

Puțini își mai aduc aminte că românii au fabricat un autovehicul de teren, încă de acum 60 a de ani. Se numea, simplu, IMS și avea performanțe similare cu cele ale surorilor de peste ocean. Începând cu anii '70, acesta s-a transformat în mai recentul ARO. Ambele sunt acum, istorie. Le mai vezi doar pe la expozițiile și demonstrațiile Retromobil sau prin îmbătrânitul „parc rece” al Armatei. Și, de câțiva ani, undeva la Câmpulung Muscel. Aici, inginerul Emil Hagi, împreună cu fiul său Alexandru Hagi, au amenajat pe propriile lor puteri/ cheltuieli „Muzeul Automobilului Românesc”. Pasiunea pentru ARO și, mai ales, pentru IMS-uri îi vine din copilărie.

Tatăl său era director adjunct la Grupul Școlar IMS, o școală profesională care pregătea muncitorii care au fabricat mașinuța. Venerabilul inginer te bagă în istorie: „Numele de IMS vine de la prima denumire a fabricii comuniste care se chema Întreprinderea Metalurgică de Stat. Dar istoria e mult mai veche. În 1885 la Câmpulung a luat ființă o fabrică de hârtie și celuloză. În timpul crizei din anii '30, ai secolului XX, a dat faliment. Pe așezământul acesteia, în mai 1944, din cauza bombardamentelor americanilor, o secție a fabricii IAR-Brașov, care făcea elice și echipamente de ochire, pentru avionul IAR 80, a fost mutată aici”. După naționalizare, după 1948 până în 1957, ce mai rămăsese din fosta secție a produs piese de schimb pentru mașinile SOVROM-urilor din țară, adică celebrele societăți sovieto-române care aveau în folosință mașini sovietice și cele aflate în dotarea Armatei Române, sovietizate.



Asta a durat până când aici, specialiștii (muncitori cu înaltă calificare de la IAR Brașov), au produs prima mașină IMS 57, până în 1959. Era foarte asemănătoare unui GAZ-69-M, rusesc și mai există una singură, nefuncțională, aflată în patrimoniul cumpărătorului fostei platforme ARO "Land Mark Management SR". Când s-a trecut la modelul M-59-A (produs între anii 1959-1962) și M-59-B (produs între anii 1962-1964), actualmente existând un astfel de model aflat în custodia Muzeului Automobilului Românesc Câmpulung.

Începând cu 1961, până în 1976, la Câmpulung Muscel s-a produs modelul IMS: M461. „M venea de la Muscel, 4 de la al patrulea model și 61 de la anul lansării pe piață”, utilizate în principal de către MApN, dar și un important număr fiind exportate în numeroase țări de pe toate continentele. „Au fost produse zeci de mii de mașini care s-au exportat în peste 80 de țări!”. Între 1972 și 1974 s-au construit, în paralel cu bătrânele IMSuri și primele mașini tot-teren ARO 24, pe care acum le mai vezi doar la expozițiile retro și, din păcate, aflate încă în dotarea MApN. S-a produs în cinci variante din care unul, Aro 243, AG-55-ARO, aflat în custodia muzeului, ARO 320, tip camionetă, folosit mai ales la IAS-uri și CAP-uri. Ce trebuie reținut este că atât IMS-urile cât și mașinile ARO erau extrem de fiabile și aveau un preț de producție și de vânzare foarte mic.

„Erau niște mașini simple, foarte ușor de întreținut și reparat”, completează custozii muzeului, Emil Hagi și Alexandru Hagi. La începutul anilor '80 a apărut și versiunea ARO 10, mai mic, dar tot cu un

succes uriaș la export, apoi cea gamă s-a diversificat „din păcate, în detrimentul calității!”. Fabrica s-a închis în 2006, după o jumătate de secol, în urma unei privatizări prost gândite de pe urma cărora au profitat mulți escroci. Emil Hagi devine nostalgic: „În anul de vârf al uzinei s-au produs în jur de 20.000 de mașini/ an, cca 12.000 de angajați lucrau în fabrică, plus alte câteva mii în <industria orizontală>!”. Practic, mai bine de o treime din populația orașului trăia de pe urma fostei platforme ARO.

Oriunde, Oricând ARO! Revistă de front cu mașini de peste 50 de ani Mașinile sunt aliniate în curtea muzeului, sub o copertină, ca niște soldați la revista de front. Câteva au capota ridicată și motoarele pornite. În interiorul muzeului sunt și două motociclete Mobra, la fel de celebre: 50 Super și Hoinar. Pe lângă IMS-uri și ARO-uri, și-au făcut loc, timid, și niște Dacii 500, 1100 și 1300, 1410 Liberta, un TV, o utilitară și un automobil-prototip (o caroserie de Olcit montată pe un șasiu/ mecanică de Aro 10, Aro-16, AG-16- ARO) care s-a vrut a fi fost primul SUV românesc. Un Aro 12 TT, caroserie de Dacia 1300 BREAK, pe un șasiu de Aro 10.8, din care s-au realizat o duzină de automobile.

