

DACIA 50

Autoturismul

Albert Vrăbiuță

Prin albumul „DACIA 50 Autoturismul” ne propunem să explorăm și să vizualizăm relația dintre mașina staționată pe domeniul public, oameni, spațiul urban și natură. Autoturismele Dacia prezentate în album au fost fotografiate de Albert Vrăbiuță în orașul București, în perioada 2016-2017.

Mulțumiri speciale

Albert Vrăbiuță: Această carte nu ar fi fost posibilă fără ajutorul mai multor oameni dedicați. Mulțumiri Cristinei Irian și lui Valentin Maier pentru viziune și pentru documentarea și scrierea textului. Mulțumiri lui Cristian Bassa, senior project editor, pentru îndrumarea sa și pentru atenția deosebită acordată detaliilor. Mulțumiri lui Vlad Andrei Dorobanțu, Ovidiu Măgureanu și Iustin Stăfăneț pentru oferirea de informații esențiale privind specificațiile tehnice ale autoturismelor fotografiate.

Mulțumiri tuturor proprietarilor de Dacia, familiilor acestora, vecinilor, pentru sprijinul acordat pe teren.

Mulțumiri speciale Mirela Petre. Special thanks Ken Taranto.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

Dacia 50: autoturismul / foto.: Albert Adrian Vrăbiuță;
autor text, documentare: Ana-Cristina Irian, Valentin Maier;
trad.: www.traduce.re; graf.: Paul Adrian Farcaș;
ed.: Cristian Bassa. - Craiova:
Omnia Photo, 2018
Conține bibliografie
ISBN 978-606-94598-0-5

I. Vrăbiuță, Albert (foto.)
II. Irian, Ana-Cristina (text)
III. Maier, Valentin (text)
IV. www.traduce.re (București) (trad.)
V. Farcaș, Paul Adrian (graf.)
VI. Bassa, Cristian (ed.)

77
629

Copyright © 2018 Editura OMNIA PHOTO

Toate drepturile asupra acestei ediții aparțin OMNIA PHOTO.
Nici un material nu poate fi reprodus, parțial sau integral fără
permisiunea anterioară a Editurii.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced,
distributed, or transmitted in any form or by any means without the
prior written permission of the publisher.

Editura OMNIA PHOTO
Adresa poștală: General Eremia Grigorescu nr. 16
Municipiul Craiova, Județ Dolj
Website: <http://omnia.photo/>

DACIA 50 Autoturismul
Editura OMNIA PHOTO, București, 2018

Albert Adrian VRĂBIUȚĂ (fotografie) / Ana-Cristina IRIAN (autor text, documentare) / Valentin MAIER (autor text, documentare)
www.traduce.re (traducere) / Paul Adrian FARCAȘ (grafică) / Alex CRUCERU (corectură) / Cristian BASSA (editor)

CUPRINS

PREFAȚĂ

Repere. Conținut volume.	5
-------------------------------	---

STUDIU INTRODUCȚIV

Peisajul automobilistic românesc din sec. XX. O scurtă trecere în revistă.	6
---	---

De la un cal putere la mai mulți. Repere istorice.	6
---	---

Peisajul auto în anii 1950-1960.	8
---------------------------------------	---

Dacia. Cronologie. Modele de autoturisme, încercări reușite, încercări exotice.	9
--	---

Clase sociale de Dacii. Dacia, la fel sau mai altfel?	11
--	----

Dreptul la benzină.	11
--------------------------	----

Exportul și miturile.	11
----------------------------	----

„Cu Dacia s-a făcut România”	12
-----------------------------------	----

Dacia revival - între mașina de casat și mașina de suflet.	14
---	----

Note.	15
------------	----

PROIECT VIZUAL	na
----------------------	----

Legendă.	20
---------------	----

Hartă.	21
-------------	----

NOTE DE TEREN

În București, în căutarea Daciilor noastre.	22
--	----

Dacia de pe stradă. „Unde este? Unde a dispărut?”. Roșu. Galben. Verde. Albastru. Negru. Alb.	22
--	----

Câteva concluzii.	26
------------------------	----

Note.	26
------------	----

BIBLIOGRAFIE	28
--------------------	----

PREFAȚĂ

Repere. Conținut volume. Dorim să clarificăm un lucru de la bun început: aceasta nu este o prefață, așa cum Dacia nu este doar „un lucru”. Cu Dacia, autoturismul, oamenii au interacționat și interacționează în diferite moduri. Pe scurt, ca urmare a discuțiilor cu oamenii din comunitatea „Dacia - autoturismul copilăriei” și cu proprietarii Daciilor fotografiate pe teren, am aflat că unii se raportează la ea, mașina, la timpul trecut, în timp ce alții, la timpul prezent; pentru unii dintre ei reprezintă o apariție aproape însuflețită, iar pentru alții un obiect din trecut, pe cale de dispariție. Mia, proprietară a unei Dacii de colecție, îi spune cu dragoste „Dacia, draga de ea”, Dan Liviu își amintește cu melancolie de un „bătrân automobil, o roșioară am avut și eu”, în vreme ce soția lui Remus „ținea la ea așa cum ține la cățel sau la pisică.” Dacia este alintată și „franțuzita” de Dan, este „săgeată roșie” pentru Romeo, o „vișinică, mica mea bijuterie” pentru Adrian, „gălbioara” lui Ionuț. Pe de altă parte, în viziunea unui alt Ionuț, ea este „singură și tristă” sau o „dispărută” pentru Mircea, „păpată de rugină” așa cum o vede Radu, o despărțire trăită cu „lacrimi la propriu” pentru Liliana.

Dacia, autoturismul de oraș, este o „Ea” cu mai multe povești, cu forme de viață, pe care le prezentăm, așa cum au apărut și respiră ele, în acest proiect vizual, DACIA 50, pe care îl desfășurăm pe parcursul mai multor capitole.

Autoturismul Dacia și-a început existența pe patru roți în România anului 1968, atunci când, la 20 august a ieșit de pe poarta fabricii primul autoturism Dacia, model 1100. În anul 2018, putem spune că am trăit deja 50 de ani de drumuri și intersecții, călătorii și aventuri împreună. De aceea, înaintea proiectului vizual, dorim să contextualizăm existența Daciei în peisajul automobilistic românesc, în care autoturismul Dacia 1100 era considerat „nou-născutul industriei de automobile românești”, iar mai apoi Dacia 1300 era alintată „mezinul industriei”, precum și în dinamica fascinantelor schimbări prin care ea a trecut în acest semicentenanar.

De asemenea, prin proiectul DACIA 50 ne dorim să explorăm vizual viața autoturismului așa cum a apărut și s-a imprimat în viața oamenilor și în mediul înconjurător. O altă poveste, cel puțin la fel de interesantă, este cea în care Dacia evoluează pe tărâmul simbolic, al diferitelor percepții umane aflate într-o continuă codificare și reasezare. Proiectul cuprinde diversele avataruri ale autoturismului Dacia staționat pe domeniul public, ale autoturismului Dacia restaurat și ale autoturismului reflectat de obiectele de tip „suvenir”, proprii culturii auto Dacia. Albert, omul din spatele aparatului de fotografiat, este cel care a mers pe urma Daciei pe străzile și trotuarele Bucureștiului, a Daciei restaurate de la paradele auto, din garajele colecționarilor și în căutarea pieselor de colecție, a machetelor și a jucăriilor. În albumul de față, pe care îl considerăm doar primul capitol DACIA 50, vom vedea atât mașina conectată la spațiul urban, cât și urmele lăsate de ea pe harta orașului, pe care am poziționat fiecare vehicul descoperit. Fotografii ne propune să explorăm și să vizualizăm relația dintre mașina staționată și oameni, spațiul urban și natură.

Pe dinăuntru, mașina pare că aproape și-a ținut respirația. Interiorul Daciei ultimelor decenii ale secolului trecut are aerul unui muzeu al mecanicii și al obiectelor personale care marchează relația dintre posesor și autoturismul cu care circula. Putem chiar afirma că este un fel de muzeu memorial pe patru roți, fiecare autoturism fiind modelat după chipul și asemănarea posesorului.

În descrierea fiecărei fotografii din proiect au fost incluse coordonatele geografice ale locului în care ea a fost realizată. Astfel, putem urmări dinamica acestor mașini și a spațiilor urbane comparând imaginile preluate de Google Street View în anul 2014, acolo unde ele există, cu cele descoperite de Albert în anii 2016 și 2017 și, de ce nu, prin observație directă, parcurgând din nou aceste străzi din București, având drept ghid volumul de fotografii DACIA 50.

În anul 2018 ne-am întors din nou pe terenul explorat în urmă cu doi ani, pentru a vedea ce s-a mai întâmplat cu mașinile fotografiate. La finalul capitolului vizual am adăugat însemnările de teren cu detalii legate de aceste Dacii, de evoluția lor în timp și, mai ales, de poveștile lor așa cum le-am cules de la proprietari, moștenitori, foști proprietari sau vecini din cartier.

Indiferent de modul în care regăsim istorica Dacie, ca mașină funcțională ce se deplasează pe șoselele țării sau în postura de mașină ieșită din circulație, staționată în spațiul urban sau rural, ea are astăzi aerul unui „obiect însuflețit”, în interacțiune cu mediul în care se află.

STUDIU INTRODUCŢIV

Peisajul automobilistic românesc din sec. XX. O scurtă trecere în revistă. Pe o peliculă de film alb-negru, mai multe maşini aşezate pe două benzi parcurg în zig-zag drumul care duce direct de pe ecran către privitor. Pe un fundal sonor metalic, cu sunet de trompetă, o voce ne anunţă: „Start în proba de inteligenţă şi creaţie! Pe şoselele ţării a demarat în val triumfal, cu un an înainte decât se prevedea, primul autoturism românesc!”

Se derulează imagini din interiorul Uzinei de Autoturisme Piteşti acolo unde, spune vocea, „pe benzile de montaj se încheagă într-o cadenţă de unul la 12 minute, autoturismul românesc [...] cu o producţie anuală de 40.000 de bucăţi”. Secvenţa este din anul 1968, când intra în producţie primul autoturism Dacia, modelul Dacia 1100, „noul născut al industriei”, cel căruia prezentatorul documentarului îi ura „un călduros şi din inimă, drum bun!” [1].

1968. Stop cadru. Pauză. Marşarier.

De la un cal putere la mai mulţi. Repere istorice. Ce maşini au circulat în România şi ce autovehicule s-au produs înainte de autoturismul Dacia?

Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie să facem o scurtă incursiune istorică chiar la intersecţia dintre secolul al XIX-lea şi secolul al XX-lea. Dumitru (Dimitrie) Vădescu a fost primul român care a realizat o maşină în perioada 1875-1880 şi a fost considerat „un pionier al constructorilor de automobile”, automobilul său cu aburi, circulând pe străzile din Paris şi din Bucureşti [2]. Din anul 1895, în Bucureşti au circulat două automobile cu aburi construite de firma franceză Gardner Serpollet. În 1898, pe străzile Capitalei a apărut unul dintre primele automobile americane Oldsmobile (avea în loc de volan o manşă), construit în atelierul lui E. R. Olds. Automobilul reprezenta o noutate tehnologică, iar accesul la acest bun, considerat un lux, era rezervat doar persoanelor înstărite [3].

Febra cailor putere a cuprins chiar de la începutul anilor 1900 spaţiul românesc. România era situată în topul primelor zece ţări din Europa care au introdus automobilul şi a şasea ţară în care s-au organizat curse de automobile [4]. Prima călătorie pe o rută europeană cu autoturismul realizată de un român a avut loc chiar la începutul secolului al XX-lea. Iniţiatorul a fost George Valentin Bibescu [5] cel care, împreună cu vărul său, Nicolae Cantacuzino, a plecat de la Geneva la Bucureşti la volanul unui Mercedes Model 1900. Starea precară a drumurilor din Austro-Ungaria a influenţat mult călătoria, care a fost descrisă de Bibescu într-un jurnal de bord publicat în 1901 [6]. Durata călătoriei a fost de 73 de ore şi 45 de minute în circulaţie, la volan, distanţa parcursă fiind de 1827 km pe traseul Geneva-[...] - Viena - Pesta - Arad - Deva - Sibiu - Făgăraş - Braşov - Predeal - Sinaia - Posada - Câmpina - Ploieşti - Bucureşti. În drum spre Bucureşti a avut loc un accident care, povestit de Bibescu în jurnalul său, ne oferă câteva repere despre felul în care erau percepute aceste vehicule în ţară [*n.a.*: Regatul României, la acel moment]: „O femeie venea cu o căruţă cu boi şi auzindu-ne, se coborî din car spre a opri boii şi a ne face loc; nenorocita cade însă în cap. O roată a carului îi trece peste picioare şi leşină. Noi ne oprim imediat, cumnatul meu şi cu mecanicul se grăbesc a ridica pe nenorocita femeie care-şi revine în fire” [7].

În articolul *Nemaipomenitele aventuri ale prinţului Bibescu*, istoricul Emanuel Bădescu notează pe marginea acestui eveniment: „Bănuim că motivul [...] a fost sperietura - cine mai pomenise o trăsură fără cai, care duduia şi scotea fum?! - şi că la revenire [*n.a.*: femeia] şi-a făcut cruce” [8].

Acelaşi George Valentin Bibescu a înfiinţat Automobil Club Român la 5 aprilie 1904, când numărul automobilelor era în creştere (51 de automobile înscrise, dintre care şi primul închis, cu capota fixată de caroserie). Câteva luni mai târziu a avut loc şi prima cursă de automobile din ţară, pe ruta Bucureşti-Giurgiu [9], pe când nici măcar nu exista un regulament de circulaţie, primul datând din 1905. Regulamentul era foarte restrictiv cu privire la viteză, 15 km/oră - echivalent cu mersul cailor la trap, dar şi în ceea ce priveşte zgomotul, care nu trebuia să sperie „cailor înhămaţi sau călăriţi” [10].

Primul examen de conducere oficial a avut loc la 10 ianuarie 1908, din ordinul prefectului Poliției Capitalei. Testul practic consta în verificarea capacității conducătorului auto de a frâna la aruncarea unei perne (sac cu fân) în fața mașinii. Începând cu anul 1910, s-au organizat și primele cursuri de conducere [11], mai ales că în ultimii ani numărul automobilelor crescuse.

Însă dacă la începutul Primului Război Mondial parcul de autoturisme din România depășea cifra de 1.000 de exemplare, în timpul războiului mai mult de două treimi au fost distruse [12].

După Conferința de Pace de la Paris [13], efectivul parcului auto a crescut, mai ales datorită activității comercianților de automobile străine în România (Ford, Chevrolet, Renault, Fiat și General Motors), care acordau facilități atrăgătoare potențialilor clienți, precum „plata în rate, asistență tehnică, piese de schimb, etc.” [14].

