

# Dezvoltarea industriei constructoare de vehicule și tractoare în România (1948-1989) (II)

Petre Opreș

**Keywords:** *ARO, Ceaușescu, Car, Chausson, Communism, Dacia, FIAT, France, Gheorghe Gheorghiu-Dej, Italy, Renault, Romania, Tractor.*

Deși s-au înregistrat numeroase probleme în cursul programelor de fabricare ale tractoarelor IAR-22, IAR-23, "Kiroveț KD-35" și ale celor din gama "UTOS", experiența dobândită treptat de către inginerii și muncitorii de la Brașov a ajutat în momentul în care autoritățile comuniste de la București au stabilit contacte cu conducerea companiei "FIAT". Rezultatele pozitive ale colaborării româno-italiene în acel domeniu au fost prezentate la 1 septembrie 1963 în ziarul "The Washington Post" de către Drew Pearson – după vizita pe care a efectuat-o în România cu soția sa, alături de Earl Warren (președintele Curții Supreme de Justiție a SUA) și soția acestuia, precum și cu coproprietărele "The Washington Post" (Agnes Elizabeth Meyer și fiica sa, Katharine Graham) și ziaristul american Clayton Fritchey (11-14 august 1963).<sup>43</sup> Drew Pearson a publicat la 1 septembrie 1963 două informații primite de la autoritățile române: tractorul echipat cu un motor "FIAT D 115" (de 45 CP), realizat la uzina din Brașov, avea un preț de 2000 dolari și producția anuală planificată era de 22.000 de exemplare.<sup>44</sup>

Este posibil ca, din motive propagandistice, autoritățile române să-l fi indus în eroare pe ziaristul Drew Pearson în privința capacității reale de producție a uzinei din Brașov. Potrivit afirmației lui Gheorghe Gaston Marin, președintele de atunci al Comitetului de Stat al Planificării, în anul 1965 s-au fabricat în România "peste 15 mii de tractoare, 9200 de pluguri de tractor, 3000 de semănători pentru tractor, 5000 de combine pentru recoltat păioase și porumb."<sup>45</sup> În aceeași ordine de idei, Nikita Hrușciiov a declarat – în timpul recepției oferite de autoritățile de la București, cu

---

<sup>43</sup> Dan Cătănuș. *O săptămână fără precedent în istoria relațiilor SUA cu România, 4-11 august 1963*. "Studii și materiale de istorie contemporană". Institutul de Istorie "Nicolae Iorga", serie nouă, volumul I, 2002, p. 261; *În București, acum 50 ani – iulie-august 1963*, "Magazin istoric", anul XLVII – serie nouă, nr. 8 (557), august 2013, p. 92. Înainte de plecarea lor din România, oaspeții americani au fost primiți în mod oficial de Gheorghe Gheorghiu-Dej și Ion Gheorghe Maurer la reședința de vară din stațiunea Neptun (14 august 1963).

<sup>44</sup> Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: ANIC), fond CC al PCR, Secția Relații Externe, ds. 77/1963, f. 2. *Apud* Constantin Moraru, *Politica externă a României, 1958-1964*, București, 2008, p. 251.

În toamna anului 1971, autoritățile române au fost forțate să micșoreze producția de tractoare, de la 34.000 la 32.000 de exemplare, din cauza scăderii cererilor pe piața externă și a dezechilibrului din balanța de plăți externe a țării. ANIC, fond CC al PCR, Cancelarie, ds. 7/1972, f. 70.

<sup>45</sup> Gheorghe Gaston Marin, *În serviciul României lui Gheorghiu-Dej. Însemnări din viață*, București, 2000, p. 177.

prilejul vizitei liderului sovietic în România (18-25 iunie 1962) – faptul că la Brașov se fabricau anual doar 20.000-20.500 de tractoare.<sup>46</sup> Nivelul de 22.000 a fost atins de-abia în anul 1968, circa 50% dintre acestea fiind exportate. În același an s-au vândut în Cehoslovacia primele exemplare.

Interesant de menționat este și faptul că autoritățile de la București au așteptat la ajutorul companiei “FIAT”, deși această inițiativă putea genera la Moscova un nou motiv de nemulțumire – așa cum s-a întâmplat în cazul cumpărării licenței de fabricație a locomotivei diesel-electrice 060-DA, realizată de companiile “Sulzer Frères”, “Brown Boveri” și “Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik” din Elveția, respectiv Republica Federală Germania.<sup>47</sup> Liderii politici de la Moscova își

<sup>46</sup> Mihai Croitor, Sanda Borșa, *Triunghiul suspiciunii. Gheorghiu-Dej, Hrușciiov și Tito (1944-1964)*, vol. I, Cluj-Napoca, 2014, p. 110; *idem*, vol. II, p. 210.

<sup>47</sup> În aprilie 1956, autoritățile de la București au cumpărat șase locomotive 060-DA (Gheorghe Gaston Marin a afirmat că s-au achiziționat numai două), zece echipamente electrice și zece motoare Diesel (tip 12 LDA 28). Cele șase locomotive s-au fabricat integral în Elveția din părți componente utilizate pentru locomotive franceze (care circulau din 1955 în regiunea Pars), britanice și elvețiene, apoi s-au livrat depoului de la Brașov al “Căilor Ferate Române” (începând din 1959), iar Gheorghe Gheorghiu-Dej a vizitat fabrica “Electroputere” în luna mai 1959. În același timp, autoritățile române au acceptat achitarea a 100.000 franci elvețieni pentru fiecare locomotivă pe care uzina de la Craiova o exporta până în luna aprilie 1966, când expira termenul de valabilitate a contractului de licență.

În 1960 a început transferul utilajelor și tehnologiei din Elveția și Republica Federală Germania: cutia locomotivei, transmisia electrică și montajul general la “Electroputere”; transmisia mecanică, motorul Diesel și boghiurile la “Uzina Constructoare de Mașini” din Reșița. În următorul an a fost montată la Craiova prima locomotivă 060-DA și, până în 1974, s-au fabricat 826 exemplare – destinate inițial doar tracțiunii trenurilor grele de marfă.

