

# MADE IN HUNGARY

Régi könyvek, megsárgult nyomtatványok lapozgatásakor, az elmúlt több mint hét évtizedet átfogó időszak hazai autós, illetve gazdasági irodalmának kutatása során igen gyakran találkozunk egy kérdéssel. Ez a kérdés különböző stílust, néha szelíd, máskor indulatos hangot érzékeltetve így került megfogalmazásra: miért nem gyártanak Magyarországon személygépkocsit?

Igaz, ezek a régi papírok arról is tanúskodnak, hogy egy-egy időszakban éppen ellenkező módon mind a közgazdászok, mind a krónikások azt kérdezték: miért gyártanak nálunk személygépkocsikat?

A bátorító kérdések mindig olyankor vetődtek fel, amikor hol egy lelkes kezdeményező, hol pedig egy ipari vagy kereskedelmi vállalkozás éppen belefogott valamelyik hazai tervezésű, illetve külföldi licencre támaszkodó modell gyártás jellegű készítésébe.

Az egyik oldal, amely sürgette a magyarországi személyautógyártás megindítását, azt várta, hogy a saját iparból kikerülő termékek olcsóbbak lesznek, mint az importált járművek, tehát többen tudnak hozzájutni a korszerű közlekedési eszközhöz. Ennek a tábornak érveit gyakran erősítették a nagy jelentőségű magyar autótechnikai találmányok, alkotások.

Már a kezdeti szakaszban sokat ígért Csonka János, valamint Bánki Donát 1884—1893 között végzett úttörő munkássága, az akkori gáz- és petróleum üzemű motor, majd pedig a benzinporlasztó, amelyre elsőként kaptak szabadalmat.

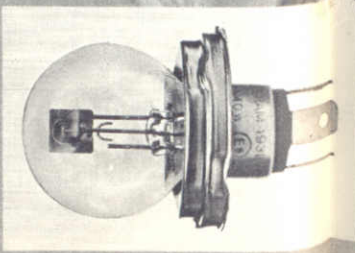
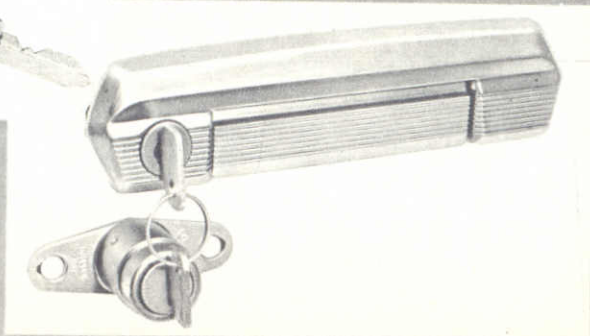
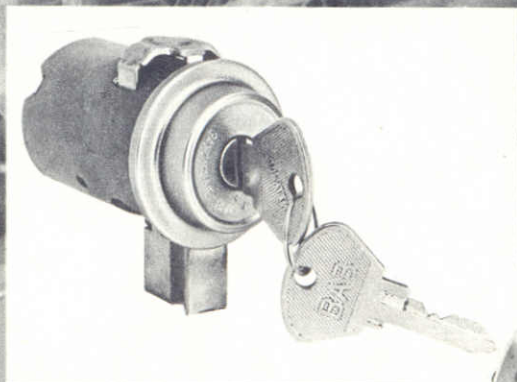
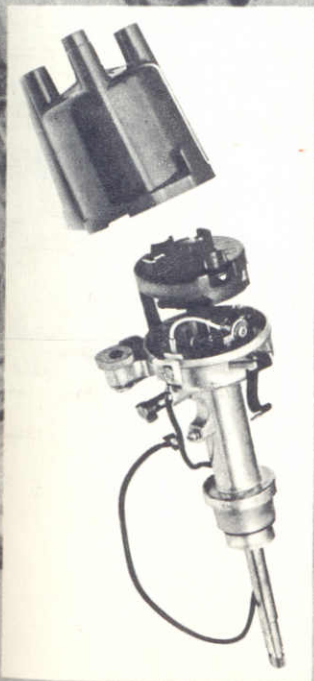
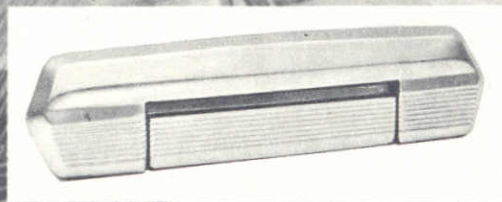
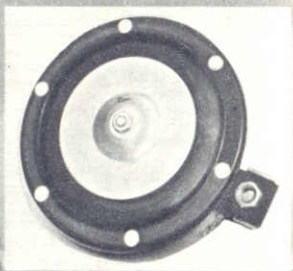
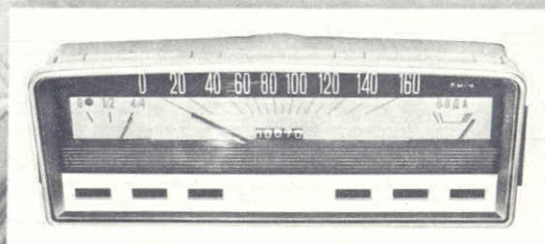
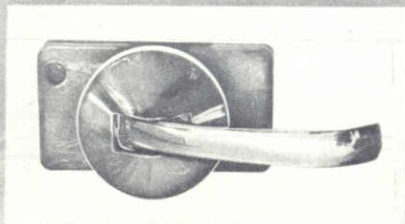
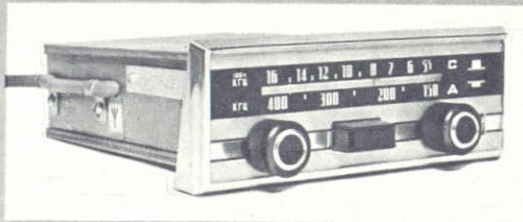
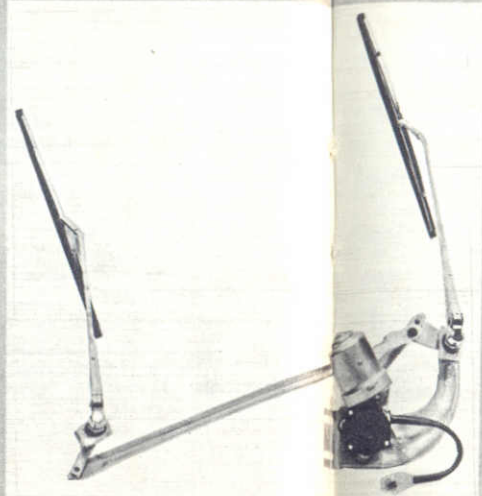
A későbbi évek során ugyancsak gyakran váltak ismertté olyan műszaki megoldások, előrelátást bizonyító konstrukciók, amelyek magyar elmékből születtek, így tehát jó alapanak tűntek a gyakorlati hasznosításra, az autógyártás elkezdésére. Nemegetszer meg is indultak, sőt rövid ideig tartó sikert is hoztak ezek a próbálkozások, de versenyképes, a külföldi importtal szemben előnyt adó személykocsik csak ritkán kerültek ki a hazai üzemekből, kisebb gyárakból.