Începând cu anul 1922, timp de cinci ani consecutiv, importul de autoturisme a cunoscut o creștere puternică, astfel că, în anul 1926 existau în România 11.308 autoturisme [15], apropiindu-se de 26.000 în 1939, peste 73,5% din totalul acestora fiind de proveniență SUA (GM/Ford). Pe următoarele locuri la importuri se situau Germania (11%) și Franța (7,23%) [16].

În România, automobilul a rămas mult timp un produs accesibil doar categoriilor sociale înstărite: „bancheri, rentieri, industriași, comercianți, agricultori (moșieri), senatori și chiar prinți” [17], ceea ce poate explica și motivul pentru care cele mai multe automobile erau înregistrate în București, situație care a rămas neschimbată până la sfârșitul perioadei interbelice. În 1938, 37,69% din autoturismele din România erau înmatriculate în București, cu o medie de 66 persoane la un automobil în Capitală. Numărul mic de automobile înregistrate în țară, exceptând Bucureștiul, dovedește, printre altele, un nivel de trai scăzut și lipsa unei infrastructuri adecvate, „drumurile pietruite, în stare bună”, nereprezentând atunci „mai mult de un sfert din întreaga rețea, restul fiind naturale, din pământ cu șanțuri pe lături, acoperite sau nu cu piatră mărunțită” [18]. După alți câțiva ani, în anul 1945 erau consemnați doar 1182 km de drum național modernizat, reprezentând aproximativ 10% din totalul rețelei de drumuri naționale [19].

În afara importurilor, în prima jumătate a secolului al XX-lea pe teritoriul României s-au realizat atât prototipuri de autoturisme, cât și producții în serie mică.

Pionierului Dumitru Văsescu i-a urmat un alt tânăr român care a studiat și a construit un automobil în străinătate. Automobilul „aerodinamic corect”, sub formă de picătură de apă, a fost prototipul realizat de inginerul Aurel Perșu în 1922-1923 la Berlin, automobilul [20] fiind brevetat în Germania în 1924 [21].

În cadrul I.A.R. Brașov au fost construite microautomobilul „M.R.1945” - ing. Radu Manicatide (1945) [22] - și un automobil prototip realizat de echipa condusă de ing. Radu Mărdărescu (1947) [23].

O producție de serie mică a fost realizată și la Arad (1909-1926) de firma MARTA [24], precum și la Reșița (1946-1947), de Malaxa [25].

Uzina „FORD” SAR [26] din București a produs automobile în serie în perioada 1936-1948. La fabrica având sediul în Calea Floreasca se construiau în special vehicule Ford V8 Fordor Sedan [27].

După Al Doilea Război Mondial, două treimi din parcul de autoturisme a dispărut, dispunându-se de 37,95% din parcul de autoturisme existent în 1939, adică sub 10.000 de exemplare [28].

Peisajul auto în anii 1950-1960. În volumul *Bucureștiul meu*, Adriana Bittel (scriitoare și critic literar) își amintește că: „La începutul anilor 1950, de când am amintiri, erau puține automobile în București și ne puteam juca nestingheriți pe stradă. Circulau încă și trăsurile cu căruțe - am în auz tropotul potcoavelor pe caldarâm apropiindu-se, depărtându-se [...]” [29].

Pentru a reîntregi peisajul auto românesc punctăm câteva repere din segmentul autovehiculelor mari, destinate transportului de călători și mărfuri, autocamioane, tractoare, autobuze, autoturisme de teren, prin care facem legătura dintre producția din perioada interbelică și cea comunistă, inclusiv cea de autoturisme de oraș.

Parcul de autocamioane atingea în 1939 cifra de 8.058 de exemplare [30], primul autocamion adus în țară, în 1911, fiind un Berliet care transporta butoaie cu bere de la fabrica Bragadiru. În anii 1950 s-a început construcția unui parc auto destinat transportului public de călători și transportului de mărfuri.

Primul camion românesc a fost SR-101 (1954), construit la uzina „Steagul Roșu” din Brașov [31]. Mai târziu au fost construite autocamioanele SR-131 Carpați, SR-113 Bucegi și Roman (în colaborare cu firma M.A.N.) [32].

Construcția de autobuze a început efectiv în anul 1955, la Uzina „Vulcan” din București, prin fabricarea primului autobuz de tip „M.T.D.” [*n.a.*: MTD=Mao Tze Dun], carosat pe șasiul camionului românesc SR-101. În cadrul Uzinelor „Tudor Vladimirescu” producția de autobuze a început către sfârșitul anului 1956 cu fabricarea autobuzului MTD, prin preluarea producției de la Uzinele „Vulcan”. În anul 1958 Uzina a început producția de autovehicule „TV” [*n.a.*: TV=Tudor Vladimirescu] destinate transportului de pasageri și mărfuri de mic tonaj [33].

Un alt nume important pentru industria autohtonă de autovehicule este ARO [*n.a.*: ARO=Automobil Românesc], un producător de autoturisme de teren (off-road) din Câmpulung-Muscel care și-a început producția în 1957 cu modelul IMS-57 și a fabricat 360.000 de vehicule, dintre care două treimi au fost exportate în 110 țări [34].

Întorcându-ne acum la mașina proprietate personală, s-a enunțat ideea că în țările Blocului Estic comunist, ea era considerată un „animal ciudat”, care nu se încadra în „definiția colectivităților a unei societăți socialiste”. Însă, începând cu anii 1950, autoturismele au devenit un atribut al unor vremuri noi, moderne, în care „oamenii muncii” se bucurau de confort și flexibilitate [35]. Țările comuniste au început să importe și mai apoi să producă autoturisme pentru propriii cetățeni utilizând licențe din Vest sau proiecte proprii (Lada în URSS cu licență Fiat, Trabant în RDG).

În anii 1950, au fost construite manual în România doar câteva mașini unicate sau într-un număr redus de exemplare, precum Microautomobilul GAL (1954) realizat de Gheorghe Gal [36], Automobilul Rodica (1957) creat de inginerul Nicolae Lucaci [37] sau Microcarul (1958) lui Oszkár Beke [38].

La finalul anilor 1950, în România circulau autovehicule din import. Gabriela Tabacu (arhitect) descria Bucureștiul său cu „zumzetul urban al străzii [...] vâjâind în toate părțile, Pobede, Warsave, Moskviciuri, Volgi și Gazuri. [...] rar trec și camioane [...]” [39].

Majoritatea autoturismelor importate era destinată satisfacerii necesităților oficiale, numărul acestor mașini ridicându-se în 1965 la 11.880 de exemplare. Tot în anul 1965, populația dispunea de 9.216 autoturisme, cifră comparabilă cu cea anterioară anului 1926, toate din import (mărci de autoturisme precum Moskvich, Volga, Skoda, Warszawa, Wartburg, Trabant, Fiat și Renault) [40].

Din 1945 până în anul 1965 sunt modernizați peste 5.600 km de drum național [41]. La finele lui 1965 lungimea totală a drumurilor publice era de 75.898 km, din care 8.508 km erau modernizați (aproximativ 60% din totalul rețelei) [42]. În 1967 a fost începută și construcția Autostrăzii București-Pitești cu o lungime de 96 km, care a fost dată în folosință în 1972 [43].

Acum vă propunem să ne întoarcem în anul 1966, la startul probei de creație.

Dacia. Cronologie. Modele de autoturisme, încercări reușite, încercări exotice. Autoturismele Dacia nu au fost primele construite în România și, așa cum am văzut, nici măcar primele realizate în comunism, dar sunt cele mai emblematice autovehicule care au fost construite și care au circulat pe teritoriul țării, fiind primele autoturisme de oraș realizate în serie în perioada comunistă.

Astăzi, poate pentru mulți dintre noi primul cuvânt pe care îl asociem cu industria de autovehicule este Dacia și de aceea este important să înțelegem cum a început construcția de automobile Dacia și care au fost cele mai definitorii momente din evoluția sa.

Pentru că regimul comunist a impus industria drept cea mai importantă ramură economică și industrializarea prin dezvoltarea ramurilor grele (industria energetică, metalurgie, chimie), drept principală cale pentru a atinge dezvoltarea economică dorită, atunci putem înțelege ușor ce cale au luat cele mai multe dintre investiții. Printre ramurile dezvoltate a fost și cea a autovehiculelor, ca parte a industriei construcțiilor de mașini, considerată în epocă „pivotalul industriei”. Cu toate acestea, România nu a avut un „autoturism național” până în a doua parte a anilor 1960, fiind doar o dorință pe care o putem înțelege în contextul măsurilor mai largi de consolidare a procesului de industrializare a unei economii în mare parte agrare [44] și aflată sub amenințarea păstrării vechii sale caracteristici economice în cadrul CAER (Consiliul de Ajutor Economic Reciproc). Totul s-a schimbat în anul 1966 când s-a ajuns la un acord cu autoritățile franceze și firma Renault, pentru realizarea unei producții românești de autoturisme în cadrul Uzinei de Autoturisme din Pitești (UAP). Pentru a se ajunge însă la această decizie au fost luați în calcul și alți producători recunoscuți de automobile (Peugeot, Fiat, Alfa Romeo, Austin Mini Morris) [45]. Acordul cu Renault a presupus încheierea unui contract de licență pe o perioadă de zece ani pentru asamblarea unui model Renault sub marca Dacia. Deși inițial s-a avut în vedere asamblarea unui model Renault 12, producția a demarat cu modelul Renault 8 [46].

Uzina producătoare a fost construită în timp record la Colibași [n.a.: astăzi Mioveni], lângă Pitești, județul Argeș, pe un spațiu destinat anterior unui proiect al industriei aeronautice [47]. Prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 2004 din 16 septembrie 1966, s-a stabilit amplasarea uzinei de autoturisme Colibași vecină cu Uzina „Vasile Tudose”, care era de mult timp furnizorul de piese și subansambluri pentru camioane și tractoare [48]. Uzina era compusă dintr-o hală monobloc pentru montaj, hală de presaj, hală finisări și anexe sociale, pavilion administrativ și laboratoare.

Ideea de a construi un automobil destinat nevoilor populației s-a concretizat în anul 1968, atunci când a fost produs primul autoturism Dacia 1100 după parcurgerea a 217 posturi de lucru [49]. Iată cum a fost descris acest prim autoturism Dacia în epocă, în paginile ziarului „Scînteia”: „N-a fost remarcat în mod deosebit printre toate celelalte. Nu purta nici un însemn festiv. L-am descoperit, în varietatea cromatică a confrăților săi, după un unic indiciu: culoarea. Are nuanța fildeşului, așa-numitul «beige-ivoire» din terminologia ușor franțuzită a cromatiștilor uzinei. E un automobil ca toate celelalte, de tip «Renault 8», cu motor Sierra de 1100 cmc, plasat în spate, înzestrat cu o «herghelie» de 46 CP, capabil să dezvolte o viteză de 135 km pe oră și consumând cantitatea modestă de circa 7 litri de benzină la suta de kilometri. Acest prim exemplar, care a ieșit de pe bandă în ziua de sâmbătă, 3 august, la ora 14 și 1 minut, e menit să reprezinte, în ochii generațiilor viitoare, certificatul de maturitate a unei industrii aflate în plină și impetuoasă ascensiune” [50].

Prin achiziționarea acestei licențe tehnologice de la Renault a fost permisă și realizarea altor autovehicule, dar cea mai importantă consecință a fost infuzia de know-how pe filieră franceză care a condus la crearea Uzinei de Autoturisme Pitești (UAP) și totodată la crearea industriei de autovehicule pentru publicul larg. Putem spune că a fost un proces de „democratizare populară” a automobilului (prin analogie cu regimul politic de democrație populară, așa cum propaganda comunistă îl definea în anii 1950 și 1960), prin care populația putea avea acces la un automobil fabricat în țară.

Dacia nu a fost un autoturism fabricat exclusiv din componente românești. Dimpotrivă, primele autoturisme care au ieșit pe poarta UAP au fost în întregime de origine franceză, fiind doar asamblate în România. Situația s-a schimbat ulterior, pe măsură ce industria românească se dezvoltă și se adaptează la cerințele ramurii industriale de autovehicule, fie prin înființarea de noi întreprinderi, fie prin diversificarea nomenclatorului de produse de la întreprinderile existente (peste 120 de întreprinderi din țară au contribuit la fabricarea Daciei) [51].

De la berlina cu patru uși Dacia 1100, producție debutată la 20 august 1968 [52] și modelul puțin modificat Dacia 1100S, ușor recognoscibil cu ale sale patru în loc de două faruri (fabricat în doar 110 exemplare), în anul 1969 s-a trecut la Dacia 1300 (licență Renault 12) [53]. La doar un an după intrarea în producție a Dacia 1100, o altă voce, de pe o altă peliculă de film alb-negru înregistrat de data aceasta în 1969 [54] anunța, pe fundal de muzică din filmele cu haiduci, „febra lansării în serie a unui nou-născut [...] Dacia 1300, mezinul fabricii UAP”. Acesta a fost modelul care a consacrat Dacia pe piața autohtonă, în special varianta berlină Standard. Renault 12 a fost, de altfel, și un model de succes pe piața franceză și nu numai, găsindu-și un loc și mai potrivit în peisajul autohton: era un autoturism robust, cu un aspect modern, consum de benzină mediu, capacitate de transport bună, care s-a dovedit capabil să reziste pe drumurile autohtone. La succesul Dacia 1300 în România a contribuit și faptul că el a fost construit și destinat unei țări cu o economie de comandă (planificată) (în afara exportului, unde Dacia era achiziționată sub nume precum Denem ca în Marea Britanie, Delta în Grecia sau chiar Aro Familia, în RDG), dar, desigur, în același timp, toate acestea explică și multe nerealizări. O parte dintre ele sunt originare din anii 1980, când situația economică grea a fost resimțită în întreaga societate românească, inclusiv la Dacia, unde a scăzut mult nivelul calitativ al autovehiculelor realizate în această perioadă.

Dacia 1300 a fost produsă în serie în mai multe variante, de la cea amintită, Standard, la L și LS (Lux și Lux Super). La toate acestea putem adăuga nenumărate prototipuri, unele mai cunoscute decât altele (fabricate chiar și într-un număr limitat precum MaxiBreak, un break alungit), cu siguranță acestora putându-li-se alătura și multe altele care au rămas doar pe planșeta proiectanților de la Dacia. În anul 1973 a fost introdus modelul Dacia 1300 break, doi ani mai târziu i-au urmat Dacia 1302 pick-up și Dacia D6 (după furgoneta Renault Estafette), modele prin care Dacia a încercat să răspundă și unui alt gen de necesități, transport ușor de mărfuri.

