, la mine, povestea este un pic altfel. Nu îmi plac mașinile noi atât cât îmi plac cele vechi întrucât vehiculele istorice au câte o poveste a lor. Îmi aduc aminte de un slogan al unui post de televiziune care spunea cam așa: "De ce oare considerăm că epoca de aur (golden age) este ceva ce a avut deja loc?" Ei bine, în ceea ce privește mașinile, din punctul meu de vedere, epoca de aur se întinde de la sfârșitul secolului 19 și până pe la sfârșitul anilor 1970. Cu siguranță, este vorba doar de o opinie personală, împărtășită însă de mulți alți iubitori de vehicule

istorice. Și nu doresc deloc să umbresc meritele celor ce au construit mașini după 1980. Dar preferința mea este fără echivoc.

Fiind izolați de lume pentru aproape 50 de ani, românilor le-a lipsit bucuria de a vedea cu ochii lor și de a atinge cu mâinile lor toate mașinile construite în lume între 1945 și 1990. Să facem un exercițiu de imaginație și să încercăm să ne gândim cum ar fi fost dacă după lansarea Citroen-ului DS în anii 50, această mașină ar fi fost prezentă și în România. Așa cum a fost, ne-am bucurat de această mașină doar când vreun film franțuzesc scăpa de cenzura comunistă. Și mulți visau să o conducă.

De ce Oldtimer.ro? Poate pentru că acum avem șansa să conducem mașinile pe care le văzusem doar în filme. Poate pentru că omniprezenta



*Cătălin-Cedric Ghigea
catalin@oldtimer.ro*



Dacia nu este mașina potrivită pentru fiecare personalitate. Poate pentru că toți suntem diferiți și dorim să ne strigăm această unicitate refuzând să ne bucurăm de o mașină produsă acum în sute de mii sau milioane de exemplare. Poate pentru că avem nevoie de a scăpa de rutina zilnică, de problemele cotidiene bucurându-ne de ceva ce este numai al nostru. Poate pentru că ne-o datorăm nouă ca țară să regăsim gloria pe care o câștigasem în perioada interbelică. Dacă vă aduceți aminte, atunci aveam un pilot român care câștiga Raliul Monte Carlo și aveam o fabrică Ford în București. Poate pentru că fericirea o găsești și atunci când obiectul afacerii de care te ocupi este foarte aproape de ceva ce îți place. S-a întâmplat să îmi placă vehiculele istorice. Dar și mai mult îmi place restaurarea lor. Nu știu cum aș putea explica bucuria sau plăcerea pe care o ai atunci când identifici o epavă a unei mașini care probabil nu a mai circulat în ultimii 30 de ani, petreci luni sau poate

ani să îi restaurezi fiecare piesă, cauți peste tot în lume o anumită piesă, te documentezi temeinic astfel încât restaurarea să respecte fiecare detaliu al mașinii respective, al modelului respectiv și când, la finalizarea restaurării, te urci la volan, pornești motorul și o conduci.... Pentru prima oară după 30 de ani, mașina respectivă circulă pe un drum public. Și asta datorită ție. O infimă bucată de istorie nu s-a pierdut grație încăpățânării tale. Iar mașina poate fi admirată pe șosea și, poate, va stârni plăcerea unui alt român de a fi într-o zi proprietarul unui vehicul istoric și de a se bucura alături de noi. Colecționari de vehicule istorice sau doar iubitori de mașini în general, autori ai articolelor publicate în OLDTIMER. RO sau doar dragi cititori, ne vom întâlni în paginile acestei reviste o dată la trei luni cu știri despre vehiculele istorice din România, cu poveștile lor și ale proprietarilor lor dar și cu informații despre istoria automobilului în general.

Oldtimer.ro

un trimestrial ...

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

Mihai Eminescu

editor:

Cătălin - Cedric Ghigea

art director:

Laurențiu Diaconu

laurentiu@masterprint.ro

senior editor:

George Barbu

Cătălin - Cedric Ghigea

Ovidiu Ionescu

editor asociat:

Andreea Barbu

an.barbu@yahoo.com

Bogdan Coconoiu

automobilia.ro

publicitate:

Ștefan Ispas

stefan@incadpublmed.ro



tipărit la:



contact:

www.oldtimer.ro

george@masterprint.ro

catalin@oldtimer.ro

ovidiu@oldtimer.ro

ISSN 2285-9624

ISSN-L 2285-9624



Târgul Cărtureștilor

Micul târg de cadouri deștepte
30 noiembrie - 31 decembrie

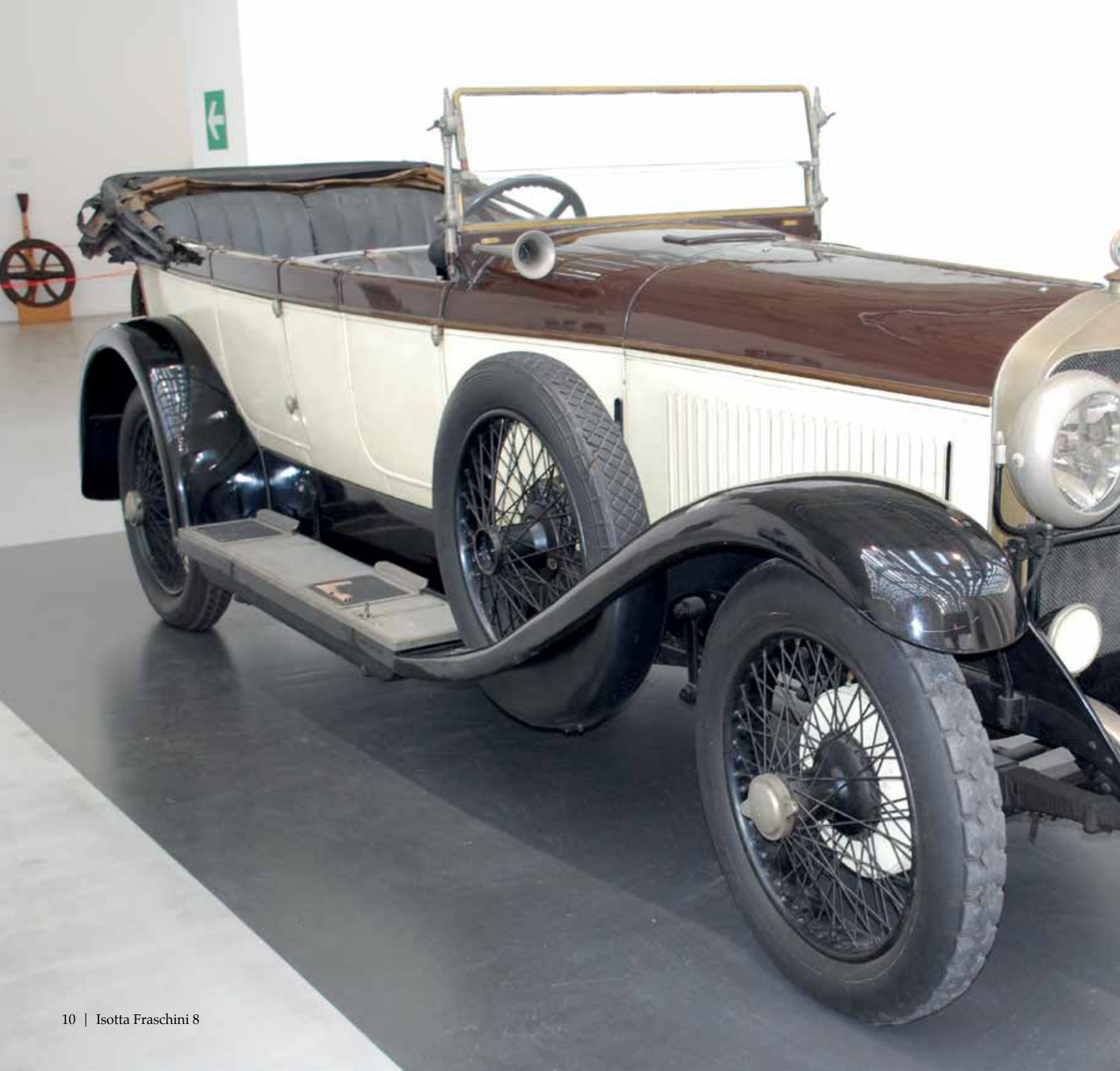


Isotta Fraschini 8

Timp de trei decenii firma italiană Isotta Fraschini a fost unul din principalii actori pe piața mondială a automobilelor de lux. La 27 ianuarie 1900 Cesare Isotta și frații Fraschini, Vincenzo, Oreste și Antonio, fondau Societă Milanese Automobili Isotta, Fraschini & C. Inițial firma și-a propus să importe, să distribuie și să repare automobile. În primă fază firma a asamblat automobile Renault. Ulterior cei doi au decis că venise momentul de a avea propriul model, propunându-și să realizeze automobile personalizate



și exclusiviste. Primul automobil Isotta Fraschini era echipat cu un motor cu patru cilindri care dezvoltă 24 CP. Vincenzo Fraschini a participat cu acest automobil în câteva curse. Inginerul Giustino Cattaneo este angajat în 1905 ca director tehnic al firmei. În 1905 Isotta Fraschini participă la Coppa Florio cu Tipo D, echipat cu un motor de patru cilindri cu capacitatea de 1720 cmc care furnizează 100 CP. Deși nu a avut succesul scontat, acest prim model de curse proiectat de Cattaneo a avut un mare impact în





presa vremii grație motorului de mare capacitate. În 1906 firma inaugurează la Milano atelierele din Via Monterosa 79. La doar un an de la angajare, Cattaneo își face simțită implicarea Isotta Fraschini, cu 300 de unități produse în 1906, devenind al doilea producător de automobile din Italia, după Fiat (1800 unități). Firma colaborează cu cele mai renumite ateliere de caroserii care realizează adevărate opere de artă, cele mai multe șasie fiind carosate de atelierul milanez Castagna, renumit încă de la 1830 pentru construcția caleștilor regale. Anul 1907 aduce pentru scurt timp fuziunea cu firma franceză Lorraine-Dietrich. Anul 1908 aduce victoria în cursa Targa Florio. Piloți precum Alfieri Maserati sau Enzo Ferrari au concurat cu Isotta Fraschini. Dorind să crească performanțele în competiții Isotta Fraschini adoptă sistemul de frânare pe ambele punți, o noutate la acea oră. Sistemul echipează un automobil care este prezentat în 1910 la Salonul Auto de la Paris. În ciuda scepticismului multora, Cattaneo a dezvoltat sistemul introducându-l cu succes în producția de serie. Exemplarul prezentat este un automobil Isotta Fraschini Tipo 8 fabricat în 1920, deținut de Muzeul Carlo Biscaretti di Rufia din Torino. Exemplarul are o splendidă caroserie "torpedo" realizată de atelierele Castagna. Specificațiile acestui

