FIATAL MŰSZAKIAK TUDOMÁNYOS ÜLÉSSZAKA

Kolozsvár, 2003. március 21-22.

A GÉPKOCSIGYÁRTÁS TÖRTÉNETE ROMÁNIÁBAN

Varga András, Dr. Gyenge Csaba

Abstract

Unfortunately, the history of Románián automobiles is not too long. Most Romanians consider DACIA car as being the first automobilé ever produced in Románia. Somé of them know that at the end of the '30s in Bucharest were assembled Ford automobiles. Yet, only a few know that almost 90 years ago, in 1908, at Arad was set up the factory of automobiles MARTA.

Románia has been one of the first countries in the world to introduce the automobilé into traffic, since the very beginning of its construction.

Összefoglaló

Sajnos a romániai autógyártásnak nincsen hosszú története. A legtöbben a DACIA-át ismerik mint az első Romániában gyártott gépkocsit, egyesek azt tudják, hogy a 30-as évek végén Bukarestben Ford szerelési üzem működött. De azt viszont kevesen tudják, hogy ezelőtt több mint 90 évvel, 1908-ban létesült Aradon a MARTA gépkocsi gyár.

Ami viszont tudnivaló az, hogy Románia az első országok között van a világon akik gépkocsikat vezettek be a forgalomba már ezek korai gyártásának idejéből.

1. A MARTA GÉPKOCSIGYÁRTÁS

Az aradi bíróság kérésére, amely autóbuszokkal akarta ellátni a várost, a Le Havre-i Westinghouse francia cég pozitívan válaszolt és egy gyárnak az építését vállalta Aradon a bíróság által adott területre. Így született meg a Magyar Automobil Részvénytársaság Arad (MARTA), mint a Westinghouse cég fiókja. Az épületek építése és a gépek beszerelése hamar történt, úgy, hogy már egy évvel később 1909-ben a gyártás beindult. A különböző emeletes vagy emelet nélküli autóbuszokon kívül, teherkocsikat és mozdony motorokat is gyártottak.

A MARTA-nál 1910-ben kezdődött a különböző karosszériás gépkocsik gyártása: Dublu-Phaeton, Landolet (1. ábra), Limuzin, stb.

1. ábra MARTA gépkocsi Dublu-Phaeton karosszériás változata

2. ábra A MARTA gépkocsi TAXI változata

A beépített motorok 4 hengeres 20,30 vagy 40 lóerőt fejlesztettek. A 20 és 30 lóerős gépkocsik kardános áttétellel működtek, a 40 lóerősök pedig láncos áttétellel. Persze az összes gépkocsi Westinghouse licenc alatt voltak gyártva.

Körülbelül 150 gépkocsi volt gyártva 1912-ig amikor a Westinghouse cég csődbe ment. A MARTA cég jövője nem lett kitűnő de szerencsére az Austro-Daimler osztrák cég megmentette. Ez átvette a MARTA céget és átrendezte a gyártást, új gépkocsi modelleket gyártva Austro-Daimler licenc alatt. Ezek már kisebb modellek 4 hengeres, 2,5 literes, 18/22 lóerővel. Ezeket főképpen taxinak használták a közép-európai országokban (2. ábra). 1936-ban Aradon még közlekedésben volt egy MARTA taxi amelynek tulajdonosa több mint 1 millió kilométerrel dicsekedett.

Persze, hogy a tehergépkocsik is, 1912 után már Austro-Daimler licenccel voltak gyártva a közismert hármass csillagot viselve (3. ábra).

3. ábra Az Austro-Daimler licenccel gyártott tehergépkocsik

Az első világháború kezdetéig, 1914-ig körülbelül 650 gépkocsi és autóbusz lett gyártva. 1915-1918 között a MARTA gyárban már csak repülőgép motorokat gyártottak. A háború miatt a gyártás a MARTA-nál szervezetlenné válik és a viszonyok a volt patrónussal megromlanak. Ezekben a

viszonyokban jön létre az ASTRA társulat és az első román vagon és motor gyár. Ez a Weitzer vagongyár és a Marta egyesülésével született. Az ASTRA társulatban, a MARTA gyár a *Motorgyár* nevet kapta. Itten teherszállító kocsikat, autóbuszokat, gépkocsikat, benzinnel vagy gázzal ellátott motorokat, precíziós gépeket és repülőgépeket gyártottak. Az itten gyártott *Astra-Porto* felismerő repülőgép amely Stefan Protopopescu mérnök terve után volt gyártva, 300 lóerős Hispano-Suiza motorral volt ellátva és nagy elismerésnek örvendett a román katonaság részéről amely 25 darabot rendelt meg.

Ami az ASTRA gépkocsikat illeti a legsikeresebbek a teherszállító kocsik és az autóbuszok voltak, a személygépkocsikat pedig csak rendelésre gyártották, ezek luxusmodellje 4 hengeres, 8000cm³-ös és 60 lóerős volt. 1926-ban a gépkocsigyártás teljesen leáll Aradon, a gyárat bezárják és az összes gépeket Brassóba szállítják ahol a Román Légi Vállalat létesült.

2. A MARTA GÉPKOCSITÓL A MAI DACIA-IG

2.1 Történelmi különlegességek és tudnivalók

- * A Bukaresti Műszaki Múzeumban az egyike annak a gőzmeghajtással ellátott teherszállító gépkocsinak példánya van kirakva, amely a fővárosban már 1895-ben volt forgalomban.
- * 1898-ban jelent meg Bukarestben az első amerikai *Oldsmobile* gépkocsi egyik példánya, alig egy évvel miután E.R. Olds a gépkocsiit kezdte műhelyében gyártani.

A 4. ábra a hajdani Bukarestet ábrázolja.

