

# patrimoniu • patrimoniu

## AUTOMOBILUL – VALOARE DE PATRIMONIU MUZEISTIC

ing. NICOLAE DIACONESCU

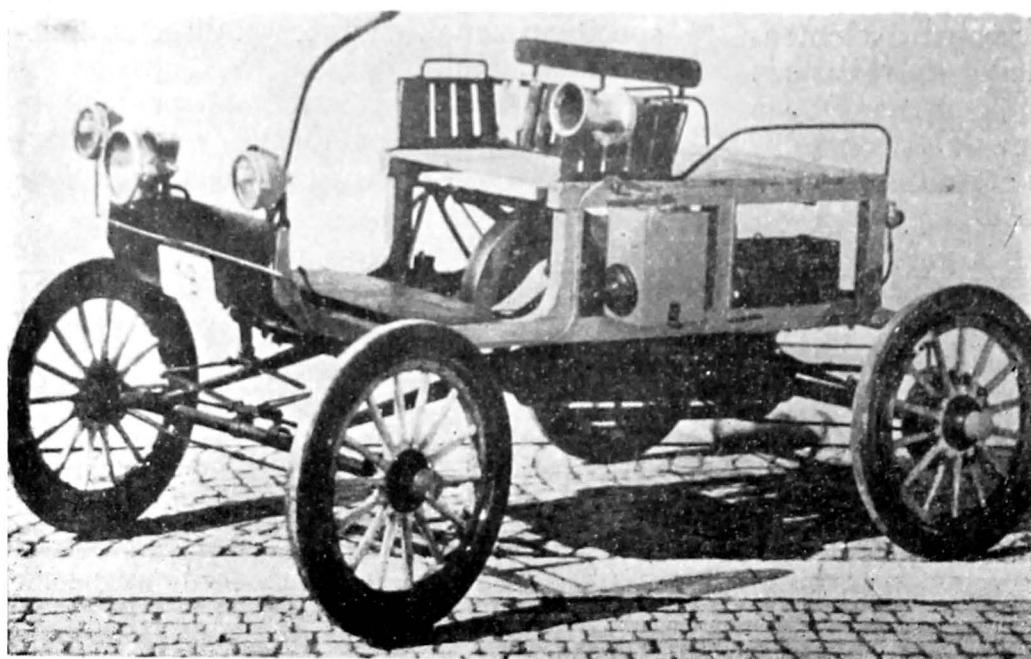
Muzeul tehnic „Prof. ing. Dimitrie Leonida” din București tezaurizează un fond de 55 exponate în domeniul transporturilor auto, de o deosebită valoare istorică, prin faptul că unele din acestea sunt cu o frecvență de răspândire foarte mică sau unicate.

Încă de la înființarea Muzeului tehnic — 1909 —, fondatorul acestuia s-a preocupat să depoziteze cele mai valoroase exponate din domeniu, reușind ca, în perioada 1909—1949, să aducă în muzeu automobilul cu abur „Gardner Serpollet”, autoturismul electric cu baterii, acumulatoare N.A.G. și autoturismul-trăsură „Victoria”, marca „Fabrique Nationale”,

