

# JURNAL DE ELEGANȚĂ

de BMW România

Concursul de Eleganță Sinaia, 24 iunie 2023, Numărul 4



RETROMOBIL  
CLUB ROMANIA  
25  
1998  
2023

Urmăriți spectacolul  
motorizat și online:



Fotografie realizată de Ciprian Mihai.  
Photo taken by Ciprian Mihai.

#### PROGRAM:

- 10:00 - 16:00 – Expoziția automobilelor participante, la Castelul Peleş, Economat și Castelul Peleşor.
- 10:00 și 14:30 – Tururi ghidate, cu start de la Carol Gastro Bierhaus.
- 12:00 - 14:30 – Parada pe platoul Castelului Peleş. Automobilele participante vor defila pe categorii prin fața juriului C.E.S. și a publicului.
- 17:00 - 18:00 – Turul orașului Sinaia.
- 18:00 - 19:30 – Festivitatea de premiere. Automobilele vor defila în fața Casinoului din Parcul Central din Sinaia.

#### PROGRAMME:

- 10:00 - 16:00 – The automobiles are exhibited at Castelul Peleş, Economat and Castelul Peleşor.
- 10:00 and 14:30 – Guided tours, starting at Carol Gastro Bierhaus.
- 12:00 - 14:30 – The Parade of automobiles on the plateau of Castelul Peleş. The concours cars will parade in front of the C.E.S. jury and public.
- 17:00 - 18:00 – The tour of Sinaia.
- 18:00 - 19:30 – The award festivities. The automobiles will parade in front of the Casino in the Sinaia Central Park.



Eveniment organizat de Retromobil Club România, în parteneriat cu Primăria Orașului Sinaia și Muzeul Național Peleş. [www.concursuldeeleganta.ro](http://www.concursuldeeleganta.ro)

- 04 Grila dublă BMW după 90 de ani  
90 years of the BMW double grill
- 06 75 de ani de la primul Porsche  
75 years since the first Porsche
- 09 Le Mans: un secol de viteză  
Le Mans: fast forward 100 years
- 10 Picturi în cafea  
Coffee paintings
- 12 BMW 2002 turbo și noul M2  
BMW 2002 turbo and the new M2
- 13 BMW Motorrad: Un secol pe 2 roți  
BMW Motorrad: A century on 2 wheels
- 14 Aniversare Giovanni Battista Pirelli  
Giovanni Battista Pirelli anniversary
- 15 Mașina lui Aurel Persu, la 100 de ani  
Aurel Persu's car is 100



# Colecționarul de povești rare

Gautam Sen, Vice-Președinte al F.I.V.A. (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), va face parte din juriul select al Concursului de Eleganță din Sinaia, care are loc în 2023.

**G**autam Sen are o carieră internațională remarcabilă, care a fost esențială pentru dezvoltarea culturii automobiliste în India. A lansat primele două reviste auto în țara sa (Indian Auto în 1986 și Auto India în 1993). De asemenea, a lansat versiunile din India ale publicațiilor Auto Motor und Sport și BBC Top Gear. Gautam Sen a devenit și un consultant foarte respectat pentru constructorii de mașini din India. De exemplu, a avut un rol de coordonare în lansarea modelului sport San Storm.

Deși este și membru în juriul Le Mans Classic, Gautam ne spune că mai întâi a fost fascinat de automobilele noi, fiindcă pe parcursul copilăriei sale în India se construiau "mașini britanice și italiene perimate". Pasiunea pentru automobile clasice i-a fost aprinsă de raliul Statemans din Calcutta. Era o paradă cu peste 200 de vehicule clasice, iar proprietarii lor se îmbrăcau în haine de epocă. Atunci a putut admira mașini deosebite precum Darracq din 1905, Renault AX din 1908, Delaunay-Belleville din 1910, sau modelele ale mărcilor Studebaker, Cadillac, Wolseley, Rolls-Royce și Delage.

Acum, Gautam Sen vine în România având calitatea de membru al juriului Sinaia Concours d'Elegance. Și ne explică de ce acest eveniment are un șarm aparte în rândul competițiilor dedicate mașinilor clasice: "Ceea ce face special evenimentul din Sinaia este simplul fapt că își are originile în 1934. Asta îi oferă concursului de eleganță autenticitatea unei competiții care este plină de istorie. Și reprezintă unul dintre concursurile de eleganță cele mai vechi din Europa. A fost readus la viață pentru a oferi recunoștință față de importanța culturală pe care o țară precum România o are în istoria automobilistică."

Concursul de Eleganță de la Sinaia este și o destinație deosebită pentru publicul larg, fiind găzduit în locația sa istorică, pe domeniul Castelului Peleş. Gautam Sen spune că acesta este un avantaj foarte atractiv. Și, la fel de importantă este ospitalitatea asigurată de experiența Retromobil Club România, asociația națională care organizează concursul, având susținerea specială a partenerului oficial BMW Group România și a altor parteneri.



Gautam Sen a scris o colecție impresionantă de cărți, în care dezvăluie povești uimitoare despre mașini rare. Exemple sunt modelele sport experimentale Phantom I 17EX, care au fost fabricate în anii 1920 de Rolls-Royce, având caroserii ușoare. Puteți descoperi cărțile pe site-ul gautamsen.com. Gautam Sen wrote an impressive collection of books unveiling amazing stories about rare cars, like the experimental Phantom I 17EX lightweight sports cars built by Rolls-Royce in the 1920s. You can discover the books visiting gautamsen.com.



Dacia 1300 la Concursul de Eleganță Sinaia.

Gautam Sen deține un Renault Novaquatre Canadienne din 1938 cu o caroserie stil "woodie", o motocicletă James din 1922 și un Maruti 800 din 1985. Gautam Sen owns a 1938 Renault Novaquatre Canadienne with a woodie body, a 1922 James motorcycle and a Maruti 800 from 1985.



Sfatul meu pentru colecționarii de mașini din România este să dea prioritate vehiculelor din trecutul țării voastre, fiindcă într-o zi ați putea realiza că ați pierdut supraviețuitorii rari ai istoriei voastre automobilistice.



Cu Marcello Gandini, designerul Lamborghini Miura. Next to Marcello Gandini, the Lamborghini Miura designer.



## The collector of rare stories

Mr. Gautam Sen, who is a Vice-President of F.I.V.A. (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), will be part of the select jury for this year's Sinaia Concours d'Elegance.

**M**r. Gautam Sen has an outstanding international carrier, that was essential for the development of car culture in India. He launched the first automotive magazines in his country (Indian Auto in 1986 and Auto India in 1993), and also the Indian versions of the Auto Motor und Sport and BBC Top Gear magazines. And he became a highly regarded consultant for Indian car-makers. For example, he managed the development of the San Storm sports car model.

Even though today he is a member of the Le Mans Classic jury, Gautam tells us he was first fascinated by new cars, because at the time of his childhood India was manufacturing "out-of-date British and

Italian cars". His passion for classic cars was sparked by the Statesman Vintage Car Rally in Calcutta. It was a parade of more than 200 vintage vehicles, with owners dressed in period costumes. He could admire cars like a 1905 Darracq, a 1908 Renault AX, a 1910 Delaunay-Belleville, or even Studebaker, Cadillac, Wolseley, Rolls-Royce and Delage models.

Now he arrives in Romania as a member of the Sinaia Concours d'Elegance jury and he tells us why this event has a special charm among competitions dedicated to vintage cars: "What makes the Sinaia event special is the simple fact that it originates from 1934, which gives this concours d'elegance the

authenticity of a competition full of history. This is one of the older concours d'elegance events in Europe. And it has been revived to recognize the cultural significance a country like Romania has in the automotive history."

Sinaia Concours d'Elegance is also a great destination for the general public, as it is hosted in its historical location, the Peleş Castle domain. Gautam Sen underlines that this is one very attractive advantage. And equally important is the hospitality ensured by the experience of Retromobil Club Romania, the national association that organizes the concours, with special support from BMW Group Romania as official partner along other partners.



My advice for Romanian car collectors is to prioritize the vehicles from your country's past, as one day you may realize you've lost the rare survivors of your own automotive history.



# Cea mai importantă conferință internațională de restaurări

O dată la doi ani, România găzduiește cel mai important simpozion dedicat restaurărilor de automobile de epocă organizat sub patronajul F.I.V.A. (Fédération Internationale des Véhicules Anciens – Federația Internațională a Vehiculelor de Epocă).

**D**upă ediția de debut, organizată la București în 2021, simpozionul din acest an va fi găzduit la Sinaia, după ziua de eveniment de la Castelul Peleş, pe 25 iunie. Care este granița dintre conservare și restaurare? Până unde pot merge cu păstrarea unor elemente afectate de trecerea timpului și când pot interveni cu reconstrucția? Acest echilibru este una din cele mai mari provocări în căutarea păstrării autenticității și valorii vehiculelor de epocă.

Cu participare directă la Sinaia sau prin transmisie live on-line, pasionații au șansa să descopere în România o serie de nume importante în lumea automobilelor

de epocă din SUA, Germania, Italia, Franța, India sau Mexic. Evenimentul aduce împreună experiența unor restauratori internaționali precum David Cooper (USA) sau Laura Kukuk (Germania), alături de perspectivele unor țări precum India (Prithvi Nath Tagore), Mexic (Enrique Villasenor) sau România (Andrei Ciocârlan). Un invitat important din acest an este și Adolfo Orsi Jr., membru al familiei de la Modena care a deținut Maserati vreme de aproape trei decenii, istoric auto și autor, una din cele mai populare personalități de pe scena automobilelor de epocă.



## The most important international conference for restorers

Once every two years, Romania hosts the most important symposium dedicated to the restorers of vintage cars, organized under the patronage of F.I.V.A. (Fédération Internationale des Véhicules Anciens – the International Federation for Historic Vehicles).

**A**fter the debut edition, organized in Bucharest in 2021, this year's symposium will be hosted in Sinaia, after the event at Peleş Castle, on June 25th. What is the boundary between preservation and restoration? How far can we go with keeping some components that were affected by the passage of time and when can we intervene by reconstructing? Achieving this balance is one of the greatest challenges in the search for the preservation of authenticity and value for classic cars.



Those sharing a passion for vintage cars can participate directly at the symposium in Sinaia, or they can watch the live broadcast. And they have the chance to discover in Romania a series of important names in the world of historic cars. The specialists come from the USA, Germany, Italy, France, India or Mexico. The event brings together international restorers like David Cooper (USA) or Laura Kukuk (Germany), next to the cultural perspectives from India (Prithvi Nath Tagore), Mexico (Enrique Villasenor) or Romania (Andrei Ciocârlan). One of the important guests of this year's event is Adolfo Orsi Jr., a member of the family from Modena who owned Maserati for almost three decades. He is also an author and historian specialized in the automotive industry, and one of the most popular personalities on the scene of vintage cars.

# Dedicat valorilor românești



Alexandrion Group premiază automobilele clasice din categoria "Fabricat în România" a Concursului de Eleganță de la Sinaia.

**T**recerea timpului crește valoarea mașinilor de colecție, la fel cum înobilează aroma băuturilor alcoolice fine. La ediția din 2023 a Concursului de Eleganță de la Sinaia, cel mai mare producător și distribuitor de băuturi spirtoase și vinuri din România oferă două dintre cele mai selecte produse din gama sa pentru premiera mașinilor românești clasice.

Este vorba despre primul whisky single malt produs integral în România (carpathian-single-malt.com). La aproape 1 an de la lansare, gama Carpathian Single Malt Whisky numără 13 expresii, produse integral din orz românesc și apă subcarpatică la Distileria Alexandrion Saber 1789, localizate în Bucov (Prahova). Acestea

sunt maturate inițial în butoaie de stejar alb american, ex-Kentucky Bourbon, iar apoi aroma lor este finisată în premieră mondială prin maturarea în butoaie de vin românesc, dar și în cele de vin italian, spaniol, portughez, grec, cipriot.

De asemenea, Alexandrion Group va încânta colecționarii de vehicule cu vinul spumant Rhein Extra, produs la Pivnițele Rhein & C<sup>IE</sup> Azuga 1892. Acesta aniversază 130 de ani de la înființarea Pivnițelor Rhein & C<sup>IE</sup> Azuga 1892. Cu o istorie strâns legată de cea a Casei Regale a României, Pivnițele Rhein & C<sup>IE</sup> Azuga 1892 sunt cel mai vechi loc unde vinul spumant este produs după metodă tradițională fără întrerupere, de peste un secol. (rhein1892.com)

## Dedicated to Romanian values

The Alexandrion Group is offering the awards for the classic cars that participate in the "Made in Romania" category of the Sinaia Concours d'Elegance.

**T**he passage of time elevates the value of collectable cars, just as it brings a more noble aroma to the fine alcoholic beverages. At the 2023 Concours d'Elegance in Sinaia, Romania's largest producer and distributor of alcoholic drinks and wines offers two of its most select products as a prize for the best classic Romanian cars.