În privința exportului de produse fabricate la Craiova, menționăm testarea în 1963, în Polonia a două locomotive 060-DA, asamblarea a 85 de exemplare la “Electroputere” în 1964 și negocierea în același an, la Târgul Internațional de la Poznań, a unui contract româno-polon privind livrarea în 1965 a 30 locomotive 060-DA (redenumite ST43 de autoritățile de la Varșovia). Până în 1978 (inclusiv), compania națională de căi ferate din Polonia (“Polskie Koleje Państwowe”) a cumpărat de la Craiova 422 locomotive 060-DA, “Căile Ferate Române” au primit 1484 exemplare (până în anul 1993), iar în Bulgaria și China au ajuns 130, respectiv 379 locomotive. ANIC, fond CC al PCR. *Cancelarie*, ds. 19/1959, f. 57; ds. 34/1962, f. 21; *idem*, *Fototeca online a comunismului românesc*, cota 14/1959, fotografia #E282; *Dicționar enciclopedic român*, volumul III, Academia Republicii Populare Române. București, 1965, p. 149; *idem*, volumul IV, Academia Republicii Socialiste România. București, 1966, p. 116; Paul Niculescu-Mizil, *O istorie trăită. Memorii*, volumul I, ediția a II-a. București, 2002, p. 185-186; 224; Gheorghe Gaston Marin, *op. cit.*, p. 145; Dan Cătănuș, *Între Beijing și Moscova. România și conflictul sovieto-chinez, 1957-1965*, volumul I, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, București, 2004, p. 422; *idem*, *Divergențele româno-sovietice din C.A.E.R., I*, “Arhivele Totalitarismului”, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, anul XIII, nr. 1-2 (46-47)/2005, p. 79-80; Petre Opreș, *Industria românească de apărare. Documente (1950-1989)*, Ploiești, 2007, p. 72-76; 89-90; 92-94; Wojciech Szwed, *Współpraca polsko-rumuńska w dziedzinie transportu kolejowego. Rumuńska lokomotywa spalinowa 060DA na polskich torach [Colaborarea polono-română în domeniul transportului feroviar. Locomotiva românească Diesel 060DA pe liniile ferate poloneze]*, “Polska i Rumunia – związki historyczne i kulturowe – przeszłość i dzień dzisiejszy. Materiały z sympozjum [Polonia și România – legături istorice și culturale – trecut și prezent. Materialele simpozionului]”, editor: Uniunea Polonezilor din România, Suceava, 2011, p. 237-239.

puteau aminti despre eșecul proiectului de construire la Belgrad a unei fabrici de tractoare sovietice, asemănătoare cu cea de la Stalingrad, și modul cum au eșuat negocierile din cauza intenției sovieticilor de a-și impune controlul asupra procesului de dezvoltare industrială din Iugoslavia (Moscova, noiembrie 1947).<sup>48</sup> Din acel moment, autoritățile de la Belgrad au încercat să obțină sprijin tehnic din Ungaria (refuzat categoric în 1948 de liderii comuniști de la Budapesta) și apoi din Occident – după oficializarea rupturii dintre Iosif Stalin și Iosip Broz Tito, în iunie 1948. În cele din urmă, autoritățile iugoslave au reușit să semneze în septembrie 1948 un contract privind fabricarea unor modele de tractoare italiene “Ansaldo”, echipate cu motoare diesel “Alfa Romeo” (realizate, de asemenea, sub licență în Iugoslavia), începând din 1949.<sup>49</sup> Acel contract a fost important pentru mecanizarea agriculturii și, implicit, pentru creșterea rapidă a producției agricole. Înainte de declanșarea celui de-al doilea război mondial, în Iugoslavia existau circa 4000 de tractoare, însă în anul 1945 rămăseseră 1000 de exemplare – potrivit unei declarații rostite de Tito la București, în timpul vizitei sale în România (18-23 aprilie 1966).<sup>50</sup>

Diplomații americani au aflat despre intenția lui Iosip Broz Tito de a stabili o cooperare în domeniul industrial cu cele două companii italiene și au utilizat acel contract pentru a avea o linie de comunicare neoficială cu liderul comunist de la Belgrad, prin intermediul Italiei. Într-o situație similară s-au aflat autoritățile de la București la începutul anilor '60, când au obținut ajutorul firmei “FIAT” pentru fabricarea unui tractor modern, precum și autoritățile sovietice în anul 1966, după semnarea acordului de realizare sub licență a 600.000 autoturisme “Fiat 124” în

---

<sup>48</sup> Nikita Hrușciiov a admis, într-o scrisoare trimisă la 4 iunie 1955 conducerii CC al PMR, faptul că a fost o prostie încercarea liderilor URSS de a înființa societăți mixte în Iugoslavia, după încheierea celui de-al doilea război mondial. Iosip Broz Tito a abordat subiectul respectiv în timpul vizitei oficiale efectuate la Belgrad și pe insula Marele Brioni de către liderul sovietic, însoțit de primul-ministrul N. A. Bulganin, A. I. Mikoian (prim-vicepreședinte al Consiliului de Miniștri), Andrei A. Gromăko (ministru de Externe), D. T. Șepilov (membru al CC al PCUS și redactor-șef al ziarului „Pravda”) și P. N. Kumăkin (locuitorul ministrului Comerțului Exterior) (26 mai – 2 iunie 1955). Mihai Croitor, Sanda Borșa, *op. cit.*, vol. II, p. 38; 43.

Retragerea consilierilor sovietici din Iugoslavia în 1948 a provocat mari probleme autorităților de la Belgrad și I. B. Tito a declarat – în timpul vizitei lui Nikita Hrușciiov în Iugoslavia, în primăvara anului 1955, și în cursul vizitei mareșalului Tito în URSS (iunie 1956) – faptul că Iugoslavia a fost nevoită să accepte până în 1956 ajutoare economice și militare din Occident: 1,15 miliarde de dolari pentru a cumpăra anual 1–1,3 milioane tone de cereale din SUA (850.000 tone de grâu), Turcia și Canada, precum și achiziționarea de instalații și utilaje industriale; 400 milioane dolari de la „United Nations Relief and Rehabilitation Administration” („Organizația Națiunilor Unite pentru Eliberare și Reabilitare a Administrației”, creată la 9 noiembrie 1943 pentru a sprijini statele eliberate de sub ocupația trupelor Axei); 600 milioane dolari pentru armament, muniții și tehnică de luptă occidentale. În același timp, liderul iugoslav a subliniat că blocada impusă în anul 1948 de Iosif Stalin împotriva Iugoslaviei a provocat acesteia daune în valoare de 519 milioane de dolari. *Ibidem*, p. 44-46; 66.

