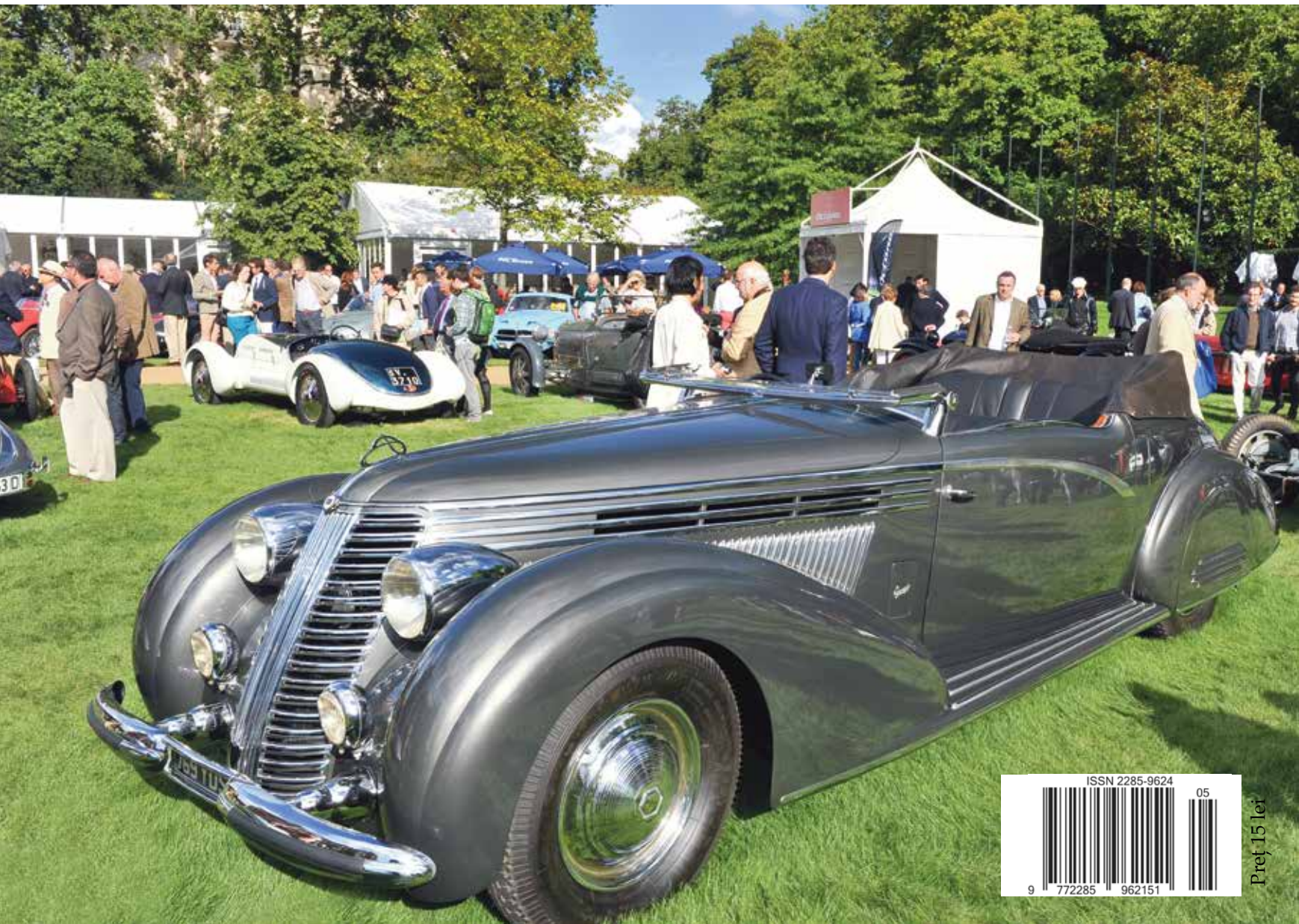


anul II ▪ nr. 5 ▪ aprilie 2014

nr.5

# Oldtimer.ro



ISSN 2285-9624 05

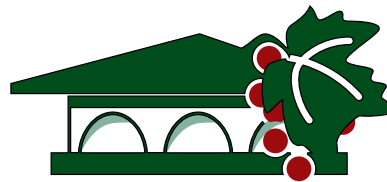
9 772285 962151

Preț 15 lei

# Conacul Dintre Vii <sup>★★★★</sup>



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



Domeniul \*\*\*\* Conacul dintre Vii

*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

## editorial

Pericolul lui "merge și așa" 5

---

Alegeri Retromobil 7

---



Mercedes-Benz 300 SL 8

---



Lancia Astura 14

---



Fiat 500 20

---



Lancia Stratos 24

---



Chrysler Thomas Special 30

---



Pontiac Boneville 36

---



Rolls Royce Silver Dawn 42

---



Bentley The Mother Gun 48

---



Alfa Romeo 54

---



Retromobil pe drumul vinului 60

---

Program RCR 62

---



**FROM PAST TO PRESENT**

# GRANDPRIX ORIGINALS

Designed with style. Specially engineered for driving.  
Shop online on [www.grandprix-originals.ro](http://www.grandprix-originals.ro)

# Pericolul lui “merge și așa”!

Frecvent, în ultimii ani, presa de aici și de aiurea a consemnat faptul că investițiile în automobilele istorice sunt printre cele mai sigure și cu unul dintre cele mai bune randamente. În mod inevitabil, aceste articole au atras atenția multor oameni și, în această perioadă, asistăm în România la creșterea numărului celor ce își achiziționează un automobil istoric.

Până aici toate bune și suntem cei dintâi în a saluta prezența unui număr cât mai mare de automobile istorice în România. Însă, ca în orice breaslă, dacă nu știi ce să cumperi, cum să cumperi, ce să restaurezi și mai ales cum să restaurezi, nu faci altceva decât să arunci banii pe fereastră.

Am fost martorul unor achiziții de automobile istorice din străinătate, doar pe baza unor fotografii frumos prelucrate ale unor mașini ce se pretindeau a fi în stare bună sau recent restaurate. Din păcate, am fost și martorul recepționării acestor automobile în România. Realitatea era departe de ce anunțase vânzatorul și de ce arătau fotografiile.

În mod similar, o multitudine de ateliere auto multi marcă ce până deunăzi reparau autoturisme

moderne, beneficiind atât de puterea mai mare de cumpărare a românilor, dar și de baierile încă largi la pungă ale societăților de asigurare, încearcă să se reprofileze pe restaurarea automobilelor istorice. Din nou, apreciem concurența și ne bucurăm când întâlnim automobile restaurate în România, la diverse evenimente organizate de Retromobil Club Român sau alte organizații similare. Și totuși, calitatea unora dintre lucrări este dezamăgitoare.

Dacă îmi permiteți o comparație: nu ești doctor stomatolog doar pentru că ai un scaun utilat și se găsește cel puțin un om care să îți treacă pragul.

Dincolo de utilaje, scule și materiale, pentru o restaurare așa cum se cuvine, este nevoie de extrem de multă muncă, o atenție incredibilă la detalii și mâini formate în ani de experiență. Aici vorbesc de restaurările „up to bolt” și nu de „spoielile” pe care le vedem când și cum, ici și colo.

Sigur că numărul mare de ore dedicate restaurării unui automobil se transpune într-o profitabilitate redusă. Însă pe termen lung, clientul cel mai bun este clientul care se întoarce la tine. Iar clientul revine dacă are un spor de valoare



*Cătălin-Cedric Ghigea  
catalin@oldtimer.ro*



semnificativ, între prețul epavei plus costul restaurării și valoarea automobilului restaurat.

Apoi, întrucât România nu are o tradiție automobilistică relevantă, în special în perioada postbelică, observăm activități de restaurare efectuate asupra unor epave pe care mie îmi place să le numesc „automobile fetiș”. Sunt acele automobile unde costul total este și va fi pentru mult timp mai mare decât valoarea lor de piață. Ori este un model banal, ori a fost produs într-un număr atât de mare, încât nu este cu adevărat o piesă de colecție.

Nu sunt împotriva automobilelor fetiș. Dar totuși, mi-ar plăcea ca, dacă tot se investește în restaurări, aceste sume să se îndrepte către automobile de valoare.

Din cele de mai sus, încerc să desprind câteva concluzii și îmi permit, prin limitata mea experiență, să dau câteva sfaturi.

Dacă doriți să achiziționați un automobil istoric, mergeți și inspectați mașina (de preferință cu cineva care se pricepe). Obțineți un test drive și asigurați-vă că automobilul se potrivește personalității voastre și scopului pentru care îl cumpărați.

