**ROMAN Брашов Румыния 1971-1990**

К концу 60-х гг. выпускавшиеся на Брашовском автомобильном заводе "Стягул Рошу" (Steagul Roshu) грузовики с бензиновыми двигателями уже не соответствовали требованиям времени. Было решено перейти на принципиально новую гамму машин, взяв за основу дизельные автомобили немецкой фирмы MAH (MAN). В 1969 г. с нею было подписано лицензионное соглашение сроком на 15 лет, предусматривавшее изготовление в Брашове 13 типов шасси в 43 вариантах с двигателями мощностью до 256 л.с. Завод был переименован в "Интреприндерэа де Аутокамьонэ Брашов" (Intreprinderea de Autocamioane Brashov), сокращенно ИАБ (IAB). Его продукция получила торговую марку "Роман", составленную из слов "Romanesc" (Румынский) и МАИ. Немецкая сторона передала Румынии производство трех серий своих рядных 6-цилиндровых дизелей в 10 исполнениях, в том числе "797/798" (5489 см3, 120, 135 и 154 л.с.), разработанных французской фирмой САВИЭМ (SAVIEM), "D2156" (10344 см3, 180-215 л.с.) и "D2356" (10689 см3, 195-256 л.с.). На практике использовались только три базовых мотора мощностью 135, 215 и 256 л.с. Для Брашовского предприятия автомобили "Роман" стали третьим поколением, гораздо более совершенным и экономичным, чем два предыдущих.

Кроме современных в то время дизельных двигателей, они снабжались комфортабельными кабинами над двигателем в коротком и удлиненном исполнениях, имели повышенную грузоподъемность, более широкий выбор вариантов шасси, колесных формул и размеров базы. Модели предлагались как универсальные шасси, бортовые грузовики, самосвалы, седельные тягачи и специальные исполнения. На автомобилях "Роман" сохранялась индексация немецких прототипов, но с рядом исключений. Первые цифры обозначали грузоподъемность в тоннах только для бортовых грузовиков, да и то приблизительно. Три последующие цифры, отделенные точкой, указывали на мощность двигателя в лошадиных силах. Буквенные индексы также соответствовали немецким лишь частично: буква "F" означала автомобиль с кабиной над двигателем, "К" — самосвал, "S" - седельный тягач, "А" - полноприводный вариант, "D" - 3-осный автомобиль. Наиболее популярным стал 2-осный 135-сильный бортовой автомобиль "Роман 8.135F" грузоподъемностью 7,8 т и полной массой 12,1 т с 5-ступенчатай коробкой передач, развивавший скорость 81 км/ч. На его базе создали полноприводный вариант "8.135FA" (4x4), седельный тягач "8.135FS" для работы в составе 17-тонного автопоезда и самосвал "8.135FK" грузоподъемностью 5,8 т. Позднее появилось 2-осное 10-тонное семейство "10.215" с 215-сильным мотором и 6-сту-пенчатой коробкой, способное развивать скорость 75 км/ч. На шасси этих машин устанавливались кузова-фургоны, цистерны, 30-метровые пожарные лестницы и коммунальное оснащение. Наиболее оригинальным был цельнометаллический почтовый фургон "FP1" грузоподъемностью 5,4 т на шасси "8.135F" с тремя отсеками, в том числе одним бронированным.

С 1971 г. 3-осное семейство включало бортовые автомобили "Роман 12.135DF" (6x4) и "12.135DFA" (6x6). Через несколько лет их вытеснили более мощные 215-сильные модели "12.215" и "19.215", ставшие наиболее известными в программе.

Среди них были бортовые автомобили "12.215DF" и "19.215DF" грузоподъемностью 12 и 18 т и полной массой 18,5~26,0 т, седельные тягачи "DFS" для автопоездов полной массой 36,5-38,0 т, строительные самосвалы "19.215DFK" грузоподъемностью 16 т. Самое мощное 256-сильное семейство "19.256" включало бортовую модель "19.256DF" грузоподъемностью 18,3 т с 6-сгупенчатой коробкой передач, 15-тонный самосвал "19.256DFK" полной массой 25 т и седельный тягач "12.256DFS" с 12-ступенчатой коробкой и спальной кабиной для автопоездов полной массой 38 т, развивавших максимальную скорость 95 км/ч. Шасси служили базой для установки бетоносмесителей, кранов, цистерн емкостью 12 тыс. л. На базе "12.215DFA" (6x6) были изготовлены первые аэродромные пожарные машины "ASPA" и "ATI". Шасси "Роман" поставлялись на югославский завод "Икарус" (Ikarus), где дооборудовались венгерскими моторами "Раба-МАН" (Raba-MAN). В 1978 г. завод достиг рекордного уровня производства - 34 тыс. грузовиков. Параллельно с автомобилями "Роман" в Брашове выпускались дизельные грузовики собственной разработки, носившие наименование ДАК (DAC). С окончанием срока действия лицензии Брашовский завод прекратил использование марки "Роман" и полностью переключился на изготовление грузовиков ДАК.Третье поколение грузовиков Брашовского автозавода стало первым поколением, выпущенным под брендом Roman. Внешне грузовики очень напоминали немецкий [MAN F8](https://trucksplanet.com/catalog/model.php?id=595), представленный в 1967 г. На выбор предлагалось три варианта двигателя: 6-цилиндровый Saviem 797-05 мощностью 135 л.с. и объемом 5488 см3, MAN D2156 мощностью 215 л.с. и MAN D2356 мощностью 256 л.с. Кроме современных в то время дизельных двигателей, они снабжались комфортабельными кабинами над двигателем в коротком и удлиненном исполнениях, имели повышенную грузоподъемность, более широкий выбор вариантов шасси, колесных формул и размеров базы. Модели предлагались как универсальные шасси, бортовые грузовики, самосвалы, седельные тягачи и специальные исполнения.

