

Roman Truck

<http://www.gpmag.ru/article/2496-istoriya-avtomobilnoy-promyshlennosti-rumynii-brashovskie-kamiony-ch-1/>

Владимир Павловский, Юрий Петров

Кто жил в советское время, хорошо были знакомы с автомобилями социалистической Чехословакии, народных Польши и Венгрии, демократической Германии. А вот социалистическая Румыния в СССР автомобили практически не поставляла. Единственное, что приходит на память – бортовые прицепы модели 2R5A из кратких автомобильных справочников НИИАТ. Ещё в конце 1980-х в Киев поступали сочленённые троллейбусы DAC-217E. На кольцевых и раллийных трассах попадались лицензионные Renault 12 – Dacia 1200. А между тем в этой восточноевропейской стране сформировалась своя автомобильная индустрия. Конечно, в большинстве своём основанная на зарубежных лицензиях – вначале от «старшего брата» СССР, а позже и от западных компаний, причём весьма именитых, но тем не менее довольно приличная, продукция которой обеспечивала не только потребности самой Румынии, но и поставлялась на экспорт.

Старинный город Брашов – один из десяти крупнейших городов Республики – за свою более чем восьмивековую историю неоднократно менял имена. Основанный в XIII веке выходцами из Саксонии под именем Корона, был он и Браско, и Брассо, и Стефанополисом, и Кронштадтом, и даже Орашул-Сталин в честь советского вождя. Принадлежал город королевству Венгрия, вошедшему в состав Австро-Венгерской империи, княжеству Семиградье, а с 1920 года перешёл к Румынии.

Горные ремёсла в Южной Трансильвании развивались с XVI века, когда здесь обнаружили залежи медной руды. Развитие металлургии к началу XX столетия и потребность в квалифицированной рабочей силе постепенно превратили захолустный Кронштадт в крупный промышленный центр Королевства Румынии. Высокий уровень образования населения по сравнению с соседними жудецами (judet – уезд, административно-территориальная единица в Румынии) позволил без проблем на базе уже существующих цехов в начале XX века запустить предприятие ROMLOC (Румынские локомотивы).

Завод Astra имел уже автомобильное прошлое. В австро-венгерские времена он назывался Magyar Automobil Részvény Társaság Arad (MARTA), с 1909 по 1912 выпускал легковые машины марки MARTA по лицензии американской компании Westinghouse и грузовики, после чего завод перешёл во владение фирмы Austro-Daimler. Всего до 1914 года в городе Арад было изготовлено около 500 автомобилей. В 1921 году бывший автозавод объединился с машиностроительной фирмой Fabrica de Maşini, Vagoane și Turnătoria de Fier a societății pe acțiuni «Johann Weitzer» (ранее известная как Weitzer János Gép – Waggongyár és Vasöntöde Részvénytársaság), компания получила название Fabrica de automobile și vagoane Astra. До 1926 года под маркой Astra строились в небольшом количестве первые румынские серийные грузовики, автобусы и мощные легковые машины модели 45 / 60 HP (4 цилиндр., 8000 см³), после чего предприятие полностью перешло на выпуск железнодорожного подвижного состава и трамваев. Оборудование автомобильного цеха отправили в Брашов на авиационный завод Industria Aeronautică Română (IAR).

В Брашове помимо ремонта паровозов и железнодорожных вагонов выпускали тележки, прицепы и машинные приводы. К этому времени Кронштадт получил своё современное название по имени жудеца (уезда) Брашова, а при заводе был сформирован футбольный клуб Braşov.

В апреле 1938 года после роспуска парламента и установления Королевской диктатуры владельцы завода Astra Braşov расширили производство за счёт выпуска артиллерийских орудий, лафетов к ним и боеприпасов, что не преминуло отразиться и на названии. В 1940-м предприятие стало называться Societatea Astra Fabrica Română de Vagoane, Motoare, Armament și Muniții. При режиме Антонеску на заводе начались аресты и репрессии, которые в первую очередь коснулись инженерного персонала.

Как и соседний Плоешти, где добывалась нефть, Брашов не избежал в 1943–1944 гг. массированных атак британской и американской авиации, производство было полностью разрушено после налёта бомбардировщиков. Цеха по производству подшипников и снарядов просто сложились как карточные домики под разрывами 1- и 2-тонных бомб. Была уничтожена и часть города.

В 1945 году завод было решено переориентировать на тяжёлую металлургию. Так, через год здесь было запущено сталелитейное производство. А 1 мая 1947 года вступило в строй доменное газовое оборудование, изготовленное в Германии по методу Siemens-Martin.

Отречение короля Румынии Михая I от престола в 1948 году и приход к власти Румынской коммунистической партии сказались на судьбе многих крупных производств. Национализация завода и переход его под ведение Министерства металлургии и машиностроения отразились на названии предприятия, которое переименовали в духе времени – Uzinele «Steagul Roşu» (Завод «Красное знамя»).

Но к слову сказать, национализация в Румынии не была повальной, и даже в конце 1970-х при Чаушеску в стране оставалось немало частных компаний, артелей и кооперативов.

В октябре 1949 года правительство СССР полностью подтвердило отказ от военных репараций и контрибуции. К этому времени Румыния уже отправила в Советский Союз значительный парк паровозов и дизель-поездов. Так, потери по локомотивному парку за период 1940–1949 гг., в том числе за счёт безвозвратных боевых потерь, составили 78 %. Острая потребность в транспорте заставила озаботиться выпуском грузовых автомобилей, тем более что завод уже освоил капитальный ремонт переживших войну немецких и австрийских грузовиков и начал выпуск кузовов для советских ГАЗ-51 и ЗИС-150.

