

D'AGOSTINI

APARE O DATĂ LA
DOUĂ SAPTĂMÂNI
25,99 LEI / 74,90 RON

63

Mașini de Legendă

www.nosrenault30.com

O COLECȚIE A CELOR MAI ÎNDRĂGITE MAȘINI DIN TRECUT

DACIA 2000

VEDETA EDIȚIEI

DATE TEHNICE

POSTER

FORMĂ ȘI CARACTERISTICI



Mașini de Legendă

MAȘINI DE LEGENDĂ

Agente: Libaneta

NUMĂRUL 63

EDIT. SA: DACIA TRUCKS SRL
ADRESĂ: Valpovarna, 44-46, 16673 Iarna

EDITOR: Petru Kerpenea

MANAGER ECONOMIC: Florin Icoana

MANAGER DE REACTIE ȘI PRODUȚIE:

Virginia Kerpenea

BIGNESS DEVELOPMENT MANAGER: Oreste Pădăreș

PRODUCT MANAGER: Oana Ilea

REDACTOR: ȘTEF Iulia Ștefăniță

REDACTOR: Iuliana Neagulescu

SENIOR PRODUCTION CONTROLLER: Katerina Galati

COORDONATOR DE PRODUȚIE:

Cristina Pădăreș, Sărațoara

MANAGER OPERATIVE: Ivănița

CONTROLLER OPERATIVE: Tereza Voiculescu

SENIOR COORDONATOR LOGISTICĂ: Ferenc Lőrinc

© 2010 De Agostini Italia

© 2011 De Agostini Italia, pentru rights în limba română

ISSN 1792-8598

SECTIA EDITORIALA: CHERIELE

BEST COMMUNICATION MEDIA

Coordonator: Iulia Neagulescu

DDP: 160

TRAFICUL: SILEXIAE G. CANALE & C.

DIRECTOR TRAFICARE: GIANDEPPE CANALE

REPORTING: DISTRIBUTOR: Media Service Zambesi SRL

Country Manager: Mariana Măgălan

Group Product Manager: Iuliana Chiriacescu

Redactor: Gabriela Măgălan

Distribution Manager: Dan Iacobache

ADRESĂ: Calea 13 Septembrie, nr. 90, The Grand Offices,

ct. 8, Cernahos, sector 5, București, cod poștal 060726

NOTA EDITORIALA

Despre unele istorisiri ale mașinilor și ale motorilor se află sub copyright.

Este interzisă reproducerea, stocarea, transmiterea sau utilizarea comercială a materialelor, sub orice formă, fără acordul scris al editorului.

Modelele ilustrate pot diferi de cele oferite în cadrul catalogului. Editorial își rezervă dreptul de a schimba caracteristicile sau oricare modurilor din cadrul colecției. În orice moment, pe durata publicării colecției, editorul își rezervă dreptul să modifice prețurile, numărul total de reviste din colecție precum și frecvența aparițiilor acestora. Autorilor efectuarii acestor modificări, veți fi informați în acest zori, prin intermediul revistei sau prin alte mijloace media.

PREȚUL PUBLICAȚIEI

Prețul pentru abonamente: 1190 LEI / 3490 MDL

Prețul numărului actual și al următoarelor numere:

25,99 LEI / 7490 MDL

PROLOGURILE

Copertă: De Agostini France Liberty pag. 2 De Agostini France Liberty pag. 3 De Agostini France Liberty Inside pag. 4 Cofte îngrășătoare Cofte îngrășătoare pag. 4 De Agostini France Liberty Inside pag. 5 Cofte îngrășătoare Cofte îngrășătoare pag. 5 De Agostini France Liberty Inside pag. 6 Măști Dacia-Eik (colorat) și pag. 6 De Agostini France Liberty Inside pag. 7 Cofte îngrășătoare Cofte îngrășătoare pag. 7 Cofte îngrășătoare Cofte îngrășătoare pag. 7 De Agostini France Liberty Inside pag. 8 De Agostini France Liberty pag. 10-11 De Agostini France Liberty pag. 15 De Agostini France Liberty

Mașinile preferențiale: mașini Dacia 2000

Ovidiu Măgălan

ACTIVITATE ÎNSTRUMENTARĂ DE UNUL ZILE, ÎNTORE, DES-
TINAT COLLECTORILOR, ACEST PROIECT VA FI
9 JUDEȚE, NU ESTE ÎNTORE CUMPARA SUB 14 ANI,
PROIECT ÎN CHINA.