<sup>49</sup> Marko Miljković, *Western Technology in a Socialist Factory: The Formative Phase of the Yugoslav Automobile Industry, 1955-1962*, , Budapesta, 2013, p. 5; 49-50; 58-61.

<sup>50</sup> În luna aprilie 1966, Iosip Broz Tito a declarat și faptul că, în acel moment, Iugoslavia avea circa 45000 tractoare. *Prietenul de la Belgrad. Întâlnirile Ceaușescu – Tito (1966-1970). Documente*, editor: Cezar Stanciu, Târgoviște, 2014, p. 39.

URSS, anual, începând din 1970. O parte dintre utilajele folosite în uzinele de la Brașov și Tolyatti (Togliatti) au provenit din Italia și SUA, însă a fost necesară aprobarea oficialităților americane pentru exportul lor deoarece anumite patente și licențe de fabricație aparțineau unor companii americane renumite, care furnizau în mod constant echipamente uzinelor “FIAT” din întreaga lume.<sup>51</sup> În același timp, firma italiană era obligată să achite acele utilaje cu ajutorul creditelor garantate de “Istituto Mobiliare Italiano” și de conducerea americană a “Export-Import Bank”.

În cadrul analizei nu putem neglija aportul decisiv al unor bănci americane, în frunte cu “Chase Manhattan Bank”, după încheierea celui de-al doilea război mondial, pentru salvarea de la faliment a companiei italiene, sprijinul masiv acordat prin intermediul Planului Marshall, precum și acțiunile familiei Agnelli din perioada 1963-1966 pentru reorganizarea firmei și dezvoltarea sa eficientă în toată Europa (de-o parte și de alta a Cortinei de Fier), Asia, Africa și America de Sud.<sup>52</sup>

Ridicarea reciprocă, la nivel de ambasadă, a reprezentanțelor diplomatice de la Roma și București (10 martie 1964) a permis dezvoltarea relațiilor economice dintre cele două state. Astfel, în prima jumătate a lunii iulie 1964 a avut loc o vizită

---

<sup>51</sup> WWICS, *Memorandum for Walt W. Rostow from John De Luca regarding U.S. trade relations with the Soviet Union and Eastern Europe. De Luca comments on the Fiat Automobile Co.-Soviet automobile plant deal. Memo. White House, Washington D.C., May 16, 1966*; p. 1-2; Lyndon Baines Johnson Library; *Declassified Documents Reference System*. Farmington Hills, Mich.: Gale, 2012. Document Number: CK3100466006 (DDRS-275428-i1-3); *Assistant Secretary of State Anthony Solomon and Deputy Assistant Secretary of State Walter Stoessel, Jr. recommend actions with regard to East-West economic policy. Points include: Soviet application for shipping service to the Great Lakes; presidential determination to make Czechoslovakia, Bulgaria, Hungary and Poland eligible for Export-Import Bank (EXIM) guarantees; an export license for the U.S.-based industry sale of a \$140 million steel mill to the U.S.S.R. Memo. Department of State, Washington D.C., May 25, 1966*; p. 1-4; Lyndon Baines Johnson Library; *Declassified Documents Reference System*. Farmington Hills, Mich.: Gale, 2012. Document Number: CK3100522000 (DDRS-286626-i1-4); *Memorandum regarding U.S. policy toward an Italian request to the Export-Import Bank to finance U.S. equipment to be sent to the Fiat Automobile Co. plant in the Soviet Union. Memo. Department of State, Washington D.C., May 27, 1966*; p. 1-6; Lyndon Baines Johnson Library; *Declassified Documents Reference System*. Farmington Hills, Mich.: Gale, 2012. Document Number: CK3100498760 (DDRS-281254-i1-6); *In a letter to President Lyndon B. Johnson, Secretary of Commerce John Connor recommends that a group of Ohio steel mill equipment makers be approved a license to sell a cold rolled steel plant to the Soviet Union. This project is estimated to cost between \$112 million and \$140 million for technology and equipment. Letter. Department of Commerce, Washington D.C., June 30, 1966*; p. 1-5; Lyndon Baines Johnson Library; *Declassified Documents Reference System*. Farmington Hills, Mich.: Gale, 2012. Document Number: CK3100520377 (DDRS-286337-i1-5); *Memorandum to Secretary of State Dean Rusk from Douglas MacArthur II regarding an Export-Import Bank loan to finance U.S. equipment to be sent to build a Fiat automobile plant in the U.S.S.R. Memo. Department of State, Washington D.C., July 19, 1966*; p. 1-6; Lyndon Baines Johnson Library; *Declassified Documents Reference System*. Farmington Hills, Mich.: Gale, 2012. Document Number: CK3100498766 (DDRS-281255-i1-6). Această sursă provine din baza de date și rețeaua digitală de informații existente la “Woodrow Wilson International Center for Scholars – Washington, D.C.”, la care am avut acces în perioada 1 martie – 15 iunie 2012, beneficiind de o bursă de studii oferită de Institutul Cultural Român. Pentru indicarea sursei am folosit acronimul WWICS.

<sup>52</sup> Lewis H. Siegelbaum, *Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile*, New York, 2008, p. 89.