Решение о массовом выпуске грузовых автомобилей ЗИС-150 на площадях завода Steagul Roşu было принято в конце 1950 г. В этом же году постановлением правительства Брашов был переименован в Орашул-Сталин, а сам жудец стал называться Сталин.



«Баскуланта» – самосвал SR-109 образца 1957–1961 гг.

Московский ЗИС к 1953 году подготовил полный комплект чертежей для завода и предоставил несколько шасси для отладки полного цикла производства. Часть оснастки предполагалось выкупить у завода № 586 (Днепропетровский АЗ), где собирались выпускать грузовики ДАЗ-150. Однако неизвестно, было это сделано или нет? Производство мостов ЗИС-150 и передних ЗИС-151, а также 5-ступенчатых КП было налажено в начале 1953 года на бухарестском заводе «23 августа».

В 1954 году завод Steagul Roşu в торжественной обстановке выпустил свой первый грузовой 4-тонный автомобиль SR-101, который не являлся лицензионной копией советского ЗИС-150, выпускавшегося на Московском автозаводе им. Сталина с 1947 года. У румынской копии были свои особенности, приспособленные под возможности местной промышленности. Сначала SR-101 получил дерево-металлическую кабину, тогда как его московского собрата уже четыре года выпускали с цельнометаллической. Румынский грузовик внешне был похож на ранние ЗИС-150, выпускавшиеся в Москве в период с 1947 по 1950 год. Карбюраторный 6-цилиндровый двигатель SR-101-120 представлял собой обычный ЗИС-120 рабочим объемом 5550 см³, но имел часть элементов, производимых в СССР. Двигатель развивал мощность 95 л.с. и с 5-ступенчатой КП позволял разогнаться до 65 км / ч. Уже с 1955 года на SR-101 начали устанавливать кабину, оснастку для которого выпускали на бухарестском заводе «23 августа». На шасси SR-101 был освоен выпуск автосамосвалов SR-109, для чего часть инженеров была командирована в Кутаиси (Грузинская ССР) для изучения производства и конструкции ЗИС-585. К этому времени завод получил часть производственной оснастки с Московского ЗИСа и КАЗа. Тем не менее освоение гидропривода в Кутаиси, установка КОМ на шасси позволили выпускать шасси для автоцистерн и крановых установок, а кооперация с чешскими производителями холодильного оборудования позволила выпустить изотермические фургоны и авторефрижераторы.

Шасси SR-101 использовали для пожарных, коммунальных и дорожных машин, автокранов, на первом послевоенном румынском автобусе Mao Tze Dun, а также ранних автобусах TV-1 и TV-2 бухарестского предприятия Tudor Vladimirescu. Кроме того, **на базе SR-101 на заводе УМТ (Uzinele Mecanice Timișoara) в Тимишоаре выпускали полноприводные шасси SR-104 с колёсной формулой 4x4 с передними ведущими мостами ЗИС-151.** На их базе вы-

пускали пожарные автоцистерны APC SR-104, ATI SR-104 с пожарным гидромонитором на поворотной башне и автомобили газодымозащиты и освещения ASp FGI SR-104. Всего к 1958 году в Орашул-Сталине было собрано 17 тысяч автомобилей.

К этому времени продукция завода Steagul Roşu окончательно устарела. Курс на индустриализацию требовал более современных машин, тем более что в стране была принята доктрина импортозамещения, а ГАЗ-51, ГАЗ-63 и ЗИС-151 не способны были возместить устаревающий парк немецких, чехословацких и австрийских машин выпуска 1936–1944 гг. В 1958 году потребовалось разработать следующее поколение грузовых автомобилей, которые смогли бы заменить на конвейере серию SR-101.

В качестве партнёра для разработки нового семейства грузовиков была выбрана французская кузовная и автобусостроительная компания **Société des usines Chausson**. В Европе она была известна как производитель конвейерной оснастки, кузнечно-штамповочной, сварочной и инструментальной базы для таких заводов как Peugeot, Citroën, Renault и SAVIEM.

Считается, что лейтмотивом выбора в пользу Франции послужили натянутые отношения между СССР и Румынией после исторического XX съезда КПСС, когда был развенчан культ Сталина. Однако всё проще: сказывалась традиционная ориентация румын на западноевропейские технологии и неспособность передачи технологий советских автозаводов ЗИЛ и ГАЗ. У советских машиностроителей были свои планы на выпуск продукции, на носу была срочная модернизация. Поэтому выбор румынских машиностроителей на бо́льшую самостоятельность и независимость от «большого брата» в лице СССР крылся в сугубо экономической прагматике.

Кабину для новой серии румынских грузовиков разработали во Франции по канонам современного на тот момент дизайна. Chausson обязалась не только подготовить документацию на все необходимые пуансоны, матрицы, штампы и сварочные кондукторы, но и изготовить самостоятельно часть инструмента и оснастки. Новый базовый автомобиль получил обозначение SR-131 и имя собственное Carpați в честь горного массива. Серийное производство нового семейства грузовиков завода «Стягул Рошу» началось в 1961 году.

В качестве основы для новинки был выбран мотор Ford серии Y. Карбюраторная V-образная «восьмёрка» SR-211 рабочим объёмом 5024 см³ развивала мощность 140 л.с., была агрегирована с 4-ступенчатой коробкой передач.