Dacă doriți să restaurați un automobil istoric, asigurați-vă că automobilul pe care îl doriți merită să ajungă la atelier,

atât prin prisma stării în care se află, dar și din punct de vedere al valorii reale a automobilului odată restaurat.

Aveți răbdare și încurajați restauratorul să petreacă timp și energie pentru a respecta pe cât posibil specificațiile tehnice contemporane perioadei în care mașina a ieșit pe poarta fabricii.

Folosiiți piese și elemente originale. Este bine știut că până și includerea unor șuruburi nepotrivite afectează negativ valoarea automobilului.

Restaurarea unui automobil istoric este un proces și o experiență de durată.

Ceea ce încerc să spun este că există plăcere și în procesele de restaurări și nu numai atunci când receptionați epava proaspăt adusă la viață. Puteți învăța foarte multe despre automobilul vostru dacă sunteți activ implicat în restaurarea lui.

Lumea îndrăgostiților de automobile istorice este încă mică.

Informațiile și sfaturile nu costă. Așa că nu vă feriți să întrebați cât mai multe atunci când doriți să deveniți proprietarul unui automobil istoric.

# 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

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

## Adunarea Generală Ordinară a membrilor R.C.R. - 15 martie

În baza aprobării Consiliului Director, Președintele R.C.R. a convocat membrii Asociației sâmbătă 15 martie 2014 începând cu ora 9:00, în sala de festivități a Centrului de Documentare și Informare R.C.R. din București, Bd. Regina Elisabeta nr. 45 , etaj 2, la Adunarea Generală Ordinară.

Ordinea de zi a Adunării Generale Ordinare a Asociației "RETROMOBIL CLUB ROMANIA" a fost următoarea:

- Dezbateră și aprobarea raportului de activitate al Consiliului Director și a Comisiei de Cenzori ;
- Aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli și a bilanțului contabil ;
- Alegere membrilor Consiliului Director și a Comisiei de cenzori ;
- Validarea reprezentanților R.C.R. județeni / zonali și a președinților / vicepreședinților secțiilor din cadrul Asociației + deschiderea de noi filiale județene / zonale ;
- Stabilirea strategiei și a obiectivelor generale ale Asociației în 2014 ;
- Discuții pe marginea proiectului de fondare la București a Muzeului Automobilului ;
- Prezentarea auditului privind activitatea de atestare ;
- Diverse;

Programul Adunării Generale :

09:00-09:30 Formalitățile de înscriere / distribuire formular de vot

09:30-13:30 Desfășurarea ședinței conform punctelor din Ordinea de zi

13:30-14:30 Diverse

14:30 Închiderea adunării

Noul Consiliu Director care va conduce destinele Asociației în următorii doi ani este următorul :

Președinte:

Gabriel Bogdan Coconoiu

Vicepreședinte:

Florian Marin

Vicepreședinte:

Ovidiu Ionescu

Președintele Comisiei Tehnice:

Răzvan Bădulescu

Președintele Comisiei Sportive:

Horia Popescu

Președintele Comisiei Istorice:

Dan Cazacu

Secretar General:

Cristian Gaspar

Ne-am bucurat să avem alături reprezentanți ai filialelor R.C.R. din județele Argeș, Bihor, Brașov, Constanța, Cluj, Dâmbovița, Giurgiu, Gorj, Hunedoara, Ilfov, Maramureș, Mureș, Olt, Prahova, Sibiu și Teleorman.

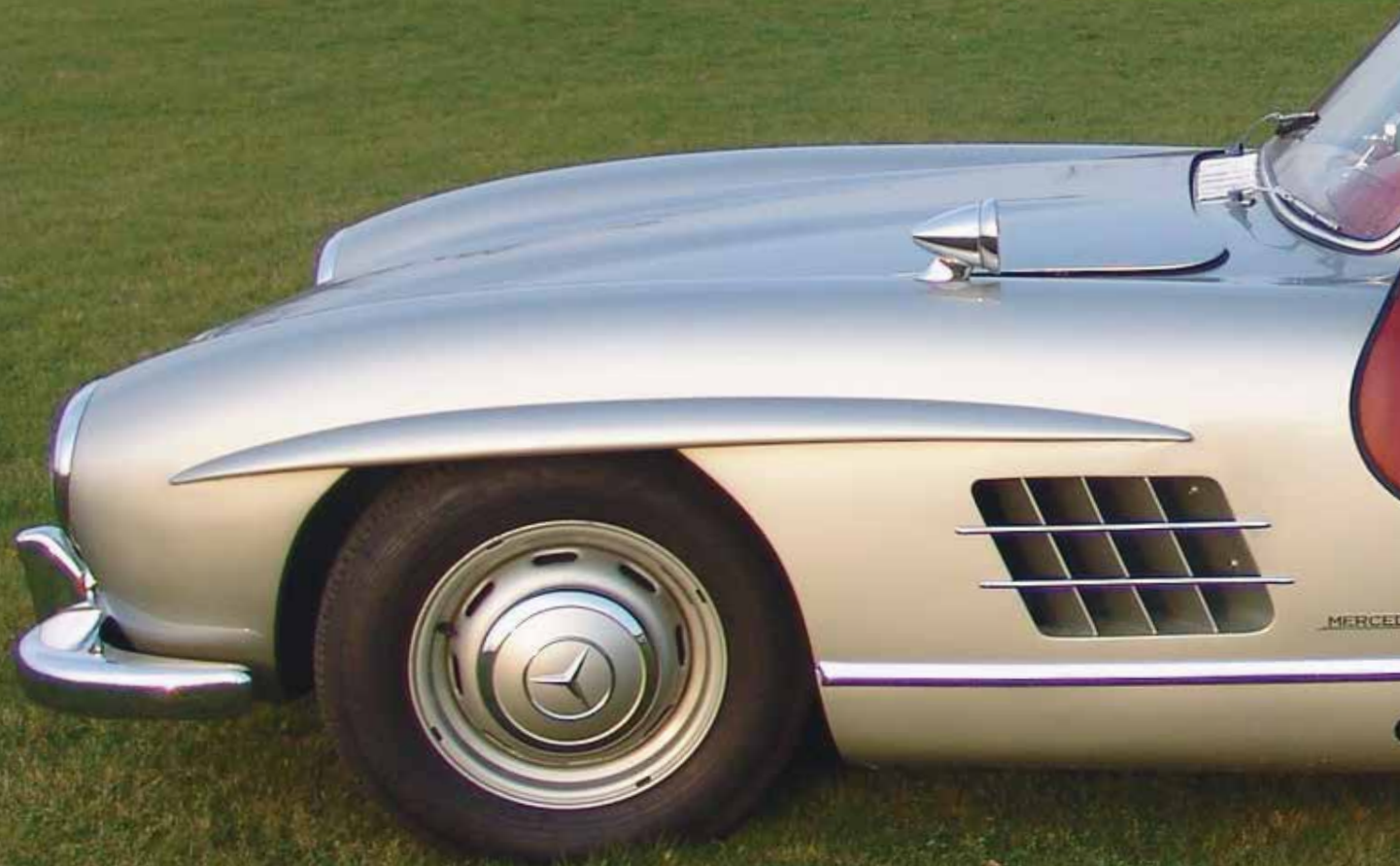


Din cei 226 de membrii activi cu drept de vot au fost prezenți 88, 70 exprimându-și votul prin mandat.

Alături de aceștia la Adunarea Generală au participat dl Marin Dumitrescu, membru de onoare și decan de vârstă al R.C.R., precum și câteva zeci de membrii simpatizanți și titulari.

# 300 SL Gullwing,

un Mercedes-Benz pe aripile vântului







**Războiul** nu uită pe nimeni; îi atinge până și pe cei mai prestigioși și apreciați, iar tăvălugul său poate reduce la cenușă până și cea mai iubită marcă de mașini din lume. O știu bine cei de la Mercedes-Benz. Faimoasa marcă germană a avut mult de tras de pe urma celui de-al doilea Război Mondial. Și nu doar din pricina distrugerilor materiale sau a unei reputații destul de șifonate, ci și din cauza că principalele sale fabrici se aflau sub ocupația Aliaților. Iar asta însemna nu doar stagnarea producției, ci și a inovației, atât de dragă celor de la Mercedes. Abia în 1949 lucrurile încep să între încet, încet pe făgașul normal. Iar primul lucru pe care și-l propun nemții este să se afirme în circuitul competițional.