Atâta că, Elena Ceaușescu s-a opus, zicând că: nu e nici cal nici măgar. Așa că unul din singurele exemplare a ajuns în ograda Muzeului Automobilului Românesc, alături de un ARO blindat - de transport valori - care, și din acesta, s-au făcut doar o duzină de exemplare. Imediat după Revoluție, s-a luat inițiativa de a organiza-achiziționa, modele vechi-istorice. „Inițial, a fost doar e expoziție, în 2007, numită EXPO IMS. Aveam un IMS M461, al meu personal și mai multe «artefacte» cum ar fi: afișe, sigle, volane, măști, faruri și alte piese. Azi, avem peste 50 de mașini/ modele și mii de alte obiecte legate de istoria automobilului românesc machete de automobile Aro, un grup-motor M-461 secționat (model de studiu la școală), planșe cu automobile”, afirmă custozii muzeului. În cadrul muzeului se găsesc și alte modele de mașini românești: mașini de pompieri, carosate pe șasiu de SR 101, APCU SR-132 (Autopompă Cisternă Ușoară), automobile SR 113, DAC-443, ROMAN, ROCAR, Olcit, Lăstun, DAEWOO, Automacara SR 114AM, combină Gloria, multicar, bucătărie rulantă BRA 1, Aro Spartana și alte modele.

Accesul în Muzeul Automobilului Românesc de la Câmpulung este gratuit. De la biciclete românești la TAB-uri “Dezideratul nostru este să avem aici de la biciclete, până la TAB-uri. Românești să fie, tot ce s-a făcut românesc pe roți!”. Entitatea guvernată cu mână de fier de Emil Hagi și fiul său Alexandru Nicolae Hagi (YO7HAT), ființează din 2014. Atunci erau doar zece mașini. Numărul lor a crescut în mod alert, achiziționând orice model de tehnică românească de la -ace, brice și mașini de cusut etc. tot ce este terestru, tot ceea ce a produs industria românească înainte de marea privatizare, ce se mai poate salva din ce s-a produs în industria românească, înainte de '89. La Muzeul Automobilului Românesc există sute de exponate. Sunt automobile, motorete, documente, cărți, fotografii, biciclete, materiale audio-video, ziare, plachete și chiar o tricicletă. Cei care au copilărit în anii '70-'80 ai secolului trecut au un șoc atunci când își regăsesc acolo timpul pierdut. Iar acest șoc de nostalgie atrage. Eram acolo atunci când două persoane de dincolo de munți, de prin Covasna, au recunoscut că au mers kilometri plini de regrete, dincolo de Câmpulung, și, până la urmă, au cedat.

Au întors mașina și au intrat să vadă Muzeul. „Totuși, impactul este mai mare la cei din străinătate”, susține Emil Hagi. „Am avut oaspeți din Israel, specialiști în domeniul auto, din Polonia, veniți într-o caravană de mașini istorice, ba chiar și un costarican plecat să cutreiere lumea pe bicicletă. Nu mai vorbesc de germani. Pe aici a trecut Alexander Bloch, de la Auto Mobil VOX, care a făcut o emisiune în care a prezentat un M 461 din 1974. Mașina noastră a rămas acolo, la un muzeu din Germania!”. Mașina de suflet a lui Alexandru Hagi a ajuns să își reprezinte țara la Auto & Technik Museum Seinsheim ca parte din colecția militară. Emil Hagi vrea să aibă în Muzeu tot ce a rulat pe șoselele din România. Dar e greu, unele vehicule au dispărut.

„Nu mai există TV1, nici autobuzele Mao Zedong și TV71, nici autoutilitara Carpați. Pentru câteva

am găsit cărți tehnice, doar atât. Vrem să avem în colecție vehicule rare, cum e modelul ARO CN”, își dorește Hagi. Dar deja colecția este impresionantă, cuprinde multe modele fabricate la ARO, la Dacia, dar și TV, un Ford Romana din 1939, învingător în Raliul de la Monte Carlo, și altele. În final amintim și lozinca muncitorească de pe vremea șefiei lui Victor Naghi la Câmpulung: „Cea mai înaltă facultate este uzina! -Fii mândru cu familia ta, că lucrezi în aceasta mare familie