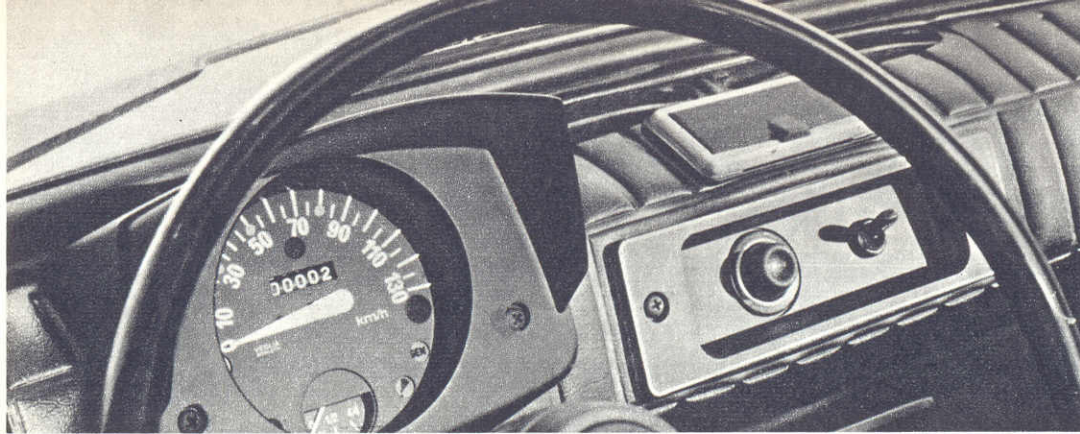
Igaz, nem a tervezés, nem is a minőség körül jelentkeztek a bajok, hanem a csekélyre korlátozódó sorozat, a szerény felvevőképességű piac törte meg a kezdeti sikereket. Minden esetben beigazolódott a ma már nem is vitatott elv, hogy csak a nagy szériákra támaszkodó gyártás vagy valamilyen egészen különleges értékű szerkezet számára tud életképességet biztosítani az autóipar.