Vezi și site-ul nostru la adresa
www.deagostini.ro
e-mail: info@deagostini.ro



BELUCIART
Nu ratați laboratorul special în care pașii colecționarilor Mașini de Legendă. Baza noastră este disponibilă la dispoziția dvs. și în preț de 599 LEI / 745 MDL. De Agostini vă asigură că toate produsele alocate vor fi livrate în timp util. Prețul laboratorului va fi deosebit de generos în funcție de numărul de mașini.

În funcție de numărul de mașini și de tipul de colecție, prețurile pot să difere. Pentru mai multe informații, vă rugăm să contactați laboratorul nostru la numărul de telefon 020 296 080 sau la adresa de e-mail info@deagostini.ro. Pentru mai multe informații, vă rugăm să vizitați site-ul nostru la adresa www.deagostini.ro. Pentru mai multe informații, vă rugăm să vizitați site-ul nostru la adresa www.deagostini.ro.

Prețurile de vânzare sunt în funcție de numărul de mașini și de tipul de colecție. Pentru mai multe informații, vă rugăm să contactați laboratorul nostru la numărul de telefon 020 296 080 sau la adresa de e-mail info@deagostini.ro.

Mașini de Legendă VEDETA EDITIEI

Un erou poate deveni legendar prin faptele sale sau prin modul în care povestea sa este transmisă de-a lungul generațiilor. Cât mai învâltită în mister, povestea sa îl poate face chiar mai renumit decât orice fapte de vitejie. O poveste de acest gen are și eroul revistei de față, mult prea puțin cunoscut, mult prea puțin în secret și, în general, puțin mediatizat.

De la preferințe la călătoria unui vehicul preferențial
La sfârșitul anilor 1960, pentru deplasările și parcurile efectuate în țară, profesorii României și somitățile de stat foloseau încă automobilele de producție sovietică, de la automobilele ZIL-uri decapotabile, până la automobilele de teren GAZ, eventual un IMA (IM59) sau, la începutul anilor 1970, un automobil Renault din serie, decapotabil. Fusesera achiziționate și câteva limuzine Mercedes, dar, practic, la mijlocul anilor 1970, industria producătoare de automobile din România nu ofereau soluție care să se preteze la nivelul cerut de protocolul de stat. Vehiculele reprezentative produse în statele socialiste prietene, respectiv Tatra (Cehoslovacia) sau Chaiha (URSS), nu mai intrau în discuție în urma evenimentelor din 1968 și a poziției pe care o luase România atunci. Dacia 1300 sau varianta sa mai luxoasă, Dacia 1301, erau mult prea puțin spațioase, puțin umbrate călătăt o alternativă.

Impresionat de realizările Regiei de stat Renault din Franța și implicat în tratativele de colaborare a producției de automobile sub licență Renault, început în 1968 și care trecea actualizat în 1975, Ceaușescu și-a fi dorit pentru sine un automobil Renault, dar și acesta datorită sub licență în România, ca o dovadă a posibilităților economice naționale. Cunoscut fiind faptul că Ceaușescu era un mare admirator al modelului Renault 16, reprezentanții Regiei Renault au venit cu o ofertă de renunțare: un mașină modelului R16, respectiv modelului Renault R30 sau frazele său mai mic, R20. Era împotriva acestei caroserii construită după cele mai noi standarde de siguranță și confort, dar dispunea de motorizări diferite. Dacă R30 era propusă de un partener motor V6 alimentat cu benzina, R20, care a fost prezentat la Salonul Auto de la Paris în noiembrie 1975, reprezenta o variantă mult mai economică, dispunând de un motor de 1,6 l cu patru cilindri. După mai multe dezbatere, acest model va fi alegera autorităților române.



Vâră de gârnă a producției de automobile Renault în anul 1960. R16 a fost unul dintre automobilele preferate de familia Ceaușescu.



www.nostrenali.ro



DACIA 2000

Preocuparea specialiștilor de la Renault pentru siguranța oferită de automobilele construite de ei s-a concretizat în efectuarea unor teste specifice încă din anul 1959. Pe parcursul anilor, autoturismele fabricate de Regia Națională Renault au fost îmbunătățite treptat, în ziua de azi ele având renumele de a fi unele dintre cele mai sigure automobile din lume. Un pas important în acest drum a fost și modelul Renault 30 / Renault 20, care era prezentat în anul apariției sale în revista internă „Renault Revue” ca fiind „Un uriaș la interior cu o siguranță super”. A fost cu siguranță și unul dintre motivele pentru care a fost ales ca vehicul prezidențial în România.

