

AUTOTURISMUL ÎN ARGES

Helene SUSTER

helene.suster@upit.ro

ABSTRACT: In our country the automotive industry has about a half-century. With the development of the car world has developed and currently reaching Romanian industry competitive with the world.

This paper presents the evolution of the car in Arges from the beginning until today.

Începuturile industriei producătoare de autoturisme a României se leagă de zona Câmpulung Muscel, care a promovat un model „tot – teren” echipat cu motor alimentat cu benzină. Primul autoturism românesc a fost unul „tot – teren”, proiectat și realizat în anul 1957, la Câmpulung Muscel. El a fost botezat „**IMS-57**”. A fost echipat cu un motor cu aprindere prin scânteie cu patru cilindri în linie, de 3,26 litri, ce dezvoltă o putere de 50 CP la turația de 2800 rot/min, la o greutate proprie de 2265 kg și sarcina utilă de 650 kg.

Consumul de combustibil se situa la 24 l/100 km, pentru viteza maximă de 80 km/h. În perioada 1957–1958, șasiurile echipate în stare de funcționare erau încercate pe traseul Câmpulung – Colibași (Uzina „Vasile Tudose”, devenita ulterior Întreprinderea de Autoturisme Pitești). În Colibași aceste autoturisme erau definitiv carosate, vopsite și finisate.

În anul 1963 a demarat proiectul și pregătirea de fabricație a autoturismului **M-461**, a cărei producție de serie a început în anul 1965. Cu o greutate proprie de 2220 kg, acesta atinge viteza maximă de 100 km/h, urca o pantă maximă de 32°, consuma 17 l/100 km (la viteza de 80 km/h). Motorul prezenta o serie de soluții tehnologice de ultimă

oră (pistoane de tip „auto term” cu plăcute de invar, cu bolț flotant, supape în chiulasă, supape de evacuare din oțel austenitic și răcite cu sodiu, arbore cu came tratate termic la turnare). Amortizoarele cu pârghie au fost înlocuite de cele tubulare telescopice.



Fig. nr. 1. Autoturismul de teren IMS-57.



Fig. nr. 2. Autoturismul M-461.

În 1966 începe proiectarea primului automobil „tot teren” din seria ARO 24, denumit ARO 240. Acesta au fost primul care a oferit alternativa dotării cu motor Diesel.

Un autoturism aparte a fost ARO 10, care a inaugurat clasa „medie” de autoturism „tot teren” și care a fost dezvoltat pe mecanica autoturismului Dacia 1300 (motor, ambreiaj, cutie de viteze reproiectată,

transmișiile planetare homocinetice, frânele disc pe roțile punții față, scaunele, echipamentul electric, mecanismele ușilor și macaralelor de geam).



Fig. nr. 3. Autoturismul ARO-24.



Fig. nr. 4. Autoturismul ARO-10.

Centrul propriu de cercetare a dezvoltat numeroase prototipuri de camionete, de microbuze, care nu și-au găsit promovabilitatea în fabricația de serie, îndeosebi datorită lipsei interesului guvernelor post decembriste de a încuraja industria indigenă, în general și pe cea constructoare de mașini, în special.

Un al doilea mare producător de autoturisme, de această dată – de stradă – este întreprinderea care a produs cunoscutul model „Dacia”. Printr-o hotărâre de guvern istorică (H.C.M. nr. 2004 din 16 septembrie 1966) s-a stabilit amplasarea uzinei de autoturisme la Colibași, vecină cu uzina „Vasile Tudose” care era – de mult – furnizorul principal de piese și subansambluri pentru autocamioane și tractoare. Investițiile pentru noua uzină au fost aprobate pentru o capacitate de 55.000 bucăți/an, din care 44.000 autoturisme și 11.000 autoutilitare derivate, folosindu-se aceeași mecanică. Realizarea uzinei a fost încredințată Întreprinderii de Construcții Industriale Montaj din Brașov, lucrările începând în decembrie 1966. Uzina constă dintr-o hală monobloc pentru montaj, o hală de presaj, o hală de finisări și anexe sociale și un pavilion administrativ și laboratoare.