One of them is the first single malt whisky produced entirely in Romania (carpathian-single-malt.com). Almost 1 year after its debut, the Carpathian Single Malt Whisky variety was extended to 13 refined expressions, all produced using just Romanian barley and sub-Carpathian water at the Alexandrion Saber 1789 Distilleries, in Bucov (Prahova). The initial ageing is done in ex-Kentucky Bourbon white oak barrels. Then, as a world premiere, their aroma is refined by ageing in Romanian wine barrels. For some varieties ageing is done in Italian, Spanish, Portuguese, Greek, Cypriot wine barrels.

Also, the Alexandrion Group will delight the car collectors with the Rhein Extra sparkling wine, produced at the Rhein & C<sup>IE</sup> Azuga 1892 Cellars. This sparkling wine also celebrated 130 years since Rhein & C<sup>IE</sup> Azuga 1892 Cellars have been established.

With a history closely linked to the history of the Royal House of Romania, Rhein & C<sup>IE</sup> Azuga 1892 is the oldest establishment where sparkling wine has been produced without interruption, through the traditional method, for more than a century (rhein1892.com).







Legendarul designer italian Giorgetto Giugiaro a creat estetica avangardistă a supercar-ului M1, modelul cu cea mai mică grilă dublă din istoria BMW.  
The legendary Italian designer Giorgetto Giugiaro created the vanguard aesthetics of the M1 supercar, that had the smallest double grille in BMW's history.

# De la răcire la autovindecare

Grila dublă BMW este unul dintre cele mai longevive elemente de design din lumea auto, cu o istorie de 90 de ani și variații care au avut rol în evoluția mărcii în ansamblu.

Lansat în anul 1933, modelul 303 a fost primul automobil dezvoltat integral de BMW. Și, în același timp, primul model care a primit grila dublă a radiatorului. Acest element de design ușor recognoscibil este un simbol al mărcii. După 303, grila dublă a fost preluată de toate modelele interbelice BMW, inclusiv de legendarul model 328. Acesta a reușit victoria în cursa de 24 de ore de la Le Mans în 1939 (la clasa sa) și a câștigat Mille Miglia în 1940, definind imaginea sportivă a mărcii BMW.

În 1956, BMW 503 a fost lansat cu o grilă dublă cu dimensiuni reduse, în ciuda faptului că sub capotă avea motor V8. În același an, același designer - Albrecht Graf Goertz - era responsabil și pentru BMW 507. Superbul roadster devenea primul model cu prizele de aer mari, dar orientate orizontal.

Totuși, pentru că perioada anilor '60 nu a fost una prolifică pentru industria auto europeană, BMW a lansat și modele cu cilindre mică și motoare amplasate în spate, astfel că nevoia funcțională a grilei duble a dispărut. Prin

urmare, Isetta, 600 și 700 sunt modele care fac excepție de la "regula" grilei duble.

În 1978 casa de design Giugiaro avea să deseneze una dintre cele mai mici grile duble din istoria BMW, pentru sportivul M1. Acesta a fost inspirație și pentru primul BMW Seria 8 sau BMW Z1.

Electricizarea gamei BMW a început cu i3, în 2013, și deși nu avea nevoie de o grilă dublă, bavarezii au păstrat acest element de design sub forma unei grile închise, preluată mai apoi și de i8. În 2019 debuta iluminarea grilei, odată cu a treia generație X6, BMW devenind primul producător care primea omologare pentru această soluție. Un nou format al grilei cu decupaje verticale mari a revenit în 2020, odată cu a doua generație BMW Seria 4.

În 2022 BMW iX este dezvoltat cu grilă dublă care ascunde și protejează o multitudine de senzori care funcționează fără să fie văzuți, sub conceptul "shy-tech". Grila BMW iX marchează și o premieră prin faptul că suprafața sa este dintr-o peliculă care permite "autovindecarea" zgârieturilor.



BMW 303 (1933)

BMW 303 a fost primul model al mărcii bavareze distins printr-o grilă frontală cu decupaje duble. BMW 303 was the first model of the Bavarian brand distinguished by the double frontal grille.

Grila modelului BMW iX ascunde senzori sub un panou cu peliculă de poliuretan cu funcție de "autovindecare". Zgârieturile mici se vindecă în 24 de ore la "temperatura camerei" sau în 5 minute folosind un uscător de păr. The BMW iX front grille hides sensors under a panel covered with a layer of "self-healing" polyurethane. Small scratches heal in 24 hours at "room temperature" or in 5 minutes when a hair dryer is used.



## From cooling to self-healing

The BMW double kidney grille is one of the most long-lasting design elements in the automotive world. And, in its 90 years of history, it played a role in the evolution of the brand.

The 303 model launched in 1933 was the first car developed entirely by BMW. And, at the same time, it was the first model to receive the double grille for the radiator. This element is easy to recognize and became a symbol of the BMW brand. After the 303 model debut, the double grille was implemented by all pre-war models. This included the legendary 328, that was victorious in its class in the 1939 endurance race at Le Mans and took first place in the 1940 Mille Miglia. These performances were defining for the sporty image of the BMW.

In 1956, the BMW 503 was launched wearing a small double grille, despite the fact there was a V8 engine under its bonnet. The same year, the same designer - Albrecht Graf Goertz - was responsible for the BMW 507. The beautiful roadster was the first to have a double grille with two horizontal air intakes.

But, because the 1960s were not prolific for the European car industry, BMW launched models with small engines, in some cases mounted at the back. So there was no need for the cooling function of the frontal open grille. Thus, Isetta,

600 and 700 were three models that made an exception from the double grille "rule".

In 1978, the Giugiaro design studio designed one of the smallest double grilles in the history of BMW, for the M1 sports car. This inspired the design for BMW Z1 and BMW 8 Series.

BMW's transition to electric propulsion began in 2013 with the i3. It didn't need an open double grille, but the Bavarians kept this design element as a closed grille. A similar design was used for the i8.

In 2019 the illuminated grille was launched with the new BMW X6. And so BMW was the first car manufacturer to receive homologation for this styling solution. A new format of the big vertical double grille would make a comeback in 2020, with the second generation of the BMW 4 Series.

In 2022 BMW iX was unveiled with a double grille that hides and protects numerous sensors that work behind the scenes, under the concept of "shy-tech". The BMW iX grille also marked a premiere because it has an outer layer that allows scratches to "self-heal".



# Înapoi în viitor

După 35 de ani de la lansare, BMW Z1 rămâne unul dintre cele mai avangardiste roadstere create vreodată.

**M**odelul Z1 a fost proiectat pentru a face și desface titluri clișeu precum "Înapoi în viitor". A fost primul proiect BMW Technik GmbH, adică al echipei de ingineri formată în 1985 cu rolul de a crea tehnologiile inovatoare ale viitorului. Era mai mult decât o divizie BMW, fiindcă avea codul intern ZT (adică T de la Technik, iar Z desemna de obicei subsidiarele care erau companii BMW AG externalizate). Deci scopul era libertatea de creație, independentă față de alte departamente.

BMW Z1 prelua suspensia față, motorul de 2,5 litri (170

CP) și transmisia manuală cu 5 trepte de la BMW 325i (E30). Dar în rest era complet avangardist. Avea o suspensie spate multi braț (nouă la acea vreme), structură monococă acoperită în zinc (pentru un plus de rigiditate torsională) și portiere care coborau electric în pragurile înalte. Roadster-ul poate fi condus cu portierele coborâte, sporind senzația de kart. A dat dovadă de abilități dinamice și pe Transfăgărășan, când BMW Group Classic l-a adus la Concursul de Eleganță de la Sinaia, în 2017.

BMW Z1 merge și fără panouri de caroserie. Fiindcă acestea sunt detașabile. BMW spunea că schimbarea lor cu unele de culoare diferită poate fi făcută în mai puțin de 1 oră. Panourile sunt din termoplastice și revin la forma inițială după un impact minor. Directorul BMW Technik GmbH a demonstrat sărind cu picioarele pe un panou. Nu ne miră că Z1 pare și azi înaintea timpului.



## Back to the future

After 35 years since its launch, the BMW Z1 remains one of the most avant-garde roadsters ever created.

**T**he Z1 model was created to make or break cliché titles like "Back to the Future.". It was the first project of BMW Technik GmbH, a team of engineers brought together in 1985 to create the innovative technologies of the future. But it was more than just a department of BMW because it had the internal code name ZT (T meaning Technik, and the letter Z usually assigned to externalized BMW AG subsidiaries). So the purpose was to boost creativity and be independent of other departments.

BMW Z1 used the front suspension, 2.5-liter engine (170 HP), and 5-speed manual gearbox of the BMW 325i (E30). But, other than that, it was completely avant-garde. It had a multi-link rear suspension (that was new at the time), a monocoque structure coated in zinc (for extra torsional rigidity), and doors that retract electrically in the high side sills. The BMW Z1

8,000 de exemplare BMW Z1 au fost produse din 1988 până în 1991.  
8,000 units of BMW Z1 were produced between 1988 and 1991.



is the only BMW roadster that can be driven with the doors lowered. And this accentuates the go-kart feeling. It showed its dynamic ability on Transfăgărășan, when BMW Group Classic brought one to the Sinaia Concours d'Elegance in 2017.

The BMW Z1 can also be driven without body panels. Because they are detachable. BMW said

they could be replaced with different-colored ones in less than an hour. The panels are made of thermoplastic, so they spring back to their initial shape after minor collisions. The director of BMW Technik GmbH gave a demonstration by jumping on a panel. No wonder the BMW Z1 still seems ahead of its time.

PROPRIETĂȚI



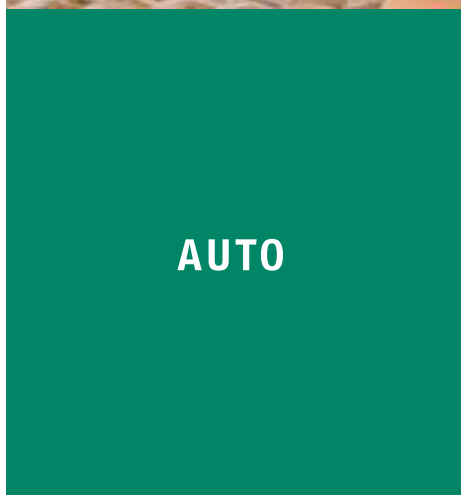
Asigurarea  
de partea Ta.

[grawe.ro](http://grawe.ro)

VIAȚĂ



AUTO



 **GRAWE**





Roadster-ul 356 Nr. 1 alături de primul Porsche 911 și conceptul Vision 357 creat pentru aniversarea de 75 de ani. The 356 No.1 roadster next to the first Porsche 911 and the Vision 357 concept created for the 75th anniversary.

# Geniu ereditar

Se împlinesc 75 de ani de la debutul primului automobil marca Porsche. Însă influența creativă a familiei Porsche în istoria automobilului a început mult mai devreme și proiectează deja viitorul.

În 25 aprilie 1931 Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche înscria la registrul de comerț din Stuttgart compania care îi purta numele. Primul contract al companiei Porsche a fost proiectarea unui sedan cu motor cu 6 cilindri, dar și a unui motor cu 8 cilindri pentru constructorul german Wanderer. Însă Ferdinand Porsche avea să scrie istorie prezentând în 1935 proiectul pentru "automobilul poporului" ("volkswagen" în limba germană). Acesta a devenit faimosul și longevivul Volkswagen Beetle (Broscuța). În tot acest timp Ferry Porsche a observat cum geniul tatălui său Ferdinand (3 septembrie 1875 – 30 ianuarie 1951) scrie file importante din istoria automobilului. Alimentat de aceeași pasiune, Ferdinand Anton Ernst Porsche (19 septembrie 1909 – 27 martie 1998) urma să-și vadă la rândul său împlinit visul de a crea un automobil remarcabil. Era vorba despre o mașină sport. Iar experiența companiei Porsche era câștigată deja în proiecte foarte avansate pentru acea vreme. Exemplu este proiectarea mașinii de Grand Prix pentru Cisitalia, care avea motor de 1,5 litri, cu 12 cilindri și supraalimentare. Un alt proiect pentru Cisitalia, dar neîmplinit din cauza lipsei de fonduri, a fost un motor de 2 litri boxer cu 8 cilindri. Însă Ferry a proiectat și transformat

în realitate modelul 356/1, un roadster omologat în data de 8 iunie 1948. Astfel, apărea primul automobil marca Porsche.