4. ábra Bukaresti emlékkép

- * 1900-ban van beiktatva a Bukaresti bíróságon az 1-es számrendszerű gépkocsi, Liege belgiumi városban gyártott 15 lóerős Penhard amely egy fajta „*Cabrio*” hintó volt.

- * 1904-ben egy pár gépkocsi tulajdonos a Román Gépkocsi Társulatot (Automobil Clubul Român-ACR) létesíti, társulat ami a mai nap is létezik. Abban az évben több 60 gépkocsi volt a forgalomban, úgynevezett *"ló nélküli hintók"*. A társulat születésének évében az első gépkocsi verseny is volt megtartva, Bukarest és Giurgiu városok között.
- * 1906-ig 150 gépkocsi volt Romániába importálva, hogy majd 1907-ben már 233-ra növekedjen, 1909-ben 447-re és 1912-ben 850-re emelkedjen ezeknek száma. A legelterjedtebb a Mercedes, Panhard és Dion-Bouton márkák voltak.
- * 1918 után már növekedett a hazai gépkocsik száma és újabb különböző márkájú gépkocsi jelent meg: Renault, Fiat, Ford, Chevrolet, General Motors képviselőinek köszönhetően.
- * 1922 után az import növekedett és 1926-ban Romániában már több mint 11.300 gépkocsi volt forgalomban.
- * 1936-1939 közötti években a gépkocsik száma 25876 volt, de sokkal alacsonyabb mint a nyugati országokban.

2.2 Más Romániai gépkocsi gyártók

- * 1880-ban Dimitrie Vasescu román gyártó amikor még 20 éves egyetemista volt a Párizsi Ecole Central-ban, saját elképzeléséből és befektetéséből gyártott egy gőzmeghajtásos gépkocsit amit több évig lehetett a Párizsi utcákon.

5. ábra Az 1924-ben szabadalmazott gépkocsi

- Aurél Persu volt az első azok szakértők között akik az aerodinamikus karosszériák használatát tudományozták, ezt már 1920-ban kutatta. Már 1923-ben gyártotta az első aerodinamikus karosszériás gépkocsit amelyet 1924 szeptember 19-én Németországban szabadalmazta (5. ábra).
- 1935-ben a Bukaresti Ford üzem kezdte szerelni a Ford 193-as gépkocsikat, amelyek 60 lóerős motorral voltak ellátva, később más modelleket is gyártva.
- 1945-ben Radu Manicatide mérnök egy M.R. 1945 típusú mini gépkocsit gyártott egy 2 hengeres áttévezett motorbicikli motorból amely 11.5 lóerőt fejlesztett és aerodinamikus és tetőtlen karosszériával volt ellátva (6. ábra).
- 1946-ban volt gyártva egy Malaxa nevezetű 6

személyes gépkocsi prototípusa, amely egy 3 hengeres motorral 30 lóerőt fejlesztett és a 120 km/h sebességet érte el (7. ábra).

- 1947-ben a Brassói üzemekben Radu Mardarascu vezetése alatt egy 4 hengeres, 45 lóerőt fejlesztő gépkocsi volt gyártva, amely a 124 km/h sebességet érte el.
- 1965-ben kezdődött el Bukarestben az ITB vállalatnál az autóbusz és később majd a trolibusz gyártás.
- 1968-ban volt felavatva a Pitesti-Colibas-i üzem ahol a Dacia 1100 gépkocsik (7. ábra) szériagyártása kezdődött, ahol később az 1300, 1310, Nova, SperNova (2000), Solenza (2003) modelleket gyártják.
- 1957-ben kezdődött Cámpulung Muscel-on az ARO telejárok gyártása (8. ábra) és Brassóban a ZIS majd később MAN licenc alatt a teherkocsik gyártása.
- 1982-ben kezdődött el Craiován az Olteit gépkocsi gyártása Citroen licenc alatt amely 1995-ig tartott. A volt Craiovai gyár ma már a Daewoo gépkocsikat gyártja.

6. ábra Az M.R. 1945 típusú mini gépkocsi

7. ábra Az 1946-ban gyártott Malaxaprototípus

7. ábra A DACIA 1100-as gépkocsi

8. ábra Az ARO telejárom

9. ábra Justin Capra mini gépkocsija

* Justin Capra több egyedi gépkocsit gyártott, egy repülő sugárhajtásos járműt szabadalmazott még az amerikaiak előtt és több mini-motorbiciklit és -gépkocsit gyártott. Híres, az általa gyártott alacsony fogyasztású gépkocsikért és éppen egy anti-gravitációs járművet gyártott amelynek súlya 30%-al csökkent. Sokan ismerik az általa gyártott mini-

gépkocsit amellyel 3 literes fogyasztással 409 kilométert tett meg Bukarestből Iasiba (9. ábra).

Ma Romániában 4 gépkocsi gyártó cég működik: a Pitești-i DACIA-RENAULT, a Craiova-i DAEWOO-AUTOMOBILE, a Câmpulung-Muscel-i ARO és a Brassóban tehergépkocsikat gyártó ROMAN.

3. IRODALOMJEGYZÉK

*** <http://www.cimec.ro/Muzee/auto/auto.htm>

*** <http://www.geocities.com/valibradateanu>

*** http://www.autoparc.ro/InfoAuto/istorie_main.php

Varga András, Ph.D. hallgató

Dr. Gyenge Csaba, tszv. egy. tanár

KOLOZSVÁRI MŰSZAKI EGYETEM

Gépgyártás Technológia tanszék

B-dul Muncii 103-105, RO-3400 Cluj-Napoca

Tel./Fax: (+40) 264 415001

e-mail: andrei@tcml.east.utcluj.ro, cgyenge@tcml.east.utcluj.ro