în Italia a unei delegații alcătuite din Gheorghe Rădulescu (vicepreședinte al Consiliului de Miniștri), Gheorghe Rădoi și Mihai Petri (adjunct al ministrului Comerțului Exterior), pentru lărgirea cooperării cu companiile “FIAT”, “Aspera”, “Zanussi” și “Ansaldo” în industria constructoare de mașini din România.<sup>53</sup>

Insistența autorităților de la București de a semna contracte cu firme italiene poate fi înțeleasă dacă avem în vedere faptul că N. Hrușciov și A. Kosâghin au manifestat interes pentru fabricarea anuală în URSS a 120.000 de tractoare italiene de 85 CP și prim-ministrul sovietic a vizitat uzina “FIAT” de la Torino în vara anului 1962. Ideea a fost abandonată după doi ani din cauza dificultăților avute de italieni pentru respectarea condițiilor tehnice anunțate de autoritățile sovietice, precum și ca urmare a schimbării politice survenite la Moscova, la 14 octombrie 1964.<sup>54</sup> În plus, atât în URSS, cât și în România se cunoștea deja că nord-coreenii au primit din R. P. Chineză documentația tehnică necesară pentru producerea de tractoare, fără a fi respectate licențele de fabricație ale producătorului inițial.<sup>55</sup>

În aceeași perioadă, spionii români au încercat să obțină planurile tehnice ale unui tractor echipat cu un motor de 18 CP, realizat de firma “OCRIM S.p.A.” din Cremona (Italia). Copiile acelor documente au ajuns în cele din urmă în România și Alexandru Drăghici a raportat la 7 decembrie 1964 faptul că le-a predat ministrului Industriei Construcțiilor de Mașini, Gheorghe Rădoi.<sup>56</sup>

În paralel, Ion Gheorghe Maurer și Corneliu Mănescu s-au străduit să obțină acordul autorităților politice de la Paris pentru fabricarea în România a unui model de autoturism francez. O delegație condusă de președintele Consiliului de Miniștri a efectuat o vizită în capitala Franței (27-31 iulie 1964) și Ion Gheorghe Maurer a fost primit la Palatul Élysée de premierul Georges Pompidou, apoi, pentru o oră, de

---

<sup>53</sup> *Relațiile internaționale postbelice. Cronologie diplomatică, 1945-1964*, coordonator: Nicolae Ecobescu, București, 1983, p. 384; *Politica externă a României. Dicționar cronologic*, București, 1986, p. 272; Vasile Buga, *O vară fierbinte în relațiile româno-sovietice. Convorbirile de la Moscova din iulie 1964*, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, București, 2012, p. 104; Dan Cătănuș, *Tot mai departe de Moscova ... Politică externă a României în contextul conflictului sovieto-chinez (1956-1965)*, Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, București, 2012, p. 353.

<sup>54</sup> Lewis H. Siegelbaum, *op. cit.*, p. 84-85; 89; Mihai Croitor, Sanda Borșa, *op. cit.*, vol. II, p. 205; 210. La 18 iunie 1962. Hrușciov a dezvăluit lui Gheorghiu-Dej intenția sa de a cumpăra o uzină italiană de tractoare, fără a preciza însă nimic despre o posibilă colaborare a URSS cu firma “FIAT”.

<sup>55</sup> Acțiunea nord-coreenilor a fost menționată de Iuri Andropov în discuția cu Gh. Gheorghiu-Dej, Ion Gh. Maurer, Nicolae Ceaușescu, Emil Bodnăraș, Alexandru Bărlădeanu și Ghizela Vass (București, 2 aprilie 1963). Liderul sovietic a afirmat că “*ne-a dat o lecție bună tov. Kim Ir Sen, când s-a adresat să-i punem la dispoziție documentația pentru construirea unei uzine de tractoare. Atunci i-am spus: de ce vă trebuie vouă fabrică de tractoare? Putem să vi le dăm noi, chinezii, ceții. Tov. Kim Ir Sen ne-a răspuns atunci [:] bine, bine, dar nu e numai problema tractoarelor, noi trebuie să ne dezvoltăm economia. Dânsul a obținut apoi documentația cerută pe sub mână de la chinezi și a făcut fabrica de tractoare (subl.n.)*”. Mihai Croitor, Sanda Borșa, *op. cit.*, vol. II, p. 263.

<sup>56</sup> ANIC, fond CC al PCR. Cancelarie, ds. 107/1964, f. 8-9; Gavriil Preda, Petre Opreș, *România în Organizația Tratatului de la Vârșovia. Documente (1954-1968)*, volumul II (1962-1968), Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului, București, 2009, p. 174-175.

președintele Charles de Gaulle, pentru a discuta despre posibilitățile de dezvoltare a relațiilor politice, economice și culturale dintre cele două state. Totodată, miniștrii de externe ai României și Franței au semnat un acord de colaborare științifică și tehnică (Paris, 31 iulie 1964), care a stat apoi la baza acordului comercial româno-francez, de lungă durată (București, februarie 1965) și a procesului de negociere pentru realizarea în România a automobilelor “Renault 8” și “Renault 12”.<sup>57</sup>

În privința colaborării autorităților de la București cu diferiți reprezentanți ai companiei “FIAT”, la insistența lui Gheorghe Gaston Marin (președintele părții române în Comisia tehnico-științifică româno-italiană), menționăm experimentul care a avut loc în România, în cursul anului 1965, cu un set nou de tractoare și mașini agricole italiene, precum și cumpărarea unor tractoare “FIAT” în 1966.<sup>58</sup> De asemenea, merită subliniată și ideea fostului președinte al Comitetului de Stat al Planificării de a se procura din Italia o fabrică de mașini de spălat rufe – instalată la Cugir (județul Alba), la mijlocul anilor '70.<sup>59</sup>

Relațiile dintre cele două părți s-au concretizat și prin achiziționarea în anul 1967 a licenței italiene de fabricare a injectoarelor pentru motoarele D 105 (folosit la “Universal 650”) și D 80 (utilizat de tractoarele românești pe șenile)<sup>60</sup> și asimilarea

---

<sup>57</sup> Cristian Popișteanu, *Cronologie politico-diplomatică românească, 1944-1974*, Editura Politică, București, 1976, p. 161; *Politica externă a României. Dicționar cronologic*, op. cit. p. 273; *Relațiile internaționale postbelice. Cronologie diplomatică, 1945-1964*, op. cit., p. 395.

Nicolae Ceaușescu a aprobat fabricarea în România a autoturismului “Renault 12” (varianta românească fiind redenumită “Dacia 1300”) și, la 16 septembrie 1966, Consiliul de Miniștri al R.S. România a adoptat Hotărârea nr. 2004, în care s-a menționat numele companiei cu care se coopera, amplasamentul uzinei și câte automobile trebuiau să se realizeze la Colibași: 55.000 exemplare, anual, din care 11.000 erau autoutilitare derivate din autoturismul standard.

Autoritățile române nu au dorit asamblarea modelului “Renault 16” deoarece efortul valutar pentru proiectul respectiv era considerat mult prea mare față de posibilitățile României. În schimb, s-a acceptat o altă variantă propusă de francezi: asimilarea în fabricație, în proporție de 20%, a unor părți componente ale modelului “Renault 8” (“Dacia 1100”) și asamblarea sa din piese importate, vopsirea caroseriilor, montajul general, recepția și livrarea de autoturisme “Renault 8” în perioada 1968-1971.