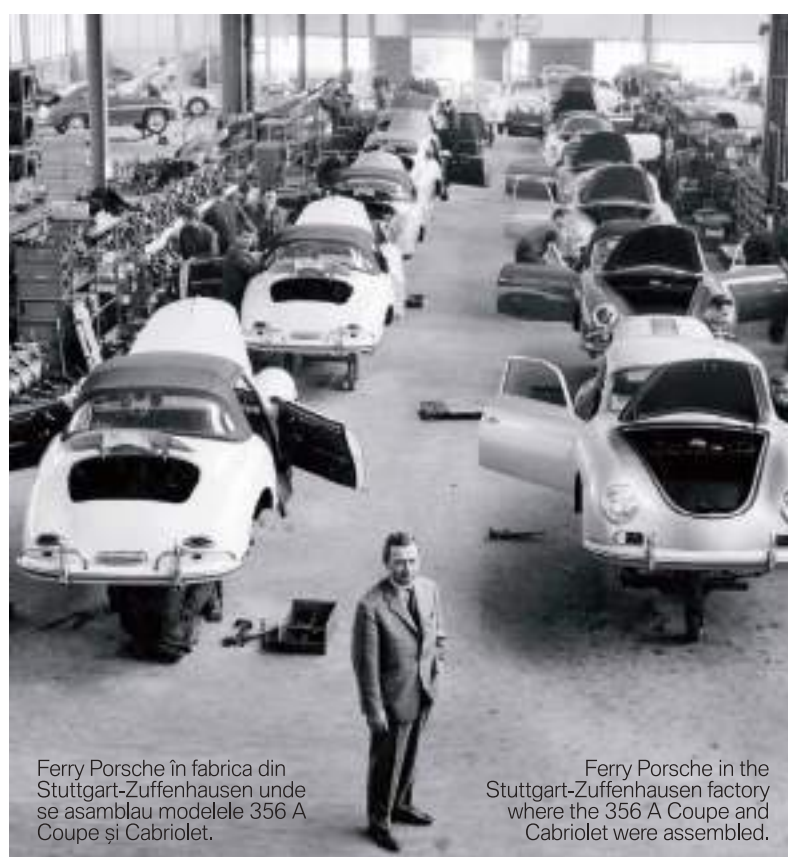
În 1953 a urmat cel dintâi model creat de Porsche special pentru competiții. Chiar în anul de debut, modelul denumit 550 Spyder a ocupat locurile 1 și 2 în clasa de 1,5 litri a cursei de 24 de ore de la Le Mans.

Dar reputația companiei Porsche a fost câștigată și în rallyuri, precum Paris-Dakar, Monte Carlo. Iar această experiență s-a reflectat și în versatilitatea modelelor sale pentru șosea. În 2002 Porsche a lansat SUV-ul Cayenne. Acesta urma să devină primul Porsche cu motoare diesel și plug-in hybrid.

În 2019 Porsche a demarat producția lui Taycan, primul său automobil cu propulsie pur electrică. De altfel, Porsche estimează că în 2030 peste 80% din vânzările sale vor fi generate de automobile electrice. Și, din nou, experiența este acumulată în competiții, Porsche participând deja cu propriul monopost în Formula E, echivalentul Formulei 1 pentru mașini electrice. Iar asta este de fapt o revenire la origini. Fiindcă în anul 1900 Ferdinand Porsche a proiectat vehicule cu propulsie electrică pentru Lohner Werke. Unul dintre modele avea câte un motor la fiecare dintre cele 4 roți, fiind astfel prima mașină cu tracțiune integrală.

În 8 iunie 1948 a fost omologat primul automobil al mărcii Porsche, roadster-ul 356 Nr.1.

On the 8th of June 1948, the 356 No.1 roadster became the first model homologated by the Porsche brand.



Ferry Porsche în fabrica din Stuttgart-Zuffenhausen unde se asamblau modelele 356 A Coupe și Cabriolet.

Ferry Porsche in the Stuttgart-Zuffenhausen factory where the 356 A Coupe and Cabriolet were assembled.

## The genius gene

It's been 75 years since the first car of the Porsche brand made its debut. But the creative influence of the Porsche family upon the automotive history started long before that and already projects into the future.

On the 25th of April 1931 the company bearing the name of Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche was entered in the Stuttgart Commercial Register. The first contract of the Porsche company was to develop a sedan with a 6-cylinder engine and an 8-cylinder engine for Wanderer, a German car manufacturer. But Ferdinand Porsche wrote history presenting in 1935 the project for the so-called "people's car" ("volkswagen" in German). This became the famous and long-lived Volkswagen Beetle. Meanwhile, Ferry Porsche witnessed how the genius of his father Ferdinand (September 3rd, 1875 – January 30th, 1951) wrote important pages in the history book of the automotive industry. Fueled by the same passion, Ferdinand Anton Ernst Porsche (September 19th, 1909 – March 27th, 1998) would also get to see his dream become reality. This was to build a remarkable sports car. And the experience of the Porsche company had already been won during projects that were truly advanced for their times. An example is the development of the Grand Prix car for Cisitalia. It had a supercharged 1.5 litre engine with 12 cylinders. Another project for Cisitalia was not finished due to the lack of funding. This was a 2 litre boxer

engine, with 8 cylinders. But Ferry went on to design and turn into reality the 356 model, that became the first car of the Porsche brand in 1948.

Later, in 1953, Porsche created its first car developed for racing. In its debut year the model called 550 Spyder won the first two places in the 1.5 litre class of the 24-hour race in Le Mans.

But Porsche also won its reputation in rallies like Paris-Dakar and Monte Carlo. And this experience translated into the versatility of the Porsche road cars. In 2002 Porsche launched the Cayenne SUV. It became the first Porsche offered with a diesel engine or a plug-in hybrid propulsion.

In 2019 Porsche started the production of Taycan, its first car with an electric propulsion. Porsche forecasts that until 2030 more than 80% of its sales will be generated by electric cars. And, once again, experience is gained in racing, as Porsche is already competing with its own car in Formula E, the Formula 1 equivalent for electric cars. This is actually a return to origins. Because in 1900 Ferdinand Porsche designed several electric vehicles for Lohner Werke. One of them had an electric motor connected to each of the 4 wheels. Thus, Porsche also created the first all-wheel drive car.



Ferdinand Porsche discutând cu fiul său Ferry proiectul "mașinii poporului". Ferdinand Porsche discussing with his son Ferry the "people's car" project.



# Farmec atemporal

911 împlinește 6 decenii de succes. Și păstrează cât mai fidel rețeta tradițională, care i-a câștigat reputația de etalon în competiții și în rândul celor mai bune mașini sport.

La finalul anilor 1950 era momentul ca Porsche să dezvolte un urmaș pentru primul său model, mult apreciatul 356 lansat în 1948. Se dorea o evoluție a lui 356 coupe, nu o schimbare radicală. Dar se impunea o îmbunătățire pe toate planurile. Iar Ferry Porsche insistă asupra stilului fastback pentru partea din spate a caroseriei, ceea ce nu lăsa loc pentru 4 locuri depline, dar permitea un format 2+2. Au fost primite idei de restilizare și de la designeri renumiți. Însă propunerea cea mai apropiată de cerințele menționate a fost cea a lui Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche. El era fiul lui Ferry Porsche, care concepușe modelul 356, și nepotul legendarului Ferdinand Porsche, care a proiectat modelul Volkswagen Beetle. Conceptul schițat de F.A. Porsche în 1959 a fost construit sub forma prototipului Type 754 T7 în 1960. Avea 4 locuri, deci a necesitat schimbări, dar pe baza designului său a fost apoi dezvoltat modelul prezentat mai întâi cu numele Porsche 901. Însă denumirea nu a putut fi păstrată. Deoarece compania franceză Peugeot înregistrase drepturile de folosire a denumirilor din trei cifre, cu un zero la mijloc. Astfel, până când a început comercializarea, 901 a fost rebotezat 911.

Estetica sa urma designul inconfundabil Porsche și aducea un nivel de performanță și agilitate superior modelului 356. Modelul 911 era și mai confortabil, avea o ținută de drum mai rafinată și suficient spațiu pentru a fi o mașină bună pentru condus zi de zi. În plus, făcea trecerea de la motor cu 4 cilindri, la un propulsor mai puternic, cu 6 cilindri boxer, montat tot la puntea din spate.

S-au succedat 8 generații 911, care au adus modernizări constante dar menite să păstreze

farmecul inconfundabil al designului inițial. Cea mai îndrăzneță schimbare de design a fost implementată de olandezul Harm Lagaay, designerul șef între 1989 și 2004. Mai exact, la a 5-a generație 911 (din 1997) acesta a înlocuit farurile rotunde cu unele alungite. Aspectul acestora a primit porecla de "ou prăjit", dar popularitatea lui 911 a rămas la aceleași cote. De la următoarea generație s-a revenit la aspectul clasic al farurilor rotunde. Și configurația cu 6 cilindri boxer este păstrată și în prezent. Însă au avut loc multe schimbări majore. În 1974, modelul 911 Carrera RSR Turbo 2.1 a devenit primul 911 cu motor turbo și prima mașină turbo înscrisă în Cursa de 24 de ore de la Le Mans, unde a obținut locul 2. Iar generația 911 lansată în 1997 a marcat și trecerea de la răcirea cu aer la cea cu apă, fapt care a redus consumul de combustibil și emisiile de CO2 și a sporit performanțele. Prin această evoluție minuțioasă a tradiției, 911 rămâne unic în liga exclusivistă a modelelor supersport.

Porsche 911 a fost mai întâi dezvoltat cu numele 901, în 12 septembrie 1963, la salonul auto din Frankfurt.



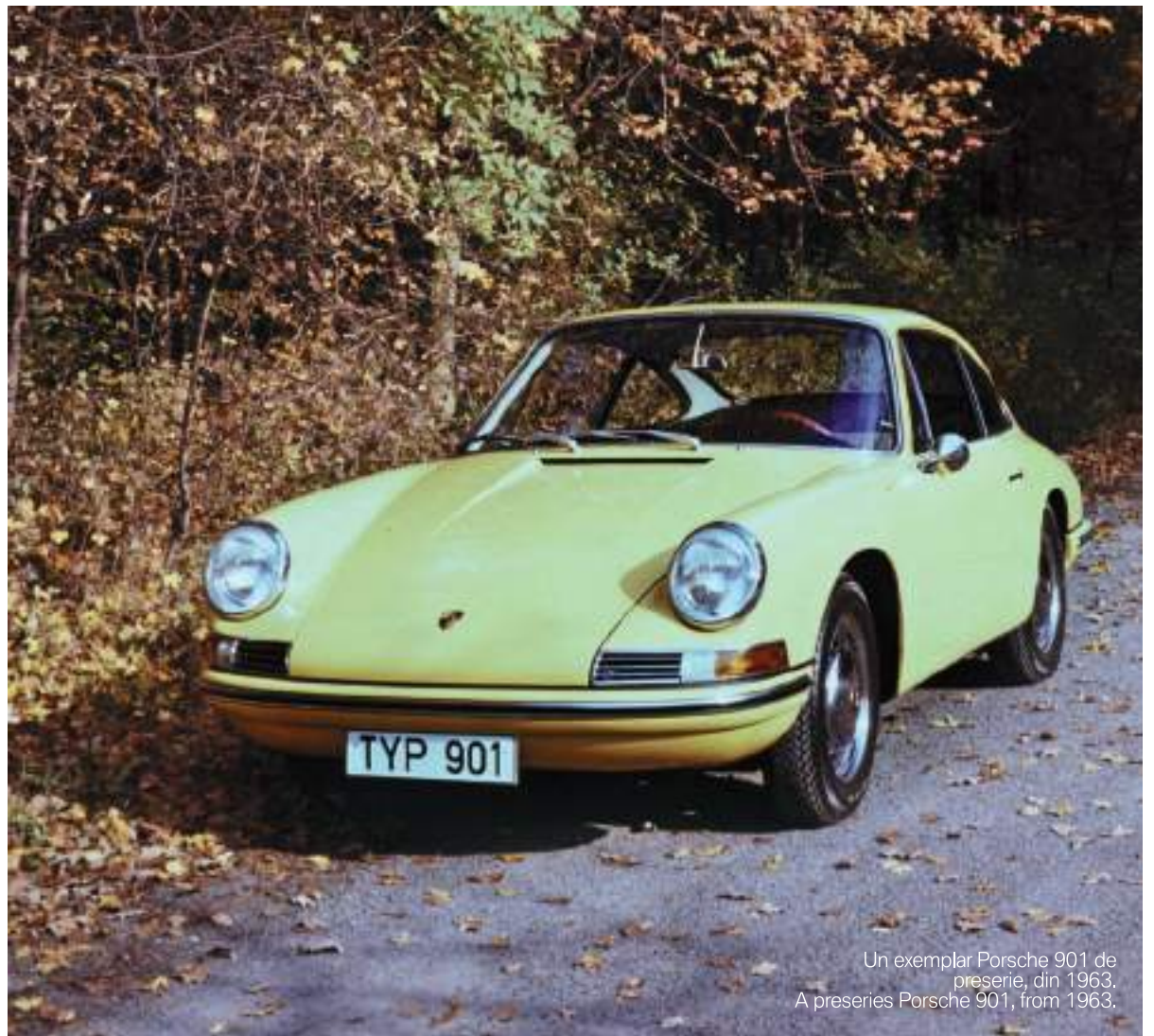
Ferdinand Alexander Porsche a desenat prototipul Type 754 T7.

Ferdinand Alexander Porsche drew the Type 754 T7 prototype.



Prototipul Type 754 T7 cu 4 locuri, precursor al lui 901.  
The Type 754 T7 prototype with 4 seats, predecessor for 901.

Porsche 911 was first unveiled bearing the name 901, on the 12<sup>th</sup> of September 1963, at the Frankfurt motor show.



Un exemplar Porsche 901 de preserie, din 1963.  
A preseries Porsche 901, from 1963.

