



făcând, de fapt, confuzie între R8 și R12, acesta din urmă, Dacia 1300, intrând în producție la noi concomitent cu modelul din Franța.

În ceea ce privește Dacia 1100, aceasta a ieșit de pe liniile de montaj la 3 august 1968, fiind lansată oficial la 20 August același an. Se spune că prima mașină i-ar fi fost dată lui Ceaușescu dar, în realitate, era doar cea mai pusă la punct din prima serie, iar ea se află și în prezent la ACR! Este, practic, o mașină integral franceză, un R8, care fusese doar asamblată și vopsită la noua uzină de la Colibași (astăzi Mioveni). Ulterior, producția de Dacia 1100 a ajuns la 37.500 de exemplare până în 1972, când acest model a ieșit din producție. Între timp, totuși, e de reamintit și că a mai apărut un model Dacia 1100 S, cu motor mai puternic, destinat în principal Miliției, dar și echipei de competiție a uzinei piteștene!

Semnatarul acestor rânduri a avut satisfacția de a fi intrat în posesia unei Dacii 1100 second hand, la finele anilor '70. Un motor excepțional (faimosul Siera, de 45 CP), cu consum simbolic, care nu m-a lăsat niciodată, deși trăgea de vreo 130.000 km! Singurele probleme veneau, eventual, de la vechimea ținichigeriei erodate (capetele de lonjeron!) și de la...pastilele de plastic ale schimbătorului de viteze, care costau doar câțiva lei, dar nu se mai găseau. În rest, o mașină foarte reușită, de mic litraj, la care ne-am putea întoarce și astăzi, cu un nou design al caroseriei și cu același succes!

A crescut într-un an cât alții-n doi!

La 20 august 1969, pe poarta uzinei de la Colibași ieșeau primele 50 de autoturisme „Dacia 1300”, pentru a fi prezente la tradiționala defilare de 23 August, de la București. Tânăr stagiar în uzină, pe atunci, inginerul Constantin Stroe, directorul general de mai târziu, îi relatează momentul lui Dan Vardie, pentru frumosul album-carte realizat de acesta:

”Îmi aduc aminte că eram stagiar în anul II. Ne-au ținut în uzină trei zile și trei nopți la rând, pentru că venea 23 August și trebuia să defileze cu ele și nu erau gata toate echipamentele de parcurs sau caroserii din faza de la tablă până la contactul de la cheie. Deci, au ieșit primele 50, cu care s-a defilat(...) Au ieșit cu componente 100% trimise din Franța. În contractul de licență era stabilit un grad de integrare în România, în industria orizontală românească. Au început să se fabrice anvelope în România, la fosta Victoria Florești, apoi baterii la fosta Acumulatorul București, geamuri la Buzău și Mediaș, cablaje electrice la Tg.Mureș, vopseluri la Policolor. Toate acestea erau necesare, pentru că, pe de o parte, Ceaușescu dorea să arate că are o nație capabilă să facă automobile și, pe de altă parte, prețul colecției CKD, care venea din Franța, era mare și dorea să ofere populației României un

autoturism accesibil. Adică, 70.000 de lei, echivalentul unui apartament!”

Dezvoltarea proiectului a fost rapidă, iar mașina s-a bucurat de succes inclusiv la export, unde era cerută de Algeria, Ungaria, RDG, Cehoslovacia, dar și de China, Columbia, Argentina, Brazilia, ca și de Canada și nu numai. Gama s-a lărgit în anii următori cu Dacia 1310 și 1310 Break, solicitată inclusiv în Franța, după care aveau să mai apară și alte modele, ca Dacia 1320, Dacia 1325 Liberta, pentru a se ajunge apoi la ceea ce s-a numit CN1 și CN! (CN de la Ceaușescu Nicolae?), Dacia 1410 etc. Între timp, mai exact în 1976, când francezii urmăreau lansarea unui proiect al R5 la Colibași, românii repuneau pe tapet propunerea fabricării unui R 18 sau R 20. Și doi ani mai târziu s-a semnat chiar contractul-cadru pentru 90.000 de R18 produse pe an. Dar totul s-a tergiversat la infinit, partea română, reprezentată de fostul director general Mihai Dumitru, reușind până la urmă contraperformața de a torpila proiectul R18, ceea ce va conduce la ruperea relațiilor cu Renault pentru... două decenii! Și pentru că lui Ceaușescu i se sugerase că, nu-i așa, putem face și singuri o mașină, asta a și urmat: am fost lăsați singuri! Și tot greu avea să cadă mai apoi pe umerii inginerului Constantin Stroe, următorul director general al UAP, care avea să fie exilat o vreme și la Timișoara, pentru a coordona fabricarea... ”Lăstunului”, un proiect care a murit în fașă, după cum era de altfel previzibil.