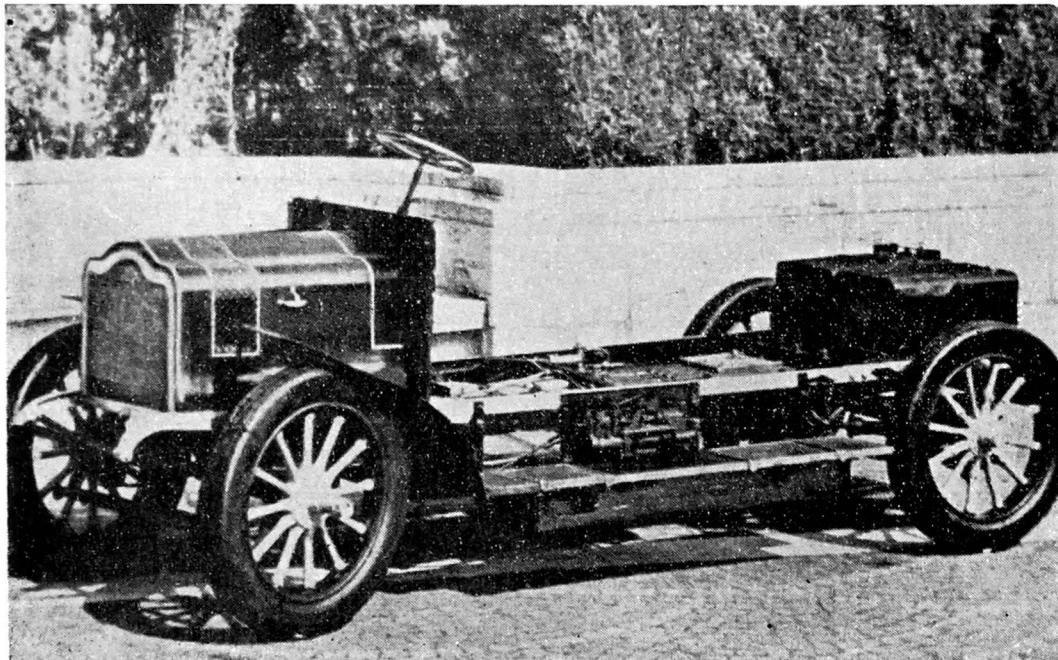
din Belgia, adus în țară de industriașul Assan, în 1900.

Automobilul „Gardner Serpollet” a fost folosit de primăria orașului București în perioada 1895—1905. Este un automobil cu abur, cu generatorul montat în față, sub capotă. Motorul e format din doi cilindri orizontali și paraleli, fiecare cilindru având patru supape. Viteza maximă 20 km/oră.

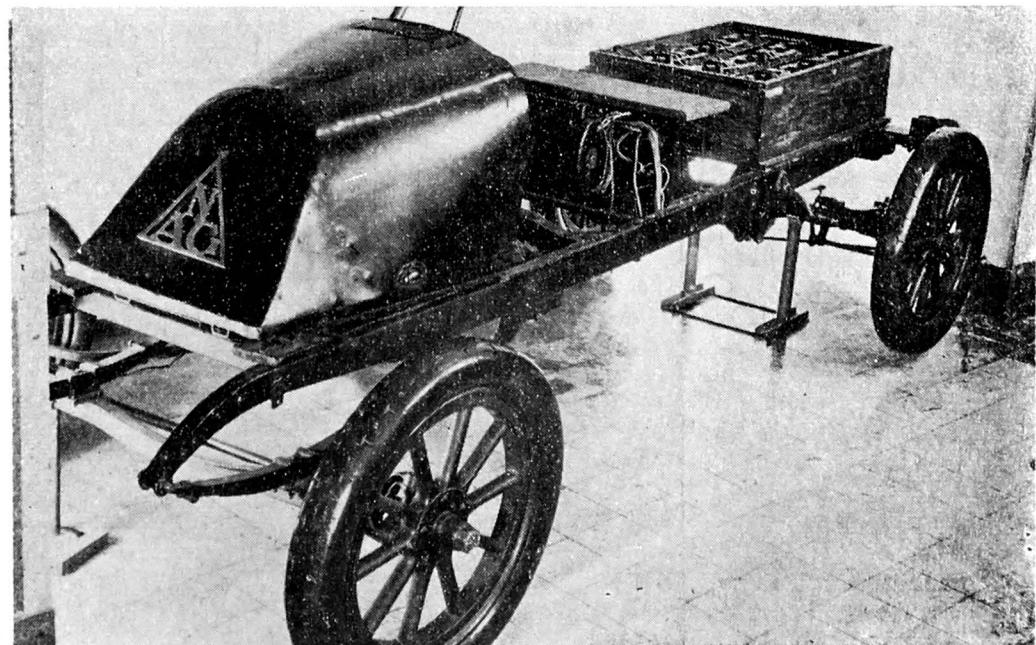
Automobilul electric cu baterii de acumulatori a fost construit de firma Nürnberg-Aktien Gesellschaft (N.A.G.) și adus în țară în 1910. Are motorul electric de curenț continuu de tip capsulat, cu caracteristicile electrice de 78 V și 35 A la 1 000 rot/min.