În 2023 Porsche a lansat noul 911 Dakar, cu specificații pentru performanțe în off-road. Acesta este inspirat de modelul 911 cu tracțiune 4x4, care a adus în 1984 prima victorie Porsche în Raliul Paris-Dakar.

In 2023 Porsche launched the new 911 Dakar, with specifications for off-road performance. It is inspired by the 4x4 911 model from 1984, which won Porsche's first victory at the Paris-Dakar Rally.



## Timeless appeal

911 is celebrating 6 decades of success. And it is still devout to the traditional recipe that won its reputation as a benchmark both in competitions and among the best sports cars.

At the end of the 1950s it was time for Porsche to develop a successor for its first model, the much appreciated 356 launched in 1948. An evolution of the 356 coupe was preferred instead of a radical change. But an all around improvement was needed. And Ferry Porsche insisted upon the fastback design of the rear half of the car's body. This didn't leave room for a full 4 seat setup, but permitted a 2+2 configuration. Appreciable styling ideas were submitted even by renowned designers. But the proposal most suitable for the aforementioned requirements was the one made by Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche. He was the son of Ferry Porsche, who designed the 356, and the grandson of the legendary Ferdinand Porsche, who created the Volkswagen Beetle. The project sketched in 1959 by F.A. Porsche was turned into the Type 754 T7 prototype in 1960. It had 4 seats, so it needed to be changed. Still, its design was the basis for the development of the model initially called Porsche 901. But Porsche couldn't keep this name. Because the French company Peugeot had already registered the rights to use a naming system consisting of three numbers, the middle one being zero. As a result, until the sales started, 901 was renamed 911.

Its looks followed the unmistakable Porsche design and it brought superior levels of performance and agility compared to 356. The 911 model was also more comfortable, had a refined ride and was

spacious enough to serve as an everyday car. It marked the evolution from the 4-cylinder engine, to a more powerful boxer engine, with 6 cylinders, which was mounted at the rear of the car.

Eight 911 generations have been launched up until today. They brought constant updates, but the modernization was always meant to maintain the unmistakable appeal of the initial design. The most daring design change was the one introduced by Harm Lagaay, who was chief designer between 1989 and 2004. To be more precise, the 5th generation 911 (from 1997) replaced the round headlights with elongated ones. Their look received the nickname "fried egg", but 911 kept its high level of popularity. Starting with the following generation, the classic round look of the headlamps made a return. Even the boxer configuration of the 6-cylinder engine is still used. But major improvements have been implemented. In 1974, the 911 Carrera RSR Turbo 2.1 became the first 911 with a turbo engine and the first turbo car to compete in the 24-hour race at Le Mans, where it finished second.

And the 1997 generation of 911 marked the switch from air cooling to water cooling for the engine. This helped the engine be more efficient and cut CO2 emissions. It also unleashed more performance. Through this meticulous evolution of the traditional concept, 911 remains unique in the exclusive league of super sports cars.



# Un vis împlinit

"M-am uitat în jur și nu am putut găsi chiar mașina pe care o visam, așa că am decis să o construiesc eu." - Ferry Porsche

**F**erdinand "Ferry" Anton Ernst Porsche s-a născut în Wiener Neustadt (Austria) în 19 septembrie 1909, fiind fiul lui Dr. Ferdinand Porsche, de la care a dobândit cunoștințele pentru construirea mașinilor. Tatăl său, care era manager general pentru constructorul Austro-Daimler, l-a învățat să citească desene tehnice și i-a construit la 11 ani o mașină stil kart carosat. Aceasta avea 3,5 cai putere, dezvoltată de un motor cu 4 timpi, și o transmisie cu 2 trepte. A optimizat singur mașinuța, montând bujii sport și a participat în curse automobilistice pentru copii. Apoi, la doar 16 ani Ferry a primit în Germania o dispensă specială, prin care i-a fost emis permisul pentru conducerea autoturismelor, deși nu avea vârsta legală de 18 ani. Astfel, a putut testa din adolescență prototipurile create de Ferdinand Porsche. Ferry

a făcut de la început parte din echipa de ingineri a companiei fondată de tatăl său în 1931 și a coordonat proiectarea mașinilor de Grand Prix pentru Cisitalia. Iar în tot acest timp a visat la proiectarea mașinii sport ideală. Așa avea să producă primul automobil marca Porsche, roadster-ul 356 Nr.1 omologat în 8 iunie 1948.



În 1951, la prima participare în cursa de la Le Mans, Porsche a câștigat cu 356 SL în clasa sa.

# From dream to reality

"I looked around and could not find quite the car I dreamed of, so I decided to build it myself." - Ferry Porsche

**F**erdinand "Ferry" Anton Ernst Porsche was born in Wiener Neustadt (Austria), on September the 19th, 1909. He inherited his knowledge about building cars from his father, Dr. Ferdinand Porsche. While being general manager for Austro-Daimler, his father taught him to read technical drawings and built him a kart when he was only 11 years old. It had a 3.5 HP, 4-stroke engine and a two speed transmission. Ferry improved its performance, installing sport spark plugs. And he competed in kart races for kids. Then, when he was 16, Ferry received a special dispensation in Germany, which allowed him to have a driver's license, even though he didn't have the legal age of 18. Thus, he was able to test the prototypes created by



his father. Ferdinand Porsche established his own company in 1931, and Ferry was part of the engineering team from the beginning. And he coordinated the development of the Cisitalia Grand Prix cars. But meanwhile he dreamt of creating the ideal sports car. So he produced the first Porsche car, the 356 No.1 roadster, which was registered on June the 8th, 1948.

In 1951, racing for the first time at Le Mans, Porsche won with the 356 SL in its class.

# Un viitor alimentat de trecut



Porsche a aniversat 75 de ani de la înregistrarea primului său automobil, dezvăluind conceptul electric Mission X.

**M**ission X prefigurează un succes electric pentru supersportivele Porsche 959 (1986), Carrera GT (2004) și modelul plug-in hybrid 918 Spyder (2013). Dacă va fi produs în serie, va avea un sistem electric de 900 volți care va permite încărcarea bateriei de două ori mai rapid decât o poate face sistemul de 800 volți al lui Porsche Taycan. De asemenea, Porsche dorește ca Mission X să devină mașina de serie care parcurge cel mai rapid circuitul Nürburgring Nordschleife. Iar formele caroseriei amintesc de legendarul model de competiție

917, care a câștigat cursa de duranță de la Le Mans în 1970 și 1971. De altfel, portierele au deschidere în sus, ca în cazul prototipurilor care concurează la Le Mans.

Porsche Heritage Truck marchează la rândul său aniversarea mărcii. Va ajunge în numeroase țări, iar în România a făcut prima oprire, în aprilie-mai 2023. La această expoziție amplasată în Piața Constituției din București, publicul a putut admira obiecte încărcate de istorie, precum permisul de conducere emis cu excepție specială pentru Ferry Porsche, când acesta avea doar 16 ani.

Porsche Heritage Truck a expus în România obiecte rare din istoria mărcii. The Porsche Heritage Truck exhibited in Romania rare objects from the brands history.



## A future fueled by the past

Porsche celebrated 75 years since the registration of its first car, by unveiling the electric concept car called Mission X.

**M**ission X foreshadows an all electric successor for the famous Porsche super sports cars, like the 959 (1986), Carrera GT (2004) and the 918 Spyder plug-in hybrid (2013). If it enters series production, Mission X will have a 900 volt electric system which allows the battery to charge twice as fast compared to the 800 volt system of the Taycan. Porsche wants the Mission X to set the new record for the fastest lap time on the Nürburgring Nordschleife, in the category for series production cars. Also, the design of the new supercar

is inspired by the legendary Porsche 917 race car, that won the 24-hour Le Mans race in 1970 and 1971. We can see the doors of Mission X open upwards, just like the ones of the Le Mans prototypes.

The anniversary of the Porsche Brand is also celebrated by the Heritage Truck. It will travel to many countries, but its first stop was in Romania, in April-May 2023. This exhibition was installed in Piața Constituției, in Bucharest. And it gave the public a rare chance to admire pieces of history, like the driver's license emitted for Ferry Porsche when he was only 16, due to a special exception from the law.



# 100 de ani trecuți în viteză

Le Mans este cea mai faimoasă cursă de anduranță, în care constructorii auto își câștigă reputația din 1923.

În 1923, o mașină Chenard-Walcker, pilotată de francezii André Lagache și René Léonard, avea să câștige prima ediție a cursei de 24 de ore de la Le Mans - organizată și azi de Automobile Club de l'Ouest (ACO). Apoi, Bentley a obținut 5 victorii până în 1930, la care a mai adăugat una în 2003. Însă Porsche deține recordul, cu 19 victorii în clasamentul general. Pe locul doi se află Audi cu 13 victorii. Între acestea sunt prima cursă câștigată de un prototip cu propulsie hibridă la Le Mans, în 2012, dar și victorii cu propulsii diesel. De altfel, dominația Audi l-a plasat pe Tom Kristensen în topul piloților care au cele mai multe victorii pe circuitul din Sarthe. Ferrari a terminat de 10 ori cursa pe primul loc. Lista de învingători mai include Jaguar (7), Toyota (6), Ford (4), Alfa-Romeo (4), Peugeot (3), Bugatti (2), Aston-Martin (1), BMW (1), McLaren (1), Mazda (1), Renault-Alpine (1), Sauber-Mercedes (1).

Spectacolul Le Mans a inclus până în 1970 și startul dat "din picioare". Piloții alergau spre mașină, se instalau grabnic la volan și abia apoi porneau în cursa

de anduranță necruțătoare. Însă competiția de la Le Mans este cunoscută nu doar pentru testul de rezistență. Linia dreaptă Mulsanne permitea piloților să vâneze pragul de 400 km/h încă din anii 1970. Dar recordul care rezistă și azi a fost stabilit în 11 iunie 1988, de un prototip WM pilotat de Roger Dorchy. A atins viteza de 407 km/h! În anii următori au fost introduse șicane pe Mulsanne, din motive de siguranță.

Duelurile din cursele de la Le Mans au inspirat producerea unor filme la fel de epice. Le Mans din 1971 a fost produs de Steve McQueen și a ecranizat victoria lui Porsche din 1970. De altfel, numeroase secvențe au fost filmate în timpul cursei reale, de camere instalate pe mașină. Alt exemplu este filmul Le Mans '66 din 2019. Acesta prezintă legendara victorie înregistrată de Ford GT40 în fața prototipurilor Ferrari, care dominau competiția în acei ani.

Nostalgia curselor de altădată este anual repusă în scenă pe circuitul din Franța, în cadrul Le Mans Classic. Astfel, fanii motorsportului pot admira cum modelele clasice se întrec din nou, pentru a-și lua revanșa.

## Fast forward 100 years

Le Mans hosts the most famous endurance race in the world, and car manufacturers win their reputation here since 1923.

In 1923, a Chenard-Walcker car, driven by André Lagache and René Léonard from France, was the winner of the first ever 24-hour race at Le Mans - an event still organized by Automobile Club de l'Ouest (ACO). Until 1930 Bentley would dominate, with 5 victories, to which it added another one much later, in 2003. But Porsche holds the record for most victories in the overall standings. Second is Audi with 13 victories. Among these, there is the first Le Mans race won by a hybrid (in 2012), but also victories with diesel engines. Audi's domination helped Tom Kristensen to become the pilot with the most victories on the

Sarthe circuit. Ferrari finished 10 times on the first place. And the list of winners includes Jaguar (7), Toyota (6), Ford (4), Alfa-Romeo (4), Peugeot (3), Bugatti (2), Aston-Martin (1), BMW (1), McLaren (1), Mazda (1), Renault-Alpine (1), Sauber-Mercedes (1).

The Le Mans show included up until 1970 the "standing start". The drivers would run to the cars, rushed to install themselves at the steering wheel, and only then they would start the long and grueling endurance race. But the Le Mans competition is known not just for the endurance test. The Mulsanne straight line allowed pilots to hunt the 400 km/h speed target, even in the 1970s. The speed record that



Porsche, Audi și Ferrari au cele mai multe victorii în primul secol de curse la Le Mans. Porsche, Audi and Ferrari are the top three winners after the first century of Le Mans races.



Cursa din 2023 de la Le Mans a fost câștigată de Ferrari, care a revenit în clasa de top a competiției după 50 de ani. Iar românul Filip Ugran, care concurează pentru Prema Racing în Campionatul Mondial FIA de Anduranță, a ocupat locul 16 în clasa LM P2 și 34 la general. Ferrari won the 2023 race at Le Mans, returning to the top class of the competition after 50 years. Filip Ugran from Romania, who competes in the FIA WEC for Prema Racing, finished 16th in the LM P2 class and 34th overall.

still holds was clocked on June 11th, 1988 by a WM prototype, with Roger Dorchy at the wheel. It reached 407 km/h! In the following years, chicanes were installed on Mulsanne, for safety reasons.

The duels at Le Mans inspired movies just as epic as the races. The Le Mans 1971 movie produced by Steve McQueen focused on Porsche's 1970 victory. And many sequences were actually shot during the real race, with cameras installed on the car. Another example is Le Mans '66, the 2019 movie that presented how Ford GT40 took the legendary victory against the dominating Ferrari cars.