A fost nevoie de doar un an pentru asta. În primăvara lui 1950, un nou proiect Mercedes-Benz, W194, mai târziu 300 SL, vede lumina zilei. O inovație absolută, atât din punct de vedere estetic, cât și tehnic. Șasiul tubular, conceput de către Rudolf Uhlenhaut, era extrem de ușor, menit să compenseze deficitul de putere a motorului, pe atunci capabil de maximum 179 CP. Caroseria ingenioasă a fost, de altfel, cea care i-a obligat pe cei din echipa Mercedes să găsească o soluție la fel de ingenioasă și pentru portiere. Pentru ca șasiul realizat din țevi de oțel sudate să aibă un grad suficient de rezistență torsională (atât de necesară unei mașini sport), structura sa trebuia să fie continuă, inclusiv în dreptul portierelor. Așa a luat naștere celebrul sistem de deschidere gullwing - aripi de pescăruș, un detaliu care a propulsat-o pe 300 SL direct în rândul mașinilor icon.

Interiorul a fost gândit nu ca un simplu habitacul, ci ca un spațiu de lucru unde șoferul să se poată desfășura cu lejeritate; totul era capitonat, detaliu nu tocmai specific pentru o mașină destinată competițiilor. Vitezometrul și tuometrul au fost amplasate sus, deasupra liniei bordului, pentru ca șoferul să nu-și coboare prea mult privirea, și erau însoțite de o serie de indicatoare specifice mașinilor de curse - presiunea combustibilului, temperatura lichidului de răcire și a uleiului, dar și un mic cronometru. Scaunele tip scoică aveau părțile laterale înalte, pentru a permite o poziție cât mai confortabilă în timpul virajelor, și erau îmbrăcate în țesătură de lână tip tartan.

W194 debutează - cu succes - în competiții, sub numele de 300 Sport Light, în anul 1952, la Mille Miglia, Le Mans și Carrera Panamericana. La doi ani distanță, Max Hoffman,







distribuitorul american al Daimler-Benz, vine cu ideea producerii unei mașini de serie, 300 SL, convins fiind că modelul va deveni rapid un real succes comercial. Ceea ce, de altfel, s-a și întâmplat. O parte considerabilă dintre cele puțin peste trei mii de mașini asamblate în fabrica din Stuttgart au fost vândute pe piața americană.

Conform celor de la Mercedes-Benz, 300 SL a fost produsă în două serii, prima, 300SL „Gullwing” (W198 I), între 1954-1957, iar cea de-a doua, 300SL Roadster (W198 II), între 1957-1963. Configurațiile tehnice nu diferă, însă, prea mult. Toate modelele SL 300 produse au fost dotate cu un motor de 3 L și 6 cilindri în linie, capabil de 212 CP. În mod particular, motorul lui 300 SL era înclinat la 45 de grade spre stânga, cu scopul de a păstra linia joasă a capotei.

În epocă, un SL 300 putea fi achiziționat cu 11.000 \$. Astăzi, însă, prețul unui Gullwing poate trece lejer de un milion de dolari.

În fapt, chiar în toamna anului 2013, un SL Gullwing, fabricat în anul 1956 și aparținând colecționarului american Don Ricardo, a fost licitat de RM Auctions pentru suma de 1,15 milioane de dolari. Iar în 2012, un model foarte rar, construit integral din aluminiu, a fost licitat de Scottsdale Auctions pentru suma de 4,62 milioane de dolari (preț de achiziție). Sumele mari nu fac, însă, decât să confirme faptul că Gullwing este nu doar una dintre cele mai iubite mașini sport din istorie (alături de Ferrari 250 GTO, Jaguar E-Type, Aston Martin DB6, Lamborghini Miura și Porsche 911), ci și una dintre cele mai râvnite de colecționari.



# Lancia Astura

farmecul discret al  
aristocrației

**Cu** mult înainte ca noțiunea de Gran Turismo sau Grand Tourer să se nască, a existat o mașină care a anticipat toate caracteristicile unui GT adevărat, reunind sub aceeași caroserie luxul și performanța. Și nu e deloc o întâmplare recentă, căci povestea s-a derulat demult, în zorii anilor '30. Iar protagonistul nu este, cum poate mulți să-și aștepte, nici o Lamborghini, nici o Maserati, nici o Aston Martin, ci o Lancia. Mai precis, Lancia Astura.

Inițial gândită de torinezi pentru a o înlocui pe Lambda, Astura a devenit, din primul moment, un simbol al aristocrației. Până și numele părea predestinat, el făcând apel la Torre Astura, o limbă de pământ pe coasta de vest a Italiei, în imediata vecinătate a Romei, loc pe care arheologii îl asociază cu una dintre zonele preferate ale aristocrației romane.

Astura a fost produsă între anii 1931 – 1939, în patru serii: 1931 – 1932 (I), 1932 – 1933 (II), 1933 – 1937 (III) și 1937 – 1939 (IV). Primele două serii erau dotate cu un motor V8, de 2,6 L, capabil de 72 CP, în vreme ce seriile III și IV dispuneau de un motor cu o capacitate de 3 L, capabil de 82 CP.











Noutatea absolută pe care o aduce, însă, Astura este un sistem de amortizare a vibrațiilor produse de motor, care nu transmitea în caroserie nici măcar cel mai mic zgâlțâit. În anul 1934 este introdus sistemul de frânare hidraulică, iar cumpărătorii aveau posibilitatea de a alege între versiunea cu șasiu lung și versiunea cu șasiu scurt. Seria a patra a fost concepută pe un șasiu platformă, cu ampatament exclusiv lung, pe care Lancia a montat unele dintre cele mai monumentale caroserii din epocă. Modelele din cea de-a patra serie dispuneau, totodată, de un sistem de capotare electric și de un sistem Bijur, de ungere automată.

Eleganța, distincția și confortul pe care îl asigura au făcut ca Astura să devină rapid mașina fetei a înalților demnitari din peninsulă, mulți dintre aceștia optând pentru modele carosate de Boneschi și Pininfarina. Există chiar câteva exemplare, denumite sugestiv „Astura Ministeriale”, pe care Benito Mussolini le-a comandat personal, în anul 1938, fie pentru a le oferi cadou celor mai puternici oameni ai celui de-al Treilea Reich, fie pentru a fi folosite la parade și festivități de stat. Un astfel de exemplar, „Torpedo Ministeriale”, restaurat chiar de către Pininfarina a fost scos la licitație, în anul 2007, cu un preț de pornire estimat între 290.000 € - 436.000 €. Un alt exemplar Astura a fost vândut de celebra casă de licitații Bonhams, în anul 2007, pentru suma de 667.000 €. Modelul, fabricat în anul 1938, face parte dintr-o serie extrem de mică, carosată de Boneschi.

Cu toate că atuurile sale au fost, în mod cert, eleganța și distincția, oamenii de la Lancia au ținut morțiș să





demonstreze că Astura poate fi și competitivă. Au conceput, așadar, câteva exemplare, special pentru competițiile de viteză. Așa se face că în anul 1934, cu Carlo Pintacuda și Mario Nardilii la volan, Astura obține un decent loc 10 la Mille Miglia, iar câteva luni mai târziu va ieși învingătoare în cadrul Giro Automobilistico d'Italia - Coppa d'Oro del Littorio; o cursă infernală, de 6.000 km, parcursi în trei etape. Imediat după Război, o Astura ediție specială, cu o caroserie de tip spyder și cu un motor V8, de 3,5 L, pilotată de Franco Cortese, obține două victorii, la Circuito di Modena și Luino.

Chiar dacă anii săi de glorie s-au suprapus peste cei care anunțau cel de-al doilea Război Mondial, Lancia Astura a rămas în imaginarul colectiv un simbol al distincției, croit cu mare fidelitate, pe motoul constructorului torinez: „eleganță în mișcare”.

NOTA: Pentru poze cu Astura Ministeriale de arhiva  
[http://rmauctions.com/lots/lot.cfm?lot\\_id=192359](http://rmauctions.com/lots/lot.cfm?lot_id=192359)  
<http://www.jancia.eu/Index/Jancia/images/Lancia%20Astura/1939%20Lancia%20Astura%20Ministeriale%20Convertible%20Series%20by%20Boneschi%20Mussolini.jpg>







# Fiat 500

## automobilul orașelor eterne

**Trecuseră** doi ani de la lansarea lui Seicento, timp în care micul Fiat reușise să devină extrem de popular. Și nu doar în Italia, ci și în Spania, Argentina, Chile și Iugoslavia. Cu toate acestea, Vittorio Valletta, directorul general al Fiat, nu era încă pe deplin mulțumit. Și-ar fi ca și mai multă lume să fie cuprinsă de febra mărcii torineze. Pentru asta era, însă, nevoie de o nouă mașină și mai accesibilă decât 600. Așa că nu stă mult pe gânduri și îi încredințează rolul de creator lui Dante Giacosa, același care îl făcuse posibil și pe Seicento. Sarcina acestuia era, aparent, simplă: trebuia să imagineze o mașină suficient de accesibilă și suficient de ușor de întreținut, astfel încât să și-o poată permite orice om de rând.