model, fabricat în perioada 1919-1924 în circa 1000 de exemplare, sunt: motor cu 8 cilindri în linie, 5901 cmc, 80 CP, cutie de viteze manuală cu trei trepte, viteza maximă 120 km/h, masa totală 1600 kg. Isotta Fraschini a fost pentru mai bine de un deceniu un status-simbol, fiind principalul concurent al firmei Rolls Royce. Numeroase vedete de la Hollywood au fost clienții firmei, printre acestea numărându-se Rudolph Valentino și Clara Bow, asemeni unor mari industriași, cum a fost magnatul presei William Randolph Hearst. Producția de automobile a fost oprită în 1949, atelierele fiind convertite în producția de motoare de nave, însă automobilele Isotta Fraschini continuă să uimească și astăzi. În anii '90 au fost prezentate două prototipuri semnate Isotta Fraschini așa încât e foarte posibil ca într-o zi această marcă de prestigiu să renască.



ANNI '20. UN TATICO SO DOPOGUERRA







Firma Jaguar a scris istorie cu fiecare din modelele sale. Mk II, o berlină care atinge 100 km/h în 8,5 s, nu face excepție, remarcându-se prin eleganță și manevrabilitate.



JAGUAR MK II







Jaguar Mk II a fost lansat în octombrie 1959 fiind succesorul modelului 2,4 Saloon (cunoscut și sub titulatura de Mk I). Jaguar își propunea cu acest model creșterea numărului de unități fabricate anual la 20.000, ceea ce reprezenta dublarea producției. Ca și predecesorul său, Mk II se diferențiază total de creațiile anterioare ale echipei conduse de Sir William Lyons prin faptul că are o caroserie autoportantă. Creșterea suprafețelor vitrate a crescut confortul pasagerilor. Două motoare cu șase cilindri în linie de 3442 cmc (210 CP), același care a echipat modelul XK în victoriile de la LeMans (1951 și 1953) și 3781 cmc (220 CP) au echipat în timp modelul. Cutia de viteze putea fi manuală cu patru trepte și overdrive sau automată. Diferențialul autoblocant, sistemul de frânare cu discuri pe ambele punți, tapițeria din piele și proiectoarele de ceață constituiau dotări standard. Clienții puteau opțional, comanda jante cu spițe (cromate sau vopsite), centuri de siguranță, radio, sistem de dezaburire pentru lunetă, volan îmbrăcat în lemn, trapă metalică,

sistem de siguranță pentru copii la portierele din spate, servodirecție (din septembrie 1960). Modelele echipate cu motoare de 3,8 l cu doua axe cu came și două carburatoare SU HD6 care dezvoltă 220 CP, ating 60 mph în 8,5 s, viteza maximă fiind de 125 mph. Designul caroseriei, caracterizat de forme fluide, rotunjite și-a păstrat peste timp eleganța și stilul inconfundabil. Jaguar a intrat după lansarea modelului Mk II pe un nou palier al pieței auto, cel al firmelor care produceau la scară largă automobile de lux. Starul Formulei 1, Graham Hill, a participat la curse pe circuit cu modelul Mk II. Concurând pentru echipa John Coombs, Hill a câștigat în perioada 1961-1963 șapte curse, modelul dominând campionatul britanic la categoria sa. Performanțele Mk II au atras deopotriva atenția infractorilor în căutarea unui mijloc de locomoție rapid dar și a Poliției britanice care a avut în dotare modelul. În mod cu totul surprinzător modelul a fost și în dotarea Ministerului de Interne din România. Popularitatea modelului a crescut și în urma apariției în serialul TV «









Inspector Morse », exemplar vândut prin licitație în anul 2005 cu 100.000 GBP. După ce Jaguar a achiziționat firma Daimler sub această marcă a fost lansat un model “clona”, V8 Saloon, care vizual prezintă diferențe în special la interior și calandru. Exemplarul prezentat, Jaguar Mk II model 3,4 l Automatic a fost fabricat în anul 1967 fiind restaurant integral de Oldtimer Studio. Modelul Mk II a fost produs în uzina Jaguar din Coventry timp de nouă ani în 83.976 de exemplare. Jaguar Mk II, poate fi considerat unul din automobilele capodoperă ale secolului trecut grație modului excepțional în care a reușit să combine eleganța, performanțele și manevrabilitatea. Succesorul său a fost în anul 1967 modelul 240 și mai târziu XJ6.



It's time to have a drink.
It's time to join friends.
It's time to have a business meeting.
It's time to party.
It's time to feel design.
It's time to read.
It's time to enjoy a cool atmosphere.
It's time to relax.