The nostalgia for the races of the past is relieved every year on the French circuit, at Le Mans Classic. This way, fans can admire the classic models racing again to take their revenge.





# Participanții la Concursul de Eleganță Sinaia 2023

Ilustrații realizate de Adrian Mitu



ALBERT RANETE  
JAGUAR XJ (1985)



ADRIAN DOBRILĂ  
BMW ALPINA C2 2.7 (1987)



ADRIAN PINTEA  
CITROEN 15 CV (1953)



ADRIAN TUDOR  
RENAULT 12 TL BREAK (1974)



ALESSANDRO PIETTA  
MERCEDES-BENZ 300 S CABRIOLET (1964)



ALEXANDRU OPREA  
BMW M3 SPORT EVOLUTION (1990)



ATELIER CONCORSO CHRYSLER NEW  
YORKER HIGHLANDER (1948)



BONAVENTURA CLASSIC COLLECTION  
BMW 2002 TURBO (1974)



CLASSIC EXPERTS LTD.  
LAMBORGHINI MIURA P400 (1968)



CAMIL ALIMAN  
LANCIA BETA 1600 HPE (1978)



CĂTĂLIN COPĂESCU  
ARO 304 (1980)



COSTEL CĂȘUNEANU MERCEDES-BENZ  
290 SPORT ROADSTER W18 (1937)



CRISTIAN FLUERARU  
PORSCHE 356 B (1961)



CRISTIAN JUSCU  
HARLEY-DAVIDSON WL 750 (1946)



DANIEL BARBU  
FORD MUSTANG II (1974)



DANIEL PISICĂ  
BMW R 50/5 (1970)



ȘTEFAN SVERGINSKI  
LANCIA FULVIA (1970)



EXPO MOTO BUCOVINA  
ZUNDAPP K750 (1944)



FLORIN LUPU  
DACIA 1310 TX (1987)



GEORGE BOGDAN STANA  
OLTCIT CLUB 11 RM (1989)



GEORGE LUPU  
DACIA 1300 (1970)





GHEORGHE SOOS TOROK  
AJS S8 (1931)



HORATIU TOMA BOZERO  
MERCÉDES-BENZ 230.6 (1974)



ILIE ZOLTĂREANU  
CADILLAC SERIES 75 FLEETWOOD (1939)



IOAN VLAD  
DACIA 500 (1989)



IRINEL VELCESCU  
MERCÉDES-BENZ 190 SL (1957)



IULIAN TODIRICĂ  
BMW 315 (1934)



LAURENTIU GIOROC  
FIAT 850 SPIDER (1972)



IVAN CHOBANOV WARTBURG 311 DE  
LUXE (1962)



LCF AUTO GALLERY  
BMW Z1 (1989)



LCF AUTO GALLERY  
FIAT 508 S BALILLA WEBBER (1933)



MARIUS VĂRGATU  
JAGUAR E TYPE 2+2 (1967)



MIHAIL ASTRATINEI ALFA ROMEO  
GIULIA SPRINT SPECIALE (1963)



MIRCEA MUNCEAN  
BMW 600 (1959)



OVIDIU GHERMAN  
MORGAN +4 (1965)



PETJA GROM PUCH N (1912)



GABRIEL TOMESCU  
PORSCHE 944 S2 (1989)



RETRO CAR MUSEUM ZLATEN ROZHEN  
PIERCE ARROW 43 LE BARON (1931)



ROCCO NUZZI  
MERCÉDES-BENZ 200 C W21 (1936)



SILVIU STRATULAT  
PORSCHE 912 (1966)



TUDOR GHIGHEANU  
ZUNDAPP K500 (1939)



VLAD ACHIM  
MERCÉDES-BENZ 280 SEL 4.5 (1972)



# Valoare înzecită



Motorul lui 2002 turbo folosește gazele de evacuare pentru a alimenta sistemul turbo Kühnle, Kopp und Kausch.  
The engine of the 2002 turbo uses the exhaust gas to feed the Kühnle, Kopp und Kausch turbocharger.



Noul BMW M2 poate fi comandat și cu transmisie manuală, pentru a struni sau a da frâu liber celor 460 CP.  
The new BMW M2 can be ordered also with a manual gearbox, to rein in or let loose the 460 HP.

Acum 50 de ani, un BMW 2002 Turbo putea fi al tău pentru echivalentul a doar 9.400 de euro (18.720 de mărci pe atunci). Astăzi, un exemplar impecabil poate depăși 100.000 de euro.

Imaginează-ți Germania anul 1973, o criză a petrolului în plină desfășurare, interzicerea deplasării motorizate în zilele de duminică și o limită de viteză de 100 km/h pe Autobahn pentru șase luni. Ei bine, în acest context lua naștere BMW 2002 Turbo (E20). Avea propulsor de 1.990 cmc, cu 4 cilindri, care producea 85,4 cai-putere per litru. Dezvolta 170 CP și cuplu de 240 Nm. Iar aceste resurse puneau în mișcare o mașină compactă, care cântărea doar 1.080 de kilograme. Cu jante superbe pe 13 inch, cutie manuală cu patru sau, opțional, cinci trepte, 2002 turbo îți tura pulsul în timp ce împingea cu poftă acul vitezei până la 211 km/h. Și sprinta de la 0 la 100 km/h în 7,0 secunde (impresionant pentru acea vreme). Totul prin folosirea gazelor de evacuare pentru supraalimentare. Iar asta se întâmpla acum jumătate de secol. Atunci, BMW 2002 turbo devenea prima mașină produsă în serie în Europa, care beneficia de un motor turbo. A fost un pionier într-un context nefavorabil. Dar rămâne o sursă de inspirație.

Ca un arc peste timp, dar cu același "turbo kick", noul BMW M2 lansat în 2022 duce mai departe o tradiție a Coupé-urilor sport compacte cu motor turbo. La aceasta au contribuit și modelul 1M (2011) și primul M2 (2015), care au preluat la rândul lor spiritul lui 2002 turbo. Noul M2 vizează să egaleze performanțele emoționale pe care încă le oferă 2002 turbo. Pentru că pe cele dinamice le depășește lejer. Cu 460 de cai putere și 550 Nm produși de un motor de 3 litri, cu 6 cilindri în linie și tehnologie BMW M TwinPower Turbo, noul M2 poate fi comandat și în variantă cu transmisie manuală. Iar asta stârnește nostalgie, fiindcă transmisia manuală devine o raritate. În acest moment, noul M2 este mai ieftin decât un 2002 turbo, prețul său pornind de la 71.876 de euro cu TVA. Dar are toate calitățile care îl fac un viitor model de colecție, chiar dacă va fi cu siguranță produs în mai mult decât cele 1.672 de unități 2002 turbo construite între octombrie 1973 și iunie 1975.



BMW 2002 turbo a debutat acum 50 de ani, fiind prima mașină produsă în serie în Europa cu motor turbo.

## Ten times the worth

50 years ago, a new BMW 2002 turbo could be yours for the equivalent of just 9,400 Euro (18,720 marks at the time). Today, an impeccable model easily passes the 100,000 Euro price.

Imagine what it was like in 1973, when the petrol price crisis was at its peak and in Germany it was forbidden to drive the car on Sundays and the speed limit on the Autobahn was lowered to 100 km/h for 6 months. Well, in this context, the BMW 2002 turbo (E20) was born. It had a 1,990 cc engine, with 4 cylinders, and it produced a remarkable 85.4 horsepower per litre. To be more exact, it delivered 170 HP and 240 Nm of torque. These resources only needed to carry a compact car, with a weight of just 1,080 kilograms. With superb 13-inch wheels, a manual transmission with 4 gears (optionally 5 gears), 2002 turbo would raise your pulse while pushing the speedometer's needle up to 211 km/h. And it sprinted from 0 to 100 km/h in 7 seconds (which was impressive at the time). It was capable of such performance using the force of the exhaust gases to feed the engine's turbocharger. And this was happening half a century ago. Then, BMW 2002 turbo became the first series production car built in Europe



with a turbo engine. Based on all accounts, BMW 2002 turbo was a pioneer in an unfavourable context. But it still is a source of inspiration.

Like an arch over time, but with the same "turbo kick", the new BMW M2 was unveiled in 2022. And it carries on the tradition of compact sports Coupés with turbo engines, just like the 2011 BMW 1 Series M and the first BMW M2 from 2015. They all embody the spirit of the 2002 turbo. And the new M2 aims to equal the emotional performance the 2002 turbo is still able to deliver. As for the dynamic performance, M2 is easily above its predecessor. It

produces 460 HP and 550 Nm with a 3 litre, inline 6-cylinder engine that uses BMW's M TwinPower Turbo technology. And it can also be ordered with a 6 speed manual transmission. This stirs up nostalgia, because the manual gearbox is becoming very rare. Today, the new M2 is cheaper than a 2002 turbo, with a starting price of 71,876 Euro (VAT included). But all its qualities recommend it as a future collectable, even it will most certainly pass the sales volume of the 2002 turbo. BMW built only 1,672 units of that legendary model, between October 1973 and June 1975.

The BMW 2002 turbo debuted 50 years ago and at the time it was the first series car produced in Europe with a turbo engine.



# Alles Gute zum Geburtstag, BMW Motorrad!

În 2023, BMW Motorrad împlinește 100 de ani de existență. Un secol de la primul și legendarul R 32, care a inaugurat tradiția motorului boxer cu doi cilindri, un secol de inovație și de succes în competiții.

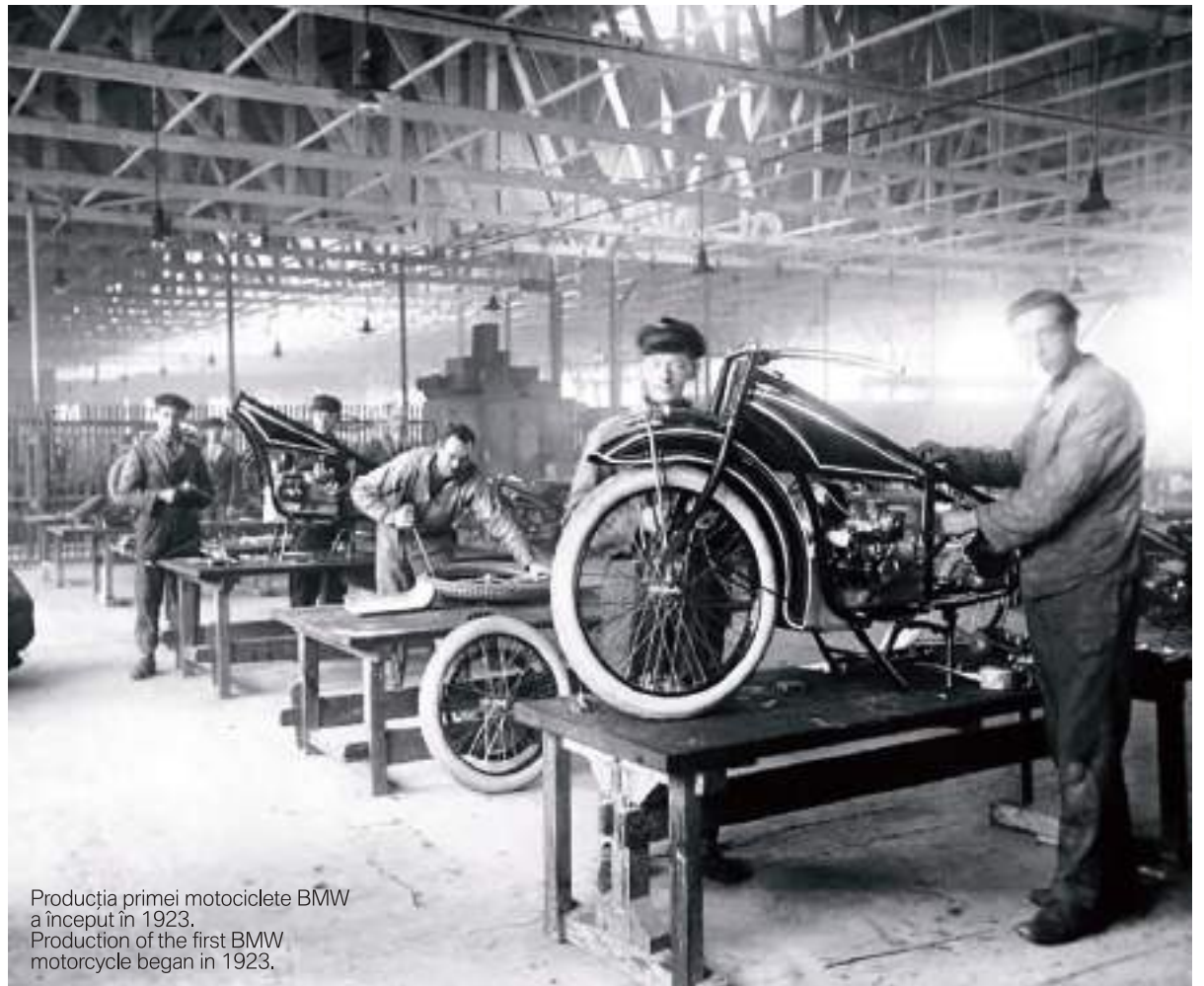
**C**ompania BMW a luat ființă în 1917, prin restructurarea producătorului de avioane Rapp Motorenwerke. Denumită Bayerische Motoren Werke („Fabrica Bavareză de Motoare”), firma producea motoare pentru avioane, dar, la sfârșitul Primului Război Mondial, în 1918, această activitate a încetat, prin obligațiile Tratatului de la Versailles.