Automobil „Olds Patent” — 1888



Automobil cu aburi  
„Gardner Serpollet” — 1895



Automobil electric  
„N.A.G.” — 1910

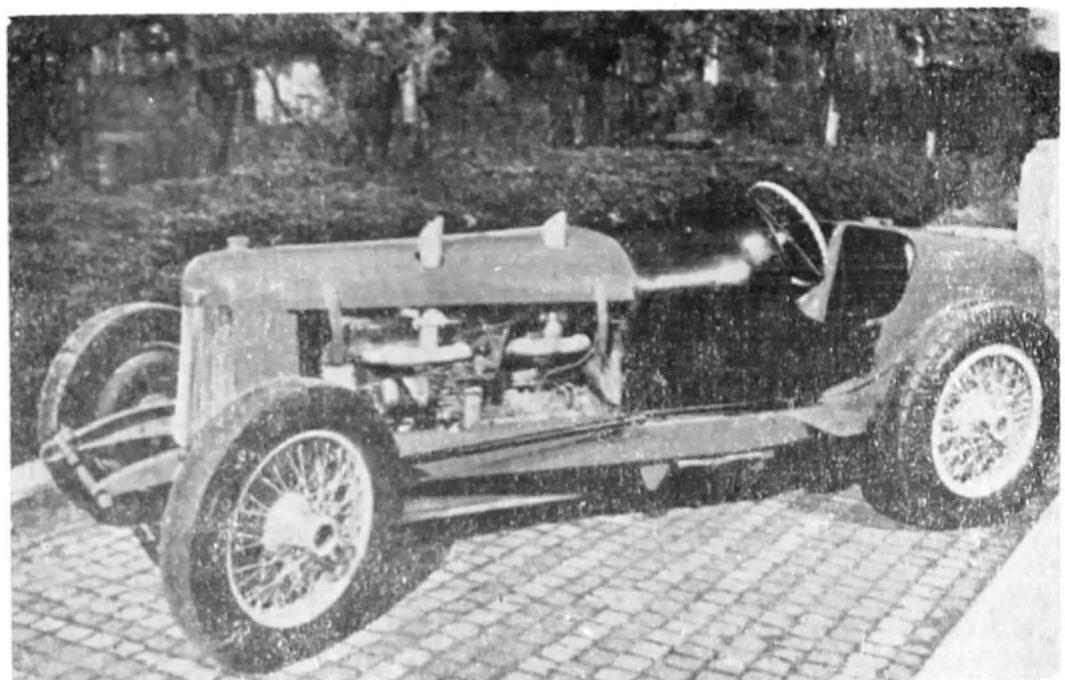
În perioada 1954—1982, colecția de autovehicule s-a îmbogățit cu prototipul automobilului aerodinamic având motorul central (Aurel Persu), cu un motor de automobil Cadillac cu 12 cilindri în V, cu motorul mașinii cu care un echipaj românesc a traversat deșertul Sahara, cu motoare ale unor automobile istorice („De Dion Bouton”, „Mercedes”, „Benz”) un ambreiaj electric al primelor automobile „Ford”, un automobil de curse „Düessenberg”, un motor cu 4 cilindri în linie „Chevrolet” tip 1924, automobilul „Olds-Patent” 1888 etc.

Un exponat de mare valoare muzeistică este automobilul aerodinamic

„Persu”. Prin realizarea sa, Persu a adus o contribuție însemnată la perfecționarea automobilului pe plan mondial. Caracteristicile tehnice ale autovehiculului, prezentate în brevetul obținut în Germania în 1922, sănt: automobil de formă aerodinamică, cu patru roți montate înăuntrul formei aerodinamice. Pe baza unor calcule și experiențe, Persu a ajuns la concluzia că forma ideală pentru un vehicul terestru este forma unei picături de apă în cădere. Astăzi știm însă cât de greu este de realizat forma ideală aerodinamică, ținând seama și de alte fenomene ca: stabilitatea, ușurința manevrării autovehiculului în anu-



Automobil aerodynamic „Aurel Persu” — 1923



Automobil de curse „Düessenberg Straight 8”, întâlnit în România în anii 1940—1950

mite condiții de mers, precum și unele considerente de ordin tehnic, economic, variabile în timp. În acest context, coeficienții aerodinamici găsiți teoretic de Persu sunt comparabili cu cei ai autovehiculelor moderne.