It's cool time. Now.
Maison 13. The place you want to be in.

it's
COOL
time
13



maison 13

Maison 13. Club & Events
No.2, Dumbrava Rosie Street.
Reservations: 0751 131313; 0374 913 913



Aristocrat
Events Hall
The Glamour of Luxury

CENTRU DE EVENIMENTE

PETRECERI MONDENE SI CORPORATE
PREZENTARI MODA
CONFERINTE
NUNTI



www.aristocrat-events.ro

Soseaua Pipera Nr. 48, Sector 2, Bucuresti. Telefoan: 0733.880.757, 0733.880.756

Lotus

Elan +2





Firma britanică Lotus a produs în perioada 1962-1975 modelul Elan, un coupé agil cu o linie elegantă, care continuă și astăzi să fascineze grație designului și a performanțelor remarcabile. Prima versiune de caroserie S1 a fost roadster, din 1963 fiind disponibil opțional un hard top. Automobilul putea fi livrat și în sistem kit car, proprietarul realizând asamblarea. Au urmat modelele roadster 26 și 25 R (Racing). A doua versiune S2 a inclus o variantă de caroserie roadster și patru coupé, 36R (Racing), 36 Coupe FHC (Fixed Head Coupe – plafon fix), 45 DHC (Drop Head Coupe – plafon demontabil de tip hard top) și modelul 50 +2 Coupe. Colin Chapman i-a cerut proiectantului modelului Elan, Ron Hickman, să creeze un automobil care să combine eleganța și sportivitatea. Plecând de un șasiu de tip multitubular (în formă de iades), caroseria a fost concepută ținându-se cont atât de criteriile estetice dar mai cu seamă de cele aerodinamice. A rezultat

o caroserie cu linii atrăgătoare însă confortul pasagerilor a fost lăsat pe un plan secund. Pentru persoanele mai înalte accesul și ieșirea din automobil sunt dificile, înălțimea habitaculului fiind redusă. Caracterul sportiv al automobilului, prestațiile acestuia precum și excelenta ținută de drum te fac însă să uiți rapid aceste neajunsuri. După ce te-ai instalat la volan planșa de bord, realizată din lemn, precum și dotarea completă cu instrumente, te fac să nu uiți că ai în față un produs de excepție al industriei britanice de automobile. Caroseria realizată din fibră de sticlă ca modalitate de scădere a masei automobilului a fost o soluție la care au apelat și alți producători, principalul concurent al modelului Elan fiind Alpine Renault. Modelul Elan în varianta Coupe cântărește doar 680 kg. Motor Lotus, dezvoltat pe baza propulsorului Ford cu patru cilindri (1558 cmc), dezvoltă în funcție de varianta 108-126 CP. Lotus Elan a câștigat rapid o parte din clientela îndrăgostită de automobilele sportive. Din













punct de vedere tehnic modelul Elan era avansat pentru epoca sa: motor echipat cu celebra chiulasă Cosworth cu două axe cu came, suspensie independentă și frâne cu discuri pe ambele punți. Cutia de viteze este manuală cu patru trepte, toate sincronizate. Modelul Elan +2 a fost lansat în anul 1967. Exemplarul prezentat, Lotus Elan +2 (1967) face parte din colecția dlui. Adrian Bortică, membru al Retromobil Club România. Apariția automobilului în cadrul evenimentelor R.C.R. a fost unanim apreciată, asistența împărțindu-se brusc în două tabere: admiratorii designului și fanii simfoniei motorului Lotus. Cei 126 CP ai motorului asigură prestații de excepție, accelerație de la 0 la 100 km/h în 7,9 s și o viteză maximă de 190 km/h. Elan +2 a fost produs până în 1975 în 5200 de exemplare, din care se estimează că 1200 au supraviețuit până astăzi. Producția cumulată a variantelor Elan a însumat 17.000 de exemplare, reprezentând primul succes comercial al firmei Lotus.

Performer elegant.



Mercedes Benz

250 SE







Cel mai rar model Mercedes din gama W111, 250 SE Cabriolet, produs în perioada 1959-1971, poate fi admirat și pe șoselele din România. Mercedes a produs seria W111 în perioada 1959-1971. În timp au existat mai multe variante de caroserie: berlină (1959-1968), coupe și cabriolet (1961-1971). Varianta berlină, 220 SE a participat cu succes la numeroase competiții sportive. Pe acest model a concurat singura femeie pilot din istoria firmei Mercedes, suedeza Ewy Rosqvist-von Korff, care alături de Ursula Wirth a câștigat în 1962 Gran Premio de Tourisme, o cursă extrem de dificilă, desfășurată în Argentina pe parcursul a 11 zile. Germanul Eugene Boehringer s-a clasat pe poziția secund în Raliul Monte Carlo 1960 concurând cu un Mercedes 220 SE, ocupând prima poziție în aceeași competiție, la clasa 2000 cmc, în perioada 1961-1963. Prestațiile bune din competițiile automobilistice au adus o mare publicitatea modelului, mai cu seamă că participarea unor automobile din clasa de lux în raliuri era extrem de rar întâlnită, în special la concurenții de la Jaguar. Modelul 250 SE Cabriolet este cea mai rară versiune din seria W111, fiind produs în perioada septembrie 1965 - decembrie 1967 în 954 de exemplare (cod de șasiu 111.023). 250 SE este echipat cu un motor cu șase cilindri în linie de 2496 cmc care dezvoltă 150 CP la 5500 rpm și este alimentat prin injecție mecanică Bosch. Viteza maximă este de 193 km/h iar accelerația de la 0-100 km/h se face în 12 secunde (188 km/h respectiv 14 s pentru variantele echipate cu cutii de viteze automate). Suspensia spate este hidro-pneumatică ceea ce oferă un grad