În semn de curtoazie, reprezentanții firmei franceze au oferit familiei Ceaușescu un “Renault 8” (primul automobil de serie care a ieșit pe porțile uzinei de la Colibași, la 20 august 1968) și un “Renault 16 TL” de culoare bej, model 1968. În momentul vânzării în cadrul unei licitații organizate în luna noiembrie 1996 la Brașov, cel de-al doilea autovehicul avea înregistrați 30.174 de kilometri parcurși. La licitație s-au înscris două persoane și automobilul “Renault 16 TL” a fost adjudecat de pensionarul Ștefan Elefteri pentru suma de 2363 dolari. Vezi ANIC, *Fototeca online a comunismului românesc*, cota 169/1968, fotografia #G506; *Ceausescu car lures two bidders*, în “Globe & Mail”, Toronto, Canada (November 27, 1996), News: p. N13, *Custom 150 Journals*. Web. 15 May 2012 (Gale Document Number: GALE|A162634155).

<sup>58</sup> Vezi ANIC, fond *Președinția Consiliului de Miniștri. Consiliul de Miniștri 1956-1966*, ds. 269/1965, *passim*; ds. 57/1966, *passim*.

<sup>59</sup> Gheorghe Gaston Marin, *op. cit.*, p. 210-211.

<sup>60</sup> Pentru fabricarea injectoarelor motoarelor D 110, folosite de tractoarele produse la Brașov, autoritățile române au achiziționat în 1967 o licență a companiei germane “Robert Bosch GmbH”. În perioada 1970-1975, reprezentanții României au cumpărat licențe de la compania “Bosch” pentru a se putea realiza în țară atât noile motoare necesare gamei de tractoare “Universal 445” (“Fiat 445”), cât și motoarele care echipau camioanele și autobuzele construite sub licență germană

motorului diesel "FIAT D 115" la uzina din Brașov (în perioada 1963-1968).<sup>61</sup> În paralel, modelul românesc de tractor "Universal" se realiza în mai multe variante: "Universal 650" (M, super, DT super și DTC), "Universal 651" (standard și M) și "S-650" (pe șenile). Gama de produse s-a lărgit în anul 1969 prin introducerea în fabricație a unor versiuni ale tractorului "Fiat 445": 400, 445 (standard, DT, DTC, DTE, HC, IF, L), 450, 530, 550, 340 DT, 342 DTCE (toate pe roți), SM-400, S-445, SM-445, SIV-445, S-530, SM-530, S-550, SM-550 și SM-640 (șenilate). Montajul general al tractoarelor "Universal 650", echipate cu motoare D 110 (65 CP, o versiune a "D 105") sau D 118 (80 CP, derivat din "D 110"), avea loc în secția specială T-41 (vis-à-vis de secția T-38, unde se asamblau propulsoarele respective), în timp ce motoarele "FIAT D 115" (45 CP) se montau în secția T-48, situată pe aceeași platformă industrială, dar mai aproape de uzina "Rulmentul". O parte din piesele componente se realizau în cele două turnătorii ale fabricii: T-32 (secția veche, aproape de poarta nr. 2) și T-43 (cunoscută și sub denumirea de "Turnătoria de fontă specială" și echipată cu o linie modernă de producție, tip DISAMATIC – concepută în anul 1957 de profesorul danez Vagn Aage Jeppesen și realizată pe scară largă de "Dansk Industri Syndikat A/S", începând din 1960). Pentru anumite tractoare pe șenile se colabora cu "Uzina Mecanică Plopeni" (care furniza motoare auxiliare de pornire, de 23 CP) și cu Uzina de Tractoare și Mașini Agricole de la Miercurea Ciuc (unde s-au fabricat, sub licență FIAT, modelele șenilate S-451 L, SM-451 L, S-531 L, SM-531 L, S-641 L, SM-641 L și S-651 LS, în perioada 1978-1983).<sup>62</sup> Cabinele tractoarelor montate la Brașov, Craiova și Miercurea Ciuc se primeau de la întreprinderile existente la Întorsura Buzăului și Roșiorii de Vede.

Reprezentanții României au mai achiziționat o licență a companiei "FIAT" pentru fabricarea la "Întreprinderea Mecanică de Precizie" din Breaza (județul Prahova), începând din 1974, a injectoarelor pentru motoare 12 LDE și 6 LDA 28 ale locomotivelor românești Diesel<sup>63</sup>, iar la 12 mai 1976 s-a încheiat la București un acord-cadru de cooperare între "FIAT" și întreprinderile românești din industria metalurgică. Valabil zece ani, acel document prevedea acțiuni de cooperare atât în România, cât și pe terțe piețe și a fost semnat înainte de primirea de către Gheorghe Oprea, vicepreședinte al Consiliului de Miniștri, a lui Niccolò Gioia, consilier

---

MAN la uzina "Steagul Roșu" din Brașov, respectiv "Tudor Vladimirescu" din București (începând din 1972).

<sup>61</sup> Pentru discuțiile privind achiziționarea licenței de fabricație a tractoarelor agricole dotate cu motoare FIAT Diesel de 40-45 CP și hotărârea adoptată la 21 iunie 1966 de membrii Comitetului Executiv al CC al PCR, vezi ANIC, fond CC al PCR, Cămară, ds. 85/1966, *passim*.

<sup>62</sup> "Uzina de Tractoare și Mașini Agricole" de la Miercurea Ciuc a fost înființată în anul 1973. Hart, <http://tractors.wikia.com/wiki/Hart> (20.10.2013).