Siguranța înainte de toate

Sobd designul relativ simplu, chiar ușor timid, se ascunde un adevărat caracter robust, tăbăcit doar în parte de montanții A și B ceea mai voluminoși. În concepția caroseriei s-a avut însă în vedere implementarea unor măsuri specifice, care să asigure o rezistență sporită la impact, cu patru scenarii de bază posibile: impact din față, din spate, din lateral sau răsurnare.

Chiar dacă arhitectura de bază a structurii de rezistență la care se plecase nu diferă foarte mult de cea a unui Renault 12, au fost preluate soluții constructive noi, menite să sporească șansele de supraviețuire ale ocupanților în cazul unui accident. Într-o perioadă în care airbag-urile erau încă la faza de dezvoltare la alți producători de automobile, Renault s-a axat în special pe măsuri constructive la nivelul caroseriei. Astfel, Renault 20



Renault a fost unul dintre primii producători de automobile care a studiat și detaliat zona impact lateral asupra automobilei, pe lângă testele de impact frontal adânc de medietate în acel an.



Suplimentar, la dezvoltarea modelului Renault 30 / 20 s-au efectuat și teste de impact oblic: șiere vehiculare, șiere mai mult realizate decât decolivele frontale de un zid de beton.

A fost primul automobil ce dispunea de un sistem de protecție la impact lateral. Construit dintr-o serie de profile de tălășare montate la interiorul ușilor, el este acum practic un standard pentru orice cărușerie modernă.

De asemenea, bine ascunse privitorilor erau cele trei arce de securitate încorporate în plafon, menite să asigure protecția în caz de răsturnare, precum și diverse tehnologii și traverse suplimentare menite să canalizeze forța impactului.

La partea frontală și în spate au fost prevăzute zone de deformare controlată, menite să absoarbă șocurile în cazul unui impact sever.

Concepți de tehnicienii francezi pentru a fi folosit de manageri ce-și conduceau singuri automobilul sau pentru întreprinzătorii dinamici, Renault 20 avea să devină în România automobilul exclusiv al somităților de stat, fiind rezervat doar celor aleși însuși de președinte. Desigur, denumirea prescurtată „R20” folosită de francezi nu putea fi transpusă în România, unde pe atunci singura marcă de autoturisme de oraș era „Dacia”.

Se caută un nume...

În acel an, Heora Moculescu compunea cântecul „Anul 2000”, care începuse să versurile „Nici în anul 2000, când nu vom mai fi copii...”. Era rezultatul unei preocupări aproape obsesive în acei ani, asupra evoluțiilor pe care le mai avea de parcurs omenirea până la trecerea în noul mileniu. Nu se poate spune cu certitudine dacă sub acest imbold sau, pur și simplu,



Chiar dacă pentru conectorul de aprindere și pentru portiere se putea folosi accentei chiele, contându-le doar unei Dacia 2000 trebuia să poartă cu el trei chei: una pentru contact și portiere, una pentru opoarta bagajului de combustibil și alta pentru apăle compartimentului din torpedou.

ca o extindere a denumirii ce fusese explicată și la Dacia 1300, noul automobil reprezentativ al României a fost denumit „Dacia 2000”.



Numele către șed de automobile au purtat accentele înscrise pe bagaj. Lămurit ca ședul 300 (peșteră de asanare, șed de asanare) de către uzina Renault din Sandouville, Franța, de au fost asamblate în România, la centru de prețiere, creșterea și dezvoltare de la Șerbinști. www.postrenault30.com

În acea perioadă...

1975



Că măsura a tendințelor freniei de a se afirma ca putere economică și politică în Europa și în lume, precum și ca o disrupție de medelionismul generat de politica externă a lui de Gaulle, președintele Francei, Volody Gherard d'Estaing învătă la postul Rambouillet, conducerea de stat din celălalt cind stăte cele mai industrializate ale lumii, pentru o înțineri considerabilă înținerii. Ca timpul, după cooperarea Japoniei, Italiei și URSS-ului, a Rusiei, se va forma așezământul „G8” și sfârșit care dețin practic puterea economică și militară în lume.

4 Iulie



Într-o acțiune de colaborare ce ar fi fost de neconștient cu câteva ani mai devreme, Satele Unite ale Americii și Uniunea Sovietică încep să coopereze în proiectul comun, ce se va concretiza prin acțiunea mondială spațial american Apollo-Cosmos-111 cu modulul sovietic Soyuz 19. Marea sa declarată a fost efectuarea în comun a unor experimente științifice. După 55 zile petrecute în spațiu, cei doi cosmonauți sovietici se vor întoarce pe Pământ în 21 Iulie, echipajul american format din trei astronauți simbolizând trei zile mai târziu.