În 1921, inginerii BMW au început să folosească experiența câștigată în proiectarea și producția motoarelor de avion pentru a realiza motoare de motocicletă. Astfel a apărut primul motor BMW, M2 B15, un propulsor de succes, inclusiv în competiții. Acesta era căutat de producători de motociclete renumiți în epocă, precum Victoria și Helios.

În 1923 genialul inginer Max Friz alege să proiecteze de la zero o motocicletă. Astfel apare R 32, prima motocicletă BMW, inovatoare prin amplasarea longitudinală a motorului boxer de

494 cmc, cu cilindri ieșiți în afară pe plan orizontal.

A urmat o dezvoltare continuă a conceptului de motocicletă cu motor boxer, întreruptă pentru un deceniu de la începutul celui de Al Doilea Război Mondial până în 1950. Suspensiile au evoluat spre amortizarea hidraulică, carburatoarele cu presiune constantă au apărut în anii '60 și, la începutul anilor '80, BMW inventa, practic, motocicletă adventure de cilindree mare, cu modelul R 80 G/S. Acesta avea motor boxer de 797 cmc și 50 CP. Motoarele boxer au primit răcirea cu aer/ulei în anii '90, cilindrul ajungând la 1.100 cmc și puterea depășind 90 CP. În 2013, noua generație de R 1200 GS primea răcirea cu lichid și obținea 125 CP din 1.200 cmc. În paralel, s-au dezvoltat și motoare cu un cilindru (precum popularul F 650 „Funduro”), cu trei cilindri (seria K75), cu patru cilindri (sportivul S 1000 RR, de 210 CP) și cu șase cilindri (seria K1600, cu 160 CP).



Producția primei motociclete BMW a început în 1923.  
Production of the first BMW motorcycle began in 1923.

R 32, prima motocicletă BMW, a debutat în 28 septembrie 1923 la Berlin Motor Show, fiind proiectat în câteva săptămâni de directorul tehnic Max Friz.



R 24 a fost primul model popular cu motor monocilindric. Simplu, relativ ieftin de cumpărat și de întreținut, a devenit un mijloc de transport eficient pentru mase, în perioada de restriște de după război. The R 24 was the first popular single-cylinder motorcycle. It was cheap to buy and run, it was reliable, and provided a very efficient means of transportation for the masses, after the war.

R 80 G/S a fost pilotat cu succes în Raliul Paris-Dakar la începutul anilor '80, cu piloți legendari precum Hubert Auriol și Gaston Rahier la ghidon. The R 80 G/S raced in the Paris-Dakar Rally with great success in the 80s, under the command of riders such as Hubert Auriol and Gaston Rahier.

## Alles Gute zum Geburtstag, BMW Motorrad!

In 2023, BMW Motorrad celebrates a century since its birth. A century has passed since the launch of the first model, the legendary R 32, which started the tradition of the twin cylinder boxer engine. And what a century it's been.

**T**he BMW company was established in 1917, by restructuring the airplane producer Rapp Motorenwerke. Now called Bayerische Motoren Werke (The Bavarian Motor Factory), the company produced engines for planes, but, at the end of the First World War, in 1918, this activity ceased, forced by the Versailles Treaty.

In 1921, BMW engineers started to produce motorcycle engines, using the experience gained in designing and producing airplane engines. Thus, the first BMW engine was born, the M2 B15, which became successful in racing and was sought after by famous producers of the time, such as Victoria and Helios.

In 1923, the brilliant engineer Max Friz chose to design a motorcycle from scratch. The result was the R 32. This was the first BMW motorcycle. And it was innovative due to its longitudinal placement of the 494-cc boxer engine, with the cylinders sticking out horizontally.

Then came a continuous process of development of the boxer engine, interrupted for a decade from the start of the Second World War until 1950. The suspensions evolved towards hydraulic damping, the constant pressure carburettor appeared in the 60s and, at the beginning of the 80s, BMW practically invented the large capacity adventure bike. This was the R 80 G/S, with a 797 cc, 50 HP boxer engine. The boxer engines got air/oil cooling in the 90s, with the capacity reaching 1,100 cc and the power surpassing 90 HP. In 2013, the new generation of R 1200 GS received liquid cooling and produced 125 HP using a 1,200 cc engine. During this century, there was also development of single cylinder engines (such as the popular F 650 “Funduro”), three-cylinder engines (the K75 series), four-cylinder engines (the superfast S 1000 RR, with 210 HP) and six-cylinder engines (the K1600 series, with 160 HP).

R32, the first BMW motorcycle, debuted on the 28th of September 1923 at the Berlin Motor Show. It was developed in the course of just a few weeks by technical director Max Friz.



# Viziune inovatoare

La 175 de ani de la nașterea fondatorului Pirelli, România are un rol deosebit în rețeaua mondială a producătorului de anvelope de elită.

**G**iovanni Battista Pirelli a fondat în 28 ianuarie 1872 compania "GB Pirelli & C.". Avea doar 23 de ani și paria pe ceva absolut nou: cauciucul. La început, compania producea izolatoare pentru telegrafe și cabluri care conectau cele mai îndepărtate puncte ale Italiei la energie și telecomunicații. A urmat o dezvoltare rapidă în întreaga lume, Pirelli producând diverse obiecte, precum căști de înot, jucării și pelerine de ploaie, dar și anvelope pentru vagoane și biciclete.

Reputația Pirelli a fost constant câștigată în competiții memorabile, precum Beijing-Paris din 1907. Atunci, Prințul Scipione Borghese, la volanul unui Itala echipat cu anvelope Pirelli, a parcurs 17.000 de kilometri și a terminat cursa cu 20 de zile înaintea echipei de pe locul doi. O poză de la această cursă istorică v-o putem prezenta în acest articol, mulțumită arhivei Fundației Pirelli ([fondazionepirelli.org](http://fondazionepirelli.org)).

Anvelopele Pirelli pentru șosea beneficiază de tehnologiile dezvoltate în motorsport. Și ating cele mai înalte standarde de performanță, siguranță și respect față de mediul înconjurător. Iar rețeaua de fabrici și centre de

proiectare se distinge prin siguranță și sustenabilitate și aduce o contribuție majoră la bunăstarea economiilor locale.

România are un rol foarte important în rețeaua Pirelli. În 2005 a fost inaugurată în Slatina cea mai modernă fabrică a Grupului. Aici, pe lângă anvelopele Prestige și Premium, Pirelli produce și pneurile pentru Formula 1.

Grupul Pirelli desfășoară în România și activități sociale și culturale, precum parteneriatele tehnice cu universitățile din Craiova, Pitești, București și Cluj Napoca. În plus, proiectul de incluziune socială Intercampus, realizat împreună cu echipa de fotbal Inter Milano, este dedicat copiilor proveniți din medii sociale defavorizate.

"Să construim împreună istoria, industria, activitatea sportivă și inovația unui brand recunoscut în întreaga lume reprezintă forma noastră de respect față de România. În urmă cu 18 ani am deschis o fabrică de anvelope la Slatina, care este astăzi mândria Grupului. Le mulțumim tuturor celor peste 4.500 de români care în fiecare zi duc mai departe istoria Pirelli" - a declarat exclusiv pentru Jurnalul de Eleganță, Davide Meda, CEO Pirelli România.



Cursa Peking-Paris, 1907, cu amabilitatea Fondazione Pirelli  
The Peking-Paris motor race, 1907, courtesy Fondazione Pirelli

Astăzi, Pirelli este prezentă în peste 350 de competiții de motorsport și este unicul furnizor de pneuri pentru Formula 1. Today, Pirelli is involved in 350 motorsport competitions and is the exclusive tyre supplier for Formula 1.



Stanley Charles Roowy, reclamă pentru anvelopele Pirelli, 1914, cu amabilitatea Fondazione Pirelli  
Stanley Charles Roowy, advertisement for Pirelli tyres, 1914, courtesy Fondazione Pirelli

Cu o tradiție de peste 150 de ani, Pirelli este lider mondial în segmentul producătorilor de anvelope Prestige.

Pirelli has a tradition spanning over more than 150 years and is the world leader in the segment of Prestige tyres manufacturers.



"Mulțumim celor 4.500 de români care duc mai departe istoria Pirelli la fabrica din Slatina, unde se produc și anvelope pentru Formula 1." "We are grateful to the 4,500 Romanian employees who are taking the Pirelli history further at the Slatina factory, where Formula 1 tyres are also made." - Davide Meda, CEO Pirelli România.



Marcello Dudovich, reclamă pentru anvelopele Pirelli, 1921, cu amabilitatea Fondazione Pirelli  
Marcello Dudovich, advertisement for Pirelli tyres, 1921, courtesy Fondazione Pirelli

## Innovative vision

175 years after the founder of the Pirelli company was born, Romania holds a special role in the international network of this elite tyre manufacturer.

**G**iovanni Battista Pirelli founded the "GB Pirelli & C." company on January 28th, 1872. He was only 23 years old at the time, but he was betting on something absolutely new: rubber. At first, the company produced insulation for telegraphs and cables that connected to distant areas of Italy. A fast development followed on an international scale. Pirelli manufactured various products (scuba diving rebreathers, toys, raincoats) and tyres for wagons and bicycles.

Pirelli constantly won its reputation in memorable races, like the Beijing-Paris one, in 1907. At that time, Prince Scipione Borghese drove an Itala vehicle equipped with Pirelli tyres. He travelled 17,000 km and finished the race on the first place, 20 days earlier than the car that took second place. We are grateful to the Pirelli Foundation archive ([fondazionepirelli.org](http://fondazionepirelli.org)), as it provided us with a photo from that historic race, which you can see in this article.

The Pirelli tyres for road cars benefit from the technologies developed for motorsport. And they deliver the highest standards in performance, safety and respect for nature. Pirelli's network of factories and research centers

sets an example for safety and sustainability norms. It also brings a major contribution to the local economic wellbeing.

Romania plays a very important role in the Pirelli network. In 2005 the most advanced factory of the Group was inaugurated in Slatina. Here, Pirelli produces not just Prestige and Premium tyres, but also racing tyres for Formula 1.

The Pirelli Group is also developing in Romania several social and cultural projects, like the technical partnerships with the Universities in Craiova, Pitești, București and Cluj Napoca. Plus, there is the Intercampus social inclusion project, in partnership with the Inter Milano football team, dedicated to the children in underprivileged social areas.

"Building together the history, industry, sport activities and innovation of a brand that has global recognition is how we show our respect for Romania. 18 years ago we founded the tyre factory in Slatina. Today it is the pride of the Group. We are grateful to the more than 4,500 Romanian employees who are taking the Pirelli history one step further every day." - Davide Meda, the CEO of Pirelli Romania, offered this statement exclusively for Jurnal de Eleganță.





Aurel Persu a absolvit cursurile Scolii Superioare Tehnice din Berlin-Charlottenburg înainte a de crea automobilul aerodinamic. Și a fost inclusiv director general la Fabrica de avioane I.A.R. Brașov, din 1938. Aurel Persu graduated from the Superior Technical School in Berlin-Charlottenburg before building the aerodynamic automobile. And, in 1938, he also became the general manager of the plane factory in Brașov, for the Romanian Aeronautic Industry.



Caroseria automobilului aerodinamic este construită din aluminiu, peste un cadru de lemn de frasin montat pe șasiul unui vehicul AGA Typ A. The aluminium body of the aerodynamic car is built on top of an ash wood frame, mounted on the chassis of an AGA Typ A vehicle.



# Mândrie națională

Ceea ce vedeți aici este una dintre marile realizări ale ingineriei românești, a împlinit 100 de ani în 2023 și este opera minții geniale a inginerului Aurel Persu – automobilul aerodinamic care-i poartă numele și care a fost readus la viață.

Text: Radu Gurămultă, Traducere: Tudor Rus, Foto: Dragoș Savu

În anii 1922 și 1923, inginerul român Aurel Persu (26 decembrie 1890 - 5 mai 1977) obținea nu mai puțin de nouă brevete internaționale pentru invenția sa – automobilul aerodinamic cu o caroserie care îngloba toate elementele constructive (inclusiv pneurile, roțile de rezervă și farurile). Ușor diferit de planurile inițiale, care propuneau o formă chiar mai fluidă, acest exemplar a fost construit de către genialul Persu, singur, pornind de la un automobil donator AGA Typ A, de la care a preluat șasiul, motorul (1,4 l, 20 CP) și transmisia, elementele pentru interior, farurile, jantele. Pentru a-și pune viziunea în practică, inginerul Persu a micșorat ecartamentul spate, a montat motorul în spatele habitaculului, a construit un cadru de frasin peste șasiu și a îmbrăcat

structura cu tablă din aluminiu. Construcția s-a realizat în Germania, iar drumul de la Berlin și până la București s-a efectuat pe roți, cu eroul nostru la volan. De fapt, conform spuselor inventatorului, automobilul înmatriculat cu numărul „891 B” a efectuat până în 1969, atunci când a fost donat Muzeului Național Tehnic prof. ing. Dimitrie Leonida, nu mai puțin de 150.000 kilometri.