Soluția a venit, în mod neașteptat, de la un tânăr inginer neamț, Hans Peter Bauhof, care în 1953 trimisese către Fiat o serie de schițe reprezentând un micro automobil, cu motor în doi timpi, amplasat în spate, inspirat de Beetle. Cu excepția soluției oferite pentru motorizare, Giacosa este cucerit de ideea lui Bauhof. Avea tot ce îi trebuia, așa că nu mai rămânea decât să găsească varianta tehnică optimă pentru punerea în funcțiune. În cele din urmă, se oprește la varianta unui motor răcit cu aer și amplasat în spate, de 500 cc (de unde și numele), capabil de 12 CP.

Primul model din ceea ce va deveni o serie istorică, denumit „Nuova 500” (pentru a-l diferenția de modelul cu același nume lansat înainte de război), a fost prezentat unui cerc restrâns, în vara lui 1957. Giacosa și echipa sa reușiseră să ducă la îndeplinire misiunea ce le fusese

încredințată, concepând automobilul perfect pentru străzile înguste și aglomerate ale Italiei. Totul la un preț echivalent cu valoarea salariului pe un an al italianului de rând. Cinquecento a fost esențializat la maximum. Lipseau detaliile cromate, pozițiile și farurile se aprindeau din cheie, tapițeria era aproape inexistentă, acoperișul era confecționat dintr-un material textil pliabil, iar sistemul de dezaburire era opțional.

Un an mai târziu, la Salonul auto de la Torino, a fost lansat „Fiat Nuova 500 Economica”. Modelul era identic primei variante, însă dispunea de un motor cu o capacitate mărită la 1,5 L. Altfel spus, micuțul Cinquecento putea zburda acum la viteza de 90 km/h! Ulterior, Fiat îl lansează pe „500 Normale”, care aduce ca noutate detaliile cromate, atât de dragi italienilor.

În anul 1960 apare „Fiat 500 D”, dotat cu un motor ceva mai mare (499 cmc, față de 479 cmc), capabil de 17 CP. De acum se va renunța la acoperișul complet pliabil, însă cei de la Fiat păstrează această opțiune pentru varianta „Nuova 500 tetto apribile”. Sunt păstrate, deasemenea, și portierele cu deschidere inversă (controvento). Tot pe durata anilor '60, perioadă în care lumea toată a fost cuprinsă de febra Cinquecento, oamenii de la Fiat îl lansează și pe „500 Sport”. O variantă ceva mai scumpă, dotată cu un motor de 21,5 CP, capabil de 105 km/h. Apar acum și „500 Giardiniera”, o stranie variantă station wagon, pentru care Autobianchi va crea și o ediție specială, în 1967.

În 1965, super popularul „500 D” a fost înlocuit cu „500 F”. Noutățile majore au fost cu precădere de ordin estetic, cea mai mare schimbare fiind chiar modul de deschidere a portierelor. Noul cod rutier, tocmai intrat în vigoare, impunea ca măsură de siguranță obligatorie deschiderea portierelor din spate în față. Se fac, însă, schimbări și la capitolul caroserie, unde sunt introduse elemente din plastic. Parbrizul este, de acum, mai amplu, îmbunătățind vizibilitatea și sunt modificate inclusiv elemente ale grilei frontale și detaliile farurilor. Micul motor este îmbunătățit, fiind acum capabil de 18 CP.





Trei ani mai târziu este lansat „Fiat 500 L” – Lusso, schimbările majore fiind introducerea unor bare de protecție cromate și modernizarea panoului de bord. În 1973 apare „500 R” – Rinnovata, cu un motor mărit la 564 cc, conceput de Abarth, care îi oferă micului Cinquecento puterea de 23 CP. Și nu putem trece cu vederea nici originala variantă „Jolly”, semnată Ghia. Un 500 fără portiere și fără acoperiș, mașina ideală pentru un picnic de weekend. Acestea au fost, de altfel, și ultimele variante 500, Fiat oprind producția modelului în anul 1975. Avea să o reia, însă, treizeci de ani mai târziu, în 2007.

Cinquecento a avut o istorie lungă, plină de transformări mărunte și îmbunătățiri aduse la nivel de detaliu. Toate acestea nu au făcut, însă, decât să consolideze imaginea lui Fiat 500 ca mașina preferată a orașului etern. Puțini dintre noi își pot imagina cum ar arăta Roma, Milano sau Napoli fără zarvă, soare și mașini Fiat 500 zburdând agitate încolo și înapoi.

# Lancia Stratos

născută pentru a fi  
campioană

La granița dintre anii '40 și '50, un concept cu totul nou, de dream car, tulbura lumea automobilistică. Cei care au lansat și popularizat conceptul au fost americanii. Impulsionați de dorința de a atrage atenția publicului, designerii și fabricanții de dincolo de ocean au început să își culegă tot mai mult modelele din elemente de scenografie cinematografică, pe alocuri chiar din benzile desenate, atât de la modă în epocă, precum și din imaginarul Science Fiction. Multe dintre mașinile croite după acest calapod au rămas doar la nivelul de concept car; unele, însă, au străbătut limitele imposibilului, devenind modele istorice care au revoluționat lumea automobilistică. Iar dacă s-ar realiza o statistică, probabil ar ieși la iveală că nimeni nu s-a priceput mai bine ca italienii în a transforma mașinile de vis în pură realitate. Un astfel de exemplu inatacabil rămâne Lancia Stratos.

Purtând numele de „Prototipo Zero”, cea care va fi mai târziu Lancia Stratos debutează în anul 1970, la Salonul Auto de la Torino, sub semnătura celor de la Carrozzeria Bertone. Designul îi aparținea lui Marcello Gandini, cel care mai crease alte două dream cars celebre, X 1/9 și Lamborghini Countach. Când ai clipi, Prototipo Zero le-a atras atenția celor de la Lancia Squadra Corse. Cesare Folio, cel care conducea, la acea vreme, divizia, el însuși un profesionist al raliurilor, decide că prototipul Bertone era menit să o înlocuiască pe Fulvia în cadrul competițiilor de profil, sub sigla Lancia.









„În primăvara anului 1970”, își amintește Gandini, „am început să ne gândim la o noutate stilistică pe care să o prezentăm la Torino. Conform tradiției, era nevoie de un 'obiect' care să atragă atenția vizitatorilor și, mai ales, a celor din industrie. Era important ca toată lumea să vorbească despre tine. Bertone nu își dorea, însă, o simplă machetă, cerând ca fiecare model expus să fie motorizat. Ideea sa era să construim o mașină cu tracțiune spate și motor central. Am cumpărat o Lancia Fulvia 1.6, la mâna a doua și într-o stare destul de proastă, însă pe noi ne interesa exclusiv motorul. [...] Într-o dimineață, au venit la mine Cesare (i.e. Gandini) și tatăl său, Sandro, care la vremea respectivă era directorul departamentului de relații publice al Lancia: voiau să transforme prototipul într-o mașină de raliu. Cum trebuie să fie o mașină de raliu? Am întrebat surprins. Trebuie să fie ușoară și manevrabilă, a fost răspunsul lor. Nu era ușor ce îmi cereau.”





Găsirea unei soluții optime de motorizare a durat. Lancia își dorea pentru Stratos un motor puternic, iar gândurile tuturor se îndreptau către Ferrari Dino. „La acea vreme nu le puteam spune celor de la Lancia”, povestește Gandini, „însă dispuneam de un Ferrari Dino V6, deoarece lucram la 300 GT4. Mă surprinde cum de nimeni nu s-a întrebat de ce șasiul lui Stratos părea croit special pentru acel motor!” Pierugio Bobbato, directorul general al Lanica, îl convinge, în schimbul unei sume frumoase de bani, pe Enzo Ferrari să îi vândă motorul lui Dino. Așa se face că la un an de când Bertone expunea „Prototipo Zero”, la același Salon Auto de la Torino, echipa Lancia-Bertone o prezintă pe Lancia Stratos. Marcello Gandini, cel care a condus întregul proiect, a păstrat conceptele de baza ale Prototipo Zero: ampatament scurt (2.180 mm), ecartament mai mare al punții spate, în comparație cu puntea față (1.460 mm, în loc de 1.430 mm), distribuție a greutateii - 63,1% concentrată pe puntea spate-

habitaclu împins în față, detaliu ce a făcut posibilă forma generală de pană, cu o parte frontală sesizabil mai îngustă. În ceea ce privește șasiul, acesta este de tip monococă, realizat din oțel și ranforsat prin intermediul unei bare transversale ce servea, totodată, ca protecție în caz de răsturnare.