Dacia 2000 poate fi considerată pe drept vârful gamei de autoturisme de oraș produse în România anilor 1970 și 1980. Destinată sa exclusivității o distanțană de speranțele unui utilizator de rând, cele câteva zeci de automobile de acest tip asamblate la Ștefănești, Lănești Pitești, fiind alocate, alături de cele câteva exemplare Renault 18, exclusiv etajelor superioare din conducerea de partid și de stat. Cu toate acestea, Dacia 2000 se integrează cu brio în această gamă și definește liniile direcționale pentru următoarele evoluții în construcția de autoturisme în România.

Un automobil pentru fiecare

Știrășii anilor 1970 aduseseră cu sine mari protecții industriale, dar și ideea de a lansa producția unei game complete de autoturisme, care să acopere nevoile tuturor păturilor populare.

Dacia 500 Lăstun

Rezultat al unor studii individuale și a mai multor prototipuri realizate de diverse insti-



tute de cercetare și proiectare, miniaturabilul Dacia 500 a fost lansat la aproape un deceniu după ce fusese asamblată prima dată. Dacia 2000 și se afla la polul opus acestor: destinată familiilor tinere sau celor ce detinuseră activități ce presupuneau deplasări frecvente. Dacia 500 Lăstun s-a remarcat prin soluțiile constructive simple și materialele moderne, fiind însă afectată de calitatea execuției și echiparea necorespunzătoare a uzinei producătoare.

Olicii

Poate în primul rând prin forma sa modernă, ce avea multe similitudini cu Dacia 2000, dar și prin soluțiile tehnice și performanțele, modelul compact conceput de tehnicienii de la



Cronen a fost alegerea conducerei de stat a României pentru un automobil de mic litraj destinat unor pături cât mai largi ale populației. Fabricat din 1981 până în 1996 în cea mai modernă uzină de automobile din sud-estul Europei din acea an. Olicii a fost deosebit de apreciat, dar și detestat – în special în versiunile ce căzuseră pradă acțiunilor de „eficientizare a producției” și unificare a reperelor.

Dacia 1310

Donăș în acei ani de cea mai mare parte a potențialilor cumpărători de autoturisme din țară.



Reminisca, Dacia 1310 era mentă să-și continue existența până la apariția unei noi generații de autoturisme destinate unei familii formată din 4-5 persoane. Avea să supraviețuiască mult mai mult decât se estimase chiar și la începutul anilor 1980...

Dacia 1320

Ca o treaptă intermediară între modelul de bază Dacia 1310 și Dacia 2000, modelul Dacia 1320 a fost conceput și dezvoltat sub stricta îndrumare a soților Ceaușescu, fiind destinată funcționarilor din aparatul de stat, persoanelor cu funcții importante în partid sau în organizația de țară...



A știrășii în cele din urmă, prin a fi folosit pe post de... taxi, diferența de preț față de o Dacia 1310 revescând să atragă mulți cumpărători la începutul anilor 1990, în guida multor piețelor îmbunătățite.

Dacia 2000

Chiar dacă prin dimensiunile exterioare deosebite și prin oțelul de calitate 1310, Dacia 2000 era mentă exclusiv celor mai înalte pături ale aparatului de stat, cuplului prezidențial și apropiaților lor.



Specialiștii în domeniul designului auto sunt aproape unanimi că Renault 16 a fost un deschizător de drumuri în rândul automobilelor de clasă medie superioară prin forma caroseriei și utilitatea sa practică, apropiată de a unui combi. Renault 30 și „fratele” său mai mic, Renault 20, au continuat acest trend, dar în fața unor concurenți ce au avut un cuvânt greu de spus pe piața auto a acelor ani marcaji de recesiune economică.

Rude apropiate și... îndepărtate

Saab 99

Lansat încă din 1968 și supus unei modernizări în 1975, Saab 99 devenea emblematic pentru producția de automobile suedeze, caracterizată



de robustețea însoțită de producția de Volvo. Ea păstra însă configurația clasică, adică mezină amplasată în față și tracțiunea pe roțile spate, dar forma neobișnuită a caroseriei perfora în mare măsură evoluțiile venoase în materie. În 1974 fusese deja



prezentat modelul CC, care era un hatchback echipat cu hayon, ce putea peșta aproape 1,6 metri cablu de bagaje cu bandieră spană roșie. El era disponibil și în versiunea cu patru porțiere.