După 1979 a început un alt capitol în istoria Dacia, pentru că, deși nu a fost reînnoit contractul de licență cu Renault, producția de automobile Dacia a continuat. La începutul anilor 1980, a intrat în producție noul model 1310, după o perioadă de tranziție de la modelul 1300. Treptat au fost introduse și variantele sale: Standard, MS, MLS, S, TL și TX. Într-o producție limitată a fost lansat și modelul Dacia 1310 Sport, urmat de 1410 Sport, autoturisme cu două uși produse la IATSA Ștefănești, după ce inițial fuseseră realizate la Dacia Service Brașov sub numele „Brașovia”. Într-un număr redus a fost produsă și Dacia 2000 (copie a Renault 20), urmată în 1987 de Dacia 1320, model ce avea să fie modificat și redenumit în 1991, Dacia 1325 Liberta, marcând astfel apariția primului model Dacia după 1989 și căderea regimului comunist. În 1988, tot sub numele Dacia, dar la Timișoara (Întreprinderea Tehnometal, ulterior Întreprinderea de autoturisme), a intrat în producție automobilul de mic litraj 500 Lăstun [55]. Producția a fost întreruptă la scurt timp, fiind realizate puțin peste 6500 de exemplare [56]. Toate cele prezentate până acum sunt, desigur, cele mai cunoscute modele Dacia, dar automobilul a avut și diverse alte prototipuri sau producții minuscule: Brașovia (un coupé fabricat în Brașov), MD-87 cu faruri escamotabile și motor așezat central, 1310 Hycomat pentru persoanele cu handicap, varianta cisternă, varianta decapotabilă Convertible (experimentată la Oradea), MaxiBreak (un break cu opt locuri și banchete), Student 650 (un prototip de mic litraj), Egreta (similar Lăstunului), pick-up și varianta funerară (fabricate în RDG), Compact (hatchback, cu spatele „tăiat”), 1310TD cu motor Diesel, varianta pentru drumuri forestiere cu 6 roți, diferite variante cu restilizări minore sau modificări speciale pentru curse de mașini [57].

În 1992 apăreau Daciile 1307 și 1309, iar în 1994 Dacia 1310 a fost restilizată.

Un moment îndelung așteptat în istoria Dacia a fost cel al producției primului automobil de fabricație 100% românească, consumat în anul 1995 prin lansarea modelului Nova (cunoscut și sub numele de proiect Dacia R523; în 1996 a apărut și varianta restilizată, Dacia R524). În anii 1990 apar și alte modele precum 1306, 1309, Dedicatie (la aniversarea autoturismului Dacia 1300), Star, Jumbo și important de menționat este și procesul de restilizare din anul 1998 a clasicei berline Dacia 1310 (CN4). În 1998, la trei decenii de la producerea primului autoturism Dacia, fuseseră produse deja 2 milioane de autovehicule de toate tipurile, nu doar berlină. În anul 1999, după mai multe tatonări cu diverși producători renumiți de automobile, Automobile Dacia a fost privatizată cu Renault, reînnoind practic o mai veche colaborare. Sub noile auspicii au fost fabricate Supernova (2000) și Solenza (2003). În fine, anul 2004 a marcat apariția ultimului automobil din seria Dacia 1310, automobilul berlină de culoare albă cu numărul 1.959.730.

În zilele noastre, Dacia a rămas același autoturism „fanion” pentru România având o istorie importantă „care se confundă cu cea a primei școli românești de fabricare a autovehiculelor în serie” (Constantin Stroe, inginer român, fost director general și membru al Consiliului de Administrație al Dacia Automobile S.A.), pe care îl putem investi și cu atributul de bun cultural și identitar național, amintirile a milioane de români fiind într-un fel sau altul impregnate cu acest produs al industriei autohtone.

Clase sociale de Dacia. Dacia, la fel sau mai altfel? Între 1970-1980, Dacia a dezvoltat o întreagă gamă de modele care a cuprins mai multe tipuri de vehicule de persoane și utilitare. Adrian Oțoiu (prozator și eseist) subliniază caracterul „ubiciu” al autoturismului Dacia datorat acestor variațiuni dezvoltate plecând de la modelul de bază [58]. Inginerul și fostul director al companiei Dacia după 1989, Constantin Stroe a recunoscut că, în ciuda faptului că era mândru de acest produs extraordinar care a fost Dacia 1310, „toate modificările efectuate asupra modelului aveau mai mult un efect de formă, nu și de fond” [59].

Pentru a susține efortul de dezvoltare a gamei de automobile Dacia, care în primii ani de funcționare cuprindea doar două modele și cele câteva variante ale lor, în 1971 a luat ființă Centrul de proiectare pentru autoturisme. Apariția acestor unități legate de sfera de cercetare-proiectare a avut și un rol de testare a unor prototipuri și de introducere a unor modele noi în producție. Pentru a intra în producția de serie, prototipul trebuia să treacă de mai multe teste și să aibă, bineînțeles, acordul Partidului. Pe măsură ce producția Dacia a continuat, s-a instaurat rapid o „diferență de clasă socială” prin apariția unor modele precum Super și Lux și, mai apoi, prin serii limitate, inclusiv Sport, model cu două uși (coupé, fabricat în varianta cu ușa lungă și cu ușa scurtă) sau pe bază de comandă.

Dacia 1310 a fost modelul cu cele mai multe modificări și îmbunătățiri și singurul model Dacia care a rezistat pe piață mai mult de 20 de ani (produs între 1979 și 2004) [60].

Dreptul la benzină. Tezele din iulie 1971 care au fost aplicate după întoarcerea lui Nicolae Ceaușescu din China și Coreea de Nord au schimbat optica regimului în mai toate problemele societății, iar cele două crize petroliere au avut efecte negative și în industria petrochimică, ridicată în continuare pe parcursul anilor 1970. Ca multe alte produse, benzina a fost restricționată în anii 1980, ca și circulația autovehiculelor.

În presa postdecembristă s-au scris numeroase articole în care au fost descrise efectele acestor schimbări asupra circulației cu autoturismul personal și a accesului la benzină: „Criza energetică se accentuase în vara lui 1980 și s-a scumpit benzina. A fost prima scumpire sănătoasă, care te ustura [...]. După scumpirea din 1985, benzina s-a raționalizat [...]. Se dădea cu porția. 40 de litri la București, 17 litri în județe” [61]. Prețul benzinei a variat de la 7,5 lei la începutul anilor 1980 până la 9 lei în 1989. Pe fondul crizei „din ianuarie 1985 Ceaușescu luase hotărârea ca duminica autoturismele să circule alternativ, conform numărului, par sau impar. De sărbători, circulam cu toții. Se economisea carburant, pe Valea Prahovei era mai puțină îngheșuală, nu te mai foiai de colo-colo cu mașina. Când începuse criza energetică, cu ani înainte, se pusese chiar problema să nu umbli cu mașina goală” [62].

Cozile la benzină intrau în ritualul vieții cotidiene, la fel și păstratul benzinei în canistre. La drum, canistra, furtunul și funia făceau parte din recuzita mașinii [63]. S-au luat și alte măsuri pentru controlul carburanților: „Benzina de 75 de octani dispăruse ca preț, găseai doar benzină de 90 sau 98. La fel de proastă ca aia de 75 [...]. Ca să nu se fure combustibil din mașinile statului, benzina întreprinderilor era vopsită în roșu” [64]. S-a ajuns astfel ca benzina să se comercializeze pe piața neagră la prețuri de până la 25-30 lei/litrul sau să se schimbe pe „piața de troc”. În acest context economic Daciei i s-au adus modificări „artizanale”, precum „portbagajul suspendat”, cel de al doilea rezervor care înlocuia canistra sau instalația pe gaz.

Exportul și miturile. Începutul anilor 1970 a coincis cu afirmarea României pe plan internațional prin adoptarea în 1971 a Acordului General pentru Tarife și Comerț [*n.a.*: GATT=General Agreement on Tariffs and Trade], prin începerea relațiilor cu Banca Mondială (1972) și prin acordarea din partea SUA a „clauzei națiunii celei mai favorizate”, pe fondul creșterii la nivel internațional a interesului față de România post-1968. Din 1971, autoturismele Dacia au început să fie solicitate la export. Pe întreaga perioadă de fabricație a Daciei în comunism, exportul a reprezentat circa 30% din totalul producției, mașinile fiind trimise peste hotare în peste 50 de țări. De-a lungul timpului s-au exportat autoturisme Dacia sub diverse denumiri în R.P. Ungaria, R.D. Germană, R.S. Cehoslovacă, R.P. Polonă, Columbia, Grecia, Finlanda, Canada, R.P. Chineză, Algeria și în alte țări din Europa, Africa, Asia, și din America de Sud [65]. Varianta de vârf includea geamuri electrice, jante de aliaj și cutie de viteze cu 5 trepte.

Un caz interesant l-a reprezentat exportul autoturismelor Dacia în Canada. Între 1983 și 1987 s-au vândut aici peste 4.000 de autoturisme modelul Dacia 1310, mai ales printr-o rețea de 15 dealeri din provincia Québec. Pentru a satisface exigențele regulamentelor locale s-au făcut modificări de „ranforsare” și de „depoluare”, modelul fiind recunoscut după rezervorul poziționat între coloanele amortizor [66]. La lansarea oficială din vara anului 1983 a Daciei, a fost invitată și Nadia Comăneci, un nume cunoscut în țara nord-americană grație legendarului episod de la Jocurile Olimpice de la Montréal - 1976, când gimnasta româncă a fost prima din istorie notată cu „10”.

Într-o reclamă din cotidianul „Montreal Gazette”, Dacia 1310 era prezentată ca „mașina poporului”, cu un preț de neegalat, cu „design ingenios” și „standarde înalte ale calității” [67]. În rezumat, întreaga experiență a Daciei în Canada între anii 1983 și 1987 a fost una inedită: România, „țară a lagărului socialist”, exportatoare pe una dintre cele mai competitive piețe din lume. Evident, au existat și probleme de fiabilitate, dar plecarea Daciei a fost cauzată de introducerea după 1986 a unor norme mai dure antipoluare [68].

De experiența exportului se leagă și un proiect dedicat pieței canadiene rămas la stadiul de prototip. Specificăm faptul că în anii 1980 a intrat în producție pe piața românească autoturismul Olcit [69], în urma înființării unei companii mixte româno-franceze (CITROËN). Este important de amintit și acest producător român de automobile pentru că a existat un proiect de construcție a unui autoturism hibrid Dacia-Olcit numit OLDA, destinat pieței canadiene în anii 1980 cu caroseria de OLCIT-TRS12, motorul de Dacia-1400 și o cutie de viteze cu 5 trepte. Lui Simion Săpunaru, director al Centralei de Autoturisme Pitești în perioada 1979-1987, i s-a datorat conceptul de autoturism pentru Canada, fiind lansat în 1985 la Salonul Automobilistic de la Toronto de Victor Jigman [70], într-un mod insolit: „Lansarea OLDA în Canada a fost spectaculoasă. S-a făcut cu lăutari, la propriu. Am avut ca invitați pe Gigi Marga și Taraful Năsturică, am avut prezenți ambasadori, directori, etc.. Am prezentat produsul, i-am tăiat panglica...” [71].

Într-un final, producția și exportul nu s-au concretizat, deoarece prototipul produs nu fusese testat pe piața internă. Este de menționat faptul că în acel an 1985 cota de export Dacia reprezenta 25% din producție [72]. Un alt fapt care trebuie punctat este acela că loturile pentru export și piesele originale de Renault au fost produse fetișizate de consumatorii de pe piața internă deoarece erau considerate ca fiind de o mai bună calitate, proprii unui „Vest imaginar” un concept definit de antropologul Alexei Yurchak. Loturile de automobile „refuzate la export” și distribuite pe piața internă erau și ele considerate, la rândul lor, superioare celor din producția adresată direct românilor, fiind intens „vânate”.

Comerțul cu mașini la mâna a doua, aduse mai ales din Ungaria și Germania după anii 1990, a contribuit și la un „revival” al acestui fenomen, prin fluxurile de „repatriere” a unor Dacii inițial exportate, mai ales în anii 1980.

„Cu Dacia s-a făcut România”. Autoturismele construite în țările estice, Fiat în Polonia, Lada în URSS, Zastava în Iugoslavia și Dacia în România, care au fost realizate pe baza unor licențe vestice s-au comportat ca un „cal troian” în economiile socialiste, aducând odată cu ele o rază de cultură de consum occidental [73].

Prețul plătit pentru a deveni proprietar al unei mașini Dacia era de aproximativ 70.000-75.000 lei (cursul BNR leu/dolar în 1968 - 6 lei/dolar, 1979-1982- 4,47 lei/dolar) [74] ajungând până la 86.000 lei cu „îmbunătățiri” (consemnat din 1986), echivalentul prețului unui apartament la acea vreme.

De la înscrierea la Întreprinderea de Desfacere a Materialelor Sportive (IDMS) pe lista de cumpărători și până la achiziționarea efectivă a autoturismului, un român putea să aștepte în medie 3-5 ani, perioadă în care trebuia să fi economisit întreaga sumă necesară, de regulă prin depuneri la unitățile Casei de Economii și Consemnațiuni (CEC) [75]. Însă cererea era mai mare decât oferta, pe o piață națională dominată de Dacia [76], cu un volum mic de importuri. De altfel, nu trebuie să fim surprinși atunci când consultăm statisticile ultimilor ani de comunism și observăm că la indicatorul motorizării societății (numărul de autoturisme la 1000 de locuitori), România se clasa printre ultimele țări din Europa [77].

Doritorul putea opta pentru o culoare dintr-o paletă destul de limitată [78], putând primi o mașină de o altă culoare, în funcție de disponibilități. Unele culori erau adevărate purtătoare de semne distinctive, precum negru, bleumarin (Dacia 2000, legendara „Tovarășa”, un model dedicat elitei comuniste și realizat numai în aceste două culori) sau rarele modele metalizate (ex. negru metalizat la export).

Așa cum remarca și Adrian Oțoiu, autoturismul pe piața internă se găsea într-o gamă redusă de culori, iar pentru a „sparge monotonia”, posesorii de autoturisme Dacia adăugau propriilor mașini elemente prin care să se distingă, precum spoilere, capace de roți, bușoane de benzină, parasolare, apărătoare de protecție contra vântului, cât și elemente de particularizare a interiorului - huse de blană, abțibilduri, cap de schimbător de viteze, husă pentru volan, câțelul de jucărie care dădea din cap în timpul mersului [79]. Acest tip de personalizare care împrumută semne ale occidentului, „acel invizibil Celălalt”, a fost considerat de cercetătoarea Luminița Gătejel și o formulă de impregnare cu marca „Vestului imaginar”, o afirmare embrionară a capitalismului prin crearea unor capsule de proprietate privată [80]. Obținerea permisului de conducere și cumpărarea unui autoturism erau momente importante în viața unui român și nu coincideau, așa cum s-ar crede astăzi, cu vârsta de 18 ani, existând numeroase întârzieri, chiar și de peste 10 ani din momentul depunerii unei cereri de achiziționare a mașinii și până la intrarea în posesia ei. De aceea, deținerea unui autoturism era o marcă de distincție pentru un cetățean român în comunism.

