

Un BMW 328 de un alb imaculat iese precis din acul de păr de la Bordei accelerând linear către statuia Aviatorilor prin dreptul căreia trece fulgerător cu peste 140km/h, apoi frânează și intră în zona sinuoasă sub formă de triunghi, încheind încă un tur în trombă, la câțiva metri de picioarele unor spectatori în egală măsură entuziaști și curajoși. "Mașina zbura efectiv", relatează de la fața locului Emil Iencec pentru Universul Sport.

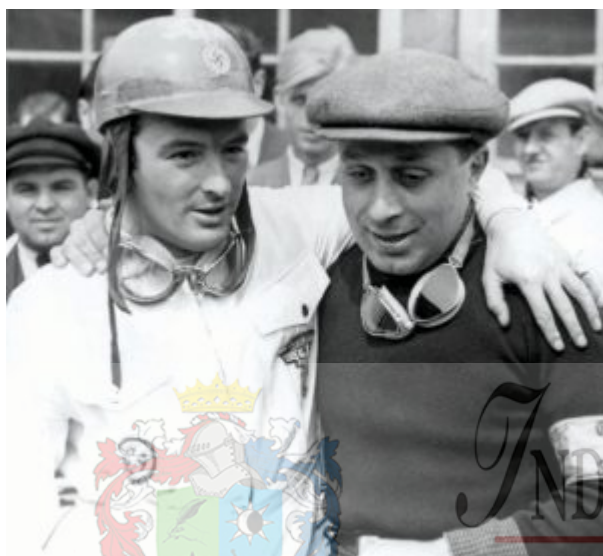
"-Ei, ai văzut ceva? se aude o voce curioasă de pe trotuar.

-Nimic.

-Atunci a fost...

-Știu, vrei să zici că a fost Caracciola...

-Nu, și mai și. Petre Cristea..."



In galeria oricum săracă a piloților români care și-au dovedit măiestria în competiții de un nivel european, "Trucu" ocupă o poziție singulară. Cu toate că războiul a frânt brusc cariera sa chiar în momentul când se apropia de apogeu, piscurile atinse până atunci și maniera de abordare neortodoxă ne oferă destule indicii asupra valorii sale intrinsece dincolo de orice îndoială. Numai 140 de automobile existau în România (mică) în anul 1909, an în care vede lumina zilei, în București, la 31 ianuarie (s.n.) Petre Cristea. Tatăl său deținea un atelier de reparații auto pe Calea Moșilor, copilul fiind nelipsit de acolo. Astfel a luat naștere acea abilitate tehnică neobișnuită ce a dus la modificarea viitoarelor sale automobile de curse într-o manieră contestată de unii. Tainele condusului le va deprinde la vârsta de 13 ani pe Renault-ul familiei. După 3 zile de antrenament pe drumurile Govorei-însușind peste 300 km parcursi în total, "am învățat să conduc 'foarte bine' după aprecierile băieților de la atelier...Când l-am luat de la gară cu mașina, tatăl meu care se întorcea la București, s-a declarat încântat de surpriza ce i-am făcut. I-a plăcut atât de mult încât mi-a propus să-l duc înapoi la București luni dimineața, în zori.(Fără permis de conducere, întrucât nu existau controale pe șosele)", rememorează maestrul în 1989. Începuturile carierei automobilistice pot fi localizate la finele anului 1930, puțin înainte de căsătoria cu Draga Margareta Vasilescu, nepoata marelui neurolog Gheorghe Marinescu. Căzându-i în mână regulamentul Raliului Monte Carlo 1931 abandonează definitiv traseul în fotbalul semi-profesionist și cu ajutorul cumnatului său Al. Păunescu, a reputatului mecanic Gogu Constantinescu (ales special pentru aptitudinile sale în mânuirea barosului) și a redutabilului șofer care a fost Zoltan Monar pune la punct vechiul său Dodge Victory Six. Hotărăște să aleagă o plecare din Iași, cu tot punctajul ceva mai scăzut pe care îl oferea aceasta (spre deosebire de punctajul maxim pentru start din Norvegia de exemplu). 15 echipaje urmau să ia startul din Iași, nicunul nu adusesese atâtea modificări mașinii, ingenioasa apărătoare de noroi fabricată în grabă dovedindu-se și cea mai reușită, aportul său pe drumurile acoperite de noroi și zăpadă ale Moldovei din ianuarie 1931 fiind decisiv. Ingeniozitatea sa tehnică și simțul practic dovedite de la o vârstă timpurie vor deveni un soi de trade mark al