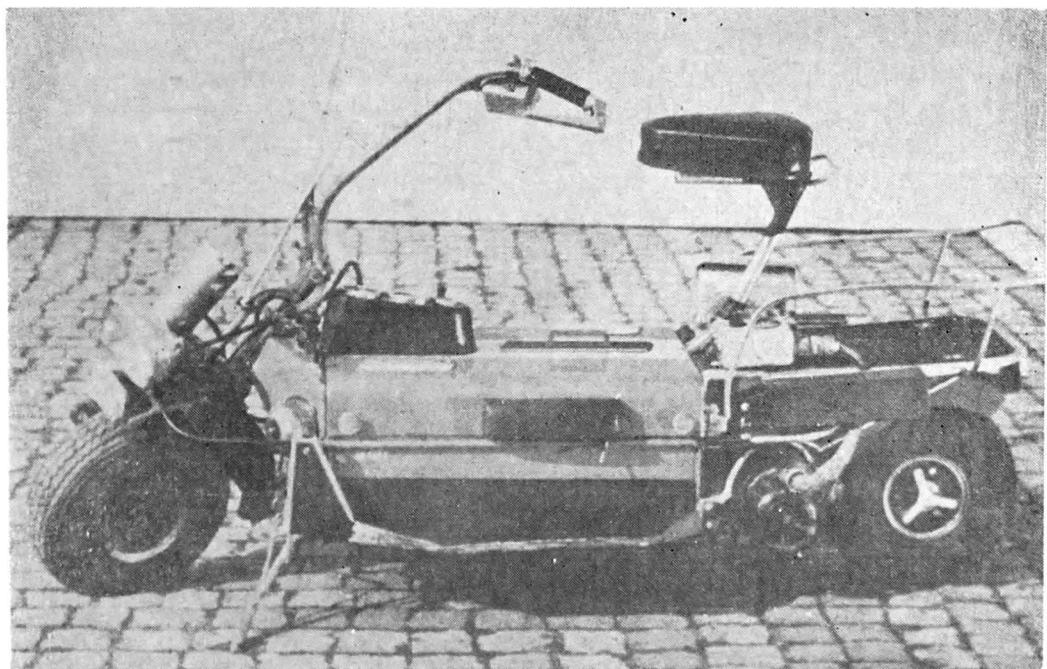
Automobilul „Olds Patent” 1888 arată ca o trăsură fără cai. Are motorul în patru timpi, monocilindric, orizontal, aprindere cu magnetou, 4 CP, viteza 24 km/h. Răcirea motorului se face cu apă, iar pornirea cu manivelă. Toate piesele mașinii sunt lucrate artizanal. Mașini de acest tip se mai găsesc foarte puține în lume.

Automobilul de curse „Düessenberg” tip Straight S. Indianapolis (1933), are piesele realizate tot artizanal. Iată cîteva date tehnice: 8 cilindri în linie, 4 800 cmc, două axe cu came în cap, două carburatoare „Vinfield” alimentate cu benzină sub presiune și o putere de 250 CP. Are suspensie pe patru arcuri lamelare, frână hidraulică pe tamburi la cele patru roți. Viteza maximă 220 km/oră.

Trebuie precizat că în România, deși au fost folosite automobile încă de la apariția lor, la sfîrșitul secolului trecut n-a existat o industrie constructoare de autovehicule. Mai mult, eforturile unor



Automobil electric  
„Sarmis EM – 4K”  
— 1976



Scuter electric „Oro-  
les ES5” — 1977

ingineri și inventatori, care au creat prototipuri originale de autovehicule, n-au fost sprijinite. Este cazul lui Dimitrie Văsescu, constructorul automobilului cu abur în 1880, expus la Paris în acea vreme, și al lui Aurel Persu, inventatorul automobilului cu profil aerodinamic, brevetat în zece țări.

Nici Întreprinderea „Astra” din Arad n-a fost sprijinită, deși aceasta avea un program deosebit de ambicios în 1920. „Scopul societății „Astra” este fabricarea

de vagoane, locomotive, tramvaie, automobile, autoturisme, tractoare, mașini și instrumente agricole, construcții metalice, aeroplane și articole necesare tehnicii aeronautice”.