sporit de confort pasagerilor. Automobilul este echipat cu anvelope 195 x 14. Sistemul de frânare este cu discuri pe ambele punți. Ca și modelul precedent W 111 are o caroserie autoportantă. În ciuda faptului că automobilul cântărește peste o tonă și jumătate prestația acestui model este comparabilă cu a unei mașini sport. Rămân memorabile versurile cântăreței Janis Joplin: "Oh Lord, won't you buy me a Mercedes Benz? My friends all drive Porsches, I must make amends". O dovadă în plus că Mercedes a reușit în epocă, cu seria W111, nu numai să-și refacă soliditatea financiară din perioada interbelică ci să câștige atât imagine dar și o parte importantă din clientela concurenței. Exemplarul prezentat, Mercedes 250 SE Automatic Cabriolet produs în anul 1966, are toate dotările opționale disponibile respectiv tapițerie din piele, aer condiționat și geamuri electrice. Automobilul a fost importat din S.U.A. fiind restaurat profesional în atelierele Oldtimer Studio. Bordul finisat în lemn, specific seriei "S" sporește eleganța automobilului care impresionează atât prin linia caroseriei, confort dar mai ales prin prestații. Mercedes a vândut în toate epocile preponderent limuzine care i-au adus profituri considerabile, variantele coupe și cabriolet oferind clientelei posibilitatea de a conduce automobile speciale. Atât prin design cât și prin dimensiuni modelele seriei W111, în special cele coupe și cabriolet, s-au bucurat de o mare apreciere pe piața americană, fiind considerate unele din cele mai frumoase automobile din istoria firmei Mercedes.





oldtimer.ro









RETROMOBIL CLUB ROMANIA

R.C.R. la ora bilanțului

Dincolo de cifrele record înregistrate care indică o dublare a numărului de participanți la evenimente în comparație cu anul precedent, în 2012 s-au produs o serie de schimbări pozitive în activitatea Retromobil Club România.

Proiectul organizării de evenimente simultane în mai multe orașe din țară s-a bucurat de succes demarând în primăvară cu 8 locații ajungând în toamnă la 14 în care au fost prezente peste 300 de vehicule istorice. Au fost organizate în premieră o expoziție moto și una a vehiculelor istorice românești. Numărul de filiale județene a crescut concomitent cu cel al membrilor. Cele mai importante evenimente din calendarul R.C.R. au primit o nouă identitate vizuală fiind crescut și nivelul organizatoric. Activitatea de atestare a fost

reorganizată și s-a desfășurat cu profesionalism și într-o totală transparență. În luna noiembrie a fost inaugurat Centrul de Informare și Documentare Retromobil, deschis publicului în Bdul Regina Elisabeta din capitală în fiecare zi de marți (17:00 - 20:00). Ne bucură faptul că toate aceste eforturi organizatorice au fost apreciate și au stârnit entuziasm în rândul pasionaților de vehicule istorice. Pentru 2013, an în care R.C.R. aniversează 15 ani de activitate, pregătim noi surprize plăcute pentru pasionații de vehicule istorice cărora le adresăm cele mai bune urări și invitația de a participa la evenimentele pe care le vom organiza. Salutăm apariția revistei Oldtimer.ro căreia îi urăm viață lungă !