carierei, generând multe controverse de-a lungul carierei. Traseul urmat, având 12 puncte de control, trecea prin Cernăuți și de acolo prin Lemberg. Primul incident-un fel de botez al focului dacă vreți: pe o îngustă șosea din nordul Poloniei acoperită de zăpadă groasă și pe care nu întâlneau decât sănii trase de cai, spatele Dodge-ului a plecat într-un derapaj amplu, contrabracarea executată de cel de la volan nu a folosit la nimic și mașina s-a culcat pe o parte în șanțul de lângă drum. Pasagerii nu au suferit nicio zgârietură, dar mașina a stat acolo suspendată pentru două ore până când Molnar a adus din cel mai apropiat sat "doi boi, trei țărani și două scânduri groase...Cu ajutorul tututor plus macaraua noastră am readus destul de repede mașina pe drum, în poziția de a-și continua drumul". Peripeții felurite ce nu fac obiectul acestui articol s-au mai derulat pe linia Varșovia-Berlin, de patru ori dovedindu-și mărinimia și oprind pentru a scoate ușurelul Ford T al fraților Potoski ce avea o înclinație specială pentru șleaurile de pe marginea șoselei. Rezultatul final? Unul grozav pentru niște debutanți: locul al 11-lea dintr-un total de 152 de echipaje. Mai mult, "am ajuns la Monaco fără niciun punct de penalizare...după ce am parcurs aproape 4000 km în patru zile și patru nopți". Satisfacerea stagiului militar în 1932 îl va ține departe de competiții. Va reveni anul următor tot în Monte Carlo Rally, dar alegând acum cel mai dificil traseu, având punct de plecare la Atena. Valurile uriașe de zăpadă din Austria îl vor obliga să se oprească la porțile Vienei. În 1934 își va încerca din nou șansa, de data asta în tandem cu Alecu Berlescu, pe un clasic Ford V8. Locul al 18-lea la Monte Carlo este urmat de un podium (locul 3) în prima competiție autohtonă în care lua startul, Cupa Carpaților. Dar poate cea mai frumoasă aventură automobilistică din prima parte a carierei sale va fi Turul Italiei 1934 pe care l-a atacat în echipaj cu Alecu Berlescu. O cursă mamut de 6000 km pe un traseu Roma-Messina-Palermo-Gela-Ragusa-Catania- Messina-Bari-Milano-Roma. Chiar dacă aventura s-a încheiat cun abandon datorat unui accident spectaculos în urma căruia s-a ales cu capul **spart**, tratamentul prescris a făcut toți banii. Medicul i-a transmis "că n-o să am nicio urmare gravă dacă voi sta 8 zile în spital, mâncând zilnic mult ficat în sânge plus câte 1kg de vin roșu **nemaipomenit de bun de Marsala!**". Anul primelor succese va fi 1935, grație noii mașini care îi va oferi consacrarea în anii ce vor urma. Ford-ul V8 roadster fusese oferit de Societatea Ford Română prin intermediul lui Michael Sontag. Datorită acestei intermedierei, Sontag va figura ca pilot principal în Raliul Monte Carlo 1935. Ceilalți membri ai echipajului: Ion Zamfirescu și eternul Gogu Constantinescu. Cu toate că Fordul era excelent preparat (de la chiulasă modificata la grup conic scurt), alte incidente povestite ulterior cu farmec de protagoniști (acroșarea unui mic păstor în Calabria și pierderea unei roți în apropiere de Napoli) i-au frânat pe cei patru temerari. Cu toate acestea, hotărâtoare a fost evoluția marcată de greșelile lui Sontag în proba finală de manevrabilitate. Un loc 15 la final a fost considerat mult sub așteptări. Victoria clară din Marele Premiu al Brașovului, urmată de încă una pe Feleac (la categoria sport) grație măestriei în abordarea virajelor lente vor constitui un preludiu notabil pentru cea mai faimoasă dintre reușitele sale-cea din Raliul Monte Carlo 1936 în care abilitatea sa în negocierea virajelor în proba de pe chei va face diferența în lupta cu Laury Schell, proaspătul soț al milionarei Lucy-oamenii din spatele ascensiunii Delahaye. Povestea acestei victorii antologice a fost prezentată detaliat într-un număr trecut al revistei Motor Clasic Magazin, astfel că nu vom insista asupra ei, unul din scopurile urmărite în aceste pagini fiind să releve momentele de vârf mai puțin cunoscute din cariera lui Petre Cristea.

Articol preluat cu acordul revistei MotorClasic și YoungTimer / Valentin Răducan