PRIMA REVISTĂ AUTO DIN ROMÂNIA
FONDATĂ ÎN 1904,
REEDITATĂ DIN 1969
Peste 50 de ani de existență

Nr. 2
2022

Autoturism

REVISTĂ EDITATĂ DE AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

on line

ACR este alături non-stop de automobiliști în sezonul estival

www.acr.ro

COMITETUL EXECUTIV ACR

Președinte
- Constantin NICULESCU

Prim-vicepreședinte
- Corina N. SLAFF

Vicepreședinte
- Mihail GĂLEȘANU

Director organizare
- Ilie GABRA

Director economic
- Sorina MIHĂILESCU

Director sportiv
- Ioan OLARU

Membri
- Alin DROSU
- Alexandru VASILE
- Victor JUCU
- Ion POPIANU
- Nicoleta CĂLINOIU
- Cristin TOCAN
- Călin-Simion VAIDA
- Carmen FÎNARU
- Eugenia NIȚĂ

Secretar - Lucia GHINJA

Autoturism on line

Datorită dezvoltării spectaculoase a Internetului și a fluenței tot mai evidente a cititorilor spre acest univers informațional modern, inclusiv ca urmare a evoluției tot mai accentuate a sistemului de comunicare în cadrul Automobil Clubului Român, și ca urmare a solicitării unui număr important de membri ACR, începând cu anul 2010, revista „Autoturism" apare on-line, pe site-ul www.acr.ro și poate fi accesată gratuit.

Primul număr - februarie 1969 -

Autoturism online

Numarul 2 2022

S U M A R

- Editorial: *"Stimați cititori, ce să mai înțelegem?"* – autor Ing. Constantin Niculescu, Președintele ACR
- FIA *eConference* 2022
- Jefuirea constantă a automobiliștilor
- Un nou accident în concursurile automobilistice din România
- Asemănări, dar și mari deosebiri!
- Conferința Internațională *"Comportamentul uman în siguranța rutieră 2022"*
- Ziua Copiilor sărbătorită la ACR
- ACR partener la Trofeul Coresi – 2022
- Istoria la timpul prezent
- Alfa Romeo revine cu cinci stele pentru noul *Tonale* la ultimile teste EuroNCAP
- Campionatul ACR de Rally Sprint
- Permisul Internațional de Conducere - un document indispensabil în vacanță
- Dacia 1100, 54 de ani de istorie
- Benzină sau motorină?
- Închiderea ediției – Dr. Ilie Gabra

«Autoturism»
Anul XLXI - Nr. 2 - 2022 (530)

Publicație editată de

AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN
- fondat în anul 1904 -
Membru al Federației Internaționale a Automobilului (FIA) și al Alianței Internaționale de Turism (AIT)

COLEGIUL REDACȚIONAL

SENIOR EDITOR: Ing. Constantin NICULESCU

Director: Dr. Ilie GABRA

Secretar de redacție: Ing. Florin JUMUGĂ

Art Director: Florin ZAGONEANU

Colaboratori: Dr. Ing. Alin DROSU
Ing. Alexandru VASILE
Dr. Mihai GĂLEȘANU
Ing. Ioan OLARU

Adresa redacției:
Str. Take Ionescu nr. 27, București, sector 1
Telefon: 021.317.82.51 E-mail: autoturism@acr.ro

STIMAȚI CITITORI, CE SĂ MAI ÎNȚELEGEM?

Trăim vremuri controversate, iar autorii acestora, care mai de care se scuză sau fac prognoze, iar noi nu știm cum să ne mai descurcăm în criză, recesiune, pandemie, razboi sau alte asemenea catastrofe.

Automobilul, care a fost în secolul trecut vedeta mondială, iată, la acest început de secol XXI, este atacat din toate părțile.

A apărut un aventurier din Africa de Sud, devenit miliardar peste noapte, a fabricat câteva automobile propulsate cu motoare electrice și lumea s-a entuziasmat, cu toate că, după ce și-a lansat automobilele a trebuit să le recheme în service pentru remedieri importante.

Este relevant și faptul că un incendiu al unui asemenea automobil nu a putut fi stins de pompieri, decât după ce a ars aproape integral!

Automobilul propulsat prin arderea combustibilului se vede umilit de automobilul electric, care este "nepotul" electrocarelor (cărucioarelor) ce cărau bagaje prin gările României acum 60-80 de ani.

Dacă apariția automobilului este recunoscută în anul 1769, când francezul Nicolas

Foto 2

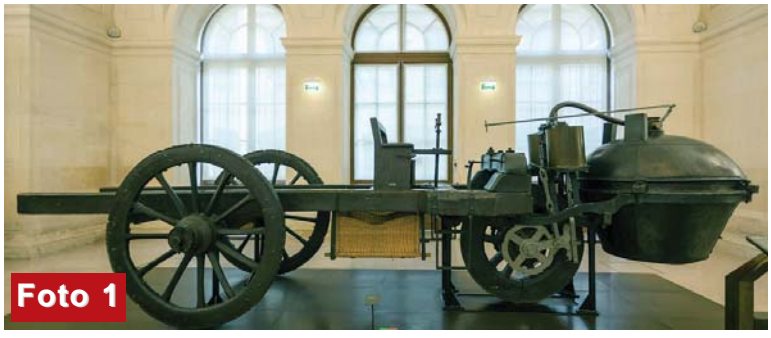


Foto 1

Cugnot a realizat un așa-zis automobil propulsat cu ajutorul aburului (foto 1), și la câțiva ani, în 1880, Dumitru Văsescu din România a mai construit și el un automobil cu aburi, (foto 2) în perioada 1820-1890, au fost inventate mai multe automobile cu motor electric, dar, în paralel, s-a

Dezvoltat și automobilul propulsat cu motoare cu ardere internă, și care, în final, a fost *"regele automobil"* al secolului XX și începutul acestui secol XXI.

Între timp, automobilul cu motor electric a fost abandonat.

În prezent vedem cum tot mai mulți decidenți pe plan mondial vor să revină la începutul secolului al XX-lea, când a fost inventat și după 6-7 decenii a fost abandonat automobilul propulsat cu motor electric.

Nu pot fi ignorate automobilele electrice din punct de vedere al poluării, dar zilele actuale ne arată că există pe plan mondial o diminuare considerabilă a energiei sub multiplele sale manifestări: combustibil, energie electrică, producție diminuată de hidrocarburi și majorări nemaiîntâlnite ale prețurilor de vânzare a acestora.

Noi, consumatorii, suntem sfătuiți *"să mai stingem câte un bec"*, în timp ce cantitatea de energie electrică este în scădere alarmantă.

În acest context, automobilul propulsat cu ajutorul energiei electrice devine un non-sens, deoarece, dacă automobilul propulsat cu motoare cu combustie internă folosește combustibilul (benzina și motorina), iar o rețea mondială de distribuție a acestor combustibili este în funcțiune, se pune întrebarea dacă această rețea de stații de vânzare a combustibililor va fi reoganizată, și pe banii cui, în rețea de stații de încărcat baterii de acumulatoare și dacă se ține cont că în următorii ani energia electrică va fi în grea suferință!

Un al doilea nonsens este următorul:

Combustibilul folosit la automobile este produs în rafinării, care și ele sunt o structură mondială și distribuit la stațiile de vânzare a combustibililor. Combustibilul auto introdus în automobil, urmare a arderii acestuia, produce lucru mecanic.

Automobilul propulsat cu motoare electrice se alimentează cu energie electrică, care se înmagazinează în bateriile de acumulatoare. Și aici apar mai multe probleme.

Există posibilitatea transformării stațiilor de vânzare combustibili în stații de încărcat baterii de acumulatoare în condițiile crizei mondiale sau recesiunii mondiale?

Dacă ar fi foarte ușoară această transformare s-a gândit cineva cât costă rețelele de transport energie electrică de la centralele de producție la aceste stații de încărcat baterii de acumulatoare?

Concluzia este că pentru a obține lucru mecanic la automobilele electrice apare în plus necesitatea transportului energiei electrice și existența bateriilor de acumulatoare mai performante, care, pe lângă faptul că scumpesc costul lucrului mecanic, nici nu știm de unde vom obține energia electrică necesară, cum am spus anterior.