Cum trecerea timpului nu a iertat exponatul, starea uneia dintre comorile ingineriei românești s-a degradat. În 2023, la aniversarea de 100 de ani a ingenioasei invenții, un mare pasionat de autovehicule istorice, Florian Marin, a reușit să obțină toate aprobările legale necesare pentru a recondiționa unicatul. Procesul s-a efectuat respectând planurile originale, s-au consultat arhive

ale vremii, s-a reușit identificarea culorii originale și aplicarea unei vopsele corecte istoric, iar cu sprijinul Retromobil Club România s-au achiziționat anvelope corespunzătoare pentru jantele (AGA) existente și s-au reconstruit capacele aerodinamice pentru roți. Readus la forma din zilele de glorie, automobilul aerodinamic Persu a fost expozat de seamă al standului pe care România l-a prezentat la Bienala de Arhitectură de la Veneția, de unde se va întoarce la finalul anului 2023 în România pentru a putea fi admirat de marele public.

Povestea procesului de restaurare, pe larg, va putea fi regăsită în ediția numărul 7 a catalogului RacingWheels, publicație auto care va apărea în luna octombrie și care-i va dedica un articol amplu automobilului Persu.

Aurel Persu a construit automobilul aerodinamic în Berlin. Iar apoi l-a condus personal până în București.



Persu a menționat că a circulat 150.000 de kilometri cu automobilul său aerodinamic. Persu mentioned he drove his aerodynamic vehicle for a total of 150.000 kilometers.

## National pride

Portrayed here is one of the greatest feats of Romanian engineering, the product of engineer Aurel Persu's brilliant mind: the now reborn and restored aerodynamic automobile named after its maker. A car that turns 100 this very year, having been built back in 1923.

Between 1922 and 1923, Romanian engineer Aurel Persu (26 December 1890 - 5 May 1977) obtained no fewer than nine international patents for his invention - an aerodynamic automobile fitted with a special bodywork that incorporated all its components (including tires, spare wheels and headlights). While the original blueprints detailed an even more streamlined shape than the final one, the brilliant Persu built the automobile all by himself, using the chassis, engine (1.4-liter, 20 horsepower unit), transmission, headlights, wheels and interior parts of a donor vehicle: the AGA (Aktiengesellschaft für Automobilbau) Typ A.

In bringing his vision to life, Persu shortened the rear track, moved the engine behind the cockpit and built an ash wood frame over the Typ A chassis. Then he enveloped the whole structure with aluminum panels. Assembly was carried out in Germany and our hero actually drove the automobile back home, from Berlin to Bucharest. In fact, according to Persu, the vehicle, whose original number plates read "891 B", covered no less than 150.000 kilometers (93.000 miles) until 1969, when it was donated to

the Dimitrie Leonida National Museum of Technology.

Since time wasn't too kind on Persu's creation, its state has been steadily deteriorating. However, classic car aficionado Florian Marin fought his way into getting all the necessary approvals to restore the one-of-a-kind vehicle. The whole process took place according to the original plans and involved a lot of archive browsing, especially to identify the original paint color and apply it in a period-correct manner. Matching tires for the AGA Typ A wheels were sourced with help from Retromobil Club România, which also lend a hand in rebuilding the aerodynamic wheel covers.

Brought back to its former glory, the Persu Aerodynamic Automobile proudly represented Romania in Venice, during the Biennale Architettura 2023. The vehicle is set to return to Romania towards the end of the year, where the public will finally get the chance to admire Aurel Persu's unique work of art.

The whole restoration process was minutely documented by RacingWheels. The full story of Aurel Persu's aerodynamic wonder will feature in the magazine's upcoming yearly catalogue (issue No. 7), scheduled to be published in October 2023.

Aurel Persu built the aerodynamic automobile in Berlin. And then he drove it himself to Bucharest.





Galeria Tiriac Collection a atras vizitatori de seamă, precum Piero Ferrari, fiul legendarului Enzo Ferrari. The Tiriac Collection gallery has been visited by special guests, like Piero Ferrari, the son of the legendary Enzo Ferrari.

## O călătorie în timp

În urmă cu 10 ani Ion Țiriac inaugura galeria care a pus România pe harta celor mai selecte expoziții dedicate istoriei automobilului la nivel mondial.

Când pășești în Galeria Țiriac Collection ești purtat într-o călătorie pe parcursul întregii istorii auto/moto. Veteranul dintre cele peste 170 de exponate este Hurlu 3 1/2 Quadricycle, fabricat în 1899. Dar colecția inaugurată în noiembrie 2013 este constant completată și cu modele recente. De exemplu, Mercedes-Benz SLR Stirling Moss (2011), Ferrari LaFerrari (2014), Porsche 918 Spyder (2015) și Ferrari Monza SP2 (F176 din 2020) au fost printre cele 9 modele care s-au bucurat de serpentinele de pe Transfăgărășan, într-un eveniment special organizat de Țiriac Collection.

De altfel, toate vehiculele din Galerie sunt funcționale, indiferent de vârstă, deoarece Țiriac Collection are propriul atelier în care acestea sunt recondiționate și care coordonează menținerea lor în stare impecabilă. O dovadă este excepționalul Rolls-Royce Phantom IV Sedan de Ville Coachwork by Hooper din 1952, care a câștigat în 2016 premiul

pentru cel mai bine recondiționat interior la a 20-a ediție Amelia Island Concours d'Elegance. Lista de lauri obținuți de acest model include titlurile precum cele de la ediția din 2015 a Concursului de Eleganță de la Pebble Beach: "Best of Class" la categoria "Rolls-Royce and Bentley Postwar" și trofeul "Lucius Beebe".

Galeria Țiriac Collection se distinge și datorită modelelor care au aparținut unor reprezentanți ai familiilor regale sau celebrități, precum Prințesa Marina - Ducesa de Kent, Aga Khan al III-lea, Sir Elton John, Sammy Davis Jr., John Entwistle - legendarul basist al formației The Who.

Galeria Țiriac Collection se află în Otopeni (strada Calea Bucureștilor nr. 289) și este deschisă publicului de vineri până duminică, între 10:00 și 19:00. Exponatele pot fi descoperite și prin intermediul aplicației dedicate și a site-ului [tiriaccollection.ro](http://tiriaccollection.ro). Galeria promovează cultura oferind gratuit atât acces, cât și transport cu un autocar propriu, pentru grupurile organizate de copii cu vârsta până la 18 ani.



Mercedes-Benz 540K Cabriolet (1937), care a aparținut lui Bernie Ecclestone, a primit titlul "Best of Show" la Concursul de Eleganță de la Sinaia în 2018. The Mercedes-Benz 540K Cabriolet (1937), once owned by Bernie Ecclestone, was awarded the "Best of Show" title at the Sinaia Concours d'Elegance in 2018.



Țiriac Collection este singura colecție din lume în cadrul căreia sunt reunite modelele Rolls-Royce Phantom I-VII. Tiriac Collection is the only car collection in the world that reunites the Rolls-Royce Phantom I-VII models.

## Time travel

10 years ago Ion Țiriac opened the gallery that placed Romania on the world map of the most select exhibitions dedicated to automotive history.

When you step into the Țiriac Collection Gallery, you are taken on a journey spanning the entire history of cars and motorcycles. The veteran among the 170 exhibited vehicles is the Hurlu 3 1/2 Quadricycle, from 1899. But the collection inaugurated in November 2013 is constantly extended with recent models. For example, Mercedes-Benz SLR Stirling Moss (2011), Ferrari LaFerrari (2014), Porsche 918 Spyder (2015) and Ferrari Monza SP2 (2020). These were among the 9 cars that enjoyed the exhilarating Transfăgărășan route, in an event organized by Țiriac Collection.

As a matter of fact, all the vehicles in the Gallery's portfolio

are functional, regardless of their age. Because Țiriac Collection has its own workshop that reconditions the cars and supervises all processes that ensure the vehicles keep their impeccable state. A perfect example is the exceptional Rolls-Royce Phantom IV Sedan de Ville Coachwork by Hooper from 1952. In 2016 it won the prize for the best reconditioned interior at the 20th edition of the Amelia Island Concours d'Elegance. The long list of laurels for this car includes the titles it received at the 2015 Pebble Beach Concours d'Elegance: "Best of Class" in the "Rolls-Royce and Bentley Postwar" category and the "Lucius Beebe" trophy.

The Țiriac Collection Gallery is remarkable also due to the

vehicles in its portfolio that belonged to members of royal families and celebrities, like Princess Marina - The Duchess of Kent, Aga Khan the Third, Sir Elton John, Sammy Davis Jr., John Entwistle - the legendary bassist, member of The Who band.

The Țiriac Collection Gallery in Otopeni (Calea Bucureștilor no. 289) is open Friday to Sunday, between 10:00 and 19:00 o'clock. The vehicle collection can also be discovered on the dedicated app and the [tiriaccollection.ro](http://tiriaccollection.ro) website. The Gallery also promotes car culture offering free access and free transportation with a personal bus for organized groups of children up to 18 years old.



# Experiență electrizantă

Primul MINI electric transformat într-o mașină de competiție s-a născut în România, iar după câțiva ani de experiențe și teste, a devenit o mașină foarte competitivă.



**G**ândită inițial ca o mașină excelentă pentru traseele montane de Viteză în Coastă, Racing MIMI își arată atuurile pe circuitele stradale din cadrul campionatului Super Rally. Cu Horia Platona la volan, agilitatea MINI, centrul de greutate coborât și răspunsul instantaneu al motorului pun mașina la același nivel de performanță cu modele pe benzină, construite de uzine, așa cum sunt cele din categoria R2 sau chiar TCR.

MINI-ul de competiții este dezvoltat în România pe baza unui model de serie, utilizând motorul și bateria de serie. Printre upgrade-urile aduse de echipa tehnică Engage Engineering din Brașov se numără un diferențial față cu alunecare limitată dezvoltat în parteneriat cu Drexler. Iar mașina beneficiază și de un sistem de răcire prin utilizarea de gheață carbonică. Mai mult, prin folosirea unor elemente din fibră de sticlă pentru caroserie, s-a reușit o reducere a greutății cu aproximativ 200 de kilograme pentru MINI Racing EVO.

În 2023 puteți vedea modelul alintat Racing MIMI concurând într-un calendar competițional încărcat. Pe lângă Campionatul de Super Rally și Campionatul Masters de Viteză în Coastă sunt vizate campionatele de Viteză în Coastă, Vehicule Electrice, dar și o nouă participare la Women Rally.

Performanțele obținute de primul MINI electric de curse din lume au fost posibile și cu ajutorul unor parteneri extrem de importanți. În 2023, sezonul competițional este susținut de UniCredit Leasing, în timp ce Michelin oferă aderența optimă prin gama de anvelope Pilot Sport și Pilot Sport Cup. Soluțiile optime pentru încărcare sunt asigurate de Renovatio, cu e-charge, cea mai mare rețea de stații de încărcare din România. Iar documentarea cu materiale foto și video se realizează în acest cu echipamente Samsung care devine un partener important. Nu în cele din urmă, MINI a avut și rol de galerie de artă mobilă, purtând pe plafon picturi realizate de diversi artiști români.



MINI-ul electric de curse concurează în campionatele naționale precum Super Rally, Viteză în Coastă, Women Rally.



The electric MINI participates in national championships like Super Rally, Hill Climb, Women Rally.

## An electrifying experience

**O**riginally thought of as an excellent machine for Hill Climbing, Racing MIMI shows its strengths on the street circuits of the Super Rally championship. With Horia Platona behind the wheel, the MINI's agility, low center of gravity and instant engine response put the car on par with factory-built petrol models such as the R2 or even the TCR.

The electric MINI was developed for racing in Romania based on the production model. And it uses the production battery and electric motor. Among the upgrades brought by the Engage Engineering team in Brașov

is a limited-slip front differential developed in partnership with Drexler, as well as a cooling system using dry ice. Furthermore, by using fiberglass elements for the body, such as the doors and front windows, a weight reduction of around 200 kilograms has been possible for the MINI Racing EVO.

In 2023, you can see the car nicknamed Racing MIMI taking part in a very busy racing calendar. Apart from the Super Rally Championship and the Masters Hill Climb Championship, further races are taken into consideration in the Hill Climb and Electrical Vehicle championships. And it may also participate once again at the Women Rally.

The first electric MINI transformed into a competition car was born in Romania, and after several years of experiences, tests and races, it became an extremely competitive car.