Грузоподъёмность SR-131 составляла 3 т, а полная масса 6,2 т. Через несколько лет на его базе началось производство ряда модификаций – седельного тягача SR-115, автосамосвала SR-116 ABS, а также полноприводных автомобилей – гражданский SR-132 (2,5 т) и армейский SR-132M2 (2 т). В 1963 году началось производство более мощного длиннобазного грузовика SR-113 Viscegi («Бучеджи») грузоподъёмностью 5 т (полная масса 9,2 т) на усиленном шасси, с 5-ступенчатой КП.

Фактически вся гамма машин перекрывала потребности промышленности и модельный ряд ГАЗ-52, ГАЗ-53 и ЗИЛ-130. На базе Viscegi выпускали и седельные тягачи 18TR2, самосвалы, полноприводные грузовики гражданского и военного назначения SR114, шасси для различного рода спецтехники. На предприятии продолжались эксперименты по созданию ещё более грузоподъёмных автомобилей. В конце 1960-х годов были представлены 7-тонные грузовики 7BA1 с вынесенной вперёд кабиной и тормозами с отдельным приводом на передние и задние колёса. На его базе были изготовлены самосвал, бетоносмеситель, седельный тягач и ре-

фрижератор. Но в серийное производство эта модель так и не пошла, поскольку на фоне грядущего перевооружения производства в ней не было никакого смысла.

Экспорту в Румынии сначала отводилась первостепенная роль. Carpați и Vicesgi, несмотря на устаревшую к концу 1960-х конструкцию, тем не менее поставляли в Колумбию, Грецию, Сирию, Пуэрто-Рико. **В Югославии их собирали под маркой Torpedo SRT на предприятии Tvornica motora i motornih vozila в городе Риека**, но по качеству они не могли конкурировать даже с советскими ЗИЛ-130, ГАЗ-52 и ГАЗ-53.

Однако нужно вернуться в 1960-е. Тогда выбор предприятия пал на создание и производство гаммы современных грузовых автомобилей с дизелями. В середине 1960-х после избрания в Румынии Николае Чаушеску генеральным секретарём ЦК КПП сменился и курс страны. Румыния стала активно брать кредиты на Западе и на них там же закупать лицензии на производство различных товаров и техники, в том числе и автомобилей. Так, завод легковых автомобилей Dacia освоил лицензионное производство автомобилей Renault. Не обошли новые веяния и завод в Брашове. После недолгих поисков партнёра выбор пал на западногерманскую компанию MAN, которая только что запустила в серию широкую линейку средне- и крупнотоннажных автомобилей, унифицированных по основным узлам и агрегатам.

В выборе названий автомобилей румыны не были оригинальны. Как и автостроители других социалистических стран, они предпочли для своих грузовиков название ближайших гор – Карпаты дополнили Бучеги.

Как тут не вспомнить топонимику. Географические названия, перекочевавшие на капоты машин производства стран СЭВ – Татры, Урал, Волга, Жигули, Ока, Ныса, Рила... а также на бензобаки мотоциклов и мопедов – Тула, Рига, Минск, Днепр и те же Урал и Карпаты. Но вот чтобы марку грузовика назвать одновременно именем страны, народа и языка?! В мировой практике это был уникальный случай!

Развитие внешнеполитической линии Георге Георгиу-Дежа (руководитель Румынии в 1948–1965 гг.) на улучшение отношений с Западом и специальные соглашения с Францией, Великобританией, США и ФРГ помогли Румынии проникнуть на западноевропейские рынки и использовать западные технологии. Это раньше позволило без труда наладить выпуск грузовиков Carpați и Vicesgi.

В 1969 году между правительством Социалистической Республики Румынии и компанией MAN было подписано лицензионное соглашение сроком на 15 лет. Меморандум предусматривал производство в Брашове нового поколения грузовиков MAN, появившегося двумя годами ранее. Гамма новых машин включала 13 типов шасси в 43 исполнениях с двигателями мощностью до 256 л.с. Эта серия грузовиков и унифицированных двигателей была разработана немецкой компанией MAN. Новые тяжёлые грузовики выпускали как в Германии, так и во Франции под маркой SAVIEM и Renault. А в 1970-х их начнут выпускать и в Венгрии под маркой Raba.

В середине 1970 года в Брашове была собрана установочная опытно-промышленная партия из импортных комплектующих на линии по сборке Vicesgi.

Принципиально новые тяжёлые дорожные грузовые автомобили с мощными дизелями, работающими по HM-процессу, получили марку ROMAN от сочетания слов Romanesc (румынский) и MAN. Кроме этой марки на облицовке радиатора красовалась надпись DIESEL, говорящая сама за себя.

Помимо марки ROMAN в 1970 году в рамках дизелизации автопарка специально был учреждён бренд DAC – (Diesel Automobilul Camion – дизельный грузовик), а завод переименован в IAB (Întreprinderea de Autocamioane Braşov – Предприятие грузовых автомобилей в Брашове). Steagul Roşu перешёл в подразделение IAB, и на нём остались инструментальное производство, ремонтные вагонные депо, и до 1975 года в качестве бренда «SR» использовалось для автомобилей серий Carpaţi и Vucegi.

С 1971 года началось серийное производство ROMAN на новой линии, а бренд DAC начали применять для новых семейств армейских грузовиков и карьерных самосвалов, которые выпускали в городе Мырша.

Развёрнутое производство ROMAN в Брашове включало целое семейство с тремя кабинами MAN в вариантах бортовых грузовиков, седельных и балластных тягачей, самосвалов, шасси для монтажа готовых к установке кузовов и оборудования, а также шасси для интегрированных кузовов пожарных машин и интегрированных фургонов FP1 на шасси Roman 8.135F грузоподъёмностью 5,4 т для почтовой службы.