O a treia problemă este a timpului de staționare a automobilului pentru alimentarea cu combustibil sau pentru încărcarea bateriilor de acumulatoare și rezultatul este că pentru acestea din urmă timpul crește de cel puțin 10 ori!

În comparație, cele două sisteme se comporta astfel:

- automobilele cu combustie internă: în ciclul lor, intră fabricarea combustibilului în rafinării, transportul său la stațiile de vânzări și arderea acestuia pentru a obține lucru mecanic.
- automobilele cu energie electrică: în ciclul lor de funcționare, intră producerea energiei electrice, transportul acesteia la stațiile de încărcat baterii de acumulatoare, timp pentru încărcarea acestor baterii, folosirea energiei electrice pentru lucru mecanic (în plus, în acest sistem apar și bateriile de acumulatoare, care, pe lângă faptul că se vor încarca într-un timp foarte lung, au și dezavantajul atât al materiilor prime componente, prețul ridicat al fabricării lor și în final, există problema distrugerii acestora fără a afecta mediul înconjurător).

Sub aspectul poluării mediului, se cunosc avantajele automobilelor electrice, dar complexitatea folosirii lor le face pe acestea foarte complicate, scumpe și în contradicție cu crizele economice și recesiunile.

În plus, recent se spune că barilul de petrol a scăzut sub 100 USD, ceea ce denotă că rezerva mondială de petrol nu este în

recesiune, și au apărut vești recente că unele state au început să producă combustibili sintetici, care, prin ardere, nu vor polua mediul.

În ultimele zile, un important demnitar al Comisiei Europene, care în anii trecuți a propovăduit închiderea minelor de cărbune și oprirea centralelor electrice care folosesc combustibili fosili, arată că, chiar cu abandonarea temporară a protejării mediului, trebuie sa revenim la folosirea combustibililor fosili, fapt ce denotă că criza energetică mondială este în derulare.

De asemenea, mai multe țări europene au solicitat Comisiei Europene prelungirea termenului de producere și comercializare a automobilelor cu combustibil fosil (anul 2035), respectiv amânarea cu cel puțin cinci ani a acestui termen.

Îmi permit să emit o propunere de a stimula factorii de decizie economică pe plan mondial să analizeze cu realitate desființarea automobilului cu motoare cu combustie internă (care s-a prevăzut a fi implementată în anul 2035) și să susțină inovațiile în domeniul automobilismului pentru ca specialiștii care există pe plan mondial să amelioreze poluarea produsă de automobilele existente.

De asemenea, ar fi bine ca cercetătorii în domeniu să analizeze cauzele pentru care, în mijlocul secolului al XX-lea automobilul electric a fost abandonat.

Nu vreau sa fiu sceptic, dar viitorul automobil cu propulsie electrică cred că ne va îngreuna viața și cu siguranță circulația rutieră. Dar despre aceasta, cu altă ocazie.

Eu iubesc automobilul cu motoare cu combustie internă și cred că poate fi îmbunătățit și ecologizat și va rămâne, în continuare, prietenul nostru de toate zilele!

■ **Constantin NICULESCU**
Inginer mecanic, specialitatea automobile și tractoare
Președinte
Automobil Clubul Român

FIA eCONFERENCE 2022

Automobil Clubul Român, în calitate de membru al Federației Internaționale a Automobilului încă din anul 1905, a participat pe parcursul a două zile (5 – 6 iulie), în format virtual, la FIA eConference 2022.

Conferința a fost transmisă dintr-un studio din Paris, și a reunit peste 700 de participanți online de la 137 de cluburi din 120 de țări din întreaga lume. Acest eveniment a avut sesiuni captivante, informative și interactive, axate pe tema *"O voce la nivel mondial – consolidarea unei creșteri durabile"*.

În deschiderea Conferinței, președintele FIA, Mohammed Ben Sulayem, a declarat că FIA trebuie *"să se concentreze asupra cluburilor din Africa, Asia, America și unele părți ale Europei, unde potențialul de creștere și dezvoltare este cel mai mare. Pentru a face acest lucru, trebuie să dăm mai multă putere acelor regiuni și să promovăm dezvoltarea sportului de la bază și cu costuri mici, pentru a încuraja un program solid de egalitate, diversitate și incluziune"*.

Acesta a adăugat că FIA trebuie să crească pentru a deveni un lider de opinie în toate aspectele legate de mobilitate și sporturile cu motor.

Prima sesiune de mobilitate a Conferinței, a fost intitulată ***"Viitorul mobilității: Adoptarea tranziției ecologice și abordarea crizei energetice mondiale"***.

Noua echipă de conducere a FIA are un obiectiv declarat dublarea numărului de participanți în motorsport, iar în prima sesiune sportivă, intitulată ***"Creșterea sportului cu motor: Cum să creăm oportunități de dezvoltare"***, președintele Motorsport Network, James Allen, a oferit informații despre componența publicului în creștere al Formulei 1, afirmând că tendințele vizibile, inclusiv numărul tot mai mare de fani de gen feminin, precum și de gameri, ar putea fi transpuse în implicarea acestora în toate disciplinele motorsportului.

Privind spre viitorul transporturilor, ultima sesiune de mobilitate a primei zilei a Conferinței s-a axat pe drone și mobilitatea verticală și pe felul în care acestea influențează modul în care ne deplasăm.

De asemenea, delegații, în cadrul sesiunii *"Noi căi sportive: Dezvoltarea participării la sporturile cu motor"*, au aflat despre noi oportunități de dezvoltare a

motorsportului, pe plan local, cu costuri reduse, pentru a aduce, astfel, in motorsport cât mai mulți pasionați, care până acum nu aveau acces datorită costurilor foarte mari.

Cea de-a doua zi a Conferinței online de la Paris a cuprins două sesiuni dedicate călătoriilor și turismului.

Prima, intitulată ***"Tendințe în turism și oportunități de afaceri"***, a analizat noile trenduri de evoluție din acest sector, care și-a revenit după pandemia COVID-19.

Jun Kiat Lee, directorul TripAdvisor, a dezvăluit că 42% dintre călători doresc să călătorească mai mult decât în perioada anterioară COVID-19 și că 50% dintre aceștia se gândesc să facă excursii cu mașina.

Acest lucru, a spus el, prezintă o oportunitate clară pentru cluburile automobilistice pentru a oferi sprijin în călătorii către mai multe destinații, cum ar fi asistența rutieră, documente internaționale (Permise Internaționale de Conducere și Carnete de Trecere prin Vamă), etc..

Cea de-a doua întâlnire a zilei, axată pe turism, a explorat digitalizarea Carnetului de Trecere prin Vamă (CPD).

Beneficiile digitalizării sunt benefice, deoarece CPD-urile digitale oferă o securitate suplimentară în scopul gestionării mai eficiente a riscurilor, o cooperare internațională sporită între instituții, o reducere a sarcinilor administrative, disponibilitatea informațiilor în avans și reducerea birocrației și a tuturor tipurilor de costuri de manipulare, care împovărează în mod inutil comerțul și industria transporturilor.

În cadrul primei sesiuni sportive a zilei, discuțiile s-au axat pe consolidarea capacităților în cadrul ASN-urilor, explorând modul în care perfecționarea profesională poate fi benefică pentru cluburi.

În a doua parte a sesiunii, dl. Kenny Jean-Marie, director în cadrul FIFA, le-a vorbit delegaților despre programul FIFA Forward prin care, o partre din veniturile generate de Cupa Mondială FIFA sunt redistribuite membrilor săi pentru creșterea popularității fotbalului în toate colțurile lumii.

Ultima sesiune de sport a zilei a avut tema ***"Sustenabilitatea în dezvoltarea sportului"***.

Vicepreședintele FIA pentru Sportul din Europa, Anna Nordkvist, a vorbit despre programul suedez privind promovarea biodiversității în motorsport.

Sesiunea finală a celor două zile a reunit din nou echipa de conducere a FIA pentru a concluziona dezbaterile Conferinței.

În încheierea Conferinței Președintele FIA, dl. Mohammed Ben Sulayem, a mulțumit celor 700 de participanți pentru implicare și a mărturisit optimisul în ceea ce privește Federația Internațională a Automobilului în anii următori. *"Viitorul este strălucitor pentru noi și nu ne putem baza doar pe FIA, trebuie să ne bazăm și pe membrii noștri (membrii FIA) , împreună"*.