După o lungă perioadă de negocieri, pe de-o parte cu Ferrari care trebuia să furnizeze 500 de motoare, pe de-o parte cu F.I.S.A, Fédération Internationale du Sport Automobile (i.e. azi, F.I.A), privind standardele de omologare, în toamna lui 1974, 502 de mașini Stratos așteptau cuminiți, în fața fabricii Bertone din Grugliasco, să fie în amănunt inspectate de experții F.I.S.A., în frunte cu francezul Paul Frere. Prețul unei Lancia Stratos era estimat la 10.725.000 de lire (echivalentul de azi a 5.500 EUR), ceea ce, pe fondul crizei petrolului, era de-a dreptul o avere.





Mulți au fost, însă, seduși. Și nu mică le-a fost surprinderea să constate cât de năvălășă era mașina pe care cheltuiseră o sumă frumoasă de bani.

Erau, totodată, anii marilor schimbări și în lumea raliurilor. Începuseră să se investească tot mai mulți bani în competițiile de gen, ceea ce a dus, ușor, ușor, la profesionalizarea echipelor. Competitorii de talie mică sunt înghițiți de mai marii din industrie, iar imaginea pilotului de weekend este înlocuită de pilotul profesionist. În acest context, apariția Lancieri Stratos, prima mașină de raliu concepută special pentru raliu, cu alte cuvinte o adevărată armă pe patru roți, nu a făcut decât să ridice și mai mult standardele de performanță. Și s-a întâmplat întocmai. Stratos câștigă în 1974, 1975 și 1976 World Rally Championship, cu legendarii Sandro Munari și Björn Waldegård la volan. În 1975, 1976 și 1977 iese învingătoare la Raliul de la Monte Carlo, iar în 1981 câștigă, pentru a cincea oară, Tour de Corse, cu Bernard Darniche la volan.

Chiar dacă epoca de aur a Lancieri Stratos se apropia de final, cei de la FIAT – care cumpăraseră Lancia în 1969 – decidând să investească în Fiat 131 Abarth, legenda sa nu a murit niciodată. Stratos a rămas una dintre cele mai respectate și iubite mașini, admiratorii săi ignorându-i micile hibe, tocmai pentru că era jucăușă, nepretențioasă și, cu siguranță, avangardistă. Nu este, așadar, de mirare faptul că, de-a lungul anilor, a avut parte și de câteva ediții speciale. Prima, în 1978, sub denumirea de Lancia Sibilo. Cei de la Bertone au adus un omagiu liniilor futuriste ale originalei Stratos, construind un concept car cu linii și mai tăioase, inspirate din filmele SF. În anul 2005, englezii de la Prodrive o prezintă pe Fenomenon Stratos (V8, 419 CP), iar în anul 2010, din dorința lui Michael Stoschek, un antreprenor de origine germană și colecționar împătimit, Pininfarina o imaginează pe New Stratos, folosind scheletul unui Ferrari F430. Modelul a fost conceput exclusiv pentru a completa colecția lui Stoschek, iar atunci când s-a pus problema producerii unei serii limitate de 25 de modele, Ferrari s-a opus decisiv.

# Chrysler Thomas

frumusețe italiană,  
putere americană

**Când** vine vorba de cai putere, conservatorismul nu este tocmai dezirabil. Și asta pentru că ceea ce ne dorim, de cele mai multe ori, de la o mașină este ca ea să ne surprindă. Sunt și excepții, desigur, însă la o scurtă privire în istorie nu îți trebuie mult pentru a realiza că cele mai râvnite mașini sunt cele care, la momentul apariției, au spart gheața, într-un fel sau altul. Fie prin modul în care arătau, fie prin modul în care se comportau, ele erau, cumva, deschizătoare de drumuri. Iar acei oameni care au reușit să pună pe roți astfel de mașini au devenit simboluri absolute ale automobilismului. Astăzi, Virgil Exner este un astfel de simbol. El este americanul care a creat miticul Forward Look, un concept strâns legat de un alt nume american și mai celebru: Chrysler. Cine ar putea să uite celebrele afișe colorate care împânzeau orașele americane la finele anilor '50 care țipau, cu litere de-o șchioapă: „Plymouth... Suddenly, it's 1960.” Înainte ca Plymouth-Chrysler să devină o marcă a avangardei, a existat o mașină care a dat startul colaborării dintre Exner și constructorul american: Chrysler Thomas Special.

Suntem la începutul anilor '50, iar președintele Chrysler, K. T. Keller, îl angajează pe Exner pentru realizarea unei serii de Idea Cars ce urmau să propulseze brandul american în preferințele noii generații de baby boomers. Totul se petrece într-un context extrem de favorabil când, în virtutea Planului Marshall, aveau loc frecvente schimburi de experiență între americani și europeni, în toate domeniile posibile. Desigur,



# Special









industria auto nu putea fi trecută cu vederea. Așa ajung oamenii de la Chrysler în Italia, pentru a le vinde italienilor secretele industriei lor (în mod poate deloc surprinzător, 50 de ani mai târziu, italienii de la Fiat au cumpărat marca Chrysler). Iar la schimb primesc ponturi despre cum se concepe și se făurește caroseria perfectă. Cei de la care Exner însuși prinde tainele meșteșugului sunt italienii de la Carrozzeria Ghia.



Primele modele rezultate în urma acestei colaborări au fost un coupe, K-310, realizat în 1951, urmat, un an mai târziu, de un alt coupe, C-200. Tot în 1952 este lansat la Salonul Auto de la Paris modelul Chrysler Special, cunoscut și ca Ghia Special. Cum însă autoturismul îi fusese dedicat lui C.B. Thomas, președintele diviziei de exporturi al Chrysler, ajunge celebru sub numele de Chrysler Thomas Special. Modelul era un coupe de trei pasageri, înțesat de elemente de design de tip „continental”, construit pe profilul capotă lungă, acoperiș plonjat, aripi proeminente și masca radiatorului supradimensionată.

Mâna oamenilor de la Ghia se vedea de la depărtare, aceștia reușind să îmbrace într-o caroserie de o perfectă eleganță puterea motoarelor americane. În acest caz, vorbim despre un motor „Hemi” V8 de 180 CP. Modelul mai era dotat cu o transmisie automată cu două trepte, suspensie față independentă și frâne hidraulice.

Cu toate că a fost produs în extrem de puține exemplare – 6 de Chrysler și 12 de Ghia – Thomas Special a devenit, rapid, epitoma perfectă a automobilului unei noi epoci. Ideile și principiile rezultate de pe urma colaborării dintre Virgil Exner și Ghia au produs o adevărată revoluție în lumea auto. Mașinile nu mai erau, de acum, doar europene sau doar americane, doar frumoase sau doar performante; erau pline de viață, întocmai lumii care renăștea după un război devastator.

Modelul original, verde smarald, a fost achiziționat, în cele din urmă, de Fran Roxas, unul dintre cei mai celebri și respectați restauratori de mașini clasice din lume. Acesta a apreciat atât de mult valoarea mașinii, încât i-a dedicat nu numai timp special pentru procesul de restaurare, ci o considera chiar una dintre cele mai valoroase piese ale vastei sale colecții. În anul 1992, Roxas se desparte de Thomas Special, automobilul ajungând în garajul unui nu mai puțin celebru colecționar, Joe Bortz.





# Pontiac Bonneville

## fermecătoarea Americii

În 1955 Pontiac avea deja un loc binemeritat printre mărcile tutelate de General Motors. Erau mașini de nădejde, pe placul americanilor, iar celebrul Silver Streak a devenit, rapid, un simbol al automobilelor made in the U.S.A. Pe deasupra, contextul era și el favorabil. Războiul se terminase, societatea americană prospera, motiv pentru care toți constructorii de mașini se întreceau în a face față unei concurențe tot mai aprige și unei piețe din ce în ce mai efervescente. Drept dovadă, celebrul show auto Motorama, organizat de GM, ajunsese unul dintre cele mai populare evenimente ale anului. Doar în 1954 i-au trecut pragul puțin sub două milioane de vizitatori.

Același an a rămas, însă, special nu doar prin prisma numărului semnificativ de vizitatori, ci și pentru că atunci a debutat emblematicul Pontiac Bonneville; o mașină care va seduce generații după generații de americani.

Legenda spune că Harley Earl, pe atunci director de creație al GM, și-a imaginat designul viitorului Pontiac în timp ce urmărea cursa de la Salt Flats, Utah. Îl contactează numaidecât pe Homer LaGassey cu sarcina de a crea un coupe experimental pe care Pontiac să îl poată prezenta la ediția din 1954 a showului Motorama.