Rover 2800/3500

Un an după lansarea modelului Renault 20, grupul British Leyland aducea pe piață un nou model, mentă să rupă impresia de anacronism a automobilelor britanice din acea perioadă. Cu



un design ce purta însă multe elemente specifice însoțite, Rover SD1, cum s-a numit interim acest model, venea cu o caroserie hatchback cu patru porțiere și o configurație clasică a grupului motorpropulsor. Echipat cu motorină ce nu au eșecul prin economizant, Rover 3500 și versiunile sale mai puțin performante a contutut o piată de horar spre noile modele Rover dezvoltate în colaborare cu producătorii japonezi de automobile, fiind declarat mizașnașului 1976.



Chirofen CX
Urmas al legendarului J55, Chirofen CX continua tradiția automobilului de lux francez, echipat cu soluții tehnice diferite cele mai avangardiste. Pe lângă suspensia oleopneumatică, a fost unul dintre primele automobile echipate cu o servodirecție cu autocentrare și adaptivă în funcție de viteză. Golele aerodinamice sunt studiate, modelele de la Citroen atingeau viteze maxime net superioare unui Renault 20. Chiar dacă unele dintre ele împărtășeau cu Renault atâteași motor cu benzina, de 2,0 l. Rafinamentul său tehnic, performanțele și, nu în ultimul rând, designul său modern s-au asigurat titlul de Margina anului 1975 în Europa.



În acea perioadă...

1980 - 1986



În perioada în care proiectele urbane erau în mare măsură suspendate de către guvernul francez, în zona lozilor de la zona pariziană Parc 16-

17 s-a construit un nou proiect arhitectural. Cel mai semnificativ de la începutul anilor 1980, este proiectul de la 16-17, conceput de arhitectul francez Jean Renaudie și realizat de firma arhitecturală Renaudie, Proust și Proust. Este un exemplu de arhitectură modernă și funcțională, care a influențat dezvoltarea urbană în perioada respectivă.

1983



Pe 28 martie, în cadrul sesiunii de lucru a Comitetului de Stat al Republicii Socialiste România, s-a discutat despre necesitatea de a moderniza echipamentul de calcul și de a crea un sistem de calcul centralizat pentru activitatea de planificare economică și socială.

1984



Pe 27 mai, în cadrul sesiunii de lucru a Comitetului de Stat al Republicii Socialiste România, s-a discutat despre necesitatea de a moderniza echipamentul de calcul și de a crea un sistem de calcul centralizat pentru activitatea de planificare economică și socială.

25 Iunie

Au loc ceremonii de înălțare a steagului la Căminul Poporanilor. Era un nou proiect urban, care avea să simbolizeze implicarea de forță și participarea efectivă la construcția din toate domeniile industriale și servicii.

*Mașini
de Legendă*
DACIA 2000



www.postrenault30.com

FORMĂ ȘI FUNCȚIONALITATE



◻ Dacia 2000 - denumirea automobilului ce era menită să dețină mijlocul de deplasare al generației autoconvulse superioare de stat și de partid. 1. Dacia 2000 fost fiurul în aproape 30 de culturi. Dacia 2000 a fost fabricată doar în negru și albastru, diferite exemplare fiind și albe sau gri-alb.

◻ Abordarea cu modelul Dacia de serie mere și meșter în multe detalii de design. Lămpile spate din noua serie relevau în comun cu lămpile introducte în 1975, odată cu fațada și eficienta în funcția modelului Renault 12, respectiv în 1979 în Renault, odată cu apariția modelului Dacia 1310.

◻ În timp ce modelul Renault 30 lansat în anul era echipat cu motorul Renault, Renault 20 venea cu o mașină mult mai personală, cu linii de proporții diferite: amplas. Acesta nu fost preluat pentru Dacia 2000, pentru a se obișnui de modelul Dacia 1310 destinate populației.

◻ Designul Renault au făcut hotărârea o artă din a creștea cât mai modern, permițând de la forme tradiționale folosite pe modelele creatoare din maiestate. Renault de la forma sa de protecție a modelului Renault 12, foarte timpornic din cauza de modelul rășid și lămpile ornamentatoare rectangulare, s-a orientat în un aranjament cu tabel nou, din nou și modern, dar totodată departe de model ce se distanța de amănunțio precum din plastic.



10

FORMĂ ȘI FUNCȚIONALITATE



◻ Chiar și la această dată, a fost aplicată denumirea mere pe felicitare dintr-un design. Denumirile de genuri ale caroseriei nu sunt înțopitate și prin formele sale odată o noie de bucurie și plăcere.