Alexandru Tatos (regizor) consemna în data de 31.12.1978, în *Pagini de jurnal*, în bilanțul său personal anual: „Mi-am cumpărat mașină [*n.a.*: la vârsta de 41 de ani], ceea ce pentru condițiile noastre, nu-i o realizare de lepădat. Rămâne ca la anul să rezolv problema carnetului” [81].

Dacia era omniprezentă pe drumurile țării, mai ales ale Capitalei, un „substantiv comun”, despre care Ioana Nicolaie (scriitoare) își amintește, în vizita din anii 1980, în care nu reușește să vadă Ateneul, deși era tocmai ceea ce își dorea: „Bucureștiul a început deodată, cu șosele mari albastre de fumul Daciilor [...]” [82]. În anul 1985, 78% din parcul auto național era constituit din autoturisme românești Dacia [83]. În 1990, imediat după Revoluție, în România erau 2.500.000 de mașini înmatriculate din care 200.000 în București, cele mai multe fiind Dacii [84].

Dacia era descrisă în reclamele vremii ca o mașină „sigură, rezistentă, elegantă, stabilă” dedicată familiei (reprezentate printr-un desen de doi părinți și un copil) și destinată timpului vacanțelor „la munte și la mare”, chiar și cu rulotă. Birocratic, putea fi descrisă ca un „bun durabil, pentru petrecerea normală a activităților omului modern și pentru petrecerea timpului liber” [85]. De fapt era o mașină împărțită cu familia și prietenii și folosită de la mersul în vacanțe, pentru care se economisea din timp benzina necesară, la transportul de marfă, de mobile, de alimente, până la căratul porcului și al pomului de Crăciun. Dacia conferea proprietarului o poziție privilegiată în cartier, printre prieteni: „Una dintre cele mai plăcute amintiri legate de copilăria mea este sosirea în garaj a unei Dacii 1300, nou-nouțe, de culoare roșie [...]! Îmi amintesc și acum mirosul acela [...], iar dacă spun și anul livrării, 1978, înțelegeți ce eveniment deosebit era cumpărarea unei mașini, nu doar pentru un copil, ci și pentru întreaga familie și pentru cunoscuții care puteau profita de un autovehicul, în caz de nevoie” [86].

„Mezinul industriei auto”, așa cum am văzut că era prezentată la buletinul de știri, mașina Dacia avea propriul trusou, protejată fiind cu nelipsita prelată și făcea parte din universul familiei, devenind inclusiv spațiu de joacă pentru copii. Ea intra în acei ani în imaginarul copilăriei și sub forma jucăriilor de diferite modele, de la Dacia autoturism până la Dacia utilitară.

Pentru adulți, altul era terenul de joacă. În anii 1970-1980, cartierele au devenit adevărate ateliere-service sub cerul liber [87]. Proprietarii de Dacii au învățat să meșterească la propriile mașini și la cele ale vecinilor de bloc. Au fost situații extreme, în care, de exemplu, ciorapii de damă s-au folosit când se rupea cureaua de la alternator/ventilator. Această practică este considerată de Adrian Oțoiu [88] o formă de „bricolaj” auto și cu siguranță nu era singulară. Într-un interviu publicat în anii 2000, un șofer filmat surubărind la un motor, spune despre Dacia că „e imposibil să nu îți rezolvi treaba și să mergi mai departe” [89].

Dacia revival - între mașina de casat și mașina de suflet. După căderea comunismului încotro s-a îndreptat Dacia celor douăzeci și doi de ani de producție din sec. XX?

Dacia acelor ani face parte și astăzi din peisajul automobilistic românesc. Ovidiu Măgureanu, președinte al „Dacia Clasic”, într-o prezentare susținută în comunitatea „Dacia - autoturismul copilăriei”, la București, în februarie 2018, afirma că această mașină a rezistat pentru că înainte de 1990 era cumpărată cu greu, iar proprietarul „îi căuta în coarne”, avea grijă de ea. În anii 1990 a devenit mai mult un bun de care te foloseai, multe s-au distrus prin programul Rabla, însă timid, spune Ovidiu Măgureanu, oamenii încep să își pună problema repunerii pe roate, a recuperării, a conservării și a restaurării autoturismului național, al copilăriei și al adolescenței multora dintre ei.

Cu Dacia, în anii 1990 mulți români au trecut granițele în călătorii de plăcere, dar și pentru a pune bazele primelor mici afaceri de familie orientate spre comerțul cu mărfuri aduse din import. Domnul Costin, proprietar de Dacia, povestește despre turul Europei efectuat în anii 1990 sub forma unei posibile scrisori adresate fiului: „A fost o călătorie fabuloasă, în care am descoperit că există lume și dincolo de granițele comuniste. [...] noi dormeam în mașină, în bătrâna Dacie [...]. Dormeam pe scaunele moi și incomode ale Daciei, dar lumea era a noastră. Și, dacă te întrebai, în Dacie, prin ‘82, te-am făcut și pe tine. Cu drag, Tata (Costin)” [90].

Începând din anii 1990, REMAT-ul (Reciclare Materiale) a fost destinația finală a multor autoturisme Dacia din generațiile 1968-1980. Procedura de casare prevedea ca, la finalizarea parcursului birocratic de radiere a Daciei, proprietarul mașinii să primească o sumă de bani pentru partea metalică a autoturismului. O Dacie cântărește aproximativ 900 de kilograme, dar fără plastic, textile și sticlă, are în jur de 700 de kilograme, suma primită fiind una simbolică, sub 500 de lei. Totodată, Programul de înnoire a Parcului Auto, finanțat din fonduri publice și cunoscut sub numele de „Rabla” (Hotărârea Guvernului nr. 2406/2004) încurajează orice „proprietar/moștenitor persoană fizică sau persoană juridică a unui autoturism uzat înmatriculat în România și a cărui vechime depășește 10 ani” să renunțe la acesta în favoarea unei prime de casare, un tichet valoric pe care îl poate folosi într-un interval dat la achiziționarea unei mașini noi. Măsura a avut efecte simțitoare de reducere a parcului de Dacia din România.

Așa cum am amintit, începând cu anii 2000 asistăm la un fenomen de revenire a Daciei sub forma „retro revival”. Autoturismele sunt recuperate de persoane din România și din străinătate, restaurate și repuse în circulație. Povestea lui Bruno este una dintre acestea: „Acum vreo doi ani [n.a.: 2015] am pornit în căutarea Daciei noastre [...]. Am cumpărat o Dacia care a aparținut unor bătrânei de nouă, care au avut mare grijă de ea, ținând-o mai mult în garaj, având în bord doar 35.000 de km [...]. A devenit mașina mirilor, la nunta noastră. Mașina mea de suflet” [91]. Acest „fenomen Dacia” merge mai departe, remarca în aceeași prezentare Ovidiu Măgureanu, deoarece în jurul autoturismului istoric „tind să se strângă și generațiile care nu au crescut cu această mașină, cei mici au început să simtă ceva pentru ea.”

Un destin aparte îl au unele autoturisme Dacia cu o vechime mai mare de 30 de ani, și anume, acela de a deveni autovehicul de colecție, încadrat și atestat în categoria „vehicul istoric”. De-a lungul ultimului deceniu interesul pentru Dacia, autovehicul istoric, a crescut, conturându-se și primele forme de introducere în spațiul instituțional muzeal a obiectului de colecție.

În anul 1998 a luat ființă asociația națională a posesorilor și restauratorilor de vehicule istorice: Retromobil Club România (R.C.R.). Clubul regroupează vehicule istorice fabricate în perioada 1899-1988 și promovează pe plan intern și internațional vehiculele istorice de fabricație românească produse de firmele Aro, Dacia, TV, Mobra, Carpați, Olcit și SR. Prin evenimentele și paradele pe care le organizează poate fi considerat un adevărat „muzeu pe roți”. La Câmpulung, în 2014, a fost inaugurat de către Alexandru și Emil Hagi, sprijiniți de Retromobil Club România, Muzeul Automobilului Românesc [92], o inițiativă privată de prezentare a modelelor pe patru roți, fabricate de-a lungul timpului în România. La Satu Mare, Benjamin Kira a deschis un muzeu privat dedicat autoturismului Dacia, Muzeul Daciei Românești [93]. Muzeul înființat în 2016 cuprinde 10 mașini Dacia - modelele 1100, 1300, 1310, dar și un Logan din 2015, ediție limitată. Și Dacia Group a anunțat deschiderea unui muzeu dedicat autoturismului Dacia, la Mioveni, unde, conform comunicatelor de presă, vor fi expuse 58 de modele Dacia din toate timpurile.

Un capitol din istoria Dacia s-a încheiat, altul este în desfășurare.

Note.

- [1] Film documentar British Pathe ID: 3001.10/ 25.09.1968, disponibil la adresa <https://www.britishpathe.com/video/new-rumanian-car-dacia-1100-aka-new-rumanian-car/query/Dacia>, accesat la 10.05.2018.
- [2] „După terminarea strălucită a studiilor, Dumitru Văsescu se înapoiază în țară [1906], aducând cu el și automobilul cu abur, pe care populația Bucureștiului l-a putut admira în nenumărate rânduri, circulând pe străzi, iar câteva generații de studenți ai școlii de poduri și șosele din București l-au studiat cu mândrie, ca pe o realizare de seamă a unuia dintre pionierii constructorilor de automobile” (A. Brebenel, D. Vochin, *Din istoria automobilului*, ed. a II-a, București, 1976, p. 45; „Magazin Almanah”, 1981, p. 173).
- [3] A. Brebenel, D. Vochin, *op. cit.*, p. 111, 141.
- [4] <https://retromobil.ro/istoric>, accesat la 10.05.2018.
- [5] George III - Valentin Bibescu (1880-1941, București), prinț, a fost pionier al aviației românești, unul dintre cei mai buni piloți români ai tuturor timpurilor. El a fost co-fondator al Automobil Club Român, numit inițial Automobil Club Regal Român.
- [6] G. V. Bibescu, *De Genève à Bucarest en automobile, 1827 km. 200 m. en 73 heures 45 minutes avec Mercedes Voiture de 16-20 chevaux, conduite par son propriétaire, le Prince Georges-Valentin Bibesco*. Geneva, 1901.
- [7] Emanuel Bădescu, *Nemaipomenitele aventuri ale prințului Bibescu*, 2010, disponibil la adresa <http://www.zf.ro/ziarul-de-duminica/documentar-nemaipomenitele-aventuri-ale-printului-bibescu-5385451/>, accesat la 07.05.2018.
- [8] *Ibidem*.
- [9] Prima cursă automobilistică a avut loc în 22 septembrie 1904, câștigătorul fiind George Valentin Bibescu la volanul unui automobil marca Mercedes (16 CP, viteză medie 66 km/h). Pentru această cursă nemaîntâlnită în România, s-au înscris nouă echipaje, însă doar șase dintre ele au reușit să plece când s-a dat startul (George Valentin Bibescu – MERCEDES, Leon Leonida – MERCEDES, N. Niculescu Iarca – CUDELL) (<https://editiadedimineata.ro/istoria-necunoscuta-a-motorsportului-in-romania-prima-cursa-a-avut-loc-acum-113-ani/>, accesat la 07.05.2018).
- [10] Chiriac Vasiliu, *Automobilul în România. Istorie și tehnică*, București, 1994, p. 38.
- [11] Iulian Budușan, *Istoria industriei auto din România*, 2011, disponibil la adresa <http://www.manager.ro/articole/analize-92/istoria-industriei-auto-din-romania-14383.html>, accesat la 07.05.2018.
- [12] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 60.
- [13] Tratatul de Pace de la Versailles (*Traité de Versailles*) din 1919 a fost semnat ca rezultat al negocierilor de 6 luni purtate la Conferința de Pace de la Paris, care a dus la încheierea oficială a Primului Război Mondial.
- [14] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 60.
- [15] *Ibidem*.
- [16] *Ibidem*, p. 62.
- [17] *Ibidem*, p. 38.
- [18] Marius Florin Drașovean, *Istoria auto interbelică, Istoria unei crize sau debutul unei modernizări*, în „Sfera Politicii”, nr. 133/2009, disponibil la adresa <http://www.sferapoliticii.ro/sfera/133/art10-drasovean.html>, accesat la 07.05.2018.
- [19] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 203.

