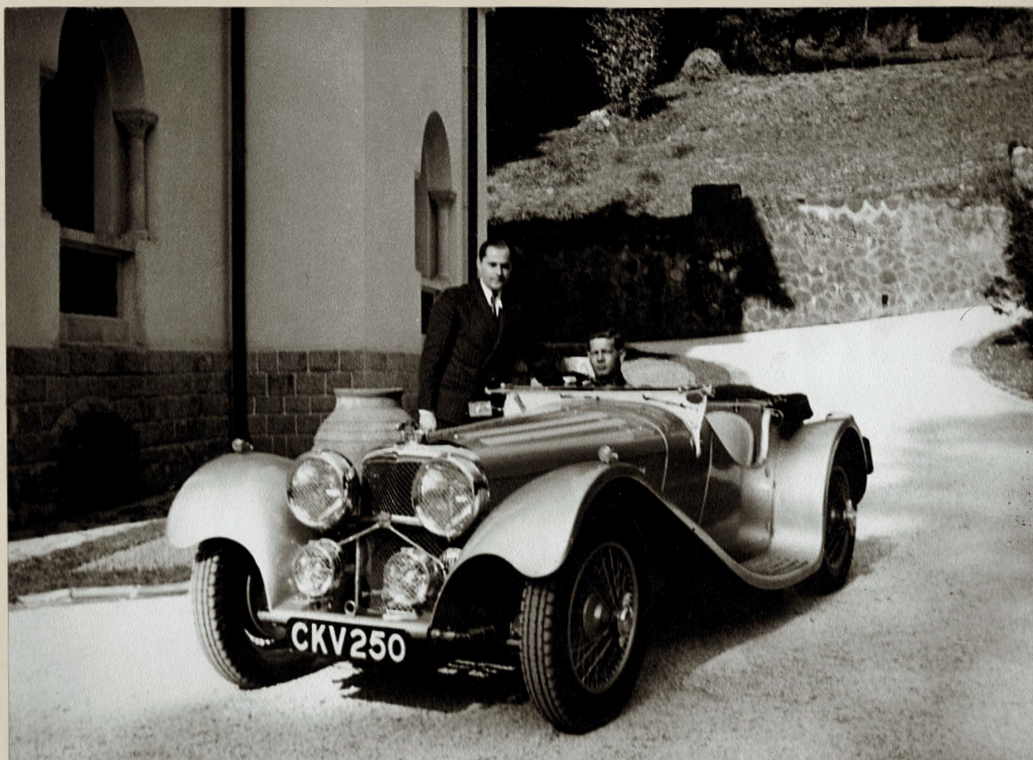


Pe 19 octombrie 1937, mașina a fost expedită în România.

Ceremonia de intrare în armată a Marelui Voievod Mihai, cu gradul se sublocotenent în cadrul Batalionului I Vinători de Munte, s-a desfășurat la Sinaia pe data de 25 octombrie 1937, cu ocazia împlinirii vârstei de 16 ani. În aceeași zi, i-a fost oferită mașina abia sosită din Anglia, menționată drept „Jaguar I” în arhivele Regelui. Câteva fotografii au fost făcute în fața Foișorului, la Sinaia, în care, alături de Marele Voievod, apare președintele Anglocar, Ernest Dawyl. Acesta din urmă, născut în Bucovina și purtând un nume englezesc adoptat în 1933, avea să fie arestat în vara lui 1949 în cadrul „procesului Pătrășcanu”.



Regele spune și acum că Jaguarul a fost mașina Sa favorită. Autorul unei cărți din 1975 dedicată unui model similar, povestește: „Regele Mihai al României, care, în 1938-39, folosea atît un SS 100 de 3,5 l, cît și un BMW 328, prefera mașina britanică, întrucît BMW-ul avea obiceiul să iasă din viraje”. Posesorul acestui BMW (altă mașină minunată!) era tatăl meu, care a avut privilegiul de a face parte din cercul restrîns de prieteni ai Regelui. Împreună, plecau de la Foișor către Stîna Regală și, pe drum, se opreau pentru a schimba mașinile. În 1972, cînd am descoperit anunțul din „România liberă”, știam că tatăl meu condusese Jaguarul – un argument în plus în favoarea dorinței mele de a-l cumpăra.

În timpul războiului, Regele, la volanul Jaguarului, se ducea adesea la Brașov, unde lua lecții de zbor la Uzinele I.A.R. (Industria Aeronautică Română). Doi dintre piloții de încercare de acolo au fost de la bun început subjugăți de frumusețea mașinii și visau în secret s-o cumpere într-o bună zi. Pe cel mai tînăr dintre ei, Alexandru Irimescu, l-am cunoscut la sfîrșitul anilor '60, cînd ajunsese director al hotelului „Rozmarin” de la Predeal. Mi-a povestit cum, de fiecare dată cînd Jaguarul intra în curtea I.A.R., se grăbea să-l ia în primire și nu se mai dezlipea de el, spălîndu-l și lustruindu-l tot timpul cît dura cursul de zbor al Regelui. I se spusese cum să-L abordeze pe Suveran și ce formulă să folosească pentru a-I propune tranzacția pe care o spera din tot sufletul, dar nu a avut niciodată îndrăzneala de a o face. L-am reîntîlnit în 1975. Cînd i-am spus că devenisem, cu doi ani în urmă, proprietarul mașinii pe care și-o dorise atît de mult, mi-a povestit din nou, emoționat, tot ce știam deja.

Cel de-al doilea – și cu mult mai multă greutate – candidat la cumpărarea Jaguarului era Ing. Alexandru Frim, pe care toată lumea îl știa drept Dudu Frim, unul din marii aviatori ai României, care s-a numărat printre instructorii de zbor ai Regelui. Relație privilegiată, firește, ce i-a permis pilotului să propună cumpărarea mașinii și să obțină câștig de cauză în ziua de 15 iunie 1944. Actul prin care s-a încheiat tranzacția „între subsemnata CASA M.S. REGELUI [...] și Dl. Ing. Alex. Frimu” (se remarcă ortografierea greșită a numelui) a fost semnat pe 23 februarie 1945 și conține o ciudățenie: seriile anvelopelor sînt notate cu scrupulozitate.

Frim era un vechi prieten al tatălui meu. Astfel se face că, la vârsta de 9 sau 10 ani, am avut prilejul să văd, o singură dată, pe strada devenită azi Ion Cămpineanu, faimosul Jaguar. Îmi amintesc puternica impresie pe care mi-a produs-o dimensiunea aripilor și a farurilor. Impresie care, în 1972, cînd am citit anunțul publicat în „România liberă”, mi-a revenit imediat în memorie.