<sup>63</sup> Începând din 1977 s-a extins cooperarea "Întreprinderii Mecanice de Precizie" cu englezii de la "Perkins Engines Company Ltd." – compania respectivă fiind deținută de concernul canadian (la acea vreme) "Massey Ferguson". O parte din producția realizată la Breaza era formată din injectoare pentru motoarele autocamioanelor realizate la uzina "ROMAN" din Brașov.

administrativ pentru afaceri internaționale și șef al delegației firmei "FIAT" care a vizitat România în luna mai 1976.<sup>64</sup>

Investiția realizată în cursul anilor '60 de către autoritățile de la București, în scopul fabricării de tractoare și motoare moderne pentru acestea la uzina din Brașov (parțial sub licență FIAT), a fost estimată în anul 2005 de un ziarist român la aproximativ 150 milioane de dolari.<sup>65</sup> Ulterior, ca urmare a experienței dobândite de către specialiștii și muncitorii români, Nicolae Ceaușescu a aprobat dezvoltarea producției de tractoare echipate cu motoare de 26, 70, 80 și 110 CP, în perioada 1977-1989, pornindu-se de la modelul FIAT existent la Brașov.

În ceea ce privește proiectul motorului "FIAT D 115" Diesel (45 CP), produs la Brașov pentru echiparea tractoarelor "Universal 445" și "TIH 445"<sup>66</sup>, acesta a fost modificat în perioada 1977-1978 de către inginerii români, prin adăugarea unui cilindru la cei trei existenți, în scopul realizării motorului "D-127" pentru vehiculul ARO 240. Noul propulsor nu era pretențios în privința calității combustibilului, dacă reviziile se efectuau conform normelor tehnice, însă avea două inconveniente: era foarte greu și genera trepidații mari, care afectau în timp structura de rezistență a autoturismului de teren (în special pivoții și capetele de bară).<sup>67</sup>

Totodată, se cuvine remarcat faptul că în 1974 a început construirea unei fabrici de scule și matrițe la "Întreprinderea Metalurgică de Stat" din Câmpulung-Muscel, în scopul modernizării procesului de producție a autoturismelor de teren.<sup>68</sup> Utilajele necesare investiției (strunguri, mașini de găurit, raboteze, freze etc.) au fost aduse și montate de specialiști chinezi, ajutați de ingineri și muncitori români. Nicolae Ceaușescu a participat la inaugurarea fabricii în septembrie 1976 și, după un an și jumătate, s-au încheiat contracte privind livrarea în Cehoslovacia a 1000 de autovehicule ARO și 3000 de autoturisme "Dacia 1300", în timp ce autoritățile de la

---

<sup>64</sup> WWICS, Foreign Broadcast Information Service (FBIS) Daily Reports, *Daily Report. EASTERN EUROPE*, FBIS-EEU-76-094 on 1976-05-13. BRIEFS, ROMANIA (FIAT INDUSTRIAL AGREEMENT) [Page H3].

<sup>65</sup> Cristian Stoichici, *Eșecuri – În ultimii 11 ani au avut loc șase tentative nereușite de privatizare a uzinei Tractorul*, în "Transilvania Express", octombrie 2005. [http://www.mytex.ro/stiri/eșecuri-in-ultimii-11-ani-au-avut-loc-sase-tentative-nereușite-de-privatizare-a-uzinei-tractorul\\_135416](http://www.mytex.ro/stiri/eșecuri-in-ultimii-11-ani-au-avut-loc-sase-tentative-nereușite-de-privatizare-a-uzinei-tractorul_135416) (20.10.2013).

<sup>66</sup> În anul 1974 a început producția de tractoare "TIH 445" la Întreprinderea "7 Noiembrie" din Craiova. Aceasta a primit ulterior numele "Întreprinderea de Mașini Agricole și Tractoare" și în anul 1977 a fost lansat în producție de serie tractorul universal A 1800, dotat cu un motor de 180 CP.

<sup>67</sup> O parte dintre autoturismele de teren ARO-240 realizate la Câmpulung-Muscel începând din anul 1978 au primit motoare "D-127", cu injecție directă și 68 CP, fabricate la Uzina "Tractorul" din Brașov, iar în 1984 s-a lansat în producție de serie varianta ARO-240 echipată cu motorul Diesel "L-27", cu injecție indirectă și 68 CP – acel propulsor fiind realizat numai la Câmpulung-Muscel.

<sup>68</sup> Magda Băncescu, *Adunați în biroul lui Jiang Zemin, la Matrițe, chinezii au deplâns moartea lui Mao Zedong*, în "Evenimentul Muscelan", sâmbătă, 9 martie 2013, <http://evenimentulmuscelan.ro/index.php/istoria-aro/10874-adunati-in-biroul-lui-jiang-zemin-la-matrițe-chinezii-au-deplâns-moartea-lui-mao-zedong.html> (18.03.2013).

Praga urmau să trimită în România 40 de autobuze (probabil din modelul "Karosa ŠM 11" sau varianta turistică "ŠD 11") și 4000 de autoturisme "Škoda".<sup>69</sup>

În schimbul sprijinului acordat de autoritățile de la Beijing (credite foarte avantajoase pentru livrarea de echipamente și tehnologie industrială), România a exportat numeroase autoturisme ARO în R. P. Chineză, în diferite variante – câte 1200-1500 de ARO 243 și 244 Diesel, lunar, în cursul anului 1984.<sup>70</sup> Pentru realizarea părții superioare a caroseriei acelor vehicule s-a apelat la o firmă italiană, care a fabricat matrițele necesare. Totodată, 2000 de ARO au ajuns în Ungaria în anul 1984, împreună cu 1500 de autoturisme "Dacia 1310", iar pentru 1985 era planificată livrarea a 7000 de "Dacia" – în contrapartidă cu motoare de 180 și 190 CP (realizate pentru autocamioane la uzina "Rába" din Győr), componente și alte subansamble pentru camioane și autocare, utilaje agricole, materiale de construcții și instrumente de laborator.<sup>71</sup>

Guvernul român a încercat să lărgească piața de desfacere pentru produsele respective și, în acest sens, a fost semnat la 8 decembrie 1989 un protocol cu autoritățile de la Sofia privind schimburile reciproce de bunuri și servicii, precum și pentru efectuarea de plăți în anul 1990 (aproximativ 450 de milioane de ruble transferabile). Cu acel prilej s-au încheiat și acordurile de export la sud de Dunăre a

---

<sup>69</sup> WWICS, Foreign Broadcast Information Service (FBIS) Daily Reports, *Daily Report. EASTERN EUROPE*, FBIS-EEU-78-041 on 1978-03-01. BRIEFS, ROMANIA (ROMANIAN-CSSR VEHICLE CONTRACTS) [Page H2].