Începutul industriei românești de automobile datează din 1954, odată cu fabricarea la Brașov a primei serii de autocamioane SR-101, iar apoi a autocamioanelor „Bucegi” și „Carpați”, în 59 tipuri și 199 variante.

Uzina bucureșteană „Autobuzul” producea în 1954 doar remorci auto, în 1960, autobuze TV-24 și TR-2 pentru transportul călătorilor, iar în 1970 producea 12 tipuri de autobuze și autoutilitare.

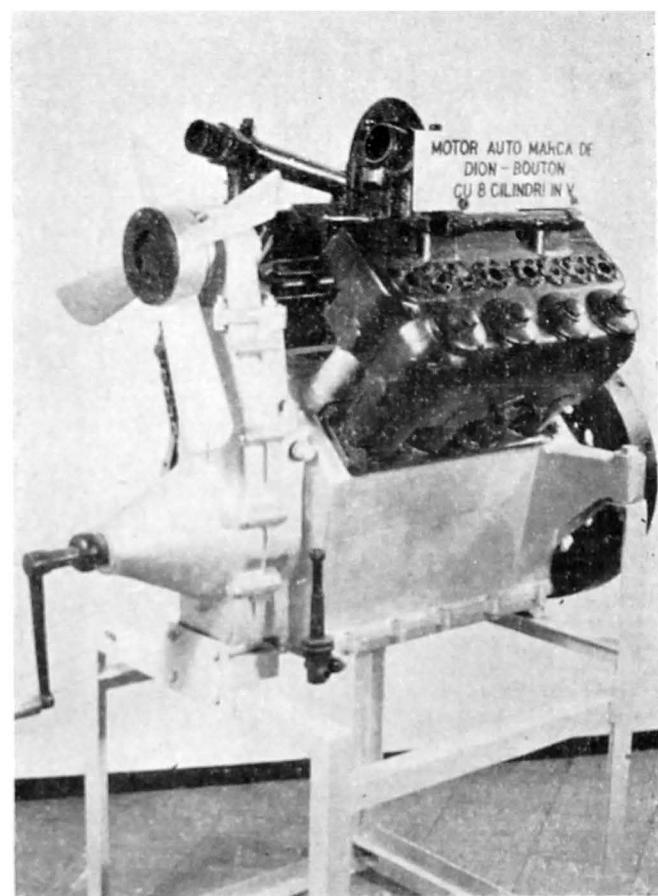
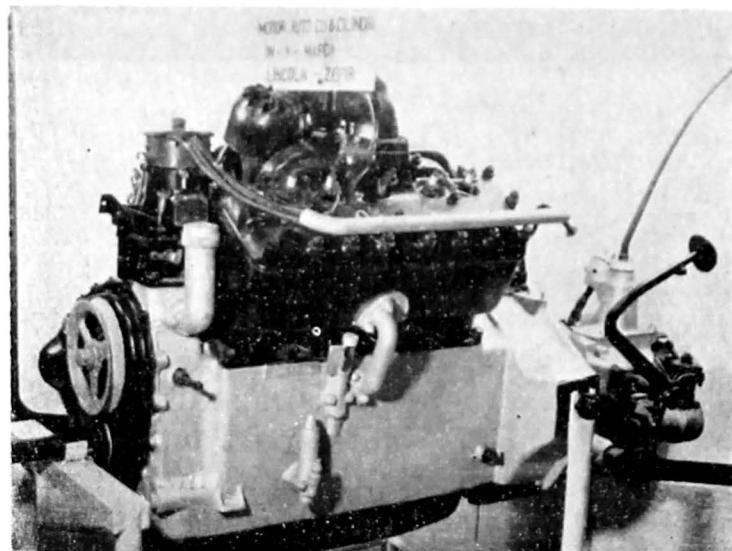
Uzina mecanică Muscel, din Cîmpulung, fabrică autoturisme de teren ARO. Primele autoturisme realizate de această uzină sînt echipate cu motorul IMS-58 A, cu aprindere prin scînteie, în patru timpi, și cu patru cilindri în linie.

În muzeu sînt expuse: un automobil IMS cu dublu diferențial secționat și un autocamion „Steagul Roșu”.