На моторном производстве был организован выпуск трёх серий рядных 6-цилиндровых дизелей: SAVIEM 797-05 (5489 см³, 135 л.с.) с 5-ступенчатыми коробками передач, MAN D2156 (10 344 см³, 215 л.с.) и MAN D2356 (10 689 см³, 256 л.с.).

Обозначения машин были идентичны немецким аналогам, где первый порядок цифр означал грузоподъёмность шасси, а второе значение из трёх символов выражало мощность силового агрегата в лошадиных силах.

Буквенные индексы в модельном ряду также соответствовали немецким:

F – кабина над двигателем,

K – самосвал,

S – седельный тягач,

A – полноприводный,

D – 3-осный,

P – почтовый.

Позднее к ним добавились

X – длиннобазный и

R – капотный.

Унификация индексов с продукцией MAN была использована умышленно с экспортным прицелом, поскольку сразу предполагалась поставка комплектующих и запчастей для техники MAN и наоборот – для вхождения немецкого концерна на рынки, которые потенциально Румыния могла для себя выторговать в конкуренции с СССР, ГДР, ЧССР, ПНР и ВНР в рамках СЭВ или неприсоединившихся стран. Этот же лейтмотив лежал и в названии марки ROMAN, которая

имела все признаки удачного бренда, поскольку Steagul Roşu (Красное знамя) на внешних рынках обрастала ненужными идеологическими ассоциациями.

Парадоксально, но в 1970-х благодаря удачному названию грузовики вышли на рынок не только Греции, соцлагеря (Венгрия, ГДР и Польша), где требования к качеству были ниже западных, но был благодушно принят в Австралии и США, имевшими собственные традиции автомобилестроения.

Упор в гамме был сделан на 2-осные бортовые грузовики ROMAN 8.135F грузоподъемностью 7,8 т и полной массой 12,1 т. На его базе выпускали полноприводный вариант 8.135FA 4x4, который поставляли в армию и использовали для специальных шасси.

Сюда входили седельный тягач 8.135FS, обычно использовавшийся для работы в составе 17-тонного автопоезда с 20-футовыми контейнерами, и самосвал 8.135FK общего назначения.

Позднее появились и 10-тонные грузовики ROMAN 10.215 с 215-сильным мотором и 6-ступенчатой КП, на шасси которого монтировали фургоны, автоцистерны, 30-метровые пожарные автолестницы и коммунальное и дорожное оборудование.

Трёхосные бортовые грузовики ROMAN 12.135DF 6x4 и **ROMAN 12.135DFA 6x6** выпускали сравнительно недолго, поскольку они были рассчитаны для выверенных челночных «плечей» с постоянным графиком движения при неизменяемых условиях эксплуатации, например на равнине между 2–5 пунктами. Эксплуатанты же отдавали предпочтение более мощным 215-сильным моделям 12.215DF и 19.215DF грузоподъемностью 12 и 18 т (полная масса 18,5 и 26 т), седельным тягачам DFS и строительным самосвалам DFK, которые более уверенно чувствовали себя на горных перевалах.

Самые мощные в программе (256-сильное семейство ROMAN 19.256) включали бортовую модель DF грузоподъемностью 18,3 т с 6-ступенчатой коробкой передач, 15-тонный самосвал DFK полной массой 25 т. Эти автомобили оказались самыми востребованными в гамме. Седельный тягач 12.256DFS позволял развить в составе автопоезда массой 38 т скорость 95 км / ч, а 12-ступенчатая КП (6 передач с демультпликатором) позволяла задать нужную ступень при нехватке крутящего момента.

Шасси ROMAN служили базой для установки бетоносмесителей, кранов, автоцистерн с котлом вместимостью 12 000 л. **На базе полноприводных 12.215DFA 6x6 бухарестское предприятие Intrependeria Automecanica Bucuresti изготовило аэродромные пожарные машины ASPA и ATI.** Специальные версии выпускали и заводы в Мырше, Медиаше и Сату Маре.

Не забывал завод и о прошлых моделях. В 1975 году на старых площадях завода началось производство грузовиков Visegî, только значительно модернизированных и уже получивших обозначение DAC 6.135. В первую очередь эти грузовики оснастили лицензионными 6-цилиндровыми дизелями SAVIEM 797-05. Кроме этого у них усилили подвеску, изменили передаточное отношение главной пары и таким образом увеличили грузоподъемность с 5 до 6 т. Изменился и внешний облик. Приближая грузовики к европейскому стандарту, фары перенесли на бампер и сделали овальными, вместо прежних фар, располагавшихся на передке интегрального капота, поставили декоративные «заглушки» и новую облицовку радиатора. Как видим, лицензионное производство и удачно выбранная для этих целей иностранная компания дали довольно мощный толчок для развития автомобильной индустрии Румынии.

В начале 1970-х на заводе разработали опытный образец тяжёлого самосвала ROMAN 19.215 DFK SR на шасси MAN с кабиной от грузовика Viscegi с оригинальным капотом, но в серию этот проект-конструктор не пошёл. Зуд экспериментаторства не оставлял инженеров – эти годы стали расцветом не только для конструкторской мысли, но и для всей экономики Румынии, которая стремительно модернизировалась. К 1978 году на предприятии IAB в Брашове изготовляли до 34 тыс. грузовиков ежегодно, а география экспорта продукции охватывала четыре континента. Планами модернизации предусматривалось увеличить ежегодный выпуск до 40 000 машин.