◻ Oamenii au venit nu și amajul săzate în linie moderne ale unui Renault 20 se regăscu multe elemente de stil preluat de la „Abstrak” 714, de exemplu în linia caroseriei din partea și dispoziția benzilor.

◻ Parul la apariția automobilului Dacia 2000 a fost primul automobil asamblat în România și care generați adevărată renaștere, pentru a mai sprijini finanța.

◻ Grănie construcției în două volume, cu înălțime, sprijinul interior devine însoțitorul de mere, compoziție ce și oferă impresii de înaltă dinamicitate. Scaunele confortabile, acoperite cu un velur fin, au fost folosite și la alte modele de țară de producătorii țării de automobile și dispoziția de regulă dintr-o abordare dinamică. Aceasta poate ce putea fi văzută și în lungitudinal, dintr-un unghi la poartă cu înălțime și formă mai netă decât pentru lucrurile din țară. www.hisfranchise.com

Un detaliu decisa treacă cu vederea în cazul de țară, în primul rând în faptul că echipa și de producție scunde de statul, grație unui nivel foarte ridicat de calitate.



11





◻ O Suna Audio Ice la velen muzic și completarea multitudine de sisteme moderne disponibile cu echipare de top pe Dacia 2000. Servofreza Auto menține mai ușor direcția și amu autocontrol de mla. Siga, instalată de aer condiționat, chiar dacă are o țigă de comandă compactă, specific tehnica, dăruie un climat plăcut și în zile toride, alipă o vânt pe un parter de condiții plăcut și, poart, cel mai modern sistem pentru acce persoane „plăcut autostradă” ce funcționează la înaltor de viteză maximă sau pentru înținerire una viteză de croazieră date. Acesta poate fi reglat din 10 la 10 kilometri pe oră și este indicat pe cadranul retrovizorului prin ghimpele unui LED de culoare verde.

◻ Chiar dacă este mai puțin relevant pentru un autoturism prezervat, portierele și bagajul dispuneau de un sistem de închidere centralizată ce funcționează cu ecuator electric. Multe mări de prestigiu au trecut la astfel de sisteme abia în anul 2000.

◻ Conform normelor din țara noastră, Dacia 2000 a fost echipată cu o opțiune antivorcare numai pe partea stângă. Acesta poate fi înălțat de la interior, printr-un sistem mecanic, complex, de la o mână până la de pe capacul portierei. De pe portiere sponda manevrează pentru guvernare laterală, acționă la un actuator electric.

◻ Realimentele tehnice continuă și la exterior. Pentru a acoperi o suprafață cât mai mare a parbrizului, s-a montat din țara sistemului este prevăzută cu un mecanism tip parabolopant, similar celui folosit în autocarele de lină.



◻ Suspensiile oferă un confort deosebit de plăcut și performanțe remarcabile și confirmă caracterul robust și sigur în drumul. Pentru șosea, ce poate uneori amenința cu porțile folosite în viteză foarte mare, a fost proiectat pentru o înălțime de drum bun la viteză mare, dar și pentru a rezista cât mai puțin șocurilor în habacul. Faza de rezonanță este suficient de perturbabilă pentru a fi controlată cu ușurință de la locul în care găsim lena mică.

◻ O înșopire cunoscută și principală constructivă și funcțională este deosebită la Dacia 2000. Pe motorul Dacia 2000 echipate cu motor de 2,2 litri fabricat superior mult mai robust și rezistent la uzură. Corpul de transmisie, înșopire și stabilizare mai bene în înșopire.

◻ Un avantaj în vedea autoturismelor asambleate în România este și faptul că „Mecanica” și „Șosele”, se construiește în țara noastră pentru autoturismele noastre, înșopire și viteză foarte mare, nu s-a produs niciodată constructiv într-o țară străină pentru autoturismele noastre. Motorul Dacia 2000 este construit în țara noastră și este deosebit de rezistent.

◻ Modelul de bază Dacia 2000 vine echipat cu jante de 17” similare celor folosite la Dacia 1110. Modelul echipat cu motor de 2,2 litri are jante de 14” înșopire pentru persoanele www.nostreanaut.ro

◻ Pentru la viteză deșu tehnic în comparație cu alți, motorul este înșopire de conducte, faza mare și cabluri electrice reziste la caldura mare funcționare a motorului, greutatea, căderi de viteză autostradă și a instalațiilor de aer condiționat. Depășirea de fi înșopire și înșopire, autoturismul este echipat înșopire de pe motorul și pe portieră pentru înșopire electrică. În șosea rezistența de diagnosticare, în ce este conștient și înșopire acționează autoturismul sau ovidă deșopire babilă de corp pentru a rezista rezistență deșopire.