Consiliul Director R.C.R.
retromobil.ro

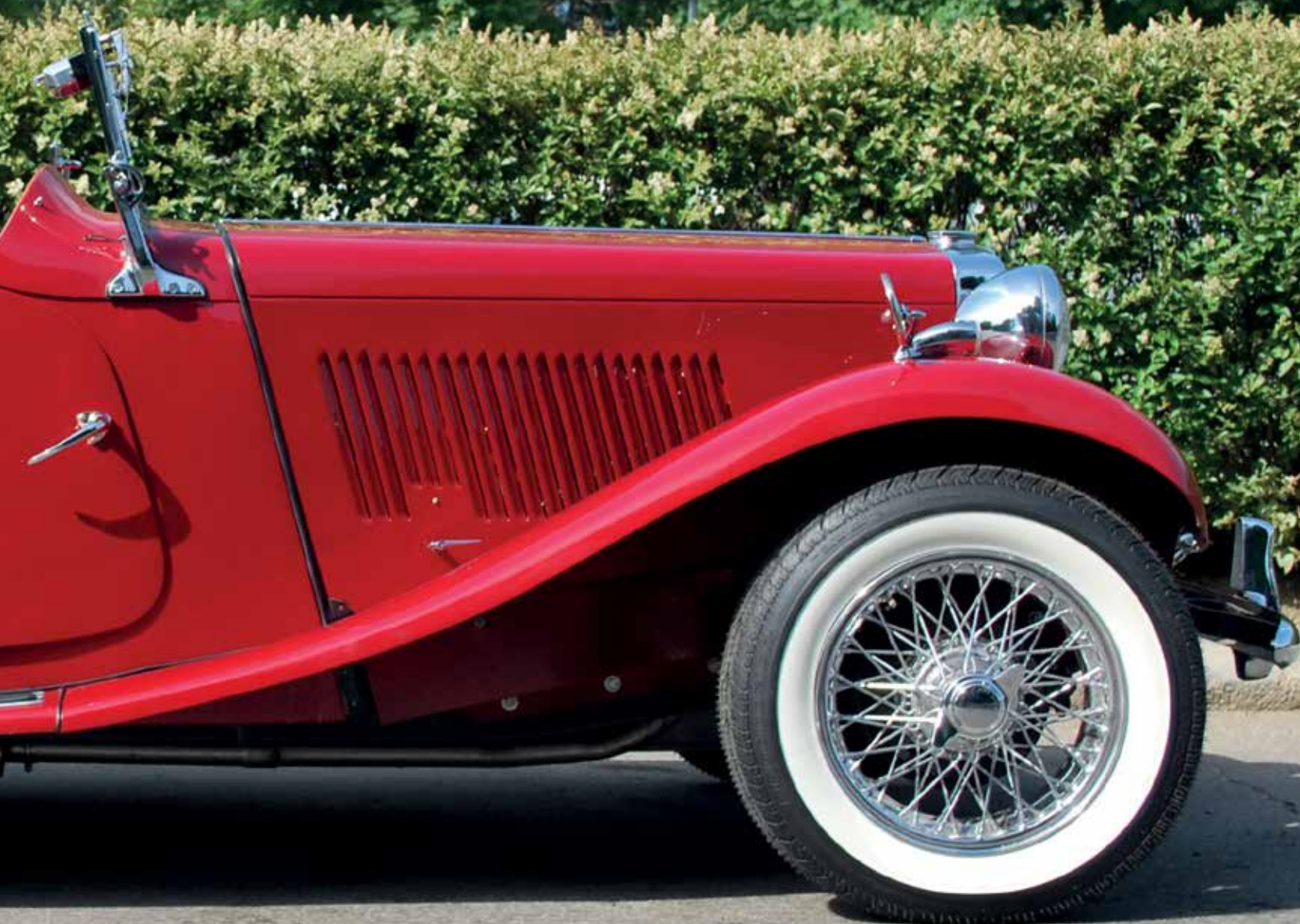




Un pitic foarte șic.



MG TD



Seria «T» de la MG, definitorie pentru termenul de roadster, a avut ca principala piață S.U.A. Vânate de colecționari marea majoritate a acestor bijuterii revin astăzi în Europa. Uzina MG din Abingdon a fost convertită pe producție militară imediat după izbucnirea celui de-al doilea Război Mondial. După instaurarea păcii producția de automobile este reluată în 1945. Cum studiile și proiectarea de automobile fuseseră și ele întrerupte reluarea producției s-a făcut plecând de la modelele antebelice. MG s-a concentrat pe modelul Midget («Pitic»), care i-a adus un important succes atât în Europa dar și peste ocean. Dezideratul principal era atingerea unei cote ridicate de export, singura situație în care se putea obține materii prime, dată fiind politica de reconstrucție și legislația introdusă de guvernul britanic. Primele două serii, TA și TB Midget cunoscuseră succesul înainte de război. Primul model postbelic s-a bucurat de același succes în perioada 1945-1949 fiind produse peste 10.000 de exemplare, marea majoritate exportate în S.U.A. Astăzi exemplarele care au supraviețuit fac drumul invers fiind foarte apreciate pe piața europeană de vehicule istorice. Modelul TD, lansat în 1949, păstra aceeași rețetă pentru design însă avea un șasiu complet nou. Suspensia față devine independentă.









Cu aceste modificări TD Midget câștiga foarte mult la capitolul ținută de drum și manevrabilitate. Pentru prima dată modelul este echipat cu bare de protecție. Majoritatea modelelor au fost echipate cu jante oțel (anvelope 5:50x15), din 1952 jantele cu spițe cromate și fixare centrală similare celor care echipau modelul TC fiind disponibile opțional. O a doua serie TD, MkII, lansată în iulie 1951, beneficiază de o versiune mai performantă a motorului XPAG de 1250 cmc « împins » la 57 CP. Motorul avea un nou bloc motor, modificat datorită creșterii dimensiunilor ambreiajului tip Borg & Beck, raport de compresie mai scăzut și era echipat cu carburatoare mai mari. La ambele serii cutia de viteze este manuală cu patru trepte, suspensia față este cu arcuri elicoidale iar cea spate cu semiarcuri cu foi. Frânele sunt hidraulice cu tamburi pe ambele punți. Automobilul măsoară 3683 mm lungime, 1489 mm lățime, 1346 mm înălțime și cântărește 941 kg. În august 1953 modelul TD, produs

în 29.664 exemplare (doar 1956 s-au vândut în Anglia), a fost înlocuit de TF, echipat cu un nou motor (1466 cmc). Firma americană Arnolt a produs pe o mecanică MG TD două modele, cabrio (35 de exemplare) și coupe (65 de exemplare), proiectate de Bertone și prezentate la Salonul Auto de la Torino în 1952. Exemplarul prezentat, un MG TD Midget Mk I fabricat în 1953, a fost restaurat integral de firma Oltimer Studio, fiind în permanență disponibil în oferta firmei pe site-ul www.oldtimer.ro. MG TD este un automobil care păstrează caracteristicile modelelor interbelice: portiere decupate, parbriz plat și rabatabil, aripi ample aplicate în exteriorul caroseriei, mască de radiator verticală și cu o suprafață mare, planșa de bord din lemn, geamuri laterale demontabile. În concluzie MG TD poate fi alegerea ideală pentru cei care iubesc automobilele interbelice dar își doresc un automobil cu un comportament și performanțe mai apropiate de cele ale modelelor « recente », din anii '60-'70.