В 1976 году Румынский Национальный институт тепловых двигателей (INMT) в сотрудничестве с австрийской компанией AVL специально для ROMAN спроектировал новый турбодизель V8 мощностью 360 л.с.

К началу 1980-х автомобильный завод в Брашове стал и поставщиком автобусных шасси, узлов и агрегатов. Шасси ROMAN использовали на автобусостроительном предприятии Rosar в Бухаресте, которое теперь производило автобусы по лицензии MAN. Шасси экспортировали на югославский завод Ikarus (Ikarus-Zemun, позже – Ikarbus), где их комплектовали венгерскими моторами Raba-MAN, имевшими лицензионное тождество с MAN. Можно сказать, что это был бенефис немецкого концерна, чьи технологии были использованы сразу в трёх странах социалистического блока, ведь помимо Венгрии и Румынии грузовики MAN проникли и в Китай. И путь туда проложил опять же ROMAN – в Сичуане (КНР) с 1982 года их собирали под маркой «Хуньянь» – Hongyan. Как решался вопрос лицензий – вопрос отдельный, но MAN уже ничего не терял от удачно проданной лицензии.

Когда в 1984 году истёк срок лицензии, брашовским машиностроителям пришлось полагаться уже на собственные силы и вкусы. Часть выпуска машин в последующие годы стала носить марку DAC, что сбивало с толку, поскольку они так и оставались «Ромынами». К примеру в Венгрии пошли другим путём: после окончания лицензии на выпуск MAN, завод Raba перешёл на кабину DAF для основной линейки грузовиков и продолжил сотрудничество с мюнхенским концерном уже в фоновом режиме, ничего не прося и не требуя.

С 1984 года управление головного завода IAB впервые зафиксировало падение экспорта, а вместе с ним начала расти цена на производство грузовиков из-за высокого ручного труда на смежных производствах. Основной румынский экспортёр – Universal Autotractor – на протяжении 1984–1989 гг. пытался заинтересовать машиной советские организации. Но в СССР уже не было таких гигантских строек, как в 1960–1970-х, а более современное роботизированное производство КамАЗа не успевало покрывать заявки министерств в транспорте и потребности «Автоэкспорта». «Совтрансавто» был связан с контрактами и сервисом с Daimler-Benz и Volvo. Максимум, что удалось сделать, – подписать несколько контрактов с Морфлотом для обеспечения транспортной деятельности с аффилированными компаниями в странах, где уже была инфраструктура MAN.

Пытаясь загрузить производство в период 1985–1989 годов, завод вынужден был поставлять в КНР CKD-комплекты машин ROMAN на заводы в Цзинань и Циндао. Но за счёт такого широкого дружественного жеста возросла только нагрузка на себестоимость.

Необходимость в погашении внешних государственных долгов заставляла половину экономики страны работать на износ с прицелом на экспорт, а при падении экспорта искать более дешёвую альтернативу. Сначала это привело к внутреннему товарному дефициту, а затем к его замещению импортом. Дошло до того, что в Румынии потребности в коммерческом авто-

транспорте начали закрывать по взаимозачётам между странами СЭВ и за счёт прямого импорта. В Румынию начались поставки КамАЗ-5511 и КамАЗ-5320, торговая цена на которые была ниже себестоимости производства одного грузовика ROMAN. При этом эксплуатационные затраты на КамАЗ оказались даже ниже!

Проблемы румынской экономики заключались в том, что проекты, затеянные в 1960–1970-х, несли в себе убыточность, поскольку не были обеспечены экспортом. Румыния оказалась слишком маленьким огородом для букетов лицензий во всех отраслях. Ставка на индустриализацию, активный экспорт горючих ископаемых, истощение своих ресурсов на фоне скупки вторичных лицензий на все случаи жизни привели страну к дефициту в 1980-х.

Острую нехватку электроэнергии и тепла страна испытала уже в 1983 году. Тогда было строго ограничено и регламентировано пользование бытовыми электроприборами, местами доходящее до запрета. К этому добавился продовольственный кризис, связанный с переводом крупных сельских хозяйств под министерскую опеку в конце 1970-х.

Всё началось в Брашове... Гражданский протест на Steagul Roşu был спровоцирован 50 %-ным вычетом из зарплаты. Всё это проходило на фоне дефицита продовольствия в магазинах и откровенного голода на селе, отпуска товаров по талонам, отсутствия воды в течение 16 часов в сутки, тотальной экономии электричества и тепла в домохозяйствах, а также повышении квартплаты и частных налогов.

14 ноября 1987 года рабочие (токари, слесари, инструментальщики) участка 440 цеха «Матрицы» завода Steagul Roşu (штамповочное и копрно-станочное производство для IAB) вышли на митинг, когда получили распечатку зарплаты, где с них удерживалось ползарплаты в неведомый «социальный фонд». Уже на центральной улице к ним примкнули тысячи рабочих брашовского тракторного завода, фабрики Hidromecanica и студентов политехнического университета. Некогда зажиточный город жил с протянутой рукой. Но экономические требования брашовцев дать электричество, тепло и обеспечить едой привели только к репрессиям участников митинга.

В 1988 году страна кое-как расплатилась со всеми долгами. В газетах и журналах шли очерки о расцвете экономики. В наивных рассказах высмеивались спекулянты и говорилось о поезде, где встречаются счастливый дембель, освоивший в армии новый грузовик ДАК, дикпурьер, везущий в портфеле из Франции «контрольный пакет акций на выпуск «Дачии», какой-то инженер и улыбчивая крестьянка с бидоном молока «для сестры из Бухареста».