- [20] Primul autoturism aerodinamic cu roțile integrate în caroserie a fost inventat de Aurel Perșu și construit în 1923. Perșu a realizat această mașină în formă de picătură în Germania, unde a obținut și brevetul în 1924, dar a venit ulterior în România și a donat mașina Muzeului Tehnic „Dimitrie Leonida” din București. Autoturismul este realizat din aluminiu și cadru de lemn și are un coeficient aerodinamic de numai 0,22. Cu această mașină el a mers peste 120.000 de kilometri în Europa pentru a-i dovedi fiabilitatea (Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 59; <http://www.mnt-leonida.ro/08Domenii/Auto/Auto-Persu.html>, accesat la 07.05.2018; „Almanah auto”, 1979, p. 31; „Autoturism”, 4/1971, p. 7).
- [21] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 59.
- [22] În 1945, inginerul Radu Manicatide a realizat în cadrul uzinelor I.A.R. (Întreprinderea Aeronautică Română) un microautomobil denumit „M.R. tip 1945”. Viteza maximă era de 105 km/h. Numele acestei mașini realizate în două exemplare vine de la inițialele celui care a realizat-o (Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 134).
- [23] În anul 1947, la uzinele I.A.R. din Brașov, un colectiv condus de inginerul Radu Mărdărăscu a construit un prototip de automobil în trei exemplare (două erau tip limuzină și unul „station”). Motorul avea 4 cilindri în linie, 45 CP, viteza maximă fiind de 124 km/h. Aceste automobile au funcționat timp de 12 ani, în condiții normale de folosință (Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 135).
- [24] MARTA (Magyar Automobil Reszveny Tarsasag Arad) a fost prima fabrică de automobile de pe actualul teritoriu al României [*n.a.*: după 1918], înființată în 1909 la Arad, ca sucursală a firmei americane Westinghouse, prin intermediul filialei franceze din Le Havre. Firma producea diferite modele de autoturisme, printre care și unul autohton denumit Marta. Până la faliment, firma a construit aproximativ 150 de autoturisme Marta. După aceea a fost preluată de Daimler, firmă care a reorganizat producția (<http://www.cimec.ro/Muzee/Auto/AUTO.HTM>, accesat la 10.05.2018).
- [25] Malaxa a fost un automobil românesc construit în 1945/1946 la Reșița, în fabricile renumitului industriaș român Nicolae Malaxa. Proiectul autoturismului aparținea unui grup de ingineri și tehnicieni de la uzinele A.S.A.M. și Malaxa din București, în colaborare cu I.A.R. din Brașov, conduși de ing. Petre Carp. Viteza maxima de deplasare a automobilului era de 120 km/h. Au fost produse aproximativ 800 de automobile pe an, majoritatea fiind exportate. Producția ei a fost oprită în 1947, când sovieticii au decis să mute linia de asamblare în U.R.S.S. (A. Brebenel, D. Vochin, *op. cit.*, p. 190, 191; Chiriac Vasile, *op. cit.*, p. 134-136; Julian Chitta, *Dosarele Istoriei*, 2010, disponibil la adresa <http://www.ziare.com/auto/masini/dosarele-istoriei-automobilele-lui-brejnev-malaxa-1060068>, accesat la 10.05.2018).
- [26] Fabrica Ford din București se numea „Ford România SAR” și avea 100 de angajați specializați care se ocupau de asamblarea a 2500 de autoturisme și vehicule comerciale în fiecare an. Fabrica a funcționat de la data de 4 mai 1936 până la 11 iunie 1948, când a fost lichidată prin Legea Naționalizării nr. 119/11.06.1948.
- [27] A. Brebenel, D. Vochin, *op. cit.*, p. 145.
- [28] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 133.
- [29] Gabriela Tabacu (coord.), *Bucureștiul meu*, București, 2016, p. 245.
- [30] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 99; <http://autoturism.rdslink.ro/ist.htm>, accesat la 07.05.2018.
- [31] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 139. Actuala firmă Autocamioane Brașov a fost înființată în 1921, sub numele de ROMLOC, a fuzionat cu Uzina Astra în 1936, producând pe atunci material rulant, mai târziu motoare și automobile. După 1948, odată cu venirea comuniștilor la putere, numele va fi schimbat în „Steagul Roșu”.
- [32] ***, *Roman. Autocamioane Brașov. Istoric*, p. 2, 3, disponibil la adresa <http://www.roman.ro/files/istoric/istoric-pe-larg.pdf>, accesat la 07.05.2018.
- [33] ***, *RATT. Apariția și dezvoltarea industriei constructoare de mijloace de transport în comun. Autobuzul M.T.D. - primul autobuz românesc fabricat în serie mare*, 2016, disponibil la adresa <http://www.ratt.ro/forum/index.php?showtopic=2566>, accesat la 07.05.2018.
- [34] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 162-171, 295. În septembrie 2003, Statul român a vândut 68,7% din ARO companiei americane Cross Lander, deținută de John Perez. În contractul de privatizare erau prevăzute investiții de 2 milioane de dolari în compania ARO, dar nici o investiție nu a avut loc, iar echipamentul ARO a fost vândut (http://www.romania-actualitati.ro/avutia_de_la_stat_la_privat-44565, accesat la 07.05.2018).

- [35] Lewis H. Siegelbaum (coord.), *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*, New York, 2011, p. 145.
- [36] Un automobil cu trei roți care a fost construit complet manual în câteva exemplare. Mașina a fost realizată într-un atelier modest ce-i aparținea automobilistului amator Gheorghe Gal, fost campion și recordman de motociclism în anii 1930 (<http://politici.weebly.com/industrie/masinile-inventate-de-romani>, accesat la 07.05.2018).
- [37] La Brașov a luat naștere în anii 1950 un microcar realizat într-un exemplar unicat, de către inginerul Nicolae Lucaci care i-a acordat numele fetei sale (<http://politici.weebly.com/industrie/masinile-inventate-de-romani>, accesat la 07.05.2018).
- [38] Microcarul este un automobil „homemade” construit de Oszkár Beke. Pentru realizarea acestei mașini s-a inspirat de la microcarul Iso Isetta, care a fost lansat pe piață în 1953. Microcar Oszkár Beke (1958) încă există în România, se pare la Oradea (<http://politici.weebly.com/industrie/masinile-inventate-de-romani>, accesat la 07.05.2018).
- [39] Gabriela Tabacu (coord.), *op. cit.*, p. 122.
- [40] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 173.
- [41] *Ibidem*, p. 203.
- [42] *Ibidem*, p. 204.
- [43] ***, *Autostrada București Pitești*, partea a doua: „Drumuri”, disponibil la adresa http://www.iptana.ro/romania/download/PARTEA%20II_Drumuri.pdf, accesat la 07.05.2018.
- [44] Lewis H. Siegelbaum (coord.), *op. cit.*, p. 144.
- [45] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 173.
- [46] Din cauza unor motive tehnice și economice, oferta companiei Renault pentru modelul Renault 12 a fost retrasă. Modelul era în faza de teste, iar producția trebuia să înceapă în Franța, în a doua jumătate a anului 1969. Renault a permis părții române să înceapă asamblarea mai devreme a unui model intermediar până când Renault 12 avea să fie pregătit pentru producție. La început a fost ales modelul Renault 16, dar în cele din urmă s-a optat pentru asamblarea modelului Renault 8.
- [47] Denis Grigorescu, *Detaliul puțin știut din istoria uzinei Dacia. Cum a ajuns să poarte timp de un deceniu numele unui membru UTC*, 2018, disponibil la http://adevarul.ro/locale/pitesti/detaliul-putinstiut-istoria-uzinei-dacia-ajuns-poarte-timp-deceniu-numeleunui-membru-utc-1_5ab8ce1adf52022f75091ccf/index.html, accesat la 07.05.2018.
- [48] Ștefănescu, Constantin, Moroșan, Constantin, Soare, Ion, *Monografia Uzinei de Autoturisme, Pitești*, 1972; Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 174.
- [49] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 175.
- [50] „Scînteia”, nr. 7808 din 28 august 1968, p. 1, 3.
- [51] „Almanah auto”, 1977, p. 24-26.
- [52] La aceeași dată a fost inaugurată și uzina, în prezența liderilor comuniști ai vremii, care au avut șansa să fie primii care testează Dacia produsă la UAP. Iată un pasaj ilustrativ de la acest moment: „În uralele pline de entuziasm ale asistenței, la volanul primei mașini urcă tovarășul Nicolae Ceaușescu, care pornește motorul, demarează, iese pe pista de încercare, probând personal calitățile mașinii. Apoi urmează o a doua mașină, având la volan pe tovarășul Ion Gheorghe Maurer, iar un alt autoturism este condus de tovarășul Ilie Verdeț, după care se formează o adevărată coloană a noilor autoturisme românești” („Scînteia”, nr. 7801 din 21 august 1968, p. 2). Pentru mai multe detalii vezi și <http://industrializarearomaniei.blogspot.ro/2018/05/50-de-ani-de-la-producerea-primului.html>, accesat la 15.05.2018.
- [53] Dacia 1100 a continuat să fie produsă până în anul 1972 (http://www.automobile-catalog.com/model/dacia/1100_8.html, accesat la 07.05.2018), în paralel cu modelul 1300, care chiar dacă era în acea perioadă „mezinul fabricii UAP” a suscitat încă de la început mult interes (British Pathe ID: 3328.12 din 23/12/1969, disponibil la adresa <https://www.britishpathe.com/video/rumanian-car-factory>, accesat la 07.05.2018).

- [54] Documentar British Pathe ID: 3328.12 din 23/12/1969, disponibil la adresa <https://www.britishpathe.com/video/rumanian-car-factory>, accesat la 07.05.2018.
- [55] <http://www.promotor.ro/masini-noi/dosar-analize/aceasta-dacia-este-ultimul-cadou-al-lui-ceausescu-pentru-romani-12453047>; http://adevarul.ro/life-style/auto/foto-povestea-lastunului-autoturism-interzis-protectia-consumatorului-1_5156acad00f5182b8566f660/index.html, accesat la 07.05.2018.
- [56] <http://www.autogreen.ro/auto/dacia-lastun-smartul-romaniei/>, accesat la 07.05.2018.
- [57] <https://www.4tuning.ro/concept-car/absolut-toate-prototipurile-si-editiile-limitate-dacia-din-istorie-17415.html>, accesat la 07.05.2018.
- [58] Peter Wollen (coord.), Joe Kerr (coord.), *Autopia: Cars and Culture*, Londra, 2002, p. 203.
- [59] *Epoca Dacia*, Arhiva cotidianului „Evenimentul Zilei”, 2004.
- [60] Cătălin Dinu, *Dacia 40. Simbolul mărcii: Dacia 1310*, 2008, disponibil la adresa <http://www.automarket.ro/stiri/dacia-40-simbolul-maricii-dacia-1310-14171.html>, accesat la 07.05.2018.
- [61] Răzvan Bărbulescu, *Cozile la benzină și circulația alternativă*, „Jurnalul Național”, 2009, disponibil la adresa <http://jurnalul.ro/scinteia/special/cozile-la-benzina-si-circulatia-alternativa-318557.html>, accesat la 07.05.2018.
- [62] *Ibidem*.
- [63] Situația anormală din timpul regimului comunist în privința accesului la benzină a făcut obiectul și unor caricaturi, precum cea a unui bloc de locuințe în care fiecare balcon adăpostea mai multe canistre (Mihai Stănescu, *Acum nu e momentul*, București, 1989).
- [64] Răzvan Bărbulescu, *Cozile la benzină și circulația alternativă*, „Jurnalul Național”, 2009, disponibil la adresa <http://jurnalul.ro/scinteia/special/cozile-la-benzina-si-circulatia-alternativa-318557.html>, accesat la 07.05.2018.
- [65] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 177.
- [66] *Ibidem*, p. 180.
- [67] Vlad Barza, *Aventurile Daciei în Canada anilor '80. Războiul mașinilor low-cost era interesant și acum un sfert de secol*, 2010, disponibil la adresa <https://economie.hotnews.ro/stiri-auto-7468320-aventurile-daciei-canada-anilor-80-39-razboiul-masinilor-low-cost-era-interesant-acum-sfert-secol.htm>, accesat la 07.05.2018.
- [68] *Ibidem*.
- [69] Olcit Craiova a apărut în urma unui parteneriat între autoritățile române și producătorul francez de automobile Citroën. În 1977, la Craiova a început construcția fabricii, iar în 1981 și producția de automobile. În 1991, prin preluarea acțiunilor Citroën, care decide să se retragă din asocieri, de către statul român, OLT CIT devine S.C. Automobile Craiova S.A.. În noiembrie 1994, Daewoo a înființat o linie de producție în România, devenind cel mai important investitor străin al țării, prin înființarea unei societăți mixte, creată de Automobile Craiova S.A. și grupul sud-coreean Daewoo. Ford Europa a preluat fabrica din Craiova în anul 2008, ducând mai departe tradiția sa ca producător de automobile.
- [70] Victor Jigman, fost director la Întreprinderea de Comerț Exterior Auto-Dacia, la Centrala de Autoturisme Pitești (1978-1982) și la Întreprinderea de Autoturisme Pitești/Automobile Dacia, pe segmentul de afaceri internaționale, ca manager (între 1983 și 1988) al Terra Power Tractor Company Ltd. Saskatoon Canada, o societate de drept canadian, care funcționa după jurisdicția canadiană, având capital românesc de 100 de mii de dolari, provenind din depunerile Universal Tractor și Dacia.
- [71] Cristina Stancu, *Povestea OLDA, mixul românesc între Dacia și Olcit, realizat în secret la ICSITA*, 2016, disponibil la adresa http://adevarul.ro/locale/pitesti/povestea-olda-mixul-romanesec-dacia-oltcit-realizat-secret-icsita-dupa-6-luni-aveam-cereri-masina-produsa-canada-1_57f9e3325ab6550cb86374fc/index.html, accesat la 07.05.2018.
- [72] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 295.

- [73] Lewis H. Siegelbaum (coord.), *op. cit.*, p. 147.
- [74] Curs istoric BNR (<http://www.bnr.ro/apage.aspx?pid=404&actId=22706>, accesat la 07.05.2018).
- [75] Posibilitatea de a câștiga autoturisme de la CEC a intrat în uz în anul 1964, pentru titularii de libret de economii cu dobândă și care mai erau și norocoși să fie trași la sorți. De exemplu, câștigătorii tragerii la sorți din trimestrul al doilea al anului 1968 anunțați în „Scânteia” puteau câștiga unul dintre următoarele autoturisme: Fiat 1800, Fiat 125, Fiat 124, Renault 10, Renault 16, Renault Dauphine Gordini, Skoda 1000 MB, Moskvich 408, Trabant 601, cel din urmă autoturism fiind și cel mai numeros premiu, chiar și mai interesant, venea la pachet cu un parasolar.
- [76] Bogdan Murgescu, *România și Europa: acumularea decalajelor economice (1500-2010)*, București, 2010, p. 383.
- [77] Constantin Grigorescu (coord.), *Nivelul dezvoltării economico-sociale a României în context european*, București, 1993, p. 187.
- [78] Peter Wollen (coord.), Joe Kerr (coord.), *op. cit.*, p. 203.
- [79] *Ibidem*.
- [80] Lewis H. Siegelbaum (coord.), *op. cit.*, p. 151, 152.
- [81] Alexandru Tatos, *Pagini de jurnal*, București, 2010, p. 276.
- [82] Gabriela Tabacu (coord.), *op. cit.*, p. 150.
- [83] Chiriac Vasiliu, *op. cit.*, p. 287.
- [84] Liviu Anghene, *D'Artagnan de la RAR*, 2015, disponibil la adresa <http://www.autotestmagazin.ro/rar-liviu-anghene-dartagnan-de-la-rar/>, accesat la 07.05.2018.
- [85] A. Brebenel, D. Vochin, *op. cit.*, p. 72.
- [86] Florentin Deac, *Dacia, mașina care te făcea cineva*, 2013, disponibil la adresa <http://www.daciccool.ro/romania-mea/povesti-de-viata/6288-dacia-masina-care-te-facea-cineva>, accesat la 07.05.2018.
- [87] În perioada comunistă și chiar și după 1989 a circulat o întreagă literatură din care se puteau acumula cunoștințe necesare pentru cei interesați de autoturisme Dacia și nu numai, precum articolele din revista „Autoturism” sau lucrarea semnată de Corneliu Mondiru, *Autoturisme Dacia. Diagnosticare, întreținere, reparare*, București, 1990.
- [88] Peter Wollen (coord.), Joe Kerr (coord.), *op. cit.*, p. 203.
- [89] Arhiva video AP, *End of an era for Romania's iconic yet oft-derided Dacia car*, iulie 2015, disponibil la adresa https://www.youtube.com/watch?v=Hn_a757ZgX8, accesată la 07.05.2018.
- [90] *Zece amintiri cu Dacia*, disponibil la adresa <https://www.4tuning.ro/istorie-auto/editorial-zece-amintiri-pline-de-zambete-lacrimi-si-nostalgie-petrecute-la-bordul-batranei-dacii-30847.html>, accesat la 07.05.2018.
- [91] Postare digitală despre Bruno, publicată pe „Dacia - autoturismul copilăriei”, comunitate Facebook <https://www.facebook.com/DaciaAutoturismulCopilariei/photos/a.253291451787003.1073741828.252917951824353/390562854726528/?type=3&theater>, accesat la 07.05.2018.
- [92] <https://ro-ro.facebook.com/MuzeulAutomobiluluiRomanesc/>.
- [93] <https://ro-ro.facebook.com/MuzeulDacieiRomanesti/>.
-