Bazele proiectului au fost puse în primăvara anului 2002 de către Ovidiu Ionescu, prin amenajarea unui atelier complet utilat care a fost finalizat în toamna aceluiași an. De atunci și până în anul 2011, când l-a avut client pentru restaurarea unui automobil classic pe Cătălin Ghigea, Oldtimer Studio și-a clădit un renume în România devenind cea mai importantă firmă de profil din țara. Împărtășind aceeași dragoste pentru automobilele istorice, precum și față de restaurarea lor, cei doi au hotărât să continue afacerea împreună. Atelierul Oldtimer Studio Restaurări este unul dotat cu toate echipamentele necesare restaurării unui vehicul istoric, exact ca la carte.

Spațiul de care dispune este unul generos, putându-se astfel derula fiecare etapă din procesul de restaurare în zone specific: (mecanică, tinichigerie, vopsitorie, tapițerie, etc). Serviciile oferite în domeniul restaurării și întreținerii vehiculelor istorice sunt extrem de variate și constau în: achiziția, vânzarea, expertizarea vehiculelor dorite de clienți, restaurarea, stocarea, recondiționarea, cromarea, zirconizarea ori zincarea.

La Oldtimer, vehiculele istorice nu sunt privite doar ca simple vehicule, ci ca o mică parte din istorie, ca o investiție, ca sursă de alimentare a pasiunii pentru acest tip de automobile. Aici, vehiculele istorice revin la viață.



Luxul care ne înconjoară un punct de vedere psihologic



Cu toții știm că a deține un obiect, o mașină sau o piesă vestimentară din categoria celor de lux oferă o altă perspectivă asupra vieții. Când vorbești de lux, nu te poți opri numai la piesele vestimentare. Tocmai de aceea, casele de modă au trecut la un alt nivel în ceea ce privește extinderea acestora. Karl Lagerfeld (Chanel) a menținut și dezvoltat veritabilul imperiu construit de Gabrielle Bonheur (Coco) Chanel în secolul XX. Și exemplele pot continua, mai ales cele din categoria mașinilor, a numelor ce au scris istoria autoturismelor, pornind de la Lexus, Rolls Royce, Bugatti și continuând cu Maseratti. Iar lista nu se oprește aici. Impresionant este modul în

care luxul se îmbină în viața noastră. „A avea un standing ridicat de viață” nu este o simplă sintagmă. Este ceea ce poate defini o persoană, de la îmbrăcăminte la accesorii, de la cosmetice la parfumuri, de la case la mașini. Este dovedit faptul că luxul îți oferă un anumit grad de confort, un echilibru și, după cum era de așteptat, o poziție socială. Este interesant de observat cum există o legătură bine delimitată între lux și prețul plătit. Prin achiziționarea unui produs de lux, ne arătăm încrederea în sine, respectul și de ce nu, valorile. Iar cum prețul este direct proporțional cu calitatea, putem vedea clar de ce ambele variabile ne oferă un grad sporit de echilibru și mulțumire.









punct de vedere ▶ trecut ▼ prezent ▲ viitor |

În ceea ce privește aspectul psihologic, se poate observa o înclinație înspre această arie. Se poate vedea cum experiențele luxoase trăite până în prezent tind să formeze un cerc vicios. Luxul, odată dobândit, este foarte greu de ignorat, iar uneori renunțarea la acesta poate însemna chiar o traumă pentru individ. Pierderea confortului și a poziției sociale implicit duc deseori la numeroase probleme, pot declanșa ușoare tulburări de personalitate sau pot agrava un fond predispozant.

În ceea ce privește mașinile de epocă, acestea pot reprezenta o caracteristică a luxului, a frumosului și a puterii. Acestea evocă epoci demult apuse, momente emblematicale ale secolului trecut. Frumusețea lor constă tocmai în patina timpului, frumos redată de aspectul, cromatica și puterea lor. Impactul psihologic al mașinilor de epocă nu poate fi ocolit. Adesea, acestea se impun din primul moment. Personalitatea unui individ, comportamentul și mai



ales atitudinea au subliniat schimbările importante din viața unui individ aduse de achiziționarea unei asemenea piese de colecție.

Un punct de vedere interesant îl poate constitui vârsta la care aceste autoturisme sunt achiziționate. O cercetare a britanicilor a arătat faptul că vârsta medie de cumpărare a unei mașini de epocă este de 54 de ani, în ceea ce privește marca Lexus, iar general-valabil, în Statele Unite ale Americii, vârsta medie este situată undeva la 47 de ani. Iar acest lucru subliniază faptul că vârsta poate fi privită ca un aliat al frumosului și al pasiunii față de elementele clasice în general. Nu poate fi neglijat nici impactul psihologic al conducătorului unei mașini de epocă asupra celor din jur, indiferent de cultură sau poziție socială. Întotdeauna aceste mașini vor reprezenta o categorie de populație aparte, guvernată de legi și principii, valori și cultură. Indiferent de unde provine mașina respectivă, moștenire de familie sau pasiune pentru frumos, acestea vor avea un aer de noblețe greu de uitat și ignorat.

Andreea Barbu



Ne tratăm cu ... Morgan

Atunci când am fondat un Club dedicat posesorilor și pasionaților Morgan în România, ne-am gândit în primul rând că putem adăuga și de aici o bucătică de istorie unei legende. Cluburi Morgan existau în toata lumea, mișcarea luând amploare în anii '50 (în prezent le găsim în Japonia și Australia, 16 pe continentul american, 22 în Europa și 35 în diverse regiuni din Marea Britanie) așa încât și România trebuia să-și asume partea ei de entuziasm.