Зреющий в стране социальный протест очень скоро перешёл в политический взрыв. И румынский президент Николае Чаушеску с балкона президентского дворца не успел сказать народу, что теперь пояса можно развязать, как был освистан. Но измождённой стране нечего было терять, и 25 декабря 1989-го режим рухнул. 28 декабря по румынскому телевидению показали, как три дня назад трибунал судил и расстрелял последнего президента Социалистической Республики Румыния. В эти же дни инженеры IAB разрабатывали гамму новых машин...

В 1989 году завод смог выпустить лишь 12 888 машин, и это на 20-тысячный коллектив! Из этого числа только 2036 машин было поставлено на экспорт в США, Перу, Китай и Таиланд по старым контрактам. Производство становилось слишком затратным.

В 1990 году предприятие IAB и в Брашове было денационализировано (не путать с приватизацией!) и преобразовано в акционерное общество S. A. Roman. К тому времени по плану была модернизирована кабина, а гамма двигателей была расширена за счёт дизелей Caterpillar, но мировые рынки уже мало интересовались морально устаревшими румынскими камионами.

В 1990-е сборка грузовиков сократилась в разы, также из-за введённых европейских экологических требований. Потерям способствовало упразднение экспортных снабженческих организаций и активная экспансия на рынок Восточной Европы европейских автопроизводителей, поддерживаемых банковским лизингом и кредитами. Экономический кризис и распад СЭВ заставил новообразованное S. A. Roman переориентировать своё производство на внутренний рынок. Поэтому с середины 1990-х завод сосредоточился на выпуске ведущих мостов, рам, колёс, кабин и кузовов, не в силах дорабатывать старые двигатели и развивать их производство.

В 1996 году предприятие выпустило лишь 3220 машин, и заводу стоило больших трудов возобновить экспорт в Италию, Грецию и другие страны.

Выход из кризиса нашёлся неожиданно. К 2000 году завод усиленно искал свою нишу, и нашёл её, причём в сегменте, который в Брашове не считался основным и относился из-за малой автоматизации к разряду вспомогательных.

Чтобы понять, как брашовские автомобилестроители выживали в 1990-х, необходимо возвратиться на 45 лет назад и вспомнить уже упоминавшуюся марку DAC.

Образование марки DAC в 1970 году, как Carpati, Vucegi и ROMAN, имело свою историческую подоплёку. В этой аббревиатуре румыны не упустили случая привязать его к своей истории. Ведь слово «Дак» звучит фонетически так же, как и название представителя древнего племени, проживающего на территории современной Румынии, – даков. Кстати, марка их легковых автомобилей «Дачия» (Dacia) ни что иное, как древнее название страны, – Дакия. Когда-то римские легионы разгромили даков и захватили их земли, принеся туда вульгарную латынь, однако этот исторический факт не помешал румынам с одинаковым успехом прославить на логотипах автомобилей и победителей, и побеждённых.

Марку DAC до середины 1990-х использовали для серии армейских грузовиков и тяжёлых горных самосвалов. И именно с самосвалами в самом начале не повезло.

Согласно планам кооперации, в Мырше должны были организовать участок сборки карьерных самосвалов, разработанных в Брашове в институте CIAT. Для этого на заводе Steagul Roşu началась подготовка оснастки, в которой принял участие бухарестский завод «23 августа». Выпуск карьерных машин DAC в Мырше начали лишь в 1977 г. Но основную лямку тянули всё-таки брашовцы.

Завод Mecanica Mârşa в г. Мырша обладал внушительным потенциалом для роста. Это закрытое предприятие, основанное в 1939 году как филиал Škoda, до 1959 г. выпускало продукцию военного назначения. С 1960-го здесь монтировали самосвалы и спецтехнику на шасси Steagul Roşu и ROMAN.

В 1972 г. на предприятии IAB в Брашове был собран первый карьерный 30-тонный самосвал 46/30.270DK на 3-осном шасси 6x4 с одноместной кабиной водителя. Под капотом располагались две дизельные 5,5-литровые рядные «шестёрки» SAVIEM 797-05 суммарной мощностью 270 л.с. Крутящий момент на ведущие задние колёса передавался через 5-ступенчатую механическую коробку передач.

Затем изготовили [полноприводный трёхосный 14-тонный DAC T1714T](#) на усиленном шасси ROMAN 19.215DFK.

Обе машины поступили в 1974 г. на опытные испытания в действующий карьер, где предстояло сравнить их экономическую эффективность с 12-тонным самосвалом Roman 19.215 FK 6x4 и карьерным самосвалом БелАЗ-540 4x2.

Полноприводный DAC T1714T и DAC 46/30 показывали высокий расход топлива и неоправданно увеличенный износ трансмиссии. Двухмоторная схема на переменных режимах не оправдывала себя на синхронизации: из-за разности температурных режимов между блоками цилиндров «холодный» двигатель затормаживал работу второго, «более горячего».

Румынский карьерник 46/30 был немаленьким – габариты 7895x3100x3200 мм – размер вполне тривиальный для концепции самосвалов с жёсткой рамой. Но два двигателя на многострадальную 5-ступенчатую механическую коробку передач – это уже был перебор!

К этому времени на Западе появились шарнирно-сочленённые самосвалы ADT (articulated dump truck), которые уже превосходили по проходимости самосвалы с жёсткой рамой и имели более широкий спектр применения, но при этом оставались достаточно дорогими.