■ **Prof. Univ. Dr. Corina Slaff**
Director General
Automobil Clubul Român

JEFUIREA CONSTANTĂ A AUTOMOBILIȘTILOR

În cei peste 30 de ani de democrație românească, în mod constant s-au găsit modalități de a exploata automobiliștii și transportatorii auto români, atât în perioade de criză, cât și în timpuri mai liniștite.

Cetățenii români, deținători de automobile, sunt supuși periodic unor presiuni crescânde, din cauza gestionării incorecte a Bugetului național și pe fondul încălcării prevederilor art. 136 din Constituția României.

1. Practica de creștere periodică a prețurilor combustibililor este nedreaptă și este acceptată tacit de Guvernele României. De exemplu, în anul 1991, Automobil Clubul Român a contestat aberanta creștere a prețului combustibilului auto cu 433 % (de la 30 lei la 130 lei), total arbitrară, prin care Guvernul din acel an dorea să stabilizeze bugetul, evident prin agresarea fiscală a automobiliștilor.

2. În anul 1998, Automobil Clubul Român s-a alăturat protestelor naționale împotriva noilor creșteri aberante ale prețului combustibililor auto. ACR a organizat proteste naționale sub sloganul *"Raliul Disperării"*.

Acele cerințe ale automobiliștilor de atunci sunt perfect valabile și în prezent, cum rezultă și din fotografiile alăturate: *"Noi suntem șoferi, voi ne vreți șomeri!","Ați scumpit benzina, luați-ne mașina!", "Vă e frică de schimbare, ați trecut la majorare!", "Înapoi, la carul cu boi!", "Benzina scumpită – moarte subită!"* etc.

Primul ministru de la acea dată, urmare a protestelor, acceptase scăderea prețurilor și chiar anunțase în mass media acest fapt, dar companiile petroliere nu au fost de acord (Ministrul Economiei de atunci, din scara unui avion, care îl aducea acasa din Canada, a contrat hotărârea Primului Ministru și, evident, a ajutat comercianții de combustibili auto, în detrimentul automobiliștilor).

3. Situația României de acum ne arată că istoria se repetă ciclic, iar guvernările tot nu au gasit soluții: inflație în creștere, venituri bugetare în scădere, corelate cu majorarea numărului salariaților bugetari, ineficiența statului prin soluții cu obiective electorale, companii petroliere care administrează bogățiile statului în contradicție cu prevederile constituționale și care obțin profituri exagerate prin mijloace de tip speculă sau cartel.

Pentru a înțelege mai bine mecanismul prin care suntem jefuiți, trebuie să înțelegem care este structura prețului combustibililor auto, pe care îl plătim la pompă.

De exemplu, pentru un litru de motorină pe care îl achiziționăm de la pompă cu 9.22 lei, structura prețului este urmatoarea:

- Petrol 3.38 lei/l.
- Costuri ale companiilor petroliere, inclusiv profit: 2.63 lei/l.
- Acciza 1.73 lei/l și TVA = 1.47 lei/l.

Prin urmare, Statul încasează în jur de 3.20 lei/l, adică 34.73 % din prețul de la pompă.

Compensarea de 0.50 lei/l pe care actualul Guvern a aplicat-o de la 1 iulie 2022 nu credem că este o măsură reparatorie și cu efect de scădere a prețurilor combustibililor la pompă.

De fapt, nu sunt nici 50 bani/l, pentru că doar 0.25 bani/l sunt asigurați direct de către Guvern, restul de 0.25 bani/l fiind lăsat la latitudinea și la mila companiilor petroliere.

Cu toate acestea, 0.50 bani/l este foarte puțin în comparație cu ce ar putea si ar trebui Guvernul să facă pentru cetățenii posesori de automobile și companiile deținatoare de parc auto.

Companiile petroliere vor fi interesate doar de profit, ca și până acum, și vor majora, insesizabil, dar zilnic, prețurile la combustibili, astfel încât luna august, când se va

Au fost și sunt, din păcate „constatări amare" ce lovesc direct în posesorul de autovehicule

„Exponatele" filialelor județene Bacău, Dolj și Gorj nu mai au nevoie de explicații...

Mesajul giurgiuvenilor adresat guvernanților, în Piața Victoriei: ne-ați scumpit benzina, luați-ne mașina...

Filiala ACR Prahova aduce următorul mesaj: un taxi pentru guvernanți pe măsura... măsurii luate privind scumpirea benzinei

circula cel mai mult, să le asigure profituri speculative.

Se observă că, în anul 2021, prețul combustibililor auto era sub 6 lei/l, iar astazi, când acest preț este mai mare de 9 lei/l, Bugetul de Stat a câștigat din accize și TVA mult mai mult decât acești 25 de bani, despre care ni se spune că reprezintă maximul ce poate fi asigurat din Buget.

Unde este transparența democratică față de consumator?!

Ne intrebăm: specialiștii din Ministerul Energiei nu știu sau ascund cu rea voință calculul prețului plătit de consumator la pompă?!

Față de această situație, ne permitem să propunem specialiștilor care gestionează Bugetul României ca din surplusul încasat din TVA și accize la prețul actual (peste 9 lei, față de prețul din anul 2021, de 6 lei), să asigure micșorarea prețului la pompă cu cel puțin 50% din încasările suplimentare față de anul 2022.

De altfel, Legea Bugetului de Stat, votată de Parlamentul României în anul 2021 nu putea să înglobeze această încasare suplimentară, care a apărut începand cu luna martie 2022 și ca atare resursele suplimentare ar putea fi folosite parțial în avantajul celor care au produs aceste încasări suplimentare, respectiv consumatorii.

4. Guvernanții se bazează de 30 de ani pe efortul și stăruința automobiliștilor români de a depăși toate greutățile care sunt puse în spatele lor.

Cu toate acestea, nu avem o rețea de drumuri moderne la nivelul întregii țări, nu se investește în educația și securitatea rutieră, care ar putea reduce numărul de accidente înregistrate, nu există o coordonare strictă a marcajelor rutiere în raport cu pericolele existente în trafic etc.

Vedem că banii Bugetului de Stat se folosesc pentru a se achiziționa mai multe radare, fără a se lua măsurile de bază în domeniul siguranței circulației rutiere.

În loc de a implementa măsuri privind siguranța circulației rutiere, a crescut multitudinea taxelor automobilismului în general: impozite anuale, taxe de drum, taxe pentru poluare, taxe pentru asigurări obligatorii, taxe de inspecții, taxe pentru autorizații de tot felul, amenzi pentru circulație etc.

În prezent, vedem că există intenția de a se majora amenzile, cu toate că volumul acestor impozite, taxe și amenzi este folosit de peste 30 de ani pentru acoperirea greșelilor de administrare bugetară.

Sperăm că se va reuși ca Statul să se ridice la nivelul așteptărilor automobiliștilor români, împovărați constant și ale căror venituri au fost sacrificate permanent.

■ **Biroul de Presă ACR**

UN NOU ACCIDENT ÎN CONCURSURILE AUTOMOBILISTICE DIN ROMÂNIA!

Sâmbătă, 2 iulie 2022, în municipiul Târgu Mureș s-a desfășurat o competiție cu un nume inventat în România, respectiv *"SuperRally"*, competiție care nu este inclusă în disciplinele oficiale recunoscute de către Federația Internațională a Automobilului (FIA) și care, mult mai grav, nu respectă prevederile Codului Sportiv Internațional.

Din nou asistăm la accidente care se soldează cu victime umane din cauza nerespectării și neaplicării prevederilor internaționale cu privire la securitatea piloților, oficialilor și spectatorilor.

Federația Română de Automobilism Sportiv, protejată la greu de Ministrul Sportului, a reușit în ultimul an să înregistreze un record negativ în ceea ce privește nerespectarea măsurilor de siguranță, în competițiile organizate înregistrându-se accidentarea mortală a trei persoane, respectiv doi piloți și un spectator, precum și multe alte răniri.

Toate acestea sunt datorate desfășurării de competiții auto fără asigurarea normelor de securitate prevăzute de legislația internațională, inclusiv a evaluărilor de risc, evaluări pe care FRAS nu le efectuează.