Se naște, astfel, un sport coupe în două locuri, cu o caroserie din fibră de sticlă și uși care se deschideau în sus (precum





BONNEVILLE





la legendarul Mercedes-Benz 300SL), concept puternic influențat de imaginarul Science Fiction, atât de la modă în America anilor '50. Două modele sunt expuse, una de culoarea bronzului și alta verde smarald, ambele dotate cu motoare de 8 cilindri, capabile de 230 CP.

Cele două „Specials” rămân, însă, la stadiul de concept cars, Bonneville urmând să intre în producție în anul 1958, cu o serie de modificări – îndeosebi de interior – menite, în mare, să îi reducă prețul de la 5.000 \$ la 3.000 \$.

Noul Pontiac va fi de acum disponibil atât în varianta hardtop, cât și convertibile, iar motorul instalat era de 8 cilindri în V, capabil de 300 CP.



Generațiile a II-a și a III-a, produse între 1959-1969 și, respectiv, 1961-1964, aduc pe piață și modele în patru uși (hardtop, sedan și station wagon). Diversitatea configurațiilor disponibile – de pildă, interiorul putea varia de la tapițerie din vinil Morrokide, până la piele naturală și bord din furnir de nuc – alături de prețul accesibil fac din Bonneville cea mai bună opțiune pentru toți cei doritori să investească într-o mașină de top care să nu coste tocmai o avere. Lucru care a împins Pontiac în topul vânzărilor pe toată perioada dintre anii 1960-1970.

Dincolo de toate aceste opțiuni, toate modelele Bonneville erau echipate cu transmisie automată Hydra-Matic și, din 1965, Turbo Hydra-Matic, servodirecție, frâne hidraulice și aer condiționat. Pentru ceva dolari în plus, cumpărătorii puteau avea la dispoziție ferestre electrice, scaune cu reglaj automat, radio sau jante de aluminiu prinse în 8 prezoane.

Motorul V8 varia de la 6,4 L la 6,6 L, iar din 1962, pentru 2.250 \$ în plus, era disponibil și în varianta Super Duty, cu motor de 6,9 L, capabil de 405 CP.

Odată cu anul 1965 se trece la cea de-a patra generație; începând cu 1967, versiunea de 6,9 L este înlocuită cu una dotată cu un motor de 7 L, capabil de 390 CP, în timp ce versiunea standard este, de acum, dotată cu un motor de 6,6 L, ce va fi mărit, din 1970, la 7,5 L. În fapt, cea de-a patra generație face din Bonneville și din celebrul B-body al celor de la GM, unul dintre cele mai bine vândute automobile din toate timpurile, alături de VW Beetle și Ford T.

Povestea nu se oprește, însă, aici; Pontiac va continua să o producă pe vedeta mărcii încă mulți ani de aici înainte. Anii 1971-1976 au adus cea de-a cincea generație; o scurtă perioadă, Bonneville nu a mai fost vârf de gamă, locul fiindu-i luat de Grand Ville. Pentru puțin timp, însă. Pentru a deveni No. 1 era nevoie un "je ne sais quoi", calitate pe care Grand Ville nu o avea. Așa că, nu peste multă vreme, Bonneville și-a reluat locul de onoare, cu un model pe cât se poate de luxos, cunoscut de pasionați și ca Bonneville Brougham.

Odată cu anul 1981, preferata Americii capătă o față cu totul nouă, având acum destul de puține în comun cu modelul original. Puterea mașinii este și ea redusă, noua generație fiind echipată cu un motor V6, de 3,8 L, capabil de doar 150 CP.

Odată cu anii 2000-2005 Pontiac Bonneville ajunge la cea de-a zecea generație. Regândită de la zero și ridicată pe o platformă G-body, dar păstrându-și forma Wide-track care a consacrat-o.

Noua Bonneville își recapătă motorul V8 și se avântă pe șosele sub sloganul „luxury with attitude”. Chiar și așa, însă, trecerea timpului se face din ce în ce mai simțită. Modificările succesive, dar și noile modele propuse de concurență fac din prințesa care fusese odată, în anii '60-'70, rățușca cea urâtă. Oamenii de la GM au înțeles și acceptat asta. Motiv pentru care, din 2005, Pontiac Bonneville este scoasă din fabricație. Definitiv.









# Zorii argintii ai Rolls Royce: Silver Dawn



**Atât** pentru novici, cât și pentru cei cu ceva mai multă experiență în ale automobilismului, mărcile Rolls Royce și Bentley au fost mereu, într-un mod straniu, pe cât de asemănătoare, pe atât de diferite. Într-adevăr, la nivel de nuanțe, primele sunt mai curând elegante, în timp ce Bentley-urile sunt mai degrabă sportive; însă chiar și așa, un quelque chose comun le-a unit aproape dintotdeauna. Ce-i drept, asta s-a întâmplat și pentru că, începând cu anul 1931, cele două mărci britanice au parcurs o bună bucată de istorie împreună, ascunzând în culise un set comun de bune practici stilistice și ingineresti.

Un bun exemplu este unul dintre primele modele din lunga și inconfundabila serie „Silver”, Rolls Royce Silver Dawn. Un model emblematic al anilor '50, conceput pornind de la șasiul și caroseria unui Bentley, mai exact Mark VI, prima realizare postbelică a mărcii. Concepută în totalitate de către veteranul John Polwhele Blatchley, caroseria lui Silver Dawn a fost, la momentul respectiv și





a rămas și astăzi, o dovadă de măreție și rafinament pur excellence britanic. Nu degeaba și-a câștigat Silver Dawn un rol principal în creațiile cinematografice hollywoodiene despre imperii financiare clădite uneori mai onest, alteori mai puțin onest. Și nu ușor ți se șterge din minte imaginea inconfundabilă a lui Marlon Brando alături de un Silver Dawn, în miticul The Godfather.

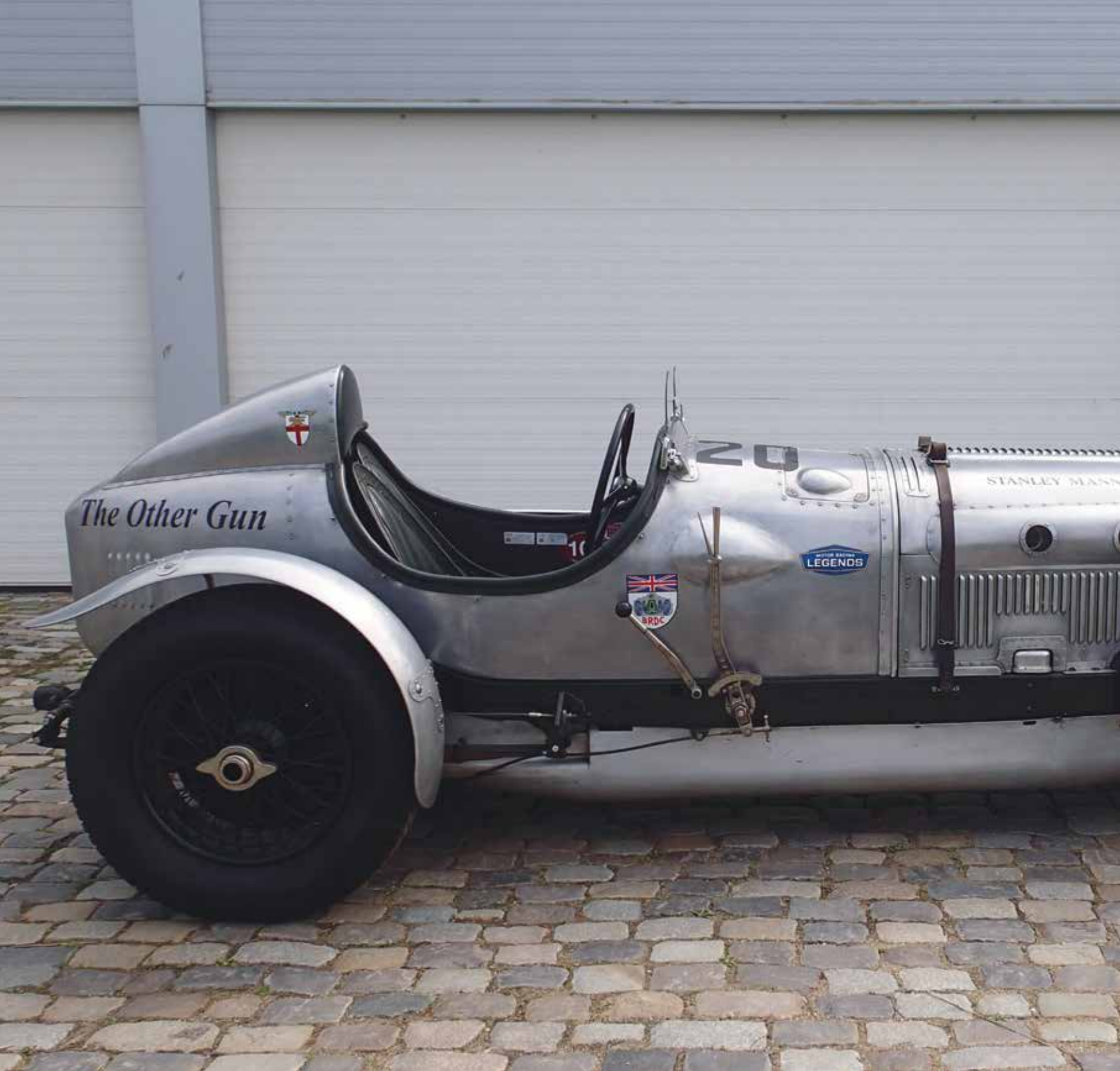
Din 1952, cei de la Rolls Royce aduc o serie de modificări caroseriei, împrumutând și de această dată, tot o variantă Bentley, mai precis caroseria lui R Type. Ca motorizare, Silver Dawn trece prin puține modificări, folosindu-se constant un motor de 6 cilindri în linie. Până în 1951 acesta a avut capacitatea de 4,3 L, din 1951 de 4,5 L, iar din 1954 până în 1955, când Silver Dawn este înlocuită cu Silver Shadow, se folosește un motor cu o capacitate mărită la 4,9 L.