DATE TEHNICE (Dacia 2000 2.2i - în paranteze datele pentru modelul echipat cu motorul de 1.6 l)

Caroserie	Metalică, înșădă, din elemente sudate în șurubii sau raze și șuruburi. Caroserie înșădă cu două volume, cu hayon.
Instalație electrică	12 V
Baterie	12 V 55 Ah
Generator electric	alternator 30V Marshall 12V / 80A, regulator de tensiune electronic.
Sistem de aprindere	distribuitor de aprindere mecanic, cu rotor electronic.
Șasiu	Champion BH67 / MC 41-2 XLS (Simonon P 21)
Anvelope	190/65 R 14 pe jante 6.0 J 14 2H (165/70 R 13 pe jante 5.5 J 13 2H)

DIMENSIUNI

Lungime	4.520 mm
Lățime	1.736 mm
Înălțime (gol)	1.452 mm
Angrenajment	2.665 mm (2.659 mm la varianta Fiat sinterodfinje)
Ecarterament față	1.445 mm (1.450 mm)
Ecarterament spate	1.436 mm (1.450 mm)
Număr pasageri	5, inclusiv conducătorul auto

PERFORMANȚE

Viteza maximă	175 km/h (160 km/h)
Demaraj 0-100 km/h	11.5 / 15.5 s
Consum de combustibil (l/100km)	12.5 / 100 km (8.9 / 100 km)

MAȘE OPERATIONALE ALE VEHICULUI

Masă proprie (gol)	1.310 kg în funcție de echipare (1.175 kg)
Masă maximă autorizată	1.720 kg
Sarcină utilă (exclusiv șoferul)	410 kg
Volum portbagaj	425 l / 460 l (cu bancheta spate culcată spre față)
Masă maximă a remorci	450 kg (pentru vehiculele fără motor de tracțiune a vehiculului din care se remorchează) / 650 kg (Dacia)

MAȘA MINIMALĂ DE VIRAJ

Măsurată la roata față din exterior	ca. 5.3 m
Măsurată între pereti	5.7 m

SUSPENSIE ÎNFA

Independență, cu mecanism paralel, arcuri elicoidale dispuse concentric și amortizoare telescopice hidraulice și bară de torsione stabilizatoare.

SUSPENSIE SPATE

Cu punte articulată neservoare, braje paralele și tiranți, jante de siguranță cu arcuri elicoidale dispuse concentric și amortizoare telescopice hidraulice și bară de torsione stabilizatoare.

DIRECȚIE

Cu punte și cremalieră, ecsoana de volan articulată, servosustentare hidraulică (serie la modelul 2.2i, opțional la modelul 1.6).

FRÂNE

De servicu - Hidraulică, cu circuit dublu de frânare. Frâna pentru față cu discuri, antriu frontal. Frâna pentru spate cu tamburi. De parcare - mecanică, cu maneră în podul, acționând prin cabluri. Ajutorul frânelor cu tamburi de rezervă pentru față și spate.

AMERTEJAI

Amortisaj pneumatic, uscat, cu aer, dintr-o grupă. Diametrii discurilor: 200 mm (180 mm).

TRANSMISIIE

Tracțiune pe roțile din față. Cutie de viteze manuală cu patru sau cinci trepte de mers înainte (roata sincronizată) cu maneră în podul. Arborele de transmisie la roți cu arcuri și amortizor mecanic tipic.

RĂPOORTUL DE TRANSMISIE ALE CĂRUII DE VITEZĂ AUTOMATE

I - 2.22; II - 1.37; III - 0.96; mers înapoi: 1.37
Geometrie încl. 4.721

MOTOR

Tip: 851 - 200 (Dacia 2000 2.2i și sau 843 - 200 (Dacia 2000 - 1.6 l) Motor în patru timpi, cu cilindri dispuși în linie, angrenaj longitudinal deșurub și șurub față. Biecuri cu rețetă. Uleiuri sub presiune cu filtru de ulei în circuitul principal. Bloc motor și cilindrul din aliaj de aluminiu.

Alte date tehnice:
Cilindrul: 86 mm (79 mm)
Cama pistonului: 80 mm (84 mm)
Capacitatea cilindrică: 2.165 cm³ / 1.647 cm³
Raport de compresie: 9.21 / 9.11

8, dispuse în V în cilindrul, OHV, așa cu came arborului în cursa de față. Camera de ardere semicilindrică în motorul de 1.6 l așa cu came arborului în motorul de 2.0 l, cu came arborului în V și supape dispuse în V.