De exemplu, la Târgu Mureș, publicul spectator era *"asigurat"* contra posibilelor accidente produse de automobilele de concurs cu niște garduri tip *"Jandarmerie"* folosite pentru operațiunile de ghidare sau de închidere a unor zone de la manifestații populare.

În nici un caz acestea nu pot fi folosite ca parapeți de securitate, cum era cazul evenimentului de la Tg. Mureș unde se înregistrau viteze mari ale automobilelor de concurs și o afluență necontrolabilă a spectatorilor (fiind vorba de o zonă urbană).

Mai mult, conform normelor internaționale de securitate, într-un concurs în care lipsesc elementele de securitate specifice circuitelor de viteză (parapeți de beton nedislocabili prevăzuți cu plasă protectoare, elemente de absorbție a șocurilor etc.) nu se introduc monoposturi, cum a fost cazul automobilului (*Radical SR8*), care a și accidentat doi copii.

De fapt, conform normelor Codului Sportiv Internațional, în acel loc trebuia interzisă prezența spectatorilor.

Automobil Clubul Român a organizat în anii 2007 și 2008, în Municipiul București, pe traseul din jurul Parlamentului, circuite de viteză în cadrul Campionatului Mondial FIA GT și British Formula 3, iar cei interesați au putut să constate măsurile de protecție pentru piloți, oficiali și spectatori și astfel, ambele concursuri s-au încheiat fără nici un accident cu răniri și victime umane.

Acest exemplu a arătat că și în România pot fi respectate normele de securitate sportivă, dacă se dorește!

Ulterior, această federație, înființată după anul 2008, cu oblăduirea și în subordonarea Ministerului Sportului, a încălcat cu nonșalanță aceste norme de securitate, care, iată, s-au soldat cu victime umane, atât din rândul sportivilor, cât și al spectatorilor.

Este revoltător că acum, în anul 2022, mor sau sunt accidentați grav oameni în concursurile auto, dar Ministerul Sportului nu vede aceste dezastre, cu toate că Automobil Clubul Român, membru al FIA și Autoritate Sportivă Națională, a sesizat permanent faptele deosebit de grave din automobilismul din România, care, în prezent, nu se mai întâmplă pe plan internațional.

Observăm că reprezentanții FRAS minimalizează gravitatea accidentelor și a consecințelor lor în fața organelor de cercetare și a opiniei publice, iar reprezentanții Ministerului Sportului le ignoră total!

De asemenea, se încearcă inducerea ideii că ar fi normal să se mai producă și accidente la concursurile automobilistice, dar important este ca prin măsurile de securitate să fie excluse accidentele cu victime umane!

Sportul automobilistic este, până la urmă, un sport periculos, dar FIA, în ultimii 15-20 de ani a impus norme și reguli drastice pentru apărarea vieții sportivilor, oficialilor și spectatorilor.

Suntem convinși că pasionații automobilismului, datorită transmisiilor TV, pot urmări cursele auto pe plan internațional, în care problemele de securitate sunt tratate cu cea mai mare seriozitate, care să conducă la eliminarea victimelor umane.

Este o concluzie total nefericită că țara noastră se înscrie cu una dintre cele mai mari medii de accidente rutiere în comparație cu populația României, dar la fel de nefericită este situația în sportul automobilistic, unde, într-o perioadă scurtă, s-au pierdut vieți omenești (doi piloți și un spectator) și au fost accidentate grav mai multe persoane, deși acest sport ar trebui să reprezinte un etalon al circulației rutiere.

Aceste accidente trebuie stopate! Sportul automobilistic nu trebuie să fie generator de accidente cu victime umane, iar Codul Sportiv Internațional al FIA are reguli clare pentru măsurile de securitate privind sportivii, dar și cetățenii, care fie sunt spectatori, fie sunt oficiali (arbitri)!

Responsabilii trebuie sancționați conform legilor, deoarece viața oamenilor este protejată de Constituție și de toată legislația României.

Interesele materiale ale organizatorilor și ale federației nu pot acoperi lipsa măsurilor de siguranță și securitate!

Ministerul Sportului trebuie să facă publice rezultatele comisiilor de anchetă care au investigat decesele celor doi piloți și a unui spectator.

Este clar că această indiferență din cadrul Ministerului Sportului este generată și de faptul că ministrul ignoră performanțele sportive, de exemplu un loc IV la o finală de campionat mondial, obținut de un sportiv român este neimportantă, dar sperăm că morții și victimele din automobilism, al căror număr tot crește, îl vor trezi la realitate!

Sportul, în general, trebuie să contribuie la educația tineretului!

■ **Biroul de Presă ACR**

Asemănări, dar și mari deosebiri!

La Târgu Mureș și la Silverstone (Anglia) s-au desfășurat, aproape concomitent, două competiții sportive de automobilism, dar dacă în ambele s-au petrecut unele accidente destul de asemănătoare, finalul acestora ne-a arătat că există între acestea o diferență foarte mare în legatură cu efectele accidentelor datorită respectării sau nerespectării normelor de securitate a sportivilor, spectatorilor și oficialilor impuse de Codul Sportiv Internațional FIA.

Opinia publică a luat cunoștință de o așa-zisă competiție, care nu face parte din competițiile de automobilism sportiv prevăzute de normele FIA.

Organizatorii așa-zisei competiții *SuperRally*, de la Târgu Mureș, au ales să organizeze o competiție după reguli proprii, ignorând regulamentele FIA.

Această competiție s-a desfășurat în condiții improprii, de fapt, cu încălcări grosolane a unor măsuri de securitate prevăzute în cadrul Codului Sportiv Internațional al FIA și ca urmare a unui accident nefericit, doi copii au fost accidentați în momentul în care ei erau spectatori la această "*șușanea*".

Am folosit acest termen, "*șușanea*", deoarece, așa cum am precizat, nu este o competiție prevăzută de normele FIA, forul mondial al automobilismului sportiv, care cuprinde competiții de genul Rally, circuit, anduranță și așa mai departe.

Raportat la competițiile FIA, acest SuperRally este o *"struțo-cămilă"*, întrucât nu este nici un raliu adevărat, cum nu este nici un circuit de viteză adevărat.

Indiferent de forma de competiție desfășurată de organizatori, normele de securitate CSI-FIA trebuie respectate și implementate, în caz contrar aflându-ne în fața unor încălcări intenționate ale persoanelor responsabile, de natură să pună în pericol viața oamenilor.

Aceste persoane responsabile nu pot invoca necunoașterea normelor CSI-FIA, în condițiile în care toate cluburile din România și FRAS, prin statutele proprii, declară că se respectă aceste norme.

Silverstone

În domeniul asigurării obligatorii a securității sportivilor, spectatorilor și oficialilor (arbitri) normele sunt foarte stricte și, dacă am prezentat faptul că la Târgu Mureș a avut loc o "șușanea", în schimb, la Silverstone a avut loc un circuit regulamentar de viteză la Formula 1, în cadrul căruia s-a petrecut un accident deosebit de grav, dar în urma căruia, datorită măsurilor de securitate, nimeni nu a fost vătămat, iar pilotul a scapat, cum chiar el a remarcat, "*ca prin urechile acului*".

Dacă ar exista în mod normal o asemănare între cele două competiții, în sensul că ambele sunt întreceri automobilistice ("șușaneaua" nu este competiție sportivă), diferența dintre finalul unor accidente, uneori nefericite, dar existente în automobilism, o face implementarea măsurilor de securitate CSI-FIA. Circuitul de la Silverstone ne-a arătat că măsurile stricte de securitate, prevăzute de Codul Sportiv Internațional al FIA sunt absolut necesare și binevenite pentru a salva viețile actorilor implicați, fie ei sportivi, spectatori sau oficiali (arbitri).

În schimb, organizatorii "șușanelei" de la Târgu Mureș nu au asigurat nici măcar măsuri minime de securitate pentru desfășurarea unei competiții, sigur, cu succes la public, dar cu final dezastruos prin accidentrea a doi copii spectatori.