Наиболее популярным стал 2-осный 135-сильный бортовой автомобиль Roman 8.135F грузоподъемностью 7,8 т и полной массой 12,1 т с 5-ступенчатой коробкой передач, развивавший скорость 81 км/ч. На его базе создали полноприводный вариант 8.135FA (4x4), седельный тягач 8.135FS для работы в составе 17-тонного автопоезда и самосвал 8.135FK грузоподъемностью 5,8 т. Позднее появилось 2-осное 10-тонное семейство 10.215 с 215-сильным мотором и 6-ступенчатой коробкой, способное развивать скорость 75 км/ч. С 1971 г. 3-осное семейство включало бортовые автомобили Roman 12.135DF (6x4) и 12.135DFA (6x6). Через несколько лет их вытеснили более мощные 215-сильные модели 12.215 и 19.215, ставшие наиболее известными в программе. Среди них были бортовые автомобили 12.215DF и "19.215DF" грузоподъемностью 12 и 18 т и полной массой 18,5~26,0 т, седельные тягачи DFS для автопоездов полной массой 36,5-38,0 т и строительные самосвалы 19.215DFK грузоподъемностью 16 т.

Самое мощное 256-сильное семейство 19.256 включало бортовую модель 19.256DF грузоподъемностью 18,3 т с 6-ступенчатой коробкой передач, 15-тонный самосвал 19.256DFK полной массой 25 т и седельный тягач 12.256DFS с 12-ступенчатой коробкой и спальной кабиной для автопоездов полной массой 38 т, развивавших максимальную скорость 95 км/ч. Шасси служили базой для установки бетоносмесителей, кранов, цистерн емкостью 12 тыс. л. На базе 12.215DFA (6x6) были изготовлены первые аэродромные пожарные машины "ASPA" и "ATI".

[**Roman**](https://www.trucksplanet.com/ru/catalog/index.php?id=155) **1е поколение 1971 – 1984 г.**

Третье поколение грузовиков Брашовского автозавода стало первым поколением, выпущенным под брендом Roman. Внешне грузовики очень напоминали немецкий [MAN F8](https://www.trucksplanet.com/ru/catalog/model.php?id=595), представленный в 1967 г. На выбор предлагалось три варианта двигателя: 6-цилиндровый Saviem 797-05 мощностью 135 л.с. и объемом 5488 см3, MAN D2156 мощностью 215 л.с. и MAN D2356 мощностью 256 л.с. Кроме современных в то время дизельных двигателей, они снабжались комфортабельными кабинами над двигателем в коротком и удлиненном исполнениях, имели повышенную грузоподъемность, более широкий выбор вариантов шасси, колесных формул и размеров базы. Модели предлагались как универсальные шасси, бортовые грузовики, самосвалы, седельные тягачи и специальные исполнения.

Наиболее популярным стал 2-осный 135-сильный бортовой автомобиль Roman 8.135F грузоподъемностью 7,8 т и полной массой 12,1 т с 5-ступенчатой коробкой передач, развивавший скорость 81 км/ч. На его базе создали полноприводный вариант 8.135FA (4x4), седельный тягач 8.135FS для работы в составе 17-тонного автопоезда и самосвал 8.135FK грузоподъемностью 5,8 т. Позднее появилось 2-осное 10-тонное семейство 10.215 с 215-сильным мотором и 6-ступенчатой коробкой, способное развивать скорость 75 км/ч. С 1971 г. 3-осное семейство включало бортовые автомобили Roman 12.135DF (6x4) и 12.135DFA (6x6). Через несколько лет их вытеснили более мощные 215-сильные модели 12.215 и 19.215, ставшие наиболее известными в программе. Среди них были бортовые автомобили 12.215DF и "19.215DF" грузоподъемностью 12 и 18 т и полной массой 18,5~26,0 т, седельные тягачи DFS для автопоездов полной массой 36,5-38,0 т и строительные самосвалы 19.215DFK грузоподъемностью 16 т.

Самое мощное 256-сильное семейство 19.256 включало бортовую модель 19.256DF грузоподъемностью 18,3 т с 6-ступенчатой коробкой передач, 15-тонный самосвал 19.256DFK полной массой 25 т и седельный тягач 12.256DFS с 12-ступенчатой коробкой и спальной кабиной для автопоездов полной массой 38 т, развивавших максимальную скорость 95 км/ч. Шасси служили базой для установки бетоносмесителей, кранов, цистерн емкостью 12 тыс. л. На базе 12.215DFA (6x6) были изготовлены первые аэродромные пожарные машины "ASPA" и "ATI