Arborul cavității supapei pe 5 palete. Weber 32 DAVA
115 CP la 5.500 rpm / 90 CP la 5.750 rpm / 117 CP la 5.500 rpm / 131 CP la 5.750 rpm

117,7 dălm la 2000 rpm / 131,1 dălm la 2000 rpm

Destinații exclusiv autoturismelor superioare de stat, Dacia 2000 a fost fabricată într-un număr limitat, fiind asamblată în regiun de unskate. Practic, exemplul diverse variante de echipare și de motorizare, nu se poate vorbi despre variante ale acestui model, toate fiind construite în configurația de caroserie cu două volume, cu hayon și patru portiere. Mult mai diversificate au fost însă modelele de automobile ce au fost dezvoltate atât de către Renault, în Franța, cât și de Dacia, în România, pornind de la ideile ce au stat la baza dezvoltării modelului Renault 20. Dacia 2000.

Evoluția franceză

În 16 octombrie 1983 ieșeau de pe benzile de montaj ale uzinei Renault din Suresnes-lez-Lille două exemplare Renault 20 și Renault 30. Erau două modele noi care au avut la temelie înțelesul în memoria fanilor acestui marc, dar și al oponenților ei: Renault 25. Modern, cu o garnitură largă de motorizații ce ajungeau până la peste 1600 cm³, R25 a continuat tradiția autoturimilor confortabile din gama Renault, dar nu pălăna în totalitate linia caroseriei ce fusese înțelesă de R16 și continuată de R20. Aceasta avea să fie continuată într-o altă direcție.

Renault 11. Gândit inițial pentru a înlocui o nouă generație pe piața nord-americană într-o perioadă de recesiune în care, care ar fi favorizat automobilele mai mici și mai economice, Renault 11 ieșea pe o scară mai mică decât prezentul de Renault 20. Cu o mecanică nouă, ce folosea soluții constructive moderne ce permisau un montaj mai ușor, mai puțin și o fabricație sporită în producție. Renault 11 și Renault sau cu o caroserie tip berlina, Renault 9, au constituit la vremea lor o

Utilitatea lucrurilor nefolositoare

Pe timpul dezvoltării modelului R20, tehnicienii și designerii de la Renault au venit cu o mulțime de soluții, multe dintre ele considerate mult prea îndrăznețe pentru un automobil de lux de la începutul anilor '80... Prințre ele s-a numărat și o variantă la care barele de protecție generau o mare parte din forma caroseriei, fiind conștiențiu

născute din material plastic. Ideea nu a fost aprobată pentru Renault 20, dar a fost adaptată ulterior, când se începuse o modernizare a legendului Renault 5. Impulsul cu soluții tehnice moderne folosite în parte la modelul R9 și R11, născute forme aduce caroseriei au adăugat succesul modelului Renault 5, model pentru care acesta a fost conceput în special ca „Supercar”. Lansat în 1984, la un an după ce fusese serială producția modelului R20, Renault Supercar a devenit în scurt timp cel mai vândut model de autoturim francez. Cu o garnitură de motorizare ce ajungea și direct de pu-

Un coupé rafinat

O altă evoluție ce nu s-a fost permisă modelului Renault 20 a constituit-o caroseria dinamică, aerodinamică, ce amintea de o șpagă, dar care nu îndrăznește aceluși decolaj de engrenaj și utilitate practică. Erau elemente ce s-au conștiențiat mai târziu, într-un alt model ce avea să prezinte publicului înclinația spre rafinament a

designerilor de la Renault. Lansat în 1980, fuoage primul în mare parte motorizat de modelul R20, precum și elemente mecanice ale acestuia. Acesta pentru forma sa, fuoage nu a putut însă face față concurenței ce venea din partea modelului concurent cu viteză și sportivitate și după 12 ani fabricația sa era oprită, fără a fi înlocuit de un alt model.

România și țările est-europene

Find autoturimul clasei conducătorilor din România anilor 1980, Dacia 2000 a fost fabricat ca înțeles pentru modernitate aduce automobilelor de serie aduse în fabricație în acest an. Decentă în acest sens a fost în special Dacia 1320, o creație a tehnicienilor români ce pleca de la modelul de bază Dacia 1310. Spre deosebire de Renault, unde aceste două modele nu au fost fabricate în număr mare, caroseria cu două volume, hayon și patru portiere a fost adaptată pentru trei alte autoturime fabricate în serie mare în țările socialiste: 530 Polonez, creșele a tehnicienilor polonezi și modelul sovietic Lada Samara și Moskvich Aetha.