În acea "șușanea", spectatorii și acei doi copii accidentați erau separați de automobilele din concurs prin niște gardulețe din țeavă folosite mai ales de jandarmi la acțiuni civile, nu la acțiuni cu asemenea grad de periculozitate. Mai mult, distanța dintre aceste gărdulețe și un imobil impozant aflat în spatele

acestora era de cca 1,5-2 m. Noroc că bolidul nu a strivit copiii !!!

Datorită televiziunilor s-a putut vedea că la Silverstone s-a protejat viața, spectatorii erau izolați corespunzător față de întrecerea automobilelor, în schimb la Târgu Mureș s-a pus în pericol viața, neexistând practic nici o protecție.

În plus, la Târgu Mureș a fost introdus în rândul automobilelor din întrecere un monopost (Radical SR8), care dezvoltă o viteză foarte mare pe circuitul *"șușanea"* care se desfășura pe străzile municipiului.

În acest sens am reținut chiar afirmația primarului municipiului Târgu Mureș, apărută în mass-media: *"Siguranța copiilor noștri este cea mai importantă! În niciun caz nu voi mai permite organizarea Super Rally sau a unor evenimente similare în Târgu Mureș. Accidentul din această după-amiază a dovedit că, deși organizatorii iau toate măsurile de precauție, pericolul nu poate fi exclus.* Unul dintre concurenți a părăsit traseul stabilit, s-a izbit de gardurile metalice, iar doi copii au fost răniți. Poliția a *deschis o anchetă penală în acest caz. În calitate de primar, solicit autorităților competente informații cu privire la acest incident".*

Din această declarație rezultă că, în mod evident primarul municipiului a fost dezinformat în legătură cu măsurile de siguranță care ar fi trebuit implementate.

Față de această situație, Automobil Clubul Român a transmis un punct de vedere oficial, în care a explicat că încălcarea normelor Codului Sportiv Internațional este cauza accidentării cu vătămări corporale a copiilor spectatori. Sperăm că la Ministerul Sportului a fost demarată încă o anchetă, pentru accidentul de la Târgu Mureș, pentru a se stabili persoanele responsabile de acest accident.

De asemenea, solicităm reprezentanților acestui minister să pună la dispoziția opiniei publice și a presei concluziile anchetelor realizate în ultimul an și jumătate față de accidentele produse în întrecerile de automobilism sportiv organizate de FRAS, care, până la această dată s-au soldat cu trei morți (doi sportivi și un spectator) și mai multe accidente cu vătămări corporale.

Ca în orice alt sport, și în automobilismul sportiv trebuie să se asigure practicarea în siguranță a sportului, iar Ministerul Sportului are obligația de a opri activitățile care pun în pericol viața oamenilor.

În România, în acest sport, în ultima perioadă, locul performanțelor a fost luat de accidente cu urmări foarte grave.

■ **Redacția "Autoturism"**

CENTRALA DE ALARMĂ ŞI INFORMAŢII

Tel.:021 222 22 22; 0745 382 715; 0722 382 715

Fax: 021 317 15 52

E-mail: alarmcenter@acr.ro

CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ ”COMPORTAMENTUL UMAN ÎN SIGURANȚA RUTIERĂ 2022”

La invitația adresată Automobil Clubului Român de către Camera Deputaților, ACR a participat la Conferința Internațională ***”Comportamentul Uman în Siguranța Rutieră 2022”***, eveniment organizat în perioada 21 – 22 iunie 2022 sub egida Camerei Deputaților.

Timp de două zile, conferința a reunit factori de decizie, reprezentanți ai organizațiilor nonguvernamentale și mediului privat, miniștri, deputați și reprezentanți ai mediului

academic din România si Europa, precum și importanți oameni de afaceri. S-au discutat abordări ale noilor acțiuni concrete care trebuiesc derulate și implementate în vederea atingerii obiectivelor de siguranță rutieră asumate de România pentru perioada 2021 – 2030.

FORUL LEGISLATIV SE IMPLICĂ ÎN SIGURANȚA RUTIERĂ

Este îmbucurător faptul că forul legislativ din România se implică, pentru prima oară, în organizarea unui astfel de eveniment dedicat siguranței rutiere, fapt care demonstrează că este nevoie de implicarea activă a tuturor factorilor cu raspunderi în acest domeniu, la care, din păcate, România nu a arătat interesul și perfomanța dorite de către cetațenii țării noastre.

Așa cum arată Buletinului de Siguranță Rutieră al Inspectoratului General al Poliţiei Române (IGPR), România înregistrează circa 1.800 de decese anual din accidente rutiere, care costă statul un procent important din PIB

(circa 2%). Siguranța rutieră este un domeniu vast, și nu se poate concretiza decât prin parteneriatele public-privat. Acestea includ profesioniști din inginerie, sănătate publică, siguranță publică, educație și din multe alte discipline care ar putea fi implicate.

Raportului Forumului Economic Mondial, publicat în anul 2019, arată că țara noastră se situează pe locul 119 din 141 țări la nivel mondial și pe ultimul loc în Uniunea Europeană, atât în ceea ce privește calitatea infrastructurii rutiere, cât și a numărului de km de autostradă, raportat la 100.000 de locuitori.

Acest deficit se reflectă printr-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni, interconectare redusă a principalelor centre economice și urbane, trafic ridicat la nivelul a numeroase localități care nu beneficiază de variante de ocolire, timpi ridicați de parcurs, blocaje în trafic, etc.

IMPLICAREA ACR ÎN SIGURANȚA RUTIERĂ

Automobil Clubul Român, organizație non-guvernamentală fondată la 5 aprilie 1904, este membru al Federației Internaționale a Automobilului (FIA) din anul 1905 și câștigător al mai multor premii de Excelență și Inovație în Siguranța Rutieră, acordate de către Comisia Europeană și FIA.

ACR a fost prima organizație din România semnatară a Cartei Europene a Siguranței Rutiere și, în prezent, este reprezentant național în țara noastră al acestei organizații (***European Road Safety Charter***).

ACR se implică în proiecte educaționale ale utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și activități de evaluare a riscurilor de vătămare rutieră.

■ **Dr. Ing. Alin DROSU**

ZIUA COPIILOR SĂRBĂTORITĂ LA ACR

În toată lumea, Ziua Copiilor este sărbătorită în fiecare an pe data de 1 iunie. Ca de fiecare dată, toate sucursalele locale ale ACR au organizat evenimente *"Open Doors"* (porți deschise) de promovare a siguranței, mobilității, nevoilor de sănătate ale copiilor și voluntariatului în rândul tinerilor.

TOTI COPIII CARE NE-AU VIZITAT AU EXPERIMENTAT AUTOMOBILISMUL

Alături de parinți și bunici, copiii au avut ocazia să conduca karturi electrice optimizate special pentru ei, autovehicule ale școlii de șoferi ACR în poligonul propriu (asistați de către instructorii ACR și echipate cu dublă comandă) și să admire o parte din flota de asistență rutieră a ACR.

MOBILITATE ȘI MOTORSPORT

Fiind o organizație orientată pe mobilitate și motorsport, ACR a oganizat activități educative și sportive, cu scopul de atragere a copiilor catre club prin implicarea acestora în activități de siguranță rutieră și practicarea unui motorsport sustenabil.

EXPOZIȚIE DE AUTOTURISME

Ca în fiecare an de 1 iunie, ACR a scos la vedere și o parte din colecția sa de autovehicule istorice, printre care primul autoturism fabricat în România în anul 1968 (Dacia 1100), prima Dacie Logan, ultimele modele Dacia 1310 Break si Berlină, Volga Gas 24 etc.

ACR PARTENER LA TROFEUL CORESI - 2022

Cea de a XXIII-a ediție a Concursului Național de Educație Rutieră “Trofeul Coresi” a avut loc pe poligonul special al Școlii Gimnaziale “Coresi” din Târgoviște. Ca de fiecare dată, Automobil Clubul Român s-a numărat printre partenerii acestui tradițional concurs național de educație rutieră și a avut reprezentanți în comitetul de organizare al acestui eveniment.

Trofeul Coresi a fost un concurs complex și cu un grad ridicat de competitivitate, incluzând probe de teorie rutieră și în poligon, dar și în parcul școală special amenajat, conform normelor internaționale din cadrul concursurilor ***FIA ETEC***.