Interesul arătat fondării Morgan Club România ne pune însă deseori în fața unor întrebări care reușesc să ne stimuleze pasiunea: *de ce ați ales un Morgan?, e un hobby de moment?, când v-ați hotărât să o cumpărați și de ce ?.... și așa mai departe...* Ei bine, toate aceste întrebări ne fac să ne gândim

puțin, pentru ca apoi să scoatem la iveală emoții și experiențe pe care altfel rar le exprimăm explicit.

Pentru noi e evident că Morgan nu este un automobil ci o stare de spirit, că a o conduce înseamnă să te bucuri de senzația vântului în față și de parfumul naturii, să auzi sunetul motorului și nu zgomotul radioului, să simți asfaltul sub tălpi și distracția pilotajului, să fii parte

dintr-o mare familie știind că un Domn Morgan (la a treia generație) este încă acolo, în aceeași fabrică de la Malvern Link, de 100 de ani, numai pentru noi, cei care iubim atât de mult Morgan, fără să ne mai întrebăm "*de ce?*"

Ei bine, ca fondatori ai unui Club tânăr al unei mărci centenare am repetat mereu aceeași experiență, explicând tuturor magia pe care un automobil atât de atipic și de îndepărtat de orice discurs pragmatic reușește să o insuflă atât celui care-l conduce cât și celor care-l privesc.

Momentele cele mai frumoase ?

În primul rând, recunoașterea noastră ca parte a familiei entuziaștilor din întreaga lume prin afilierea la Morgan Sports Car Club UK în 2007 (Dracula MOG

– *morgan owners group* – este, de altfel porecla cu care ne-au acceptat celelalte Cluburi, tradiția cerând un "nick name" pe lângă denumirea oficială).

Apoi anul 2009, anul Centenarului Morgan, sărbătorit cum se cuvine și în România: steagul Clubului nostru a fost prezent la festivitățile din Marea Britanie iar aici am reunit în premieră trei Morgan la un raliu de regularitate.





Întâlnirile organizate de alte Cluburi europene sunt ocazia perfectă pentru a reuni de la minim 30 la 130 mașini Morgan din toate colțurile lumii (în Italia, Elveția, Germania și Austria) și sunt întotdeauna cele mai așteptate vacanțe pentru membrii noștri.

Treptat am acumulat și noi experiență în organizare, astfel că anul 2011 a fost ocazia mult așteptată de a conduce prin țară o caravană Morgan: cu ocazia vizitei Clubului Cran MOG din UK am organizat *Romanian Morgan Tour* pe o distanță de 2600 km. În 8 zile (am vizitat Maramureșul, Bucovina și Transilvania, poposind apoi la București și urmând Transfăgărășanul).

În 2012, am repetat experiența pe Transalpina cu ocazia raidului aniversar Visiting Tanase organizat de MOG Belgium; aceștia au străbătut distanța Bruxelles – București cu ocazia împlinirii a 25 de ani de Club. În luna septembrie a fost rândul Clubului Morgan din Yorkshire să ne viziteze cu nu mai puțin de 11 mașini.

Impresiile lor au fost întotdeauna favorabile: România e o țară pitorească iar Morgan e o mașină care îți dă ocazia să simți natura și să fii în

permanent contact cu lumea pe care o traversezi - așa că, România văzută din Morgan arată foarte, foarte bine!! Au fost surprinși să fie aplaudați, felicități și ... binecuvântați de localnici ... (nu doar o dată am auzit pe drum "Doamne ajută-le, ca tare sunt frumoase"), concluzia lor fiind că românii sunt un popor care surprinde prin spiritualitate și demnitate și că România este o țară care merită descoperită mai îndeaproape chiar la volanul unui Morgan.

Sigur că linia elegantă și aspectul exotic al mașinii atrag și clienți preocupați doar de ideea de "status-simbol", dar tradiția Cluburilor Morgan în toată lumea arată avantajele apartenenței la această familie: este util – prin sprijin în chestiuni practice, plăcut – prin savoarea unei bucurii împărtășite și mereu surprinzător – prin diversitatea unei lumi unite de aceeași pasiune.

Dorința Clubului nostru, după 5 ani de la înființare, este de a atrage și alți pasionați, de a-i întâmpina pe cei care își doresc să ne viziteze țara și de a împărtăși stilul și spiritul căruia Morgan i-a rămas fidel timp de un secol, astfel încât, o dată ce l-ai cunoscut nu poți decât să-l iubești ... pentru încă 100 de ani.



Julian Rios
CORTEGIUL
UMBRELOR

CATHERINE O'FLINN
CE S-A
PIERDUT

EDWARD DOCK
SELF
HELP

MĂINILE MICI
ANDRÉS BARBA

MOSTENIREA
MATILDEI TURPIN
— ALVARO POMBO —

LITERATURĂ
CONTEMPORANĂ

O poveste bună rămâne
cu tine mereu. Caut-o la
VELANT
în colecția de literatură contemporană.

Vacante cu **CAI PUTERE**

marca



cocktail
holidays
mediteranean mix



www.wwtv.ro



Enjoy mobility

In curand, veti putea urmari cele
mai bune filme cand si unde
doriti pe noua platforma
VOD online www.wwtv.ro

STAY TUNED!