Autoturismul dispunea de o suspensie independentă cu arcuri elicoidale în partea din față, în timp ce puntea spate era susținută de arcuri lamelare. Construcția era de tip "clasic" – caroseria era separată de șasiu, de care era prinsă, inițial, prin nituire (1953), fiind ulterior sudată. Pentru oprirea colosului era nevoie de tamburi cu un diametru de peste 30 de cm servo-asistați, în partea din față.

Rolls Royce a produs Silver Dawn pentru o perioadă scurtă, de doar șase ani. Suficient, însă, pentru ca modelul să intre în istorie. Dovadă stă inclusiv portretul, pe cât se poate de sugestiv, pe care i l-au făcut jurnaliștii de la prestigioasa revistă britanică, Autocar: „o mașină scumpă, gândită special pentru cunoscătorul doritor de excelență și pregătit să plătească cea mai mare sumă posibilă în schimbul calității lucrăturii și a finisajului.”







*The Other Gun*

STANLEY MANN

LEGENDS

BRDC



# Old Mother Gun, veterana Bentley



**Din** 1919 până în 2003, atunci când echipa Bentley a obținut cea de-a șasea victorie în cursa de la Le Mans, istoria constructorului britanic a fost sinonim cu geniul ingineresc bătuit de pasiunea nebună pentru viteză. Încă dinainte de primul Război Mondial, Walter Owen Bentley și fratele său, Horace Miller Bentley, și-au propus să transforme lumea prin puterea vitezei. Așa au ajuns cei doi să achiziționeze, în anul 1912, reprezentanța britanică a mărcii franceze, Doriot, Flandrin & Parant (D.F.P), mașini cu care W. O. Bentley a câștigat, de altfel, prima sa cursă de viteză și pe care, tot acesta, le caracteriza ca fiind: „rapide, robuste, cu profund caracter sportiv și foarte calitative”. O serie de însușiri care îl vor bătui pe W.O. toată viața, ele constituindu-se în temelia viitoarelor mașini Bentley.

Primul model, deja celebrul 3-Litre, prinde viață imediat după război. Însă W.O. nu concepea ca istoria să îl rețină doar ca pe un simplu constructor de mașini; își dorea să conceapă mașini excepționale, capabile să urce pe cele mai





râvnite podiumuri din lume. Ceea ce a și reușit, pentru întâia oară la Le Mans, în anul 1924. A fost începutul unei lungi serii de victorii, repetate în anii 1928, 1929 și 1930. Ani pe durata cărora puține mașini au egalat-o în celebritate pe eroina echipei Bentley, Old Mother Gun.

Fără urmă de îndoială, Mother Gun este cea mai celebră dintre Bentley-urile care au părăsit garajul din Cricklewood, între anii 1919-1931, ea fiind, de fapt, primul model Bentley 4,5 L. Iar porecla i se trage de la modul cu totul original în care Woolf Barnato, unul dintre faimoșii „Bentley Boys”, a citit numărul de șasiu al mașinii (ST3001): „S-T-Three-O-O-One... Old Mother Gun!”

După victoria din 1924 de la Le Mans, W.O. simte nevoia să proiecteze pentru mașinile sale motoare mai mari, care să poată suporta caroserii mai grele și care să fie capabile să țină piept concurenței serioase impuse de Bugatti sau Lorraine-Dietrich. Apar, așa, modele 6 L și 4,5 L. Inițial, au coexistat modelele 3 L și 6 L; primul era, însă, depășit, iar

cel de 6 L nu putea performa din pricina pneurilor care nu făceau față puterii generate de motor. Așa că echipa Bentley, în frunte cu Sir Henry „Tim” Birkin, decid să reducă puterea motorului cu doi cilindri, luând, astfel, naștere modelele 4,4 L, cu care britanicii vor urca pe podiumul de la Le Mans.

Prima ieșire pe pistă a mașinii Old Mother Gun, în anul 1927, nu a fost tocmai cu noroc, ea fiind implicată într-un accident în lanț care i-a obligat pe cei de la Bentley să se retragă. Anul următor, însă, după o cursă de nu mai puțin de 2.700 km, cu Woolf Bernato și Bernard Rubin la volan, Old Mother Gun urcă, victorioasă, pe podium. La fel s-a întâmplat și în anul 1929, ea fiind depășită doar de o singură mașină, un Bentley 6-Litre. În 1932, după alte două participări de mare succes la Le Mans, Old Mother Gun îi este vândută lui Richard Marker. Acesta nu zăbovește și o pregătește pentru participarea la cursa de viteză de la Brooklands, cea mai importantă modificare fiind instalarea unui motor mai mare, de 6,5 L. Ulterior, în 1936, veterana Bentley trece în posesia lui Robin Jackson; iar după un an în care șasiul a fost ranforsat, s-au instalat o caroserie de monopost, pistoane și biele noi, Old Mother Gun devine „Jackson Special”. Cea mai vizibilă dintre aceste modificări aduse de Jackson este montarea unei caroserii de aluminiu pe care a ales să o păstreze nevopsită. Alegere devenită, ulterior, emblematică. După alte victorii la Brooklands și semănând destul de puțin cu ceea ce fusese, pe vremuri, la Le Mans, Old Mother Gun iese de pe pistă, definitiv, în anul 1948.

În prezent, Old Mother Gun mai poate fi admirată cu ocazia curselor de mașini clasice din Europa. Ea a fost complet restaurată de către experții Bentley de la Stanley Mann, care i-au redat întocmai spiritul Jackson Special, din 1939. Una dintre cursele notabile pe care le-a câștigat după restaurare a fost în 1992, când a parcurs 1.600 km, cu o viteză medie de 160 km/h.





The Other Gun

The Other Gun

VTC 001

# Romeo + Giulietta = Alfa Romeo Giulietta SS

**Încă** dinainte ca Giulietta să devină prințesa nemuritoare a Italiei, oamenii de la Alfa Romeo au știut că noul model va fi cel mai important din istoria mărcii și că va reprezenta, totodată, marele salt modernizator al industriei din peninsulă. Se întâmpla în anul 1954, iar la fabrica din Portello se căutau asiduu soluții economice și tehnice care să dea startul unei revoluții. Cu atât mai mult cu cât Ugo Gobbato, eminența cenușie a Alfa Romeo, fusese asasinat chiar în acel an. Așa ajunge să intre în joc Rudolf Hruska, inginerul de origine austriacă care îl proiectase, împreună cu bătrânul Porsche, pe îndrăgitul Volkswagen Beetle.

Produsul lunilor de căutări ale echipei conduse de Hruska, nimeni alta decât Alfa Romeo Giulietta, este scos la rampă în anul 1954, la Salone dell'automobile di Torino. Un coupe Sprint tineresc și agil, practic și performant, purtând semnătura designerului Bertone. Un an mai târziu sunt scoase pe piață variantele sedan și two-seater convertible, ultimul o creație Pininfarina. Lovitura de grație va fi însă dată când, tot sub egida Bertone, apare Alfa Romeo Giulietta SS, Sprint Speciale.

Prima varianta Giulietta SS a fost prezentată în anul 1957, la Torino; însă modelul final este arătat presei de specialitate











abia doi ani mai târziu, în 1959, pe circuitul de la Monza. „Asamblată manual și... în mod incontestabil scumpă”, era descrierea pe care i-o făcea, pe atunci, o broșură britanică.