O probă specială a constituit-o *“Cunoașterea tehnică a bicicletei”*, unde reprezentanții ACR s-au numărat printre membrii juriului.

Ca de fiecare dată, Școala Gimnazială “Coresi” din Târgoviște demonstrează implicare și dorința de a organiza acest eveniment, al cărui scop principal îl constituie promovarea şi îmbunătățirea educației privind siguranța rutieră a tuturor elevilor, sensibilizarea publicului, părinților și a școlilor cu privire la importanța siguranţei copiilor pe şosea ca pietoni sau bicicliști.

Nu în ultimul rând, Trofeul „Coresi” demonstrează nevoia de implicare responsabilă a tinerei generaţii în acţiunile de prevenire a accidentelor şi aigurarea siguranţei rutiere, precum și formarea unei atitudini prosociale a tinerei generaţii.

Automobil Clubul Român a oferit câștigătorilor diplome și cadouri, iar tuturor profesorilor implicați le-a oferit diplome de merit.

Dorim să le felicităm pe Prof. Dr. Susana Marinescu – inițiatoarea acestui proiect încă din anul 1997 și pe Prof. Dr. Georgeta Gogeanu – Director al Școlii Gimnaziale Coresi din Târgoviște, pentru organizarea acestui eveniment și să le asigurăm de tot sprijinul nostru la edițiile viitoare.

Automobil Clubul Român, organizație nonguvernamentală fondată la 5 aprilie 1904, este membru al Federației Internaționale a Automobilului (FIA) din anul 1905 și câștigător al mai multor premii de Excelență și Inovație în Siguranța Rutieră, acordate de către Comisia Europeană și FIA.

ACR a fost prima organizație din România semnatară a Cartei Europene a Siguranței Rutiere și, în prezent, este reprezentant național în țara noastră al acestei organizații.

ACR se implică în proiecte educaționale ale utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și activități de evaluare a riscurilor de vătămare rutieră.

■ **Dr. Ing. Alin DROSU**

ISTORIA LA TIMPUL PREZENT

Membrii - principalul capital uman al Asociaţiei

Împlinirea a 118 ani de existenţă a Automobil Clubului Român nu semnifică doar o succesiune sau o similitudine de evenimente, acţiuni sau întâmplări. 118 ani de existență nu se reduce nici la cronologia deceniilor sau a anilor care-l definesc.

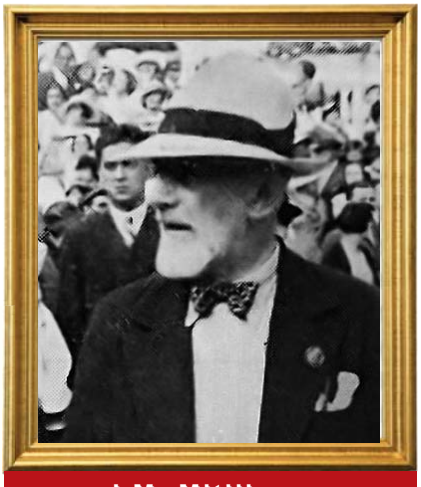
Valentin Bibescu

Ca expresie a Societăţii Civile, Automobil Clubul Român înseamnă, privind retrospectiv, o suită de generaţii de membri ai asociaţiei, care au construit de-a lungul timpului, un patrimoniu uman imens, structurat în toate regiunile şi zonele ţării, un patrimoniu indivizibil care s-a transmis, imbogăţit şi înnobilat mereu, celor de acum.

De la membri fondatori, membri donatori şi membri cotizanţi trecuţi în istoria existenţei sale, la zecile de mii de membri de astăzi ai Automobil Clubului Român, se înscrie impresionantul arc de timp al devenirii sale istorice.

Prima filă a acestei cărţi de identitate o înscrie întâiul preşedinte al Automobil Club Român, Prinţul George Valentin Bibescu, care şi-a onorat această funcţie timp de 20 de ani, în perioada 1904-1924, traversând dificultăţile primului război mondial şi reuşind să dea o structură închegată clubului după Marea Unire din 1918.

O a doua personalitate emblematică a clubului a fost I.M. Mitilineu, care, după ce l-a secondat, un număr mare de ani, pe George Valentin Bibescu în calitate de vicepreşedinte, este ales, în 1924, în funcţia de preşedinte al Automobil Club Regal Român, poziţie de pe care a condus destinele asociaţiei timp de 22 de ani, adică până în 1946, înfruntând, al rândul său, dificultăţile celui de-al doilea război mondial.



I.M. Mitilineu

Filele istoriei de 118 ani a Automobil Clubului Român scot în lumină numeroase figuri de seamă în galeria

Octavian Goga

Liviu Rebreanu

imensului său patrimoniu uman.

Printre membrii ACR, alături de Prinţul George Valentin Bibescu şi Ion M. Mitilineu, istoria Asociaţiei consemnează pe Octavian Goga şi Liviu Rebreanu, membrii ai Clubului Regional Cluj, Demostene Botez şi Mihail Sadoveanu, membrii ai Clubului Regional Iaşi, principele Ghica, principele Cantacuzino, piloţii intraţi în legendă Jean Calcianu, Petre Cristea, E. Urdăreanu, A. Berlescu, Marin Butculescu, Titu Manicatide, Alexe de Vassal, etc.

Demostene Botez

Mihail Sadoveanu

Nicolae Titulescu

Există, astăzi, în toate sucursalele judeţene ACR, numeroşi membri ai Asociaţiei, care dau dovadă de o fidelitate deosebită, excelând de peste 40-50 de ani pe lista membrilor cu cotizaţia la zi şi care, trec pe la sucursalele teritoriale de fiecare dată, la 5 aprilie, când sărbătorim Ziua Automobilistului.

Pentru aceştia s-a instituit un pachet special de servicii, avantaje şi facilităţi.

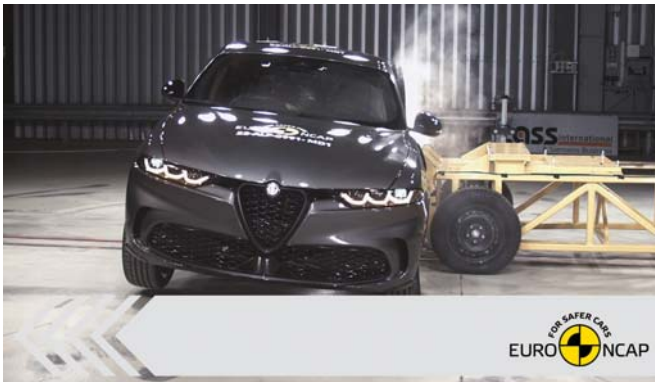
Aşa cum există, la celelalt pol valoric al Asociaţiei, membrii ACR din rândul tineretului, care beneficiază de discount-uri generoase din cuantumul cotizaţiei anuale de membru ACR. Pachetul de beneficii ACR constituit pe nivele valorice de fidelitate, oferă zeci şi zeci de servicii specifice automobilismului, atât în ţara noastră, cât şi în străinătate, prin cluburile auto partenere din Federaţia Internaţională a Automobilului.

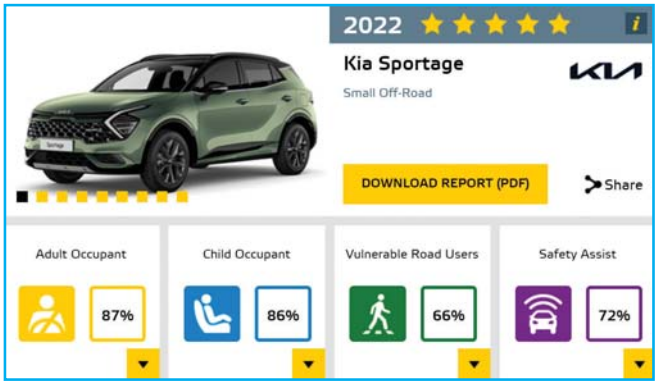
Ilie GABRA
Doctor în filozofie

Alfa Romeo revine cu cinci stele pentru noul ”*Tonale*” la ultimele teste EuroNCAP

În ultima perioadă, șapte automobile noi au fost testate de Euro NCAP în ceea ce privește siguranța.