Amikor a gazdasági csődök, a válságok súlyos gondjai neheztedek bármelyik időszak bármelyik magyar gyártású személyautójára, megélnékültek az ellenzők táborának kérdései. A támadások jogosak voltak, hiszen az eredmények elmaradtak. Sem a vállalkozók, sem a hazai automobilizmus ilyen úton történő fellendülésében bízó emberek nem találták meg számításait. A tapasztalatok adták meg a választ arra, miért nem gyártanak Magyarországon személyautót.

A feljegyzett számokból megállapítható, hogy több mint hét évtized kezdeményezései után alig kettőezer magyar gyártmányú személykocsi kerülhetett forgalomba.

Közismerten másként alakultak azok a próbálkozások, amelyek a hazai autóbuszok és





127. Ez volt a minta, vagyis az olasz Fiat 126-os kiskocsi kombinált műszerfala. Ennek megfelelően készít iparunk a lengyel és a magyar járműgyártási kooperáció keretében a 126p típushoz. A szerződés értelmében a műszeren kívül ablaktörlőberendezést, gyújtáselosztót, kürtöt, feszültség szabályozót és komplett dugattyúkat is gyártunk ezekhez a modellekhez. A tervek szerint, amikor mi már évente 200 000 egységet tudunk előállítani a felsorolt alkatrészekből, akkor évi 7600 lengyel kisautó importjára számíthatunk ezek ellenértéként.

teherautók, valamint az olyan különleges járművek gyártását alapozták meg, amelyek sorozatnagyságához kedvező bázisokat tudtunk építeni. Ugyanakkor azt is megállapíthatjuk, hogy másként alakultak a személyautógyártással összefüggő kérdések. Igaz, Magyarországon a hetvenes években sem gyártanak személykocsikat, de a magyar ipar napjainkban mégis évenként sok ezer modern autót állít elő. Ennek az ellentmondó meghatározásnak magyarázata ugyan kezd közismertté válni, de éppen a fejlődés folyamatossága indokolja néhány tény, néhány adat és gyártmány leírását.

Ma úgy állítjuk elő a hazai forgalomban mind nagyobb szerepet kapó személyautókat, hogy különféle alkatrészek és felszerelési cikkek itthoni gyártásával kapcsolódtunk be a Volgai Autógyár termelésébe. Ennek az együttműködésnek a kezdete még az 1968. október 24-én aláírt szerződés, amelynek nyomán új iparágak is születtek nálunk. És ez a mind kiterjedtebb kooperáció jó példája a szocialista országok közötti eredményes munkamegosztásnak.

Ennek a programnak megvalósítása során már eddig is olyan mennyiségű személyautó érkezett hozzánk, hogy viszonylag rövid idő alatt lényegesen enyhült az a feszültség, amely sokáig jellemezte a kereslet és a kínálat közötti különbséget. Azt már említettük, hogy öt év alatt a Zsiguli, illetve Lada néven egyaránt ismert VAZ típusokból több mint 100 000 kocsi jutott a magyar vásárlókhöz. Ennek a ténynek egyik magyarázata, hogy a már évi 700 000 autó előállítására alkalmas szovjet autógyár termelésének több mint feléhez szállít a magyar ipar különböző olyan alkatrészeket, amelyeket az előző oldalakon mutattunk be. Ezek a nagy tömegben, tehát gazdaságosan gyártható elemek — komplett ablaktörlő, kombinált műszerfal, zár- és kilincsszerkezet, gyújtáselosztó, gyújtáskapcsoló, kürt, fényszóróizzó, autórádió — mind „Made in Hungary” jellel kerülhetnek beépítésre a korszerű VAZ-kocsikba.

Ebben a formában, a KGST-együttműködés keretében eredményesen kapcsolódhatott be a magyar ipar az autógyártásba, pontosabban fogalmazva: a személyautógyártásba, amelynek rendkívül gyors fejlődése természetesen kihat az egyes alkotóelemek, a szerelvények szüntelen korszerűsítésére is.

Az alapot kétségtelenül a VAZ-program teremtette meg, de ez a tekintélyes kiindulási pont jó lehetőséget ad arra is, hogy más autómárkák ugyancsak igényt tartsanak olyan gyártmányokra, amelyeket a magyar ipar állít elő. És ennek a programnak, ennek az együttműködésnek a hatása megmutatkozott abban is, hogy a hetvenes évek közepétől Magyarországon már minden ezer lakosra több mint ötven személyautó juthatott.