The performance achieved by the world's first electric racing MINI was also possible with the help of extremely important partners. In 2023, the competitive season is supported by UniCredit Leasing, while Michelin provides optimal grip with the Pilot Sport and Pilot Sport Cup tire range for excellent street performance. The optimal charging solutions are provided by Renovatio, and the documentation with photo and video materials is carried out using flagship smartphones from Samsung, which becomes an important partner. MINI also played the role of a mobile art gallery, having its roof painted by several Romanian artists.

Racing MIMI este dezvoltat pe baza MINI-ului electric de serie și folosește motorul și bateria din fabrică.





## A showroom for classics

Using his experience as a collector, Lucian Drăgan learned to offer services for selling, maintaining and parking classic cars in ideal conditions.

**C**ar collectors are the ones who know best how to offer the right services for their community. This is the story of Lucian Drăgan, who will enchant the public of the Sinaia Concours d'Elegance with an impeccable Fiat 508 Balilla Spider built in 1933. It is a rare edition, with Weber carburetors installed in the Fiat factory, that help deliver 32 instead of 22 HP. The second surprise brought by Lucian to Sinaia is a BMW Z1. Apparently it is the only one registered in Romania. It is a car that still has the avant-garde aura from its 1988 debut. And Lucian enjoys the go-kart sensation it offers while driving it with the doors lowered in the side sills. Lucian also owns a BMW 5 Series (E12) from 1981 and a gorgeous BMW 2000 CS din 1968. But he has a soft spot for Japanese cars built



Fiat 508 Balilla Spider (1933)

in the 1990s. His collection includes Mitsubishi 3000GT, Mazda RX7, Nissan 300ZX, Toyota MR2. You can see them all on [lcfautogallery.com](http://lcfautogallery.com). Here you can find the services prepared by Lucian to welcome car collectors at the special LCF Auto Gallery location in Bragadiru (Alexandriei road, no.

335). The project envisioned by Lucian is what Romania is lacking: a showroom dedicated to classic cars, with specialized counseling and authenticity verification. He also prepares a hotel for cars, where they can be parked under ideal conditions.

## Showroom pentru clasici

Din experiența de colecționar, Lucian Drăgan a învățat să ofere servicii pentru vânzarea, întreținerea și păstrarea în condiții ideale a mașinilor clasice.

**C**olecționarii sunt cei care știu cel mai bine să ofere serviciile potrivite comunității de pasionați. Aceasta este și povestea lui Lucian Drăgan, care la Concursul de Eleganță din Sinaia va încânta publicul cu un impecabil Fiat 508 Balilla Spider din 1933. E o ediție rară ale cărei carburatoare Weber montate de Fiat o ajută să dezvolte 32 CP în loc de 22 CP. A doua surpriză adusă de Lucian la Sinaia este un BMW Z1, aparent singurul înmatriculat în România. E o mașină cu o aură la fel de avangardistă ca la debutul din 1988. Și oferă o senzație de kart, putând fi condusă și cu portierele coborâte în praguri. Lucian mai deține și un BMW Seria 5 (E12) din 1981 și un superb BMW 2000 CS din 1968. Dar are o slăbiciune și pentru modele japoneze din anii 1990. Deține Mitsubishi 3000GT, Mazda RX7, Nissan 300ZX, Toyota MR2. Pe toate le puteți vedea în site-ul [lcfautogallery.com](http://lcfautogallery.com). Aici

sunt prezentate și serviciile create de Lucian pentru a întâmpina posesorii mașinilor de colecție în locația LCF Auto Gallery din Bragadiru (Șos. Alexandriei 335). Proiectul lui Lucian vizează să ofere ceea ce lipsește în România: un showroom pentru mașini clasice și consiliere specializată, însoțită de verificarea actelor. În plus, Lucian pregătește un hotel pentru mașini, unde acestea sunt menținute în condiții ideale.



BMW Z1 (1989)

## Respectul învățat în familie



Andrei Ciocârlan și modelul Citroën DS 21 cumpărat de tatăl său în 1975. Andrei Ciocârlan and the Citroën DS 21 bought by his father in 1975.

Mașina familiei din copilărie a condus doi frați la business-ul care oferă grijă completă pentru mașini clasice și moderne în atelierul și "hotelul auto" denumit Concorso.

**I**n 1975, când Andrei Ciocârlan avea vârsta de doar un an, tatăl său a cumpărat un Citroën DS 21. Era unul dintre cele două DS-uri găsite în târg, care au aparținut cândva ambasadei Franței din Moscova. Era o mașină foarte rară în România și service-urile nu știau să-i repare mai ales suspensia hidraulică avangardistă la acea vreme. Astfel, treptat, tatăl lui Andrei a deschis un atelier specializat în repararea modelelor franțuzești. Andrei și fratele său Alex au preluat acest business, cu aceeași pasiune, învățând de mici secretele tehnice. Așa a apărut apreciatul Garaj Francez. Azi, Andrei Ciocârlan și fratele

său oferă o grijă specială tuturor mașinilor clasice, youngtimer sau moderne. În Atelierul Concorso din Otopeni (str. Horea Cloșca și Crișan nr. 5) oferă un spectru de servicii, de la intermedierea de vânzări, la reparații și restaurare, spălătorie și detailing, până la găzduirea în "hotelul auto". Este vorba despre oferirea unui spațiu de parcare într-o hală care ferește mașinile de vreme rea, uzură sau zgârieturi. Există camere de supraveghere, alarmă de incendiu, accesul este controlat, mașinile au redresor de baterie. Desigur, temperatura este optimă și mașinile sunt ferite de condens. Detalii puteți afla accesând [concorso.ro](http://concorso.ro).

Atelier Concorso este noul concept de servicii complete pentru posesorii de mașini clasice.

Atelier Concorso is the new full service concept for classic car owners.



## Respect is learned in the family

The family car from childhood times drove two brothers to develop a business that offers complete care for classic and modern vehicles in the Concorso workshop and "hotel for cars".

**I**n 1975, when Andrei Ciocârlan was only 1 year old, his father bought a Citroën DS 21. It was one of two DS models found at the fair, that ones belonged to the French embassy in Moscow. It was a very rare vehicle in Romania and the workshops didn't know how to repair especially its hydraulic suspension, which was ahead of its time. So, step by step, his father opened a repair shop specialized in French cars. Andrei and his brother Alex eventually took over this business, with the same passion. They had already learned technical secrets from a young age. This is how the French Garage came to be.

Today, Andrei Ciocârlan and his brother take special care of all classic, young timer and modern cars. In Atelier Concorso found in Otopeni (on Horea Cloșca și Crișan street, no.5), they offer a variety of services. From sales, restoration and repairs, to car wash and detailing. But they also opened a "hotel for cars". It's a garage where cars are safe from capricious weather, wear and tear, scratches. The access is controlled and there are surveillance cameras, fire alarms and the batteries of the cars are charged. Of course, the temperature is ideal and the cars are safe from condensation. You can find more details by visiting [concorso.ro](http://concorso.ro).



## A majestic comeback

The Aero 30 roadster, which belonged to His Royal Highness King Michael I, returned to the Royal Garden of the Peleş Castle, where it was awarded the "Best of Show" trophy in the Sinaia Concours d'Elegance.



The Sinaia Concours d'Elegance is always a great occasion to honor the special appreciation His Majesty King Michael I shared for the automotive world. His Majesty offered support to the community of historic car collectors. On September the 27th, 2001 His Royal Highness King Michael I became Honorary President of Retromobil Club Romania. The festivity was held at Retromobil's stand that was opened for the public at the Bucharest Motor Show.

Afterward, in 2003, Retromobil Club Romania became a member of F.I.V.A. (Federation Internationale des Vehicules Anciens). This is the International Federation for Historic Vehicles (founded in 1966 in Paris), which is a partner of UNESCO. Then, starting in 2011, the Sinaia Concours d'Elegance was once again organized at the Royal Domain of the Peleş Castle. But this time the event was revived and organized by Retromobil Club Romania annually, under the patronage of His Majesty King Michael I, until his passing in 2017. This way, the tradition of the Concours d'Elegance organized in 1934 and 1935 in Sinaia by the Romanian Royal Automobile Club was given a restart.

All this history casts a special aura upon the fact that this 1936 Aero 30, which belonged to H.M. Michael I, was awarded the "Best of Show" trophy at the previous Sinaia Concours d'Elegance (in 2019). Edvard Benes, the President of the country known as Czechoslovakia, gifted this roadster to King Michael, when His Majesty was 16 years old. At that time, it was the third car in the personal collection of the King.

This particular Aero 30 is special due to some distinct elements. It has bigger headlamps than the usual ones and an air vent in front of the windshield. Also, the engine block and the cylinder heads made of bronze were produced by the racing department of the Czechoslovakian car manufacturer.

The roadster stayed with the King until he had to abdicate in 1947. Then it was bought by one of the members of the Royal Guard. But because of technical problems, it was abandoned. This was actually what saved it from being confiscated by the communist regime. From 1950, the Aero 30 would enjoy great care. Bella Neugebauer bought it, repaired it meticulously, and also drove it constantly until he was 100 years old. The car made a wonderful comeback at the Sinaia Concours d'Elegance, but this time it had Christian Hani at the steering wheel. He is the new owner of the roadster and also a member of Retromobil Club Romania. And he continued refining the state of the car, as it well deserved, having such a noble history.

Președintele Cehoslovaciei a oferit roadster-ul Aero 30 cadou Regelui Mihai I al României, când Majestatea Sa avea 16 ani.

# Revenire

Roadster-ul Aero 30, care a aparținut Majestății Sale Regele Mihai I, a revenit în Grădina Regală a Castelului Peleş obținând trofeul "Best of Show" la Concursul de Eleganță Sinaia.

# maiestuoasă

Concursul de Eleganță Sinaia este mereu un prilej pentru a onora aprecierea specială pe care Majestatea Sa Regele Mihai I a avut-o față de lumea automobilistică. La rândul său Majestatea Sa a susținut comunitatea pasionaților de vehicule istorice. Din data de 27 septembrie 2001 M.S. Regele Mihai I a devenit Președinte de Onoare al Retromobil Club România în cadrul unei festivități organizată la standul care era deschis publicului de la Salonul Auto București.

Apoi, în 2003, Retromobil Club România a devenit membru F.I.V.A. (Federation Internationale des Vehicules Anciens), care este Federația Internațională a Vehiculelor de Epocă, fondată în 1966 la Paris și recunoscută de UNESCO. Apoi, din 2011, Concursul de Eleganță Sinaia, organizat de Retromobil Club România, se desfășoară pe Domeniul Regal al Palatului Peleş. Evenimentul a avut loc sub Înaltul Patronaj al Majestății Sale Regele Mihai I, până la trecerea acestuia în neființă în 2017. Astfel a fost repornită tradiția Concursului de Eleganță organizat în 1934

și 1935 la Sinaia de Automobil Clubul Regal Român (A.C.R.R.).

Toată această istorie aduce o aură cu atât mai deosebită faptului că un exemplar Aero 30 din 1936, care a aparținut M.S. Regele Mihai I, a primit cel mai înalt titlu (Best of Show) cu ocazia ediției anterioare a Concursului de Eleganță Sinaia (2019). Președintele Cehoslovaciei de la acea vreme, Edvard Benes, a făcut acest roadster cadou Regelui Mihai, când Majestatea Sa avea 16 ani. Și a fost atunci al treilea automobil din colecția personală a Regelui.

Acest exemplar Aero 30 este special și datorită elementelor distincte. Are faruri mai mari decât modelul de serie și o fantă de aer în fața parbrizului. De asemenea, de la departamentul de competiții al mărcii din Cehoslovacia proveneau blocul motor, dar și capetele de cilindru făcute din bronz.

Mașina a rămas în posesia Regelui până în 1947, când a abdicat. Atunci a fost cumpărată de un membru al Gărzii Regale, dar ulterior a fost abandonată, având probleme tehnice. Totuși asta a salvat-o de la a fi confiscată de regimul comunist. Din



The President of Czechoslovakia gifted the Aero 30 roadster to King Michael I of Romania, when His Majesty was 16 years old.

1950, Aero 30 avea să se bucuire de o îngrijire deosebită. Bella Neugebauer a cumpărat-o, a reparat-o minuțios și a folosit-o constant până la vârsta de peste 100 de ani. La Concursul de Eleganță de la Sinaia a revenit având-ul la volan pe actualul proprietar, Christian Hani. Acesta este membru al Retromobil Club România și a continuat recondiționarea binemeritată de o mașină cu istorie nobilă.





# Concursul de Eleganță Sinaia – 24 iunie 2023



**LA FIECARE 500 LEI, NOI ÎȚI DĂM 25 LEI!**

**PROMOTIE DOAR ÎN APLICAȚIA MYSTATION**

OMV MyStation App  
**CUPON CARBURANT 25 LEI**  
LA FIECARE 500 LEI ALIMENTAȚI

Intre 01 mai și 30 iunie 2023, doar folosind OMV MyStation, primești un cupon de 25 lei, dacă ai achiziționat orice carburant OMV în valoare totală de 500 lei. Cuponul poate fi utilizat doar pentru achiziția prin aplicație a oricărui carburant OMV. Detalii în Regulament, disponibil în aplicație și pe [www.omv.ro](http://www.omv.ro)