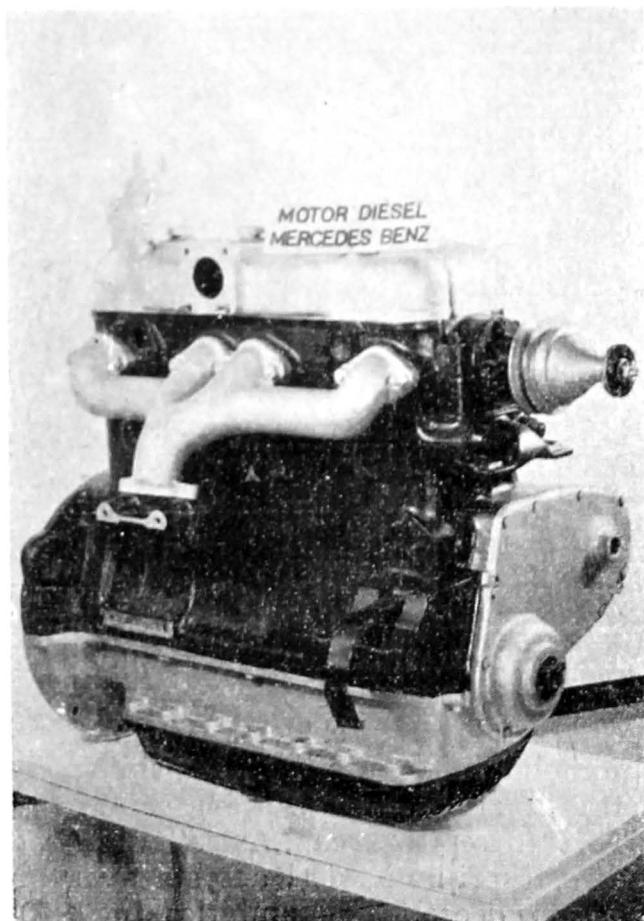
În 1968, industria românească de autovehicule marchează un pas înainte. A început producția Uzinei de autoturisme de la Pitești — marca „Dacia”, iar în noiembrie 1982 a început să producă Uzina de autoturisme de la Craiova — marca „Oltcit”, ambele tipuri de automobile după licență franceză.

Cercetătorii români de azi, preocupați de performanțele automobilului, au brevetat numeroase invenții în domeniu, în muzeul tehnic existînd unele dintre acestea. Astfel, inginerul Vasile Dumitrescu a brevetat motorul cu distribuție variabilă, care face să crească puterea motorului „Dacia” cu 2—3 cai putere, îl face să răspundă mai bine solicitărilor de demaraj, depășiri, urcări și coborîri de pante, îi crește durata de exploatare prin scăderea procesului de uzură și, ceea ce este esențial, scade consumul

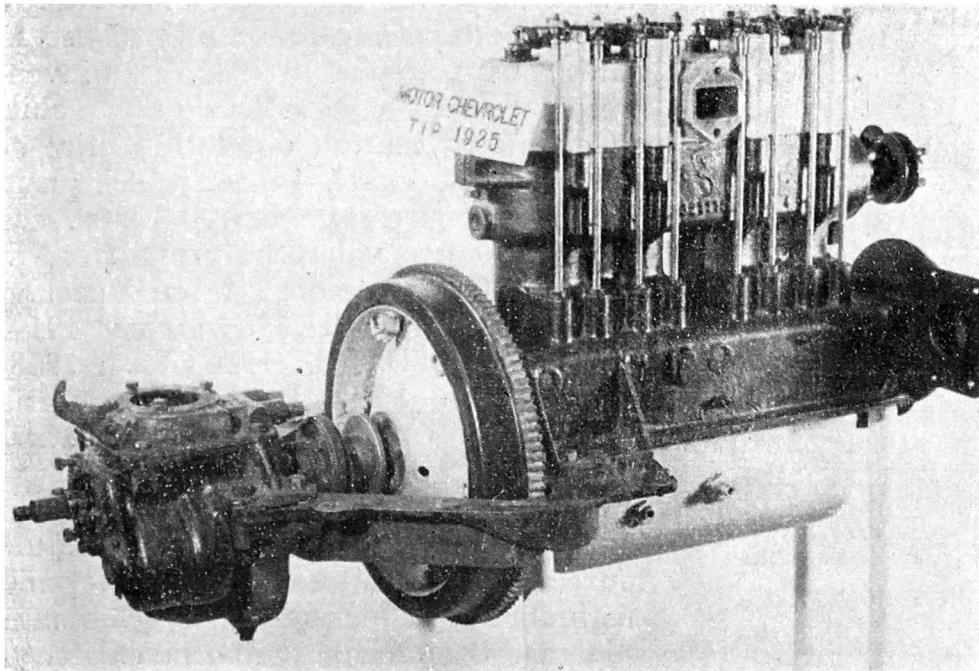
Motor „Lincoln-Zefir”