Printre câștigătorii de cinci stele se numără două noi SUV-uri cross-over, Alfa Romeo Tonale și cel mai nou KIA Sportage, precum și un automobil complet electric, Cupra Born.





Modelele MPV: Mercedes-Benz T-Class și Mercedes-Benz Citan Tourer au obținut, de asemenea, cinci stele.

În cele din urmă, supermini-ul Aygo X de la Toyota și modelul complet electric i4 de la BMW au obținut patru stele.

Tonale, primul model complet nou de la Alfa Romeo de la Stelvio în 2016, a îndeplinit toate cerințele pentru o clasificare de 5 stele, în ciuda faptului că nu are airbag-uri centrale și s-a dovedit a fi un partener de coliziune agresiv în ceea ce privește coliziunile frontale.

În general, SUV-ul se comportă bine la testele de evitare a accidentelor între autovehicule și între autovehicule și utilizatori vulnerabili ai drumurilor și oferă un sistem de asistenta (*Attention Asist*) care poate detecta oboseala șoferului.

Kia Sportage, complet modernizat, ➲

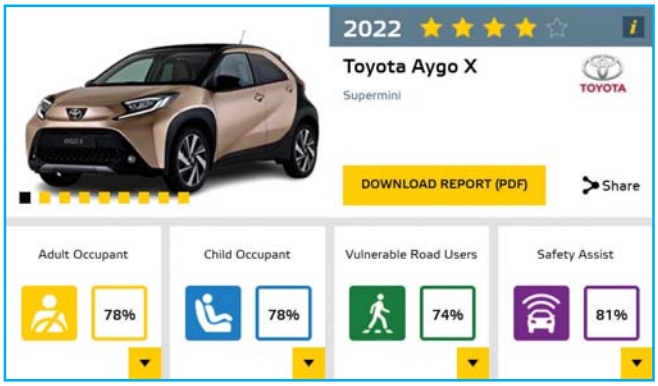
împarte platforma cu Hyundai Tucson, modelul de 5 stele testat anul trecut.

Acesta este la fel de bine echipat și a obținut un punctaj foarte asemănător la testele de siguranță, obținând de asemenea 5 stele.

Același lucru se poate spune și despre Cupra Born, alternativa mai sportivă a grupului VW la ID.3 de la BMW.

În segmentul furgonetelor, Mercedes-Benz aduce Citan Tourer și versiunea sa mai elegantă, Clasa T.

Ambele împart platforma modelului Renault Kangoo, dar sunt, în general, mai bine echipate, cu un nou airbag central pentru protecție suplimentară în caz de impact lateral și caracteristici de siguranță activă performante.



Toyota Aygo X este cel mai recent nou venit în segmentul supermini, segment extrem de competitiv, în care fiecare euro contează.

Micul autoturism de oraș de tip cross-over se descurcă bine în general, dar renunță la unele sisteme de siguranță mai avansate, ceea ce ii aduce un rating de 4 stele.

În cele din urmă, automobilul premium compact full-electric i4 de la BMW arată că luxul nu înseamnă întotdeauna performanțe mai bune în materie de siguranță.

Echipat cu un set de senzori similar cu cel al Seriei 3 testat în 2019, Gran Sedan-ul a ratat unele puncte critice la evitarea accidentelor și a obținut in final un rating de 4 stele.

■ **Ing. Alexandru Vasile**

Campionatul ACR de Rally Sprint

Sub egida Automobil Clubului Român, în calitatea sa de Autoritate Sportivă Națională în motorsport, recunoscută de către Federația Internațională a Automobilului (FIA), sâmbătă, 4 iunie 2022, a avut loc etapa a III-a a Campionatului ACR Rally Sprint, in organi-zarea "Clubului Sportiv Riders" Satu Mare.

Municipiul Baia Mare a fost gazda acestei etape din Campionatul ACR de Rally Sprint.

Prezentăm în continuare clasamentul după această etapă:

Emerich Gindele - Mazda MX-5 (01:15,81) se impune la OPEN, el fiind urmat de **Adrian Suciu** - Mazda MX-5 (01:18,34) și **Florin Știecka** - BMW E30 (01:18,67).

Claudiu Iosef - Renault Twingo RS (01:22,16) câștigă la AH1.

Pe 2 a încheiat **Lucian Pantiș** - Honda Civic (01:26,70), iar poziția a treia i-a revenit lui **Adrian Borzescu** - Daewoo Lanos (01:30,57).

Gindele a câștigat și la AH2. Locurile 2 și 3 au fost ocupate de **Ionuț Badea** - Peugeot 206 (01:23,50) respectiv **Ferenc Kui** - Hyundai Coupe (01:23,83).

Știecka învinge la AH3 cu **Istvan Veress** - Opel Manta (01:19,20) pe 2 și **Suciu** pe 3.

Vlad Moțica - Mazda RX-8 (01:35,95) se impune la AH4.

Ghiță Pridea - Honda Civic (01:22,13) este cel mai rapid la DH1, acesta fiind urmat pe podium de **Robert Fodor** - VW Polo (01:31,52) și **Sergiu Bologa** - Suzuki Swift (01:31,74).

Ioan Merca - Mazda MX-5 (01:21,73) a câștigat la DH2.

Pe 2 a încheiat **Paul Domuța** - Dacia Logan (01:22,16), iar **Gabriella Gindele** - Mazda MX-5 (01:31,23) încheie pe 3.

Dominik Balog - Honda Civic (01:21,72) obține victoria la Juniori cu **Maya Ștefăniță** - Dacia Sandero (01:32,98) pe 2 respectiv **Vladimir Orza** - VW Lupo (01:33,72) pe 3.

Gabriella Gindele este câștigătoarea la *Femina* în fața **Mayei Ștefăniță**.

Etapa a patra a Campionatului Regional de Rally Sprint se va desfășura tot pe un circuit stradal în Satu Mare pe 6 August.

■ **Seletye David**
Director Sucursala
ACR Satu Mare

PERMISUL INTERNAŢIONAL DE CONDUCERE

un document indispensabil în vacanță

Niciodată nu se poate spune că revenim prea des asupra problematicii Permisului Internaţional de Conducere, având în vedere importanţa sa în circulaţia pe drumurile publice din străinătate, mai ales în prezent când siguranţa rutieră se află pe ordinea de zi a Organizaţiei Naţiunilor Unite.

Documente internaționale eliberate de ACR pentru membrii Asociației

Permisul Internaţional de Conducere (***PIC***), eliberat în România de Automobil Clubul Român, asigură o deplină legitimitate a circulaţiei pe arterele rutiere din străinătate cu automobilul personal.

Acesta are o valabilitate de un an din momentul eliberării, în baza Convenţiei de la Viena din 1968 sau a Convenției de la Geneva din 1949, semnată de ţări din lumea întreagă la Conferinţa ONU asupra Circulaţiei Rutiere şi se referă la validitatea permiselor de conducere.

Pot beneficia de ***PIC*** doar cetăţenii români care au domiciliul pe teritoriul României şi au permis de conducere românesc, în baza căruia, de altfel, este emis acest document internaţional.

Permisul Internaţional de Conducere este elaborat în 7 limbi de circulaţie internaţională (convenția din1968) sau în 5 limbi de circulație internațională (convenția din 1949).

Până în prezent, zeci de mii de membri ACR au circulat, peste hotare, cu Permisul Internaţional de Conducere şi experienţa multora dintre ei ne dovedeşte că acest document este recunoscut şi se bucură de încrederea organelor de poliţie din străinătate, astfel automobilistul circulând în condiţii de respectare a legalităţii în ţara vizitată.

Permisele internaţionale de conducere se vor elibera cu respectarea următoarelor condiţii:

1. Solicitantul trebuie să fie cetăţean român, domiciliat pe teritoriul României şi posesor al permisului de conducere românesc;

2. Eliberarea Permisului Internaţional de Conducere se face numai membrilor ACR;

3. Membrii ACR care au beneficiat de ***PIC***, trebuie să se prezinte cu Permisul Internaţional expirat, în vederea eliberării altuia nou la oricare din filialele judeţene ACR din ţară;

4. Se va completa Cererea de eliberare, însoţită de două fotografii tip paşaport şi xerocopia Permisului;

■ **Ing. Florin JUMUGĂ**

DACIA 1100,

54 DE ANI DE ISTORIE

În luna august a acestui an se împlinesc 54 de ani de la producerea primului autoturism în România.