GPS: 44.449368, 26.059205



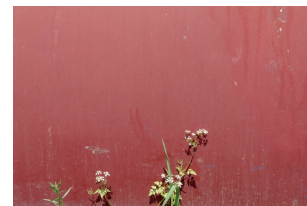
GPS: 44.446597, 26.053938



GPS: 44.422627, 26.093448



GPS: 44.445154, 26.071037



GPS: 44.424474, 26.073179



GPS: 44.429319, 26.071796



GPS: 44.428048, 26.100566



GPS: 44.421846, 26.097908



GPS: 44.428048, 26.100566



GPS: 44.446414, 26.054268



GPS: 44.434803, 26.130099



GPS: 44.427755, 26.096225



GPS: 44.439686, 26.130083



GPS: 44.435016, 26.068166



GPS: 44.433716, 26.134185



GPS: 44.422552, 26.094832



GPS: 44.420046, 26.096888



GPS: 44.444250, 26.070075



GPS: 44.439800, 26.142592



GPS: 44.416257, 26.122509



GPS: 44.425391, 26.132949



GPS: 44.419303, 26.132191



GPS: 44.447688, 26.067935



GPS: 44.439943, 26.132477



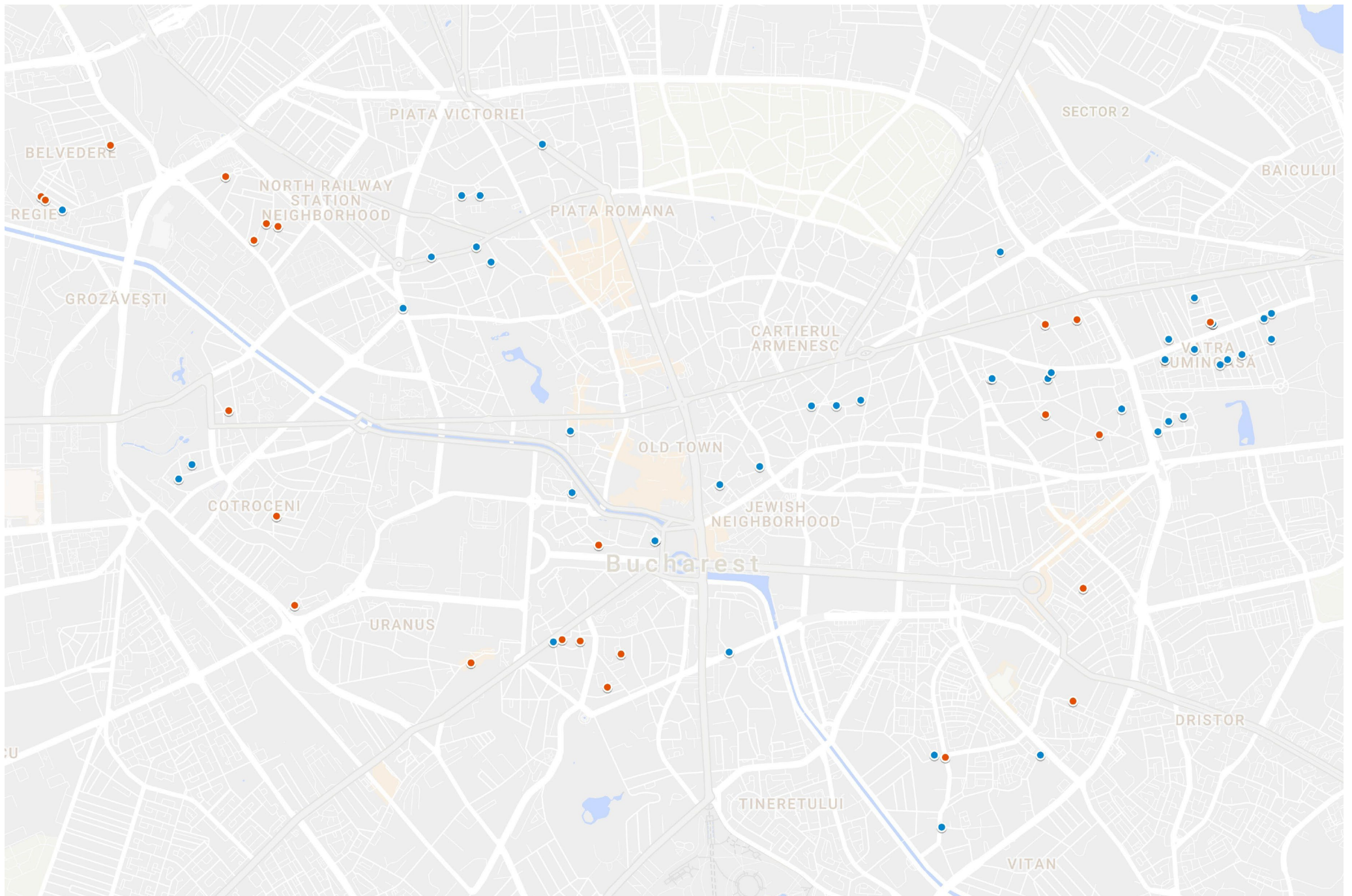
GPS: 44.421375, 26.086533



GPS: 44.444998, 26.071914

Legendă: Miniaturi și indicatori roșii: mașini din carte. Indicatori albaștri: alte mașini documentate.

Legend: Thumbnails and red markers: cars from the book. Blue markers: other documented cars.



NOTE DE TEREN

În București, în căutarea Daciilor noastre. În perioada 2016-2017, fotograful Albert Vrabie a realizat o arhivă care conține peste 150 de imagini de ansamblu și detalii cu autoturisme Dacia staționate pe termen lung pe domeniul public, pe diferite străzi din București. Editorul Cristian Bassa a selectat din această arhivă fotografii reprezentative pentru un număr de 26 de autoturisme Dacia, cele dintre copertile acestui album foto.

În acest volum sunt prezentate fotografii ale unor autoturisme din diferite generații, purtătoare ale unei mari varietăți de culori, mai mult sau mai puțin apropiate de paletele de culori Dacia [1]. Culorile și nuanțele acumulate de mașini sunt datorate trecerii timpului, staționării îndelungate în spații deschise, dar și straturilor de vopsea artizanal adăugate, de cele mai multe ori, de către proprietari.

Împreună cu Albert ne-am întors pe teren la începutul anului 2018, pentru a descoperi poveștile din spatele celor 26 de autoturisme Dacia selectate din arhiva foto și pentru a observa evoluția acestora pe domeniul public. Am identificat diferite sub-categorii de autoturisme, precum cele de export, mașini hibridate fie din fabrică, fie ulterior, după intrarea în proprietate privată, așa cum ne-a explicat Andrei Dorobanțu, colecționar de Dacia și membru al Retromobil Club Romania. Din discuțiile purtate cu proprietarii și cu vecinii acestora, am descoperit următoarele: 1) diferite modalități de cumpărare/vânzare/conservare a mașinii Dacia, dar și 2) legături între mașină, locuință și generațiile de proprietari, 3) interacțiuni între corpul mașinii și spațiul fizic și social în care este plasat, vizibile prin urmele lăsate de oameni și de natură, dar și datorate demersurilor birocratice de înlăturare sau a demersurilor private de salvare, 4) dinamica automobilului în spațiul fizic și în mediul online. Am luat în considerare și am discutat: 1) evoluția mașinii, a urmei ei în timp și relația cu proprietarii, 2) dinamica corpului mașinii pe domeniul public, respectiv acapararea/revalorificarea acestuia de către oameni prin desene graffiti sau acte de vandalism, de ocupare, de furt, de conservare/salvare, de către instituții prin somațiile de ridicare a mașinii, de natură prin melci, frunze și mușchi care invadează caroseria. Dacia, autoturismul, are un corp și un suflet disputate, strada ținând-o, la fel ca și harta Google, captivă între două lumi, ca într-un purgatoriu.

Înainte de a începe povestea de pe stradă cu oamenii Daciilor, dorim să subliniem că în 2018, la numai doi ani de la momentul fotografierii, se mai aflau pe domeniul public 10 autoturisme, mai puțin de 39% din cele prezentate în album. În mare parte, mașinile au fost casate, dar știm că 3 dintre ele au fost mutate pe domeniul privat, un exemplar fiind deja restaurat. Am recuperat direct sau indirect urma a peste 65% din autoturismele prezentate. Putem afirma că aproximativ o treime din totalul autoturismelor din albumul foto se încadrează în gama de modele fabricate înainte de 1980, respectiv Dacia 1100 și 1300. Modelul Dacia 1310 produs începând din anii 1980 este însă cel mai bine reprezentat. Selecția cuprinde și un exemplar Dacia 1304 Pick-up, 4 exemplare Dacia de export, din care 2 Dacia 1310, model Canada, un autoturism Dacia 1310, model RDG (ARO Familia), un autoturism Dacia 1210 export Grecia (Delta).

Dacia de pe stradă. „Unde este? Unde a dispărut?” Așa a început prima dimineață cu Dacii din primăvara anului 2018. Pe o stradă din București, la numărul 27, stăteam și ne uitam la locul de parcare în care Albert fotografiasse acum doi ani o Dacie „Ferrari”. A fost sau nu a fost aici? Să mă explic.

Roșu. Un domn cu un cățel s-a oprit lângă noi în dreptul locului știut de parcare al Daciei „Ferrari”, cea care nu mai este acum pe stradă. S-a intersectat cu o doamnă care venea din partea opusă a străzii. Vecinii, căci vecini erau, s-au salutat, iar prima întrebare pe care am auzit-o din partea domnului cu cățel a fost: „Unde este? Unde a dispărut? Ați dat-o?”. Doamna, cea căreia îi fusese adresată întrebarea, era fiica proprietarului Daciei „Ferrari”, domnul Octavian D.. Da, mașina fusese dată la Remat, cu complicații birocratice. Trei zile de drumuri. Mai mult bani dați. Pe locul Daciei fotografiate era acum parcată o Dacia Sandero.

O Dacia roșie poate fi un Ferrari? Da sau nu? Da, în Cotroceni, în 2016. Pe strada Doctor Tomescu 27 era parcată, lângă o intrare cu poartă, o Dacie cu „aer” de Ferrari. Dincolo de acea poartă trăiește proprietarul ei. Domnul Octavian D. a muncit mult pentru Dacia lui, botezată „Ferrari”, cu graffiti, de tinerii care obișnuiau să stea seara în

ea. Deși nu o mai folosea, pentru că a muncit mult pentru a o cumpăra, a dorit să o vadă acolo, parcată mereu în fața casei lui. Natura invadase mașina. Ea căpătase mușchi verde la încheieturile caroseriei și la portiere. „România”, cuvântul scris sub numărul de înmatriculare, se înverzise și el. Când pe Dacie a apărut acel graffiti „Ferrari”, scris mare și albastru pe capotă, s-au amuzat cu toții, ne-a mărturisit fiica domnului Octavian, nu s-au supărat, dar au înțeles că mașinii i se apropie finalul șederii în fața porții.

Dacia 1300 de culoare roșie cu o machetă de Dacia 1300, tot roșie, așezată pe bord, se afla într-o parcare imensă a unei clădiri din zona Boișoara. Nu am mai găsit nici urmă de mașină în primăvara anului 2018. Același destin l-au avut și o Dacia 1100 roșie, pe care crescuseră flori într-o parcare, cu o vară în urmă, și o Dacia 1310 împodobită cu huse luxuriante și dotată cu sistem antifurt prins de volan.

Pe strada Zăgănescu am tot venit de câteva ori și am sunat la ușa casei în fața căreia era încă parcată o Dacia 1300. Nu ne-a răspuns nimeni. De vorbit am reușit să vorbim cu doi vecini care vopseau gardul unei case din zonă. Am aflat că mașina cu număr de Mehedinți ar fi fost lăsată în zonă de un fost chiriaș care nu s-a mai întors în cartier. Albine sau viespi și-au făcut cuib la farurile din spate ale Daciei și iarba a ajuns până la capacele roților dinspre trotuar. Mașina este din generația de final de ani 1970, dar este echipată cu piese care aparțin mai multor serii de modele. „Luminile albe de marșarier au fost puse începând cu anul 1977-1978, până la începerea producerii modelului 1310 cu stopuri mari”, ne-a explicat Andrei Dorobanțu. Grila de aerisire din spate cu ramă cromată este de la o altă mașină, oglinda exterioară neagră este de la un model anii 1985. Mașina este dotată cu un portbagaj artizanal deasupra plafonului; peste scaunele din față sunt prinse sisteme de susținere din aluminiu, în dreptul portbagajului se vede un ursuleț de jucărie, iar pe bancheta din spate este rămasă o sacoșă mare cu obiecte necesare întreținerii autovehiculului. Toate semnele conduc spre o mașină folosită la drumuri lungi, la transportul multor bagaje și probabil, al unui copil. Nu pare a fi o mașină părăsită, deoarece am observat în drumurile noastre că sacoșa de pe banchetă a fost mutată.