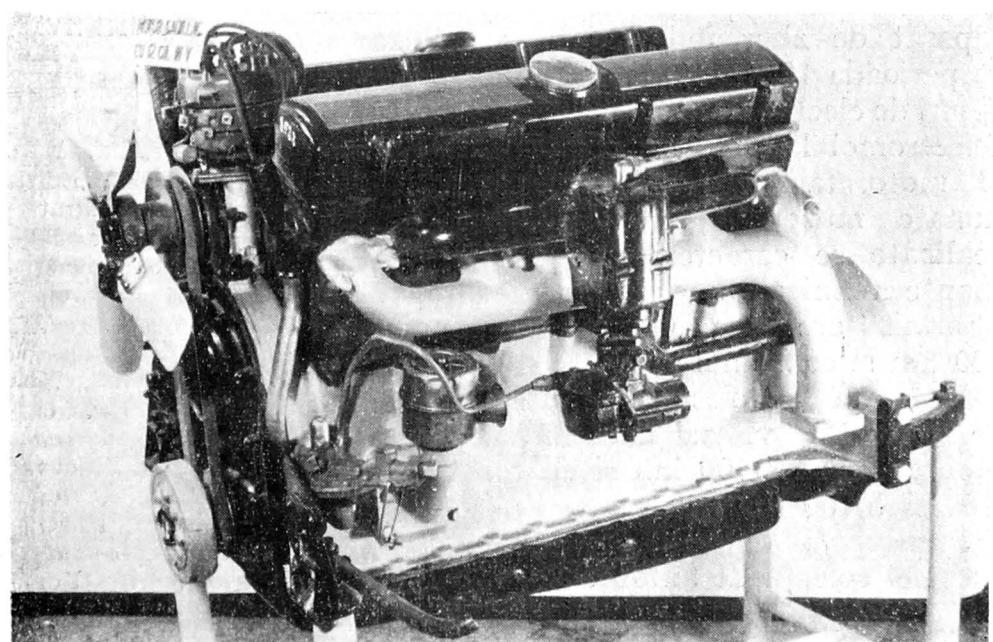
Motor „Dion Bouton”



Motor „Mercedes Benz”



Motor „Chevrolet” — tip 1925

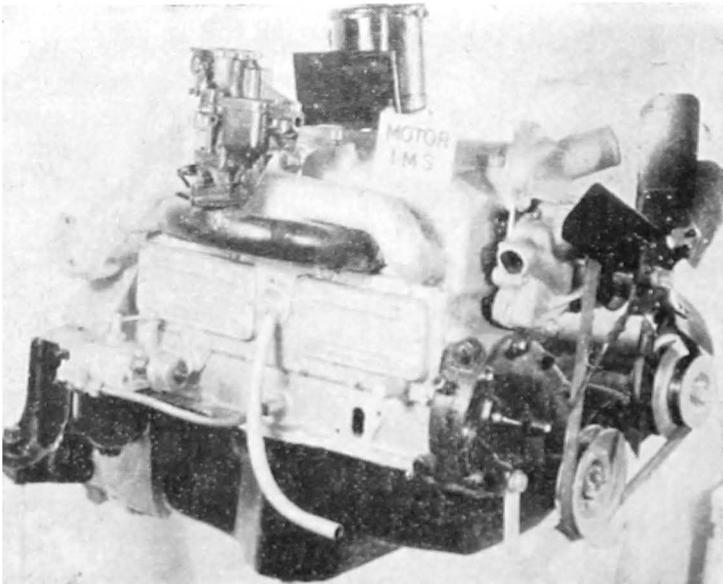


Motor „Cadillac”

de benzină cu câteva procente la aceeași putere a motorului.