Construită într-un timp record de numai un an și jumătate, la 1 iulie 1968 s-a trecut la începerea probelor de funcționare în gol a utilajelor și instalațiilor. Primul autoturism de control, după parcurgerea celor 217 posturi de lucru ale liniilor de montaj a fost gata în ziua de 3 august 1968, la 20 august 1968 având loc inaugurarea uzinei și

demararea producției de serie a autoturismelor Dacia 1100. În paralel cu această fabricație continua asimilarea de piese și subansambluri pentru Dacia 1300, în baza documentației primite de la Regia Renault.

După semnarea unui contract între statul român și firma Renault, în anul 1968 a început fabricarea autoturismului Dacia 1100 sub licență Renault R8, urmat, în anul 1969, de autoturismul Dacia 1300 sub licență Renault R12.

DACIA 1100. Fabricarea autoturismului 1100 (licență Renault 8), în asamblarea caroseriei din subansambluri de tablă ambutisată, venite din Franța, vopsirea caroseriei, montajul general, încercările de pistă, recepția și livrarea, toate piesele și subansamblurile necesare fiind din import. În timp ce se construia uzina, pe baza documentației tehnice franceze, se asimilau în fabricație, în viitoarele uzine colaboratoare, piese și subansambluri pentru Dacia 1100, acoperind 20% din totalul necesar. Compensarea unor părți din cheltuielile valutare făcute pentru cumpărarea de piese s-a realizat prin fabricarea și livrarea către Regia Renault de cutii de viteză și punți față-spate pentru utilitarele Estaffette.

Față de modelele Renault 8, Dacia 1100 nu avea modificări esențiale. Între faruri era plasată o tijă cromată ce conținea emblema Uzinei de Autoturisme Pitești: *vulturul*. Ulterior, acestea au fost înlocuite de o riglă din plastic ce avea inscripția Dacia 1100. În serie mică s-a produs modelul 1100-S, special conceput pentru curse, cu care au debutat echipele pentru cursele de raliu în țara noastră. Modelul 1100-S avea motorul preparat pentru curse, tuometru, o baterie de 4 faruri, pneuri mai late. Autoturismele Dacia 1100 s-au produs până la sfârșitul anului 1971, pornind pe drumurile patriei un număr de 37.546 de autoturisme.

*Date tehnice: 4 uși, 5 locuri, motor spate, 4 cilindri în 4 timpi, răcit cu apă, 46 CP, viteza maximă: 133 km/h, consum: 6,8 l/100 km.

DACIA 1300. În august 1969, a început montajul autoturismelor Dacia 1300, automobilul fiind expus concomitent, în luna octombrie 1969, la EREN din București și la Salonul Auto de la Paris (Renault 12).

Fabricarea a început cu piese importate din Franța, urmând să se asigure integrarea în producția autohtonă până la 100%. Autoturismul Renault 12 (Dacia 1300), se voia în anul 1966 la încheierea contractului, un autoturism cu vocație internațională. Trecerea anilor a confirmat această dorință a constructorilor, autoturismul fiind fabricat în țări ca: Argentina, Columbia, Mexic, Chile, Spania, Belgia, Turcia, Africa de

Sud, Taiwan, Australia, Zeelanda. Modelul era berlină cu patru uși, cinci locuri, caroseria din tablă sudată pe platformă rigidă formată din șasiu și planșeu, tracțiune față, motorul fiind amplasat longitudinal față, 1289 cmc, 54 CP, 144 km/h, consumul: 9,4 l.

Tipuri:

Încă din anul 1970, autoturismele Dacia 1300 se prezentau sub trei variante de dotare: *1300 – Standard*, *1300-Super* și *1301*. Variantele mai luxoase erau *Super* și *1301*, fiind dotate cu: scaune confortabile, radio, iluminare la torpedou și portbagaj, mânere de viraj, brichetă, lunetă cu dezaburire, centuri de siguranță, tetiere, mochetă. Modelul 1301 era destinat numai pentru sectorul de stat.

În anul 1973 a început fabricația modelului *1300 Break*. Caroseria avea un volum al portbagajului de 910 cmc, modificări față de berlină fiind doar la suspensia spate și la frâne.

Din 1974 s-a trecut la amenajarea Break-ului ca autosanitară care putea transporta un bolnav pe brancardă și doi însoțitori (medic, asistent).



Fig. nr. 5. Primul autoturism Dacia 1100.



Fig. nr. 6. Autoturismele Dacia 1300 – BERLINĂ și BREAK.

UAP, împreună cu specialiști ai ICSITA au proiectat și introdus în fabricație în anul 1975 autocamioneta *Dacia 1302*, un tip pick-up, cu sau fără prelată, având o sarcină de 500 kg și o suprafață a platformei de 2,25 m, cu partea mecanică identică cu cea a modelului 1300, modificări fiind doar la suspensia spate.

Până în anul 1982 s-a fabricat un număr relativ redus de exemplare (1500 buc), cea mai mare producție fiind exportată în Algeria.

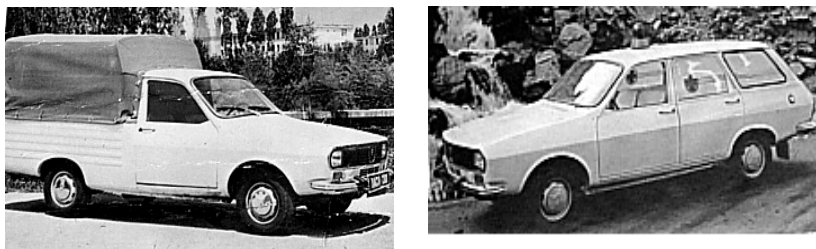


Fig. nr. 7. Utilitățile Dacia – Camioneta și Autosanitară.

La EREN'79 au fost prezentate modelele Dacia restilizate. Tot aici, a fost prezentat prototipul *Dacia Sport-Brașovia*, precum și o variantă *Dacia 1310* care funcționa cu metanol. Începând de aici, modulele Dacia vor purta indicativul 1310, versiuni restilizate ale modelului 1300, prezentând următoarele modificări: o nouă mască față, cu patru faruri rotunde, semnalizatoarele față incluse în bara de protecție, bloc iluminare multifuncțional spate, bare parașoc față-spate, spoiler în față, planșă de bord redesenată, volanul și interiorul restilizate. Motorul a fost modificat, introducându-se carburatorul 32-IRMA, ce permitea o economie de cca. 0,5 l/100 km.

Aceste modele erau construite în variantele de echipare: *Standard*, *MS*, *MIS*, *S*, *TL*, *TX*.



Fig. nr. 8. Autoturismul DACIA 1310.

Începând cu anul 1983, modelul 1310 a fost restilizat, fiind dotat cu parașocuri cu spoiler integrat, o altă mască la radiator, cu patru faruri sau cu două faruri rectangulare ce înglobau și semnalul de direcție, eleron pe capacul portbagajului. De asemenea, s-au introdus și motoarele de 1397 cmc, 1185 cmc, precum și cutia cu cinci viteze.

Acestea aveau următoarele grade de echipare: *TLE, TX, TS, TLX*.

Modelul de vârf avea în dotare: bord tip CN, faruri rectangulare, bare cu spoiler, roți cu ornament, interior capitonat, difuzoare în uși, vopsea metalizată, geamuri fumurii, anvelope late.

DACIA SPORT – a fost construită în două variante; prima – derivată din modelul 1310, cu ușile normale, a doua – derivată din modelul 1410, având ușile prelungite, pentru a permite accesul la scaunele din spate. Modelul se baza pe tipul berlină, având caroseria remodelată tip coupé cu două uși, partea din spate fiind mai scurtă cu 200 mm față de modelul de bază. Ambele variante aveau elemente aerodinamice: spoiler și deflector pe capota portbagajului. Motorul avea 4 cilindri, 1397 cmc, 65 CP la 5250 rpm, 150 km/h, consum 7,8/ 100 km/h. După anul 1989, producția a încetat datorită cererii scăzute și orientării firmei spre autoutilitare.



Fig. nr. 9. Autoturismul DACIA SPORT.

În anul 1983 a intrat în fabricația de serie autocamioneta 1304. Aceasta era de tipul 4×2, cu tracțiune pe roțile din spate. Caroseria era tip pick-up, sudată pe un cadru rigid. Acest model este construit în diverse variante: pick-up, platformă, platformă cu obloane, cu două sau patru uși, cisternă sau carosată.

DACIA 1320 CN1 – în anul 1988 a început producerea acestui tip de autoturism, derivat din berlina 1310. Caroseria avea cinci uși și era construită după tipul coach, în două volume. Mașina beneficia de un bord și o instalație de climatizare complet nouă și originală. Modificările față de modelul 1310 se înregistrau la blocurile optice față (rectangulare, cu semnalizare încorporată), bare de protecție cu spoiler încorporat, mecanismul de acționare al portierelor din exterior și interior, tapițeria interioară a portierelor, sistemul de frânare și suspensie. Motoarele erau preluate de la modelele 1300 și 1410.



Fig. nr. 10. Autoturismul DACIA 1304 PICK-UP.

DACIA 1325-LIBERTA – Derivată direct din modelul 1320, a fost expusă pentru prima dată la TIB 89. S-a produs în serie relativ mică, deosebirile față de modelul 1320 constând în partea din spate mai scurtă, modul de prindere al parașocurilor și blocul optic spate redesenat.



Fig. nr. 11. Autoturismul DACIA 1325 LIBERTA.

DACIA 500. Denumită și Lăstun, aceasta nu are comun cu firma din Colibași decât numele, modelul fiind diferit conceput de cele ale UAP. În luna martie 1980, Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini a primit sarcina de a realiza un autoturism economic pentru transport urban, cu următoarele caracteristici: capacitatea 2+2 persoane, viteză maximă 70 km/h, consum 2–3 l/100 km. A fost reținută soluția de autoturism cu: caroserie tip coach – 2 uși, tracțiunea în față și motorul așezat transversal.

Caroseria era alcătuită din rășini sintetice, ceea ce îi conferea o rezistență la coroziune. După încercări și teste s-a ajuns la motorul cu 2 cilindri răciți cu aer, 499 cmc, 22,5 CP, consum 3,3 l/100 km, viteză maximă 106 km/h. Organizarea fabricației Lăstunului s-a făcut la fosta întreprindere Tehnometal din Timișoara, devenită Întreprinderea de Autoturisme Timișoara. Mașina a fost construită în serie foarte mică, după 1989 renunțându-se la producție din cauza fiabilității scăzute a autoturismului (a fost considerat un „fiasco”).



Fig. nr. 12. Autoturismul DACIA 500 LASTUN.

În anii '90-'92 se înregistrează o explozie a vânzărilor de autoturisme Dacia Break. Tot în această perioadă are loc o restilizare a modelelor 1310 și 1304 atât la exterior cât și interior.

În anul 1997, CESAR (Centrul de Experimentări și Studii pentru Automobile Românești) s-a integrat în Dacia.

Din 1999, Dacia a fost preluată de către Renault, producătorul francez având intenția ca Dacia să fie a doua marcă Renault, păstrându-

și denumirea și adresându-se în special zonelor cu putere de cumpărare medie.



Fig. nr. 13. Autoturismul DACIA 1304.

DACIA NOVA. Nova este prima mașină proiectată la Pitești de specialiști români. Mașina este o berlină în 2,1/2 volume cu hayon, 5 uși, 5 locuri. Geamurile laterale și parbrizul sunt curbe, motorul fiind dispus transversal. Acesta are 1.557 cmc și conferă o putere de 72 CP. Împreună cu cutia de viteze cu cinci trepte se imprimă autoturismului viteza de 160 km/h și o accelerație 1–100 km/h în 15.9 s. Suspensiile sunt ferme și asigură o ținută bună de drum. Habitaclul este încăpător, cu toate că mașina este mai scurtă decât modelul 1310.

La SAB 96 a fost prezentat și modelul Nova în trei volume, urmând ca în anul 2000 să fie prezentat tipul 2.



Fig. nr. 14 – Autoturismul Dacia Nova.

În anul 2000 se lansează autoturismul **Dacia SuperNova**, o variantă îmbunătățită a Daciei Nova, cu propulsor Renault. Plusurile autoturismului sunt reprezentate de calitate și cutia de viteze.



Fig. nr. 15. Autoturismul Dacia SuperNova.

În anul 2002 se produce și se lansează autovehicolului utilitar Dacia Pick-up Diesel cu cele trei tipuri de caroserie deja existente: pick-up, drop-side și dublă cabină, dar cu motor F8Q Renault.



Fig. nr. 16. Autoturismele:
DACIA PICK-UP (stânga); DUBLĂ
CABINĂ (dreapta); – DROP – SIDE
(jos)

În anul 2003 a fost lansat autoturismul **Dacia SOLENTZA**, o varianta a autoturismului Dacia SuperNova, dar cu un aspect exterior și interior mult îmbunătățite, cu motorizări de 1,4 l pe benzină și injecție multipunct MPI (motor deja existent și la SuperNova) și Diesel de 1.9 l. Dacia Solenza a reprezentat un proiect școală.



Fig. nr. 17. Autoturismul Dacia SOLENZA.

În vara anului 2004 a fost lansat noul model de autoturism Dacia, cunoscut sub numele de proiect L90 (**Dacia LOGAN**).



Fig. nr. 18. Autoturismul Dacia LOGAN.

Cu două motorizări pe benzină și una diesel, gama Dacia Logan se prezintă în următoarele versiuni: *Ambiance* (motorizări 1.4MPI, 1.5 dCi), *Preference* (motorizări 1.4 MPI, 1.6 MPI, 1.5 dCi), *Laureate* (motorizări 1.4 MPI, 1.6 MPI, 1.5 dCi), *Laureate Plus* (motorizare 1.4 MPI), *Ambition* (motorizări 1.6 MPI, 1.5 dCi).

Ca produs țintă, Dacia Logan se vrea a fi un automobil robust, polivalent, ușor de întreținut și cu un acces facil în habitacul.

Pentru prima dată în istorie, Dacia dezvăluie la Salonul de la Geneva 2006 un show-car realizat de către Departamentul de Design Renault: **Logan Steppe Concept**.



Fig. nr. 19. Autoturismul Dacia Logan Steppe – Concept Car.

Dezvoltat în jurul temei sporturilor de iarnă, acest nou model prefigurează o nouă ofertă de caroserie Logan. Marcă fidelă reputației de robustețe, conceptul Logan Steppe afișează elemente de caroserie bine structurate puse într-un joc de culori plin de vitalitate și dinamism.

Materialele tehnice utilizate oferă ocupanților un confort mult superior față de cele existente până în prezent iar senzația de căldură este omniprezentă.

Cu un look ce duce foarte mult spre ceea ce este cunoscut sub denumirea de SUV, noul concept car beneficiază de o modularitate și o luminozitate în habitacul excepțională.

Accesul la partea de portbagaj este ușor și este acționat printr-o comandă sensibilă reprezentată printr-un simplu contact ce permite deschiderea celor două uși simetrice.

Pentru un plus de luminozitate în habitacul, suprafața geamurilor este de 3,3 m² în total.

Despre stadiul actual al dezvoltării autoturismelor, atât pe plan local, cât și național, putem să scriem rânduri întregi. Despre autoturism putem spune că a fost și va fi un rău necesar în dezvoltarea umanității, un factor care a contribuit la stabilitatea și înlăturarea stresului omenirii.

Bibliografie:

- [1] Brebenel A., Vochin D., *Din istoria automobilului*, Editura Științifică, București, 1973.
- [2] Chiriac V., *Automobilul în România*, Editura Flux, București, 1994.
- [3] Mondir C., *Autoturisme Dacia*, Editura Tehnică, București, 1990.