Cu domnul Remus C. și cu soția acestuia ne-am cunoscut la intersecția de la Intrarea Măgurești. Chiar acolo era parcată acum doi ani o Dacia 1310 model Break, de culoare roșie, cu un ziar rămas pe bord și frunze lipite de caroserie. În 2018 mașina dispăruse. Ne-am poziționat exact în locul în care știam că fusese parcată mașina și ne-am uitat în față. Casa spre care ne uitam ne privea și ea prin ochii proprietarului. Când ne-am cunoscut, domnul Remus C. ne-a mărturisit că ne-a bănuțit că suntem funcționari de-ai Primăriei „puși” pe ridicatul mașinilor. Își aduceau aminte de Albert, iar atunci când au primit înștiințarea de la primărie să dea mașina s-au gândit că de la el li se trage, fiindcă o fotografiase. „Te atașezi de un lucru, ne-a fost greu, au venit de la primărie, cineva a făcut plângere”, ne-a spus proprietarul Daciei. În 2017, într-o dimineață de iarnă în care ninsese mult, le-a și fost ridicată cu o macara. Soția a filmat momentul și a plâns. Domnul Remus deja cumpăraseră piese de schimb pentru a repara mașina. Mai are încă radiatorul, pe care ni l-a și arătat. „Dacia nu era părăsită, asta nu”, a subliniat proprietarul. Era parcată acolo tocmai pentru a nu o scăpa din ochi. „Noi am plâns când ne-au luat mașina. Am fost legați de ea sufletește.”, ne-a spus soția. În „scripte” încă mai sunt proprietari ai mașinii, mai plătesc impozit pentru ea. S-au uitat după Dacii pe internet, pentru că și-au dorit să o caute pe a lor, au găsit mașina doar pe harta Google, s-au bucurat să o vadă măcar acolo.

Dacia lor era o mașină „muncită”, cumpărată cu banii strânși cu greu. Nici nu erau multe pe strada lor atunci, în anii 1990. „Pentru noi era prima mașină, am luat-o nu la 18 ani, ci când s-a strâns banul.”, ne-a spus domnul Remus. Dacia lor era chiar o mașină de familie pe care o conduceau ambii soți. Doamna era atașată de mașină și avea grijă de ea „așa cum are grijă acum de pisică”. Au văzut fotografiile făcute de Albert, s-au amuzat și ne-au povestit despre zgârieturile de pe aripa mașinii, apărute în urma unui accident minor făcut de soție când erau copiii mici, dar care nu a produs atunci nicio supărare în casă. Ce rămâne din Dacia lor? „Amintire!” ne-au spus soții. După Dacie, au făcut demersuri pentru a achiziționa un alt autovehicul.

Galben. Dacia cu „de toate”. „Wow, pe asta s-au pus tot felul, de la toate generațiile!”; așa a comentat expertul nostru în Dacii, Andrei Dorobanțu. „Dacă ne uităm la caroserie, la grila de aerisire din spate, la mânerul portierelor, etc., este clar vorba despre un model 1300 din anii 1970. Acesta a fost însă „cosmetizat” cu spoilere, față-spate diferite, de la generații ulterioare, sfârșitul anilor '80 sau chiar post-revoluție, suportul de la oglinda exterioară este din a doua jumătate a anilor '80, lămpi Lucas, laterale la fel, diverse generații”. Aceasta este descrierea taxiului galben bricolat al domnului C. de pe strada Titus. Despre mașina care a stat mulți ani în același loc staționată pe domeniul public și pe care, în urma amenințărilor vecinilor și a apariției unei somații, a mutat-o alături de o altă Dacie gri în curtea unei vile nelocuite, ne-au povestit vecinii. Ei consideră că proprietarul nu și-a iubit mașina, pentru că nu a avut grijă de ea; nici vecinii nu o doresc pe strada lor fiindcă încurcă traficul. Mașina totuși nu a dispărut și, cu

toată natura care a pus stăpânire pe ea, a fost mutată într-un spațiu nelocuit, privat, făcând corp comun cu alte bunuri dintr-o capsulă a timpului.

Dacia cu drumuri întortocheate de limacși pe capotă, de pe lângă Sfinții Apostoli, mai exact de pe Bulevardul Unirii, de la parterul de bloc, este a domnului Mircea T.. Vecinii au fost cei care ne-au pus în legătură cu proprietarul. Este o Dacie fabricată în 1988, a aparținut cumnatului său și este „ca de fabrică, nu am schimbat nimic la ea, pregătită pentru Canada”. Domnul Mircea a avut mereu două mașini, pe aceasta a folosit-o numai „la ocazii, am mai cărat câte ceva cu ea”, mai ales pe drumuri de țară, dar a mers și la mare cu ea. Cu această Dacie a circulat până anul trecut, acum o ține în conservare, „dacă băiatul vrea mașină, pot să o dau la Remat”. Ar da și nu ar da mașina la cimitirul de rable, „parcă mă doare”, spune el. Cineva i-a lovit cu o cărămidă în spate mașina, numai pentru a o distruge. După acest eveniment a pus și cameră de supraveghere video. „Am primit somație, dar nu am dat-o, (...) se vede că nu e mișcată, dar asta nu înseamnă ca e părăsită”. Este posibil să o ducă la Câmpina, pe un teren privat.

Dacia galbenă din straturile de flori este „Dacia de tranziție, probabil începutul anilor ‘80”, a precizat Andrei Dorobanțu. Mașina de pe strada Căpitan Zăgănescu este așezată chiar în fața ferestrelor apartamentului de la parterul unui bloc de patru etaje. Proprietarii mașinii au fost chiar cei care au locuit în acest apartament. Bunicii P. au decedat, iar mașina a rămas în fața blocului, a fost trasă peste straturi și împrejmuțată cu un garduț. Mașina este aproape camuflată de spațiul verde, roțile fac deja corp comun cu pământul de pe straturi. Moștenitorii Daciei galbene sunt reprezentanții generațiilor următoare ale familiei, fiul și nepotul, ei fiind cei care dețin și apartamentul cu vedere la mașină. Pe ei nu i-am găsit acasă, dar am fost în cele din urmă lămuriți de vecini. Dacia galbenă din straturi este unul dintre puținii „locatari” din vechea generație rămași „în bloc”, a precizat o vecină.

Verde. Unui alt bunic i-a aparținut Dacia de culoare verde de pe strada Teleajen, cumpărată de nouă de acesta în 1988, o mașină dotată și cu instalație pe gaz. Nepotul, Cristian C., a moștenit mașina: „este tot ce a mai rămas de la bunicul, a avut grijă de ea, a stat la bloc mașina, sub prelată”. Cu mașina au circulat și bunicul și unchiul, în țară, dar și în Turcia. Cristian preferă să nu țină mașina acoperită cu prelată fiindcă îi face pe oameni curioși, s-au mai sustras piese de pe mașină, i-au furat oglinzile. Bunicul Gheorghe l-a crescut pe Cristian, iar nepotul vrea să restaureze Dacia „nu neapărat pentru a mai merge cu ea”, ci pentru a o păstra ca amintire. Ideea i-a venit atunci când a văzut evenimentele organizate de Retromobil și are deja piesele necesare pentru a pune mașina în mișcare.

Dacia 1310 purtătoare a două nuanțe de verde, parcată lângă scara blocului, pe bulevardul Unirii, este un Aro Familia, adică Dacia export RDG. Proprietarul, domnul Doru M., a cumpărat mașina în 1994 din târg de la Vitan. Era adusă din Germania, fiind o Dacie de export RDG din 1986. Domnul Doru s-a ocupat de toată mecanica mașinii, a mai vopsit-o, are rămasă urma de la spoiler pe spate: „tot cartierul era un atelier, de la unul la altul învățam, mașina asta a făcut România”. Motorul este foarte simplu, a adăugat acesta, „dacă se defecta mașina o reparai, mai schimbai, la astea noi, te uiți la ele”. A mers prin toată țara cu Dacia, a mers cu ea și la serviciu și în concedii. Este dificil însă să o parcheze pe stradă, „se întâmplă tot felul de lucruri”. Un individ i-a forțat ușa de la mașină în timpul zilei și l-a găsit dormind în ea. Acum este din nou închisă bine și este parcată mai aproape de bloc, nu mai este acolo unde ea se vede pe harta Google, a precizat proprietarul.

Dacia 1100, cea verde de pe strada Orzari, nu mai era parcată pe domeniul public. Știm sigur de la domnul Alexandru A. că „Sutica”, adică Dacia 1100, s-a salvat. Mașina și alte două surate au fost însă retrase de pe domeniul public, deoarece nu erau văzute cu ochi buni în zonă. Din discuțiile purtate, am înțeles că unii proprietari care nu au vrut să renunțe la Daciile lor de pe domeniul public au fost intimidăți chiar de vecini, mașinile fiindu-le vandalizate, cauciucurile și geamurile sparte, pentru a putea fi mai ușor reclamate ca fiind părăsite și pentru a ajunge la poarta Remat.

Revenind la Dacia 1100 din albumul nostru foto, cea de pe Orzari, am aflat că își începe povestea la Comarnic. Acolo a existat o fabrică pe nume „Vulturul” [2]. La un transport de utilaje din Germania a fost trimis și un inginer neamț, care s-a îndrăgostit de zonă și a rămas definitiv în România. Dacia 1100 a cumpărat-o nouă și a ținut-o toată viața. Soția a vândut mașina după decesul soțului. O doamnă, fiica noului proprietar, a pus poze cu mașina pe internet, Alexandru A. a contactat-o și așa a făcut cunoștință cu Dacia, care se găsea într-o livadă, acoperită toată de iarbă.

Oamenii greșesc când etichetează ca fiind abandonată orice mașină mai veche de pe domeniul public, „oamenii amestecă lucrurile”, consideră Alexandru. „Toate mașinile de colecție provin de pe stradă, toate sunt supraviețuitoare”, a mai completat acesta.

Albastru. Dacia de pe strada Doctor Ion Radovici este un hibrid, cu spate de Dacie 1300 și față de 1310, mai multe nu am reușit să aflăm despre ea. Dacia albastră de pe strada Justiției nu mai este, între timp pe acel loc s-a construit un bloc nou cu oameni noi, iar vecinii ne-au spus că era probabil a unei persoane din casa veche așezată gard în gard cu imobilul nou, casă în care ar mai exista un singur supraviețuitor locatar. O poveste asemănătoare are și Dacia 1310 de pe strada Căpitan Preoteșcu. Dacia, pe care se pot studia straturi geologice de vopsea, mai stă și acum în fața casei stăpânului. În imobilele din zonă locuiesc deopotrivă oameni noi și locatari mai vechi. Nu prea există sonerii la uși sau porți, iar unele intrări sunt chiar greu de dibuit. Ne-a ajutat o tânără, ne-a spus că mașina aparține cel mai probabil vecinului - domnul Z. - cel din casa de după gard, aflată chiar în spatele mașinii, dar este o persoană mai izolată și cu care se comunică rar.

Alta a fost situația însă pe strada Locotenent Bazar Romulus Niculescu, cea cu intrări clare și sonerii funcționale. Aici ne-am întâlnit cu Dacia albastră model Canada aparținând soților T., ingineri, luată cu aprobare de la Ministerul Comerțului. Mașina, fabricată în 1985, este perfect funcțională. Doamna Rodica T., ne-a mărturisit că, deși mai au o mașină, „mai bine merg cu asta, este mașina de suflet”. Dacia albastră mai are un pivot original pe ea și „a mers mașina asta de a înnebunit”, cu ea au văzut toată Europa în concedii, au ajuns chiar și în Turcia și Rusia. Bordul mașinii a fost schimbat acum 16 ani, culoarea mașinii este cea originală, Albastru 68. Proprietarii Daciei albastre cunoșteau soarta celorlalte mașini Dacia de pe aceeași stradă, una cu siguranță fiind dată la Remat, alta, verde, fiind retrasă de pe domeniul public de proprietar și dusă în garaj.

Negru. Am sunat la poarta casei din dreptul Daciei negre, Dacie acum lipsă, de pe strada Levănțița și ni s-a răspuns. Aici am discutat cu domnul Florin M. și cu soția. Dacia este un „export Grecia, cu rezervor tip Canada, model 1210, nu plăteau taxe grecii, era o comandă de 1000 de mașini”, ne-a lămurit proprietarul [3]. A cumpărat mașina în 1986, nouă, „cu banii jos, carnete CEC”, luată după un an și ceva de așteptare, mai repede, cum ar veni, pentru ca era doar motor de 1210, a avut și probleme din cauza culorii „era o culoare neobișnuită... neagră, nu prea aveai voie cu mașini negre”.

Familia nu a renunțat la mașină, dar a retras-o de pe domeniul public, a fost dusă într-un garaj, la țară, pentru că pe stradă se degrada. Soția a insistat să se păstreze mașina în familie și s-a bucurat că a fost fotografiată de Albert chiar după ce o spălase și se vedea strălucind. Doamna s-a ocupat de îngrijirea mașinii, Dacia fiind pentru ea „un lucru care spune ceva, despre România, cum mergeau la serviciu oamenii, cum creau”.

Alb. În afara ultimei, cea de pe strada Hariclea Darclée, Daciile albe au dispărut, probabil la Remat. Știm că Dacia 1310 Break de pe strada Ilarie Chendi a fost o mașină de „pescar în timpul liber”. Proprietar era domnul Decebal N. și avea în Dacia cumpărată pe la finalul anilor '80, „toată casa, și undiță și tot”. Nici proprietarul, nici Dacia lui nu mai există astăzi. Daniel N., fiul proprietarului, a predat mașina la Remat în 2017, după ce au fost înștiințați de Primărie. „Mergeam și eu de copil, și fără permis cu ea, o repara imediat, avea prieteni, nu o lăsa, a fost prima mașină, mergea la bunica cu mașina, la pescuit”, ne-a povestit fiul. Cu mașina s-au plimbat și vecinii de pe la alte case care au venit să ne povestească și ei despre drumurile parcurse cu Dacia albă a domnului Decebal. Dacia albă „aselenizată” în fața clădirii Academiei Române, mașină peste care a crescut iarba și în fotografia din album, a dispărut și ea.

Detaliul cu limax și mușchi verde aparține ultimei mașini din album, Dacia albă de pe strada Hariclea Darclée. Dacia și casa lângă care se găsește formează un suflet; acestea au aparținut unei familii care a dispărut; moștenitorii trec, din când în când, să ia corespondența, ne-a spus un vecin. Le-am lăsat și noi o scrisoare cu DACIA 50. Încă nu ne-au răspuns.

Câteva concluzii. Proprietarii cu care am dialogat sunt conștienți de existența semnelor lăsate de oameni pe mașinile lor, de natură, și le amintesc pe cele lăsate de ei înșiși pe carcasa mașinii, dar și de faptul că semnele produc efecte asupra proprietății deținute, îi dispută locul pe domeniul public.

De la distanță, trecătorii consideră multe mașini ca fiind bunuri abandonate. Oamenii din cartier, însă, chiar dacă sunt nou veniți, știu să atribuie o astfel de mașină unui proprietar sau fost proprietar, să asocieze mașini cu oameni, cu case. Există cazuri în care mașina de pe stradă, cea care îmbătrânește în fața casei sau blocului „trăiește” mai mult decât proprietarii săi, ea constituindu-se într-un reper, un obiect care își narează proprietarii și generează dialoguri între vecinii din cartier. Mai mult decât atât, relațiile de vecinătate funcționează ca barometru de protecție sau de expulzare a unui bun aflat pe domeniul public [4].