Acesta este un model Dacia 1100 care i-a fost făcut cadou lui Nicolae Ceauşescu cu ocazia inaugurării Uzinei Auto Piteşti.

Autoturismul se află acum în colecţia de autovehicule istorice a Automobil Clubului Român, acesta fiind achiziţionat de către ACR în anul 1999 de la Regia Autonomă Administraţia Patrimoniului Protocolului de Stat.

De altfel, primul autoturism Dacia are şi o plachetă comemorativă din bronz cu următorul mesaj:

"Primul autoturism de serie fabricat în RSR. Muncitorii, inginerii şi tehnicienii constructori de maşini, vă aduc dumneavoastră tovarăşe Nicolae Ceauşescu prinosul de recunoştinţă pentru iniţierea producţiei de autoturisme în România şi pentru grija permanentă ce o purtaţi dezvoltării industriei noastre socialiste".

Modelul Dacia 1100 a fost produs între anii 1968 – 1971 în circa 40.000 de exemplare.

Acesta era un model aproape identic cu Renault 8, o berlină cu tracţiune şi motor pe spate.

Motorul acesteia dezvoltă o putere de 46 CP şi poate atinge viteza de 135 km/h.

Masa proprie a modelului 1100 este de 760 kg.

BENZINĂ SAU MOTORINĂ?

Atunci când dorești să cumperi un automobil nou, pe lângă marcă, model și culoare, trebuie să ții seama și dacă optezi pentru un motor diesel sau pe benzină. Aceste motoare sunt diferite și amândouă au atât avantaje cât și dezavantaje.

Motoarele diesel sau pe benzină transformă energia din combustibil în energie mecanică printr-o serie de explozii. Modul în care aceste explozii au loc este diferența majoră dintre cele două motoare.

Trebuie să iei în considerare o serie de factori atunci când iei decizia să achiziționezi un automobil pe motorină sau pe benzină.

Decizia ta depinde, în primul rând, de numărul de kilometri pe care îi parcurgi în fiecare an. Cu cât conduci mai mult, cu atât îți va fi de folos un automobil cu motor diesel.

Un lucru este sigur. Automobilul pe motorină este mai scump decât unul pe benzină.

Diferențele de preț pot fi între 1000 și 4000 de euro sau chiar mai mare. Cu toate că la ora actuală cele mai căutate autovehicule sunt cele pe benzină, prezentăm mai jos unele calitați ale celor două motoare și care te pot face sa te răzgândești în privința unuia sau a altuia.

1. Un automobil cu motor pe benzină va avea o putere de accelerare mai mare și va fi mai receptiv la comenzi, decât unul pe motorină din aceeași clasă, deși motoarele diesel moderne au recuperat acest handicap. Un motor modern pe motorină are un cuplu mult mai mare, asta însemnând că puterea este transferată catre roți într-un ritm excelent, astfel că accelerația este mai agresivă.Iar împreună cu avantajele unui motor dotat cu Turbo, pot face vehiculul mai economic și sportiv.

2. Atât automobilele cu motoare pe benzină cât și cele diesel, au nevoie de o bună mentenanță, pentru a le menține în condiții

bune de funcționare. Un automobil pe benzină trebuie verificat la fiecare 15.000 de km sau o data la un an. Cel pe motorină are, în general, nevoie de o mentenanță variabilă, adică în funcție de modul în care conduci. De exemplu, un automobil diesel este mai vulnerabil in traficul urban decât în cel extra urban, unde se simte cel mai bine.

La costul taxelor/impozitelor si al asigurării se ridică cam la acelasi nivel, și unul și altul, însă trebuie să ai grijă la motoarele cu cilindree mare, pentru ca s-ar putea să ai surprize neplăcute la plata impozitului și al asigurării.

3. Vei dori să cumperi un automobil mai nou și vei vrea să obții un preț cât mai bun pentru vechiul automobil. Dacă ai unul pe benzină care a parcurs peste 150.000 de km, mulți vor fi sceptici să o cumpere. La fel și pentru cele diesel. Dar, așa cum am mai spus, una este să folosești un automobil diesel în oraș mai tot timpul, alta este să folosești o mașină pe benzină. Uzura în oraș pentru automobilele diesel este mai mare. Dar, dacă un automobil pe motorină a parcurs aceeași distanță în kilometri ca și cel pe benzină în extraurban, atunci cumpărătorii vor fi mai interesați de cel diesel, mai ales din punct de vedere al consumului de combustibil.

Ca o concluzie, un automobil cu motor diesel se descurcă mai bine pe distanțe lungi. Dacă ai de mers mai mult în afara orașului sau faci naveta, ia-ți diesel, chiar dacă e mai scump! Dacă stai mai mult în oraș, rămâi la motorul pe benzină (e și mai silențios și agil).

Luând în considerare toți acești factori, ar merita să conduci ambele automobile, înainte să iei decizia finală, deoarece mulți șoferi preferă manevrabilitatea unui anume tip de motor, față de celălalt.

■ **Ing. Florin JUMUGĂ**

Dr. Ilie Gabra

Anunțăm cu tristețe plecarea dintre noi, după o grea suferință, a celui ce-a fost colegul nostru Dr. Ilie Gabra, Membru de Onoare al Automobil Clubului Român.

Având o activitate neîntreruptă în cadrul Automobil Clubului Român, de peste 28 ani, Dr. Ilie Gabra a fost mentorul unei întregi generații ACR, nu numai în ceea ce privește activitatea de management al clubului, dar și neobosit gazetar.

Activând în cadrul clubului ca Director General Adjunct și Director al Direcției Organizare, Dr. Ilie Gabra a demonstrat un real și dezvoltat spirit organizatoric, antrenând și motivând proprii colegi pentru punerea în practică a evenimentelor ACR, unde priceperea și experiența acumulate de-alungul timpului au completat impresionanta sa valoare de coordonare și determinare.

Ca și Director al Revistei *"Autoturism"*, cu o experiență bogată în jurnalism și posesor al unui vast bagaj cultural, Dr. Ilie Gabra a rămas același neobosit slujitor al slovei, demonstrând o extraordinară capacitate de abordare multi-domenială și o vastă putere de muncă, calități pe care și le-a oferit nu numai pentru dezvoltarea automobilismului românesc și a activităților ACR, dar și pentru a contribui la scrierea unei părți a istoriei Asociației, după cum reiese din *"Monografia ACR"*, al cărei co-autor este.

Dr. Ilie Gabra a fost un bun coleg, un pasionat de activitatea ACR, a iubit scriitura și a fost un model pentru mulți dintre colegii noștri.

Drum lin către stele, acolo unde gazetăria nu moare niciodată.

Dumnezeu să-l odihnească în pace! Condoleanțe familiei!

AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

Alături de automobiliști de 118 ani

BENEFICII ȘI FACILITĂȚI PENTRU MEMBRII ACR

Gratuit în România și Europa*:

- Depanare și tractare până la primul service auto autorizat
- Număr nelimitat de incidente
- Cazare în caz de accident
- Chei uitate în automobil
- Baterie descărcată
- Card de reducere la combustibili auto
- Ajutor la înmatricularea automobilului
- Call Center non-stop
- Consultanță juridică
- Cartea de Salvare la Bord
- Reduceri naționale și internaționale cu cardul de membru ACR
- Acces în spațiile tehnice ale ACR pentru verificarea și pregătirea automobilului, cu timp limitat
- Acces la competițiile automobilistice și de karting ale ACR
- Transportul persoanelor în cazul unui incident rutier
- Asistență telefonică în caz de accident
- Informații din trafic sau informații turistice
- Organizare livrare piese de schimb
- Organizare recuperare automobil din afara carosabilului
- Cazare în baza turistică ACR la tarife preferențiale
- Servicii turistice cu reducere prin partenerii ACR

Contra cost:

- Permisul Internațional de Conducere
- Carnetul de Trecere prin Vamă
- Licențe sportive auto internaționale

* valabil categoriei de membru auto internațional

0745.382.715 021.222.22.22 0722.382.715

acr@acr.ro alarmcenter@acr.ro