Giulietta SS s-a făcut remarcată încă din prima clipă, mai ales datorită siluetei aerodinamice, modelată după tehnologia BAT - Bertone Aerodynamica Technica. Motorul care o pune în mișcare era un DOHC, de 1.300 cc, capabil de 100 CP și, respectiv, de o viteză maximă de 200 km/h. Varianta care a intrat în producție, ușor diferită față de prototip, era construită complet din oțel. Se renunță la geamurile din plexiglas, au fost adăugate bare de protecție în față și în spate, precum și o minimă antifonare. Interiorul mașinii era extrem de spațios și luminos, iar tapițeria plușată, garniturile de piele și volanul Nardi erau opțiunile ideale pentru garantarea confortului cerut de un adevărat grand tourer.

Din anul 1963, Giulietta SS devine mai puternică, căpătând un motor de 1,6 L, capabil de 112 CP. Iar odată cu această schimbare, Giulietta mai capătă și numele alternativ de Giulia. Adică o Giulietta... mai mare. Schimbările făcute de cei de la Alfa Romeo nu au fost, însă, extraordinar de mari. Iar cea mai ușoară cale de a distinge o Giulia SS de o Giulietta SS este să te uiți la tabloul de bord: în cazul Giuliei, acesta este îmbrăcat în piele și torpedoul avea o înclinație diferită.

În tot acest interval de timp a mai existat, însă, o versiune a Giuliettei, Sprint Veloce. Mai ușoară, grație caroseriei în parte din plexiglas, și mai puternică, datorită instalării a două carburatoare orizontale Weber dublu-corp. Giulietta SS Veloce s-a făcut bine remarcată în competițiile de profil, cu precădere la Mille Miglia. Ba mai mult, în anul 1956 a ocupat primele trei poziții la categoria sa, umilindu-l pe Porsche 356, o mașină cu o capacitate cilindrică în mod considerabil mai mare.

Și tot la Mille Miglia a mai avut loc un episod celebru care îi are ca protagoniști pe frații Leto di Priolo, cunoscuți piloți în epocă. Acest episod a dat naștere unei serii de ediții speciale Giulietta Sprint Zagato. În urma unui accident pe

circuit, Giulietta celor doi piloți a fost aproape complet distrusă. Forțați de împrejurări, cei doi se îndreaptă pentru recarosarea mașinii către alți doi frați și mai celebri, Zagato.

În liniștea atelierelor din Milano, Zagato concepe pentru Giulietta o caroserie mult mai ușoară și mult mai aerodinamică, chiar și decât versiunea Sprint. Succesul a fost, se pare, atât de mare încât de aici înainte mulți alți piloți, posesori de Giulietta Sprint se vor îndrepta către Milano, pentru a-și transforma mașinile în modele SVZ (Sprint Veloce Zagato).

Până în anul 1966, atunci când Alfa Romeo oprește producția seriei Sprint Speciale, au fost fabricate în jur de 1.300 de Giuliette și aproximativ 1.400 de modele Giulia Sprint Speciale. Dincolo, însă, de numere, ce au lăsat în urmă italienii de la Alfa Romeo este o fărâmă de eternitate în istoria automobilismului mondial.





# RETROMOBIL pe drumul vinului

**12 aprilie 2014**  
**Editia a 3-a**

A devenit o tradiție ca an de an sezonul de evenimente organizate de Retromobil Club România să fie deschis de Retro Parada Primăverii.

Anul acesta a fost o excepție existând un preambul, Standul Retromobil, organizat la SAM (5-6 aprilie). Precedată de o conferință de presă în cadrul căruia a fost anunțat noul sponsor principal al R.C.R., compania de asigurări Allianz Țiriac, pe 12 aprilie, în 21 de orașe din țară, s-a desfășurat a XV-a ediție Retro Parada Primăverii. Deși vremea a fost rece, cu precipitații, ba mai mult la Brașov și Suceava am avut parte de ceea ce bătrânii numesc « zăpada mieilor », participarea a fost numeroasă, în întreaga țară putând fi admirate peste peste 500 de vehicule istorice.

A fost probă elocventă a determinării de care dau dovadă pasionații de vehicule istorice. Ca de fiecare dată bucureștenii și-au dat întâlnire pe platoul de la intrarea în Parcul Carol I unde sutele de spectatori au admirat

90 de motociclete și automobile. Bravii motocicliști care au înfruntat ploaia au fost întâmpinați cu aplauze, iar gestul lor trebuie să dea de gândit celor pe care câteva picături de ploaie îi fac să renunțe la participare.

Au fost foarte multe exemplare prezentate în premieră, exemplare de mare valoare recent restaurate, precum Porsche 356, automobil ieșit pe poarta atelierului Oltimer Studio Restaurări chiar în preziua expoziției, Mercedes 220 Cabriolet, Dodge Charger, Chevrolet Corvette și automobilul care a stârnit cea mai mare curiozitate, Messershmitt K250, pentru prima dată expus în România.

După două ore participanții la expozițiile din București, Târgoviște, Galați și Buzău și-au dat întâlnire la Urlați, în cadrul celei de-a treia ediții a evenimentului « Retromobil pe drumul vinului. Reunirea participanților s-a făcut în zona centrală a orașului Urlați Gazda evenimentului, Crama dintre vii, a oferit ca de fiecare dată

cadrul ideal pentru un garden party deschis de discursul de bun venit al primarului orașului Urlați, dl. Marian Măchișescu, urmat de cel al admirabile gazde dna Livia Popescu Tăriceanu, organizatoarea evenimentului.

Somelierii prezenți la eveniment au introdus participanții în secretele unei pasiuni cu totul aparte, vinul și vinificația, prezentând cu măiestrie atât ritualul sabrării unei sticle de vin spumant precum și vinurile degustate de pasagerii vehiculelor istorice și invitați.

Șoferii s-au mulțumit cu bucatele alese și au rezistat tentației de a degusta numeroasele vinuri românești de calitate. Spre seară vremea s-a îmbunătățit ceea ce a crescut plăcerea drumului de retur.

Calendarul de evenimente s-a deschis sub cele mai bune auspicii și nu ne rămâne decât să vă invităm la următoarele evenimente organizate Retromobil Club România.





Retro



2014

## Calendar evenimente R.C.R. 2014

- |                          |                                                                             |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 5-6 aprilie              | - Standul Retromobil – Salonul Auto Moto (București-Piața Constituției)     |
| 12 aprilie               | - Retro Parada Primăverii                                                   |
| 12 aprilie               | - Retromobil pe drumul vinului (Urлаți)                                     |
| 1-3 mai                  | - Raidul Mări Negre (Constanța)                                             |
| 9-11 mai                 | - Întâlnirea Internațională Vw Kafer Club (Baia Mare)                       |
| 10 mai                   | - Mai ... Clasic (Constanța)                                                |
| 10-11 mai                | - Întâlnirea Dacia Clasic (Brașov)                                          |
| 18 mai                   | - Antebellum (București)                                                    |
| 23-25 mai                | - Retro Regatta (Bulgaria)                                                  |
| 31 mai-1 iunie           | - Muscle Car Expo (Mall Vitan București)                                    |
| 14-15 iunie              | - Brașov Classic Rally                                                      |
| 28 iunie                 | - Concursul de Eleganță Sinaia (Domeniul Regal Peleş) - Eveniment FIVA      |
| 3-6 iulie                | - Cu zimbrul prin Carpați (Munții Buzăului)                                 |
| 12 iulie                 | - Retromobil Grand Prix (Circuit Amckart)                                   |
| 19-20 iulie              | - Câmpulung în amintiri (Câmpulung Muscel)                                  |
| 25-27 iulie              | - Sibiu Oldies Meeting                                                      |
| 23 august                | - Fabricat în România (București)                                           |
| 30 august                | - 2 roți istorice                                                           |
| 12-13 septembrie         | - Kronstadt Classic Rally                                                   |
| 5-7 septembrie           | - Raliul Carpați Retro (București-Chișinău-Iași-București) - Eveniment FIVA |
| 20-21 septembrie         | - Ziua Națională a Pasiunilor (Strejnic)                                    |
| 27 septembrie            | - Raliul Memorial «Giurgiu 1904» - Eveniment FIVA                           |
| 4-5 octombrie            | - Raidul Transfăgărașan                                                     |
| 11 octombrie             | - Retro Parada Toamnei                                                      |
| 24 octombrie-2 noiembrie | - Standul Retromobil - Bucharest Classic Car Expo                           |

### Evenimente în curs de programare :

- De la cal la cai putere (Săftica) (septembrie)
- Raid M461 (august)



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

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