Впоследствии машину перевооружили и присвоили индекс, присущий серии ROMAN. Обновлённый DAC 36.365 DRK оборудовали одним 365-сильным турбодизелем. Но всего в 1972–1985 гг. удалось продать за рубеж лишь 20 таких машин.

В дальнейшем брашовский автозавод выполнял подряды по сборке карьерных машин для Мырши, но все эти разработки больше всего имели отношение к заводу Mecanica Mârşa и CIAT (НИИ Автотранспорта).

После запуска в серию семейства ROMAN на заводе в Брашове начались работы над типажом грузовых автомобилей военного назначения. В него должны были войти автомобили с колёсной формулой 4x4, 6x6, 8x8 и грузоподъёмностью 3–10 т. **НИОКР велись в двух направлениях: создание сугубо военной серии Т (семейство CN) и машин двойного назначения ROMAN (семейство BA).**

В 1977 г. начался выпуск полноприводного DAC 665T для румынской армии. Первые две цифры в индексе обозначали колёсную формулу, а третья – грузоподъёмность в тоннах. В его основе лежало серийное шасси 10.215FA с дизельной 10,3-литровой рядной «шестёркой» MAN D2156HMN8. Машина развивала скорость на шоссе 85 км/ч и могла буксировать 10-тонный прицеп. Одновременно начался выпуск 2-осного короткобазного (3,1 м) DAC 443T с двигателем SAVIEM.

Внешне новинка выделялась оригинальной цельнометаллической кабиной над двигателем с характерными прямоугольными формами, боковыми рифлёными панелями, плоской передней стенкой и наклонными ветровыми стёклами. Кабина серии Т, кстати, нашла применение и на гражданских шасси для строительной, дорожно-ремонтной и коммунальной техники. За внешней простотой машин скрывалась серьёзная экипировка: синхронизированные 5- или 6-сту-

пенчатые КП, 2-ступенчатые раздаточные коробки G-450 и G-800, **колёсные планетарные редукторы, межосевой дифференциал с электромеханической блокировкой**, двухконтурный пневматический привод тормозов, рулевой механизм с гидроусилителем и 24-вольтовым электрооборудованием.

В 1979 г. DAC 665T был отмечен на пловдивской ярмарке золотой медалью. Затем последовали 3-осные 667T и 6610T грузоподъёмностью 7 и 10 т. В небольшом количестве выпускали машины **444T** (база 3,8 м) с дизелем MAN и шасси **887R (8x8)** с 12,4-литровым турбодизелем DAC V8 мощностью 320 л.с.

Параллельно с серией T развивался модельный ряд «гражданских» полноприводных машин семейства BA. Так, ROMAN 15.240 DFAEG выпускали в виде бортовых грузовиков и шасси для пожарных машин.

Военные машины серьёзно помогли выжить предприятию после денационализации и акционирования. Если раньше машины поставляли в Ирак, Иран, Сирию, Перу, Таиланд и на Кубу, то в 1990-е география поставок расширилась за счёт Венгрии, Либерии, Нигерии, Камеруна, Ботсваны, Хорватии, Боснии и Герцеговины. Более того, только США для армейских нужд закупило около 600 машин серии T. Большая партия машин была закуплена для миротворческих войск ООН. И здесь стоит рассказать о внешнеторговой деятельности.

Производство IAB изначально было ориентировано на массовый выпуск грузовиков. Только так мог жить и развиваться завод. А лицензионное производство дало существенное преимущество Румынии на внешних рынках. Одним из таких рынков был Китай. Была одна проблема – КНР была заинтересована в собственном производстве. Поэтому в 1978 г. между Китаем и Румынией было подписано соглашение о строительстве линии для сборки «Романов» из SKD-комплектов. Через год на Цзинаньский автозавод, где ранее выпускали клоны Škoda 706, прибыли первые 280 машинокомплектов. В дальнейшем происходила модернизация исходных узлов, самостоятельное их изготовление и расширение производства. Плодом всего этого стала модель Huanghe JN162 (1984 г.). До этого события на китайских машинах «Хуанхе» стояла эмблема «ROMAN».

В 1982 г. на Сычуаньском автозаводе (г. Чэнду) были построены первые прототипы Hongyang CQ30290 с 290-стильными дизелями, но серийно их стали выпускать с июля 1984 г. Параллельно велась сборка и Hongyang CQ19210. В Циндао завод специальных автомобилей на шасси китайских версий ROMAN устанавливал самосвальное оборудование.

Местная специфика накладывала отпечаток на китайские версии. Уже с середины 1980-х машины начали оснащать моторами местного производства. Кроме этого в Китае выпускали сочленённые 100-местные городские автобусы Hongyang и 20-метровые автопоезда Huanghe в составе трёхосного тягача JN1301 с укороченным кузовом и прицепом с неуправляемым дышлом.

Модульный принцип, заложенный в конструкции серий T и ROMAN, позволил брашовским машиностроителям получить большую гамму грузовиков практически на все случаи жизни.

В 1986–1988 гг. специально для Судана, Ливии и Сирии была выпущена ограниченная партия седельных тягачей Alpin 27.320FS с разъёмными дисками Trilex и дизелем V8. Мотор представлял собой дефорсированный вариант 360-сильного двигателя, разработанного в 1976 г.

Румынским институтом INMT для карьерных самосвалов. Около 10 таких грузовиков под маркой DAC работали и в Румынии.