Mașina Dacia are o „viață socială” [5] pe domeniul public. Staționată pe termen lung pe domeniul public, rămâne, în multe cazuri, în virtutea unui „efect de înzestrare” [6] și a „aversiunii față de pierdere” [7], fiind un bun cumpărat cu „banii jos”, proprietatea asupra lui fiind percepută mult mai puternic față de cea asupra unui cumpărat în rate. Ea rămâne un bun păstrat „în familie”, chiar după cumpărarea celui de-al doilea automobil. Mașina Dacia este „de-a casei”, pentru unii proprietari aproape un obiect animat.

În alte cazuri, este un bun de schimb, fie prin vânzare, fie în piața de troc (mașina lăsată de chiriaș), fie în programul Rabla, pentru primirea un bon valoric. Mașina este împinsă în afara domeniului public fie de oameni (vecinii, hoții), de natură (deteriorarea carcasei), de legiuitori și de legislație (somație, ridicarea mașinii), fiind fie transportată spre Remat (casare), fie retrasă pe un teren privat, la oraș sau la țară, ori în garaj sau în ateliere de restaurare. Așa cum spun și interlocutorii, corpul ei poate ajunge atât în raiul, cât și în iadul mașinilor. În spațiul memoriei, al nostalgiei, Dacia, autoturismul „de suflet” și membru al casei, își face loc în fotografiile de familie, în cele de călătorie și în amintirile oamenilor. Mașina, urma digitală a mașinii de la un moment dat, se regăsește încărcată în mediul virtual, pe dispozitivele electronice ale proprietarilor, pe harta Google, în imaginile publicate pe diferite rețele sociale.

Note.

[1] Paleta de culori Dacia 1300 conținea 12 coduri în anii 1970, ea extinzându-se până la 30 de coduri în anii 1980. Datorită multiplelor straturi de vopsea pe care mașinile Dacia le-au dobândit prin aplicarea artizanală a vopselei, culoarea și carcasa mașinii s-au transformat deopotrivă, în multe cazuri putându-se vorbi despre o adevărată nouă „epidermă” a mașinii. Transformări pe durata de viață a unei mașini nu apar doar la nivel de percepție și contextualizare, dar mai ales în modul în care ea este utilizată, în timp instaurându-se diferite practici (ed. Hahn Hans Peter, Weiss Hadas, *Mobility, Meaning and Transformations of Things: shifting contexts of material culture through time and space*, Oxford, 2013, p. 2). O astfel de „formulă personală” de vopsire a mașinii a fost posibilă prin menținerea unei relații nemediate om-mașină și reducerea la minimum necesar a procesului de întreținere de tip service, externalizat, situație descrisă în prima parte a lucrării. Peste vopseaua artizanală aplicată a mai intervenit, însă, în unele cazuri, mai cu seamă în ultimii 10 ani, natura, de la înfloriturile de rugină, până la o adevărată microfaună și microfloră atașată carcasei, încărcând mașina cu mai multe semne distincte, construind aproape un „al treilea peisaj” în miniatură. Al treilea peisaj („le tiers paysage”) este un concept introdus de Gilles Clément și se referă la acele spații din mediul urban, în special, dar și din afara acestuia, care sunt fie părăsite complet de om, fie au încetat a fi controlate doar de om. Aceste spații, diferite ca formă, întindere, au în comun faptul că se dezvoltă independent de activitatea, acțiunea oamenilor. „Al treilea peisaj se desfășoară cultural în raport cu teritoriul organizat și în opoziție cu acesta. [...] Un spațiu fără un al treilea peisaj ar semăna cu o minte lipsită de subconștient. Această situație ideală fără demoni nu există în nicio cultură cunoscută” (Gilles Clément, *Manifeste du Tiers Paysage*, Paris, 2004, p. 23).

[2] În anul 1884, Ulrich Weittman, înființează actuala fabrică „Vulturul” la Comarnic, Prahova, unitate producătoare de ceramică termică. <https://prahova.webgarden.com/menu/valea-prahovei/comarnic>, accesat la 07.05.2018.

[3] Taxele vamale de import variau în funcție de cilindree, pentru unele țări. Acesta a fost și cazul Greciei, autoturismul Dacia produs pentru această țară fiind o adaptare la aceste reguli de import-export, mașina fiind dotată cu un motor 1185 cmc. Și pentru exportul pe piața canadiană, amintit în prima parte a lucrării, constructorul român a echipat autoturismul astfel încât să răspundă cerințelor de depoluare (Chiriac Vasiliu, *Automobilul în România. Istorie și tehnică*, București 1994, p. 179-180). Putem considera că Dacia istorică a fost o mașină „maleabilă”, ea fiind modificată după nevoi, atât de către constructorul de mașini UAP, cât și de către utilizatorul final,

proprietarul auto, așa cum reiese din exemplele incluse în prima parte a acestei lucrări, dar și din interviurile incluse în aceste note de teren.

[4] În practicile sociale, relațiile nu se constituie numai între persoane, dar și între persoane și obiecte, ele fiind receptori și promotori de putere. Alfred Gell definește conceptul de putere socială a obiectelor printr-un exemplu despre relațiile dintre copii și jucăriile lor preferate, o fetiță și păpușa sa care devine cea mai bună prietenă. „Puterea socială poate fi exercitată în relație cu obiecte, iar puterea socială poate fi exercitată de obiecte (și animale)” (Alfred Gell, *Art and agency, An Anthropological Theory*, Oxford, 1998, p. 17-18). Discutând despre „cultura mașinii”, John Urry subliniază „Este important să avem în vedere că o mașină este dorită sau „locuită” de diferite grupuri sociale în mai multe feluri, existând schimbări istorice în modurile în care mașina este locuită.” (John Urry, *Journal: Theory, Culture & Society* 21(4-5), article: *The 'System' of Automobility*, 2004, p. 31). Aceeași mașină este înzestrată cu caracteristici diferite de diferitele persoane din vecinătate sau de către trecători, conducători auto aflați în zonă. Dacă pentru unii, pasionați, proprietari în special, sau vecini care s-au plimbat cu ea, este o mașină veche, „de-a casei” și care trebuie chiar apărută pe stradă, pentru alții este un obiect nedorit, „rablă”, deșeu, care încurcă circulația, aduce delincvență și murdărie pe stradă. Pentru unii oameni, dar și pentru administrația publică, mașina veche de pe stradă este un „un bun ieșit din uz”, o ruină din trecut. În consecință, aceștia consideră că, pentru a purifica locul, a instaura „ordinea” pe domeniul public, ea trebuie să dispară. Mașina veche staționată „poluează” spațiul și este o prezență aproape „demonică”. Mașina își exercită „drepturi de locuire pe stradă”, concept definit de John Urry, atunci când este funcțională ca mijloc de locomotie, în timp ce, atunci când devine un locuitor staționat, imobil, ea „ocupă spațiul public”, devine un obiect disputat între mai multe tabere (Gilles Clément, *Manifeste du Tiers Paysage*, Paris, 2004, Mary Douglas, *Purity and Danger: An Analysis of Concepts of Pollution and Taboo*, London, 1966, Urry John, *Journal: Theory, Culture & Society* 21(4-5), article: *The 'System' of Automobility*, 2004).

[5] Înțelesul pe care oamenii îl atribuie lucrurilor, rezultă în special din felul în care lucrurile sunt utilizate și circulate de-a lungul traiectoriei lor. „Chiar dacă apropierea noastră de obiecte este condiționată în mod necesar de ideea că lucrurile nu au niciun înțeles, în afara aceluia pe care îl dau tranzacțiile umane, atribuțiile și motivațiile cu care le încarcă, problema antropologică constă în faptul că acest adevăr formal nu clarifică circulația concretă, istorică a obiectelor. Pentru aceasta trebuie să urmărim obiectele însele, pentru semnificațiile care sunt înscrise în formele, utilizările și traiectoriile lor. [...] Atunci, chiar dacă din punct de vedere teoretic actorii umani dau semnificație lucrurilor, dintr-un punct de vedere metodologic sunt lucrurile în mișcare cele care clarifică contextul lor social și uman” (Arjun Appadurai, *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge, 1986, p. 5). Traectoria obiectelor este dependentă de contextul cultural în care ele se găsesc în circulație, pe unele proiectându-le în afara categoriei lor de bun tranzacționat (Igor Kopytoff, *The cultural biography of things: commoditization as process*, în Arjun Appadurai (ed), *ibidem* p. 64-91).

Studierea biografiei unui obiect ca mijloc de înțelegere a vieții sale sociale, de la apariția articolului lui Igor Kopytoff, publicat pentru prima dată în volumul „*The social life of things*”, a devenit o strategie larg răspândită. „Obiectul în drumul său de la apariția și până la dispariția sa [...] trece prin diferite etape și fiecare moment din viața sa capătă un rol distinct. [...] Dacă o mașină este veche și devine un obiect rar, atunci se cere multă atenție în conservarea unui bun considerat unic și de o anumită valoare” (ed. Hahn Hans Peter, Weiss Hadas, *Mobility, Meaning and Transformations of Things: shifting contexts of material culture through time and space*, Oxford, 2013, p. 2).

[6] Cu mult timp înaintea definirii „efectului de înzestrare”, Georg Simmel a atras atenția asupra valorii percepute a unui obiect achiziționat, aceasta fiind direct proporțională cu raritatea obiectului, timpul dedicat obținerii obiectului, sacrificiul, dificultatea, efortul depus pentru a obține acel obiect (Georg Simmel, *The Philosophy of Money*, 2004, New York, p. 62-66). The „Endowment effect” se referă la faptul că o persoană atribuie o valoare mai mare unui obiect doar pentru că îl deține, conceptul fiind legat de efectul de proprietate (cercetări efectuate de Daniel Kahneman, Jack Knetsch, Richard Thaler).

[7] Oamenilor nu le place să cheltuiască bani. Atunci când plătesc, îi doare, datorită aversiunii pe care o au față de pierdere. Cu alte cuvinte, e mai bine să nu pierzi 5 euro decât să găsești 5 euro. „Loss aversion” se referă la tendința oamenilor de a prefera să evite o pierdere în favoarea unui câștig echivalent ca valoare (cercetări efectuate de Amos Tversky, Daniel Kahneman). Plata efectuată cu bani lichizi va dura mai mult datorită faptului că este tangibilă, costul banilor, volumul de muncă pe care l-a implicat obținerea lor este fizic, concret (cercetări efectuate de Rick, Cryder & Loewenstein; Thomas, Desai & Seenivasan). La un pas depărtare de tranzacția tangibilă, durerea suferită la plata prin card sau credit se reduce substanțial, dar și sentimentul de proprietate.

BIBLIOGRAFIE

Surse

Arhiva British Pathe, film documentar *New Rumanian car Dacia 1100*, ID: 3001.10 / 25.09.1968.

Arhiva British Pathe, film documentar *Rumanian car factory*, ID: 3328.12 / 23.12.1969.

Arhiva video AP, *End of an era for Romania's iconic yet oft-derided Dacia car*, iulie 2015.

„Adevărul”, 2013, 2016, 2018.

„Almanah auto”, 1977, 1979.

„Autoturism”, 1971.

„Evenimentul Zilei”, 2004.

„Theory, Culture & Society”, 2004.

„Jurnalul Național”, 2009.

„Magazin Almanah”, 1981.

„Scînteia”, 1968.

„Ziarul Financiar”, 2010.

Studii, alte lucrări

Appadurai, Arjun, *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge, 1986.

Bibescu, George Valentin, *De Genève à Bucarest en automobile, 1827 km. 200 m. en 73 heures 45 minutes avec Mercedes Voiture de 16-20 chevaux, conduite par son propriétaire, le Prince Georges-Valentin Bibesco*, Geneva, 1901.

Brebenel, Aurel, Vochin, Dumitru, *Din istoria automobilului*, ed. a II-a, București, 1976.

Brebenel, Aurel, Mondiru, Corneliu, Fărcașu, Ioan, *Autoturismul Dacia 1300*, ed. a II-a, București, 1978.

Clément, Gilles, *Manifeste du Tiers Paysage*, Paris, 2004.

Douglas, Mary, *Purity and Danger: An Analysis of Concepts of Pollution and Taboo*, London, 1966.

Drașovean, Florin Marius, *Istoria auto interbelică*, „Sfera Politicii”, nr. 133, București, 2009.

Gell, Alfred, *Art and agency, An Anthropological Theory*, Oxford, 1998.

Grigorescu, Constantin (coord.), *Nivelul dezvoltării economico-sociale a României în context european*, București, 1993.

Mondiru, Corneliu, *Autoturisme Dacia. Diagnosticare, întreținere, reparare*, București, 1990.

Murgescu, Bogdan, *România și Europa: acumularea decalajelor economice (1500-2010)*, București, 2010.

Peter, Hahn Hans, Hadas, Weiss, *Mobility, Meaning and Transformations of Things: shifting contexts of material culture through time and space*, Oxford, 2013.

Siegelbaum, Lewis H. (coord.), *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*, New York, 2011.

Simmel, Georg, *The Philosophy of Money*, New York, 2004.

Stănescu, Mihai, *Acum nu e momentul*, București, 1989.

Ștefănescu, Constantin, Moroșan, Constantin, Soare, Ion, *Monografia Uzinei de Autoturisme*, Pitești, 1972.

Tabacu, Gabriela (coord.), *Bucureștiul meu*, București, 2016.

Tatos, Alexandru, *Pagini de jurnal*, București, 2010.

Urry, John, *The 'System' of Automobility*, *Journal: Theory, Culture & Society* 21(4-5), London, 2004.

Vasiliu, Chiriac, *Automobilul în România. Istorie și tehnică*, București, 1994.

Wollen, Peter (coord.), Kerr, Joe (coord.), *Autopia: Cars and Culture*, London, 2002.

Site-uri web

www.4tuning.ro

www.autogreen.ro

www.automarket.ro

www.automobile-catalog.com

www.autotestmagazin.ro

www.cimec.ro

www.daciaclasic.ro

www.hotnews.ro

www.industrializarearomaniei.blogspot.com

www.iptana.ro

www.manager.ro

www.mnt-leonida.ro

www.muzeuldacieiromanesti.ro

www.promotor.ro

www.ratt.ro

www.retromobil.ro

www.roman.ro

www.romania-actualitati.ro

www.ziare.ro

<https://ro-ro.facebook.com/MuzeulDacieiRomanesti>

<https://www.facebook.com/DaciaAutoturismulCopilariei>

www.DACIA50.ro

Map data © 2018 Google/My Maps 07/05/2018