Ioan Cotescu a realizat mai multe prototipuri brevetate, oferite ca donație muzeului tehnic, ca: lampă cronometru pentru dirijarea circulației, aparat dinamic pentru orientarea în spațiu a viitorilor conducători de automobile, autovehiculul școală pentru controlul decapajului (siamez), realizat prin alipirea a două părți anterioare de automobile „Dacia 1300”, dispunând de două motoare și două punți directoare și două comenzi.

Se cunoaște faptul că un alt inventator român, I. A. Dimitriu, a realizat la Paris, în 1921, un aparat cu dublă comandă, destinat învățării conducerii automobilelor pe care l-a brevetat începînd cu 1922. Dubla comandă constă în realizarea a două comenzi principale la automobil, indiferent de tip, realizînd între ele o legătură intimă, astfel ca automobilul să poată fi condus, la un moment dat, prin oricare din cele două comenzi ce acționează la fel și direct asupra automobilului.



Motor „IMS” (fotografiile de D. Serincu și Florica Marițoiu)

Inventatorul Justin Capră, prezent în muzeu cu invenții și din alte domenii (aparat de zbor individual), a realizat în perioada 1975—1980 mai multe prototipuri de electromobile „Sarmis E.M. 4 K” (electromobil tip 4 Combi), „Dacia” 1301 și motoreta electrică „Oroles E.S. 5” donate muzeului tehnic. Prototipurile realizate se caracterizează prin performanțe tehnice bune, astfel automobilul „Sarmis” are viteza 60 km/h, autonomie 100 km și consumul 1,6 kWh/100 km.

Motoreta „Oroles” are viteza medie de 30 km/h, viteza maximă 50 km/h, o autonomie de 100 km și un consum de 1,6 kWh/100 km.

Preocupați de creșterea valorică a actualei colecții de automobile, un colec-

tiv al Muzeului tehnic cercetează automobilele de epocă care se mai găsesc în țară, construite pînă în 1940. S-au inventariat peste 2 000 de astfel de automobile în circulație, iar din datele statistice se apreciază că există în teren cel puțin 2 000 neînregistrate. Dintre acestea cca 116 sunt foarte valoroase urmînd ca, în viitor, să facă parte din colecția Muzeului tehnic, ca: Bugati 1934, Fiat 1919, Citroën 1928, B.M.W. 1926, Nash 1928, Georges Irat 1938, Ford 1928, Morris 1932, Rugby Durant 1920, Wauxhall 1936 etc.

Considerăm că, printr-un schimb de experiență cu secțiile auto ale altor muzeu din străinătate, printr-o acțiune susținută de achiziționare a celor mai valoroase documente și mașini existente în țară, patrimoniul Muzeului tehnic din București va crește nu numai cantitativ, ci și calitativ.

#### BIBLIOGRAFIE

1. G. Frățilă, N. Chimu, *Evoluția automobilului* București, Editura tehnică, 1971
2. Bălănici Istratti Maria, *Din istoria automobilului în România*, „Revista transporturi auto, navale și aeriene”, septembrie 1973
3. Victor Cațărei, *Fabricarea de vagoane și motoare „Astra” Arad, promotoarea construcției naționale de autovehicule*. Muzeul județean Arad, „Ziridava”, XI, 1979
4. Victor Cațărei, *Premiere industriale arădene pe plan național, 1918—1978*, Muzeul județean Arad, „Ziridava”, XII, 1980
5. Catalog „Salon invenții”, Oficiul Standarde, invenții, mărci, 1981
6. Marin Ioniță, *O importantă invenție la ora afirmării, „România liberă”*, 19 februarie 1982

#### RÉSUMÉ

On présente la collection formée de 55 objets du domaine du transport automobile gardée au Musée technique „Prof. ing. Dimitrie Leonida” de Bucarest.

On décrit quelques marques d'automobiles, depuis les plus anciens jusqu'aux plus récents: „Gardner Serpollet”, „N. A. G.”, l'automobile —

fiacre „Victoria”, l'automobile aérodynamique d'Aurel Persu; „Cadillac”, „Old Patent” — 1888; „Düsenberg” — 1933, „Aro”, „Dacia”, „Oltcit”, „Sarmis EM-4K” — 1980 (automobile électrique) etc.

Les données techniques de l'article mettent en évidence la valeur muséale des automobiles.