Количество модификаций увеличивалось и за счёт спецверсий. На шасси ROMAN были изготовлены двухмоторные снегоуборочные машины с активным фрезерно-роторным и шнекороторным рабочим органом. Комбинация из обуженных «военных» кабин серии T и тяжёлых короткобазных шасси 4x4 и 6x4 с подъёмным седельным устройством позволили для Гонконга создать терминальные тягачи типа «Ро-Ро», которые обладают повышенным тяговым усилием для того, чтобы легко взбираться по крутым рампам ролкеров и совершать крутые повороты на скользкой поверхности палубы.

В 1993 г. Малайзийское министерство обороны (MINDEF) для миротворческих сил в Боснии искало в Европе поставщиков техники. Прибыв на Балканы, специалисты из Малайзии с удивлением обнаружили, что под боком, в Румынии, есть уникальный завод с огромным потенциалом, чья продукция мало востребована. Так был подписан контракт на поставку 100 тяжёлых тягачей DAC в Малайзию до 1997 г. Попутно был сделан заказ на терминальные тягачи для Сингапура.

Фактически с этого момента и ведёт свою родословную марка AMDAC, которая через малайзийские ворота вышла на рынок Сингапура, Брунея, Индонезии и Бангладеша.

В 1999 г. предприятие Pesaka Astana (M) Sdn. BHD полностью локализовала выпуск грузовиков DAC с колёсными формулами 4x2, 4x4., 6x4 и 6x6 под маркой AMDAC.



Румынское производство грузовиков в мировой статистике практически никак не отражалось даже в самый лучший для него 1978 г. Так что уж говорить о 1989-м, когда завод работал в

треть силы? И тут начали поступать неожиданные просьбы о производстве специальных серий машин для нефтегазовой отрасли.

Уже в 1990-м была разработана гамма длиннобазных многоколёсных шасси с вынесенной вперёд кабиной. Первенец с колёсной формулой 8x4 оснащали двигателем Caterpillar Euro 1 мощностью 300 л.с., установленным позади кабины на раме. Полная масса составляла 40 т.

После этого был начат выпуск целой гаммы специальных шасси полной массой 48–84 т. Модельный ряд открывала модель 48.300VFAE с колёсной формулой 8x8, предназначенная для установки оборудования для ремонта нефтяных вышек. Помимо 300-сильных дизелей Caterpillar 3306 BDITA на машину ставили двигатели мощностью 360 и 365 л.с. За ним последовали 60-тонные 5-осники 60.500MFEG и 63.525MFEG с двигателями мощностью 500 и 525 л.с.



До 2000-х гамма пополнилась ещё более тяжёлыми моделями 72.500MFEG (12x8)



и 7-осной 84.920MFEG с колёсной формулой (14x10) и двумя двигателями общей мощностью 920 л.с. и полной массой 84 т.

В 2000-м вершиной семейства стал DAC 87.1080MFEG с двумя двигателями Caterpillar C15 ACERT мощностью 540 л.с. каждый.

В последствии машинам вернули прежнее название ROMAN. В 1990-х было создано и семейство UNIDAC 8.130NAE, которое являлось бюджетной альтернативой UNIMOG и Bvmach.

В 1996 г. группа студентов экспериментальной научно-исследовательской лаборатории LACEBAT, при поддержке румынского завода, изготовила прототипы лёгкого внедорожного транспортного средства DAC 2.65FAEG с шарнирно-сочленённой рамой, бензиновым двигателем Dacia мощностью 65 л.с. Параллельно начались работы по созданию лёгкого коммерческого грузовика грузоподъёмностью 1,5 т. Однако работы не вышли за рамки создания прототипов, поскольку для организации производства требовалась коренная модернизация производства, и конкурировать пришлось бы уже с польским Lublin и «ГАЗелями».

В 1996 г. завод выпустил 750-тысячный грузовик, но было ясно, что кабина очень устарела. Появление новой серии DAC Millennium в 2001 г. не спасла ситуацию, хотя и продержалась в производстве до 2010 г. В мае 2002 г. было решено вернуть всему модельному ряду DAC марку ROMAN. Косметические операции с кабинами уже не давали желаемого успеха, и в 2005 г. было представлено новое поколение FNL. В конечном итоге львиную долю выпуска составляли шасси для установки коммунального и строительного оборудования.

Между тем завод решил дозагрузить простаивающие мощности, организовав выпуск автобусов. Первый 11,3-метровый городской автобус Roman CrossTown-MT Low Floor 18.290 HOCLL вышел из ворот завода в октябре 2006 г. В августе 2008 г. был представлен и междугородный

Turistic 18.360 HOCLL, который в первую очередь был адресован бюджетным лоу-костерам и дискаунтным пассажироперевозчикам. Обе машины комплектовали 290-сильным дизелем MAN D0836 стандарта Euro 5.

В это время на заводе происходили странные вещи. В 2003-м количество работающих сократилось с 20 тыс. (в 1989 г.) до 8600. А в 2004 г. произошла сомнительная сделка по передаче 80% акций в управление предпринимателю Джону Николае, который став председателем правления S.C. Prescon S.A., повёл политику на сокращение рабочих мест и оптимизации модельного ряда. В 2006 г. по факту незаконной приватизации было инициирована судебная тяжба, которая длилась 6 лет. Но окончательно Джона Николае из офиса Roman SA Brasov выселили с полицией и судебными приставами лишь в мае 2014 г. К тому времени на заводе числилось лишь 500 человек, хотя в 2008-м численность персонала превышала 4500 работников.

2015-й год может стать последним в истории предприятия S.C. Prescon S.A., поскольку инвесторов нет. Простой факт: из 12 машин, выпущенных в 2014 г., только 4 были достроены в декабре.