<sup>70</sup> Magda Băncescu, *200 de ARO-uri au ars pe vapor, în timpul transportului la Shanghai*, în "Evenimentul Muscelian". marți, 18 decembrie 2012.

<http://www.evenimentulmuscelian.ro/index.php/istoria-aro/10253-200-de-aro-uri-au-ars-pe-vapor-in-timpul-transportului-la-shanghai.html> (18.03.2013).

<sup>71</sup> WWICS, Foreign Broadcast Information Service (FBIS) Daily Reports, *Daily Report. EASTERN EUROPE*, FBIS-EEU-84-206 on 1984-10-23. BRIEFS (TRADE WITH HUNGARY) [Page H7]. În perioada 1984-1986, uzina de la Colibași a trimis peste 15000 "Dacia 1310" în Ungaria, cu scopul de a onora comenzile primite. Cele 7000 de automobile românești planificate pentru export pe piața ungară în anul 1986 s-au aflat într-o concurență cu 35000 de autoturisme expediate din R.D.G., 10.000 de "Škoda" livrate de Cehoslovacia, cu automobilele "Fiat 124 P" și "Fiat 126 P" fabricate în Polonia (a căror cerere a crescut față de 1985), cu "Lada 1200" și "Lada 1500" din Uniunea Sovietică (o cerere similară cu cea din anul precedent), precum și cu diferite modele "Zastava" din Iugoslavia (care au înregistrat în Ungaria o cerere dublă față de cea din 1985). Idem, *Daily Report. EASTERN EUROPE*, FBIS-EEU-85-246 on 1985-12-23. BRIEFS, HUNGARY (AUTOMOBILE STATISTICS) [Page F12].

Anunțul autorităților ungare referitor la creșterea prețurilor la o serie de produse alimentare care se importau și la bunurile de folosință îndelungată (începând cu 13 ianuarie 1986) nu a descurajat vânzările de automobile în anul 1986. "Lada 1200", "Lada 1500", "Škoda" și "Zastava" au costat mai mult cu 3-4%, iar "Fiat 126 P" cu 4,6%. În cazul "Daciei 1310", prețul său a crescut cu 1,5% față de cel din 1985 și cantitățile trimise în Ungaria, în perioada 1987-1989, au rămas relativ constante (circa 7000 exemplare, anual), deși au fost înregistrate și plângeri privind calitatea mai scăzută a vehiculelor românești. Idem, *Daily Report. EASTERN EUROPE*, FBIS-EEU-86-008 on 1986-01-13. HUNGARY (PRICES FOR FRUIT, APPLIANCES, CARS INCREASED) [Page F3]; idem, *Daily Report. EASTERN EUROPE*, FBIS-EEU-89-114 on 1989-07-25. HUNGARY (Trade With Romania To Fall 10 Percent in 1989) [Page 20].

2000 de autovehicule “ARO” și “Dacia”, precum și 45 de locomotive electrice românești, în contrapartidă cu produse industriale realizate în Bulgaria.<sup>72</sup>

Deoarece achitarea ratelor la creditele oferite în 1970 și 1971 de autoritățile de la Beijing urma să înceapă după anul 1975, utilajele importate din R. P. Chineză pentru industria românească (inclusiv pentru dotarea fabricii de scule și matrițe de la Câmpulung-Muscel) nu au mai fost menționate în planurile de achiziții valabile pentru perioada 1971-1975.<sup>73</sup> În consecință, conducerile Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini și Ministerului Apărării Naționale au raportat lui Nicolae Ceaușescu faptul că au fost reduse importurile țării cu 31 milioane lei valută, respectiv 20 de milioane lei valută. În realitate, achitarea creditelor respective a fost “mutată” dintr-un cincinal în altul.

### Concluzii

În anii '60 ai secolului trecut, Gh. Gheorghiu-Dej și Nicolae Ceaușescu au adoptat o serie de măsuri pentru dezvoltarea industriei românești de tractoare și autovehicule. În opinia noastră, aceștia au pornit corect de la ideea importării unor licențe de fabricație (Ford, FIAT, Renault, MAN, Saviem) și achitarea acestora în contrapartidă cu produsele realizate în noile uzine din țară, deoarece inginerii și muncitorii din România nu aveau experiență suficientă pentru a proiecta și fabrica singuri și în întregime asemenea produse, în condiții de eficiență economică. Încercând să rezolve o parte dintre probleme, specialiștii români au redimensionat motorul american “Ford Y” prin schimbarea sistemului său de măsură (din țol în metru) și menținerea proporțiilor – fapt care a permis la începutul anilor '60 echiparea noilor camioane românești SR-131 “Carpați”, SR-132, SR-113 “Bucegi” și SR-114 cu un propulsor performant pentru acea vreme (SR-211) și a ajutat la crearea motorului M-207 pentru autoturismele de teren M 59 (seria B) și M 461.<sup>74</sup> Ulterior,

---

<sup>72</sup> Idem, *Daily Report*. EASTERN EUROPE, FBIS-EEU-89-243 on 1989-12-20. BULGARIA (1990 Trade Protocol Signed With Romania) [Page 3].

<sup>73</sup> La reuniunea din 16 decembrie 1970 a Comitetului Central al P.C.R.. Nicolae Ceaușescu a amintit despre primirea de către România a două credite chinezești. Iară dobândă. Primul dintre acestea s-a acordat în valută (100 de milioane de dolari) în luna decembrie 1970 și trebuia rambursat în perioada 1977-1979. Cel de-al doilea – în valoare de 200 de milioane de yuani (echivalent cu 304.568.526 lei valută) – a fost utilizat pentru achiziționarea din R.P. Chineză a unor utilaje complexe necesare atât economiei naționale, cât și industriei de apărare. Acestea se livrau în cincinalul 1971-1975 la solicitarea părții române și urmau să fie plătite în zece rate anuale egale, în perioada 1981-1990. Vezi ANIC, fond CC al PCR. *Cancelarie*, ds. 86/1970, f. 5; ds. 115/1970, f. 102-103; *Relațiile româno-chineze 1880-1974. Documente*. Ministerul Afacerilor Externe și Arhivele Naționale din România, coordonator: ambasador Romulus Ioan Budura. București, 2005, p. 1017-1020; 1029-1032, 1043; 1046-1056; 1060; 1088; 1092-1093; 1127; 1132-1133; 1143-1145; 1150; 1158-1161; 1183.

<sup>74</sup> Procedul inginerilor români privind obținerea unui propulsor nou fusese utilizat și în alte state. De exemplu, motorul automobilului de teren GAZ-69 a fost realizat de specialiștii sovietici prin reducerea de la șase la patru a numărului de cilindri ai propulsorului fabricat de compania americană “Dodge” în ultima parte a perioadei interbelice și mai ales în cel de-al doilea război mondial. Licența motorului american s-a utilizat inițial în URSS pentru autoturismul de teren GAZ-61 (1941-1945). Din anul 1946, același motor “Dodge” s-a folosit pentru a echipa autocamioanele GAZ-51 și GAZ-63 (cunoscute în România sub denumirea de “GAZ Molotov”), iar autoritățile de

SR-211 a fost folosit și pentru propulsarea transportoarelor amfibii blindate TAB-71, fabricate la Moreni începând din anul 1971.

Totodată, ambii lideri comuniști români au fost conștienți de veridicitatea afirmațiilor lui Gheorghe Gaston Marin privind concurența existentă pe plan mondial și greutățile care pot să apară din cauza dezvoltării în mod insuficient a infrastructurii din România pentru o asemenea industrie. Limitele respective au devenit evidente în anii '70, când autoturismele de teren ARO au avut nevoie de un motor diesel performant și o nouă caroserie, iar producția uzinei de la Câmpulung-Muscel trebuia să crească foarte repede. Pentru a rezolva acele probleme, Nicolae Ceaușescu a aprobat reproiectarea motorului italian de tractor, fabricat sub licență la Brașov și montat apoi pe ARO, precum și importul de utilaje relativ moderne din Republica Populară Chineză, pentru crearea la Câmpulung-Muscel a unei fabrici de scule și matrițe. În noile condiții, producția de automobile ARO a crescut și, în același timp, a existat o piață de desfacere asigurată pentru mulți ani (R. P. Chineză) – chiar dacă produsele românești aveau o fiabilitate mai scăzută, comparativ cu cele realizate de companiile de prestigiu din Europa, SUA și Japonia.

Deoarece fiabilitatea redusă a vehiculelor realizate la Câmpulung-Muscel a provocat greutăți financiare din cauza rezilierii unor contracte încheiate în diferite state, autoritățile de la București au aplicat o soluție extremă în anii '80: importul și montarea unor serii limitate de motoare fabricate de companii străine consacrate ("Ford", "Peugeot", "Toyota", "VM Motori S.p.A.", "Perkins"), autovehiculele echipate în acest mod fiind apoi exportate. Una dintre firmele cu care s-a colaborat mai mult a fost "Renault", aceasta oferind motoare de tipurile Otto și Diesel pentru "ARO-10".<sup>75</sup>

Probleme de fiabilitate au avut și tractoarele fabricate la Brașov și Craiova. De exemplu, din cauza unor proiectări greșite, la modelul "Universal 650" au fost înregistrate foarte multe defecțiuni la pompa de apă (care era și foarte grea), pompa hidraulică, reductor și distribuitor. Mecanismul de direcție a fost conceput primitiv, iar accesul pentru întreținerea și repararea pompei hidraulice era dificil (aceasta fiind cuplată cu pompa de direcție).<sup>76</sup> Problemele s-au accentuat odată cu reducerea în anii '80 a importurilor de piese și subansamble rezistente, iar uzura morală a tractoarelor respective nu a putut fi ascunsă prin modificări estetice ale caroseriilor.

Puterea motoarelor de tractoare a crescut în străinătate până la 400 CP (în scopul folosirii unor pluguri cu 8-12 capete, freze etc. și reducerii la jumătate a timpului de lucru și a consumului de combustibil pe unitatea de suprafață lucrată), în timp ce la Brașov se lansau în fabricație tractoare echipate cu motoare de 85 CP (de fapt, unul de 65 CP cu o turație mărită și câteva modificări minore) și 110 CP (cu șase cilindri, o pompă de injecție care se defecta repede și o transmisie foarte dificilă). Ambele vehicule nu au fost fiabile, la fel ca tractorul-încărcător frontal

---

la București au preluat în anii '50 din URSS planurile de fabricare a unor piese de schimb pentru motorul cu patru cilindri al automobilului de teren GAZ-69 la Întreprinderea Metalurgică de Stat din Câmpulung-Muscel.

<sup>75</sup> Valeriu Tudor, *În misiune la Paris. Însemnările unui diplomat român (1985-1989)*, București, 2009, p. 119.

<sup>76</sup> Ing. Mircea Modan, *Corespondență cu Petre Opreș*, Timișoara și Varșovia, 15 ianuarie 2014.

(realizat la uzina “Nicolina” din Iași), precum și tractorul universal “A 1800” – produs la “Întreprinderea de Mașini Agricole și Tractoare” din Craiova, începând din anul 1977. Cu toate acestea, modelul de 110 CP a fost utilizat în anii '80 de unitățile agricole pe suprafețe de până la 100 ha, în timp ce tractorul craiovean, cu motor de 180 CP, era folosit în cazul terenurilor de peste 100 ha – atât în lucrările agricole normale, în zone cu pământ greu (unde “Universal 650” era prea ușor și roțile acestuia patinau), cât și la scarificarea pământului (în cazul vehiculului “A 1800”). Mult mai bine s-au descurcat inginerii români cu proiectarea și fabricarea la întreprinderea “Mecanica Ceahlău” din Piatra-Neamț a plugurilor PP 3 și PP 4, a semănătorilor de grâu și semănătorii pneumatice de porumb SPC 6.<sup>77</sup>

### **The Development of Vehicles and Tractors Industry in Romania, 1948-1989 (II)** (abstract)

Due to the fact that Romania had had a very poor industry in the early '50s, Romanian authorities followed the advice of Soviet politicians for acquiring foreign manufacturing licenses. These were subsequently used in the new factories built in the country. In this study, we aim to turn some new information to account. This information is found in the United States and refers to the development of Romanian industry of tractors and vehicles, as a result of cooperation of Romania with Chausson, FIAT, and Renault companies. We also aim to present the conclusions on the efficiency of some manufacturing licenses in Romania.

---

<sup>77</sup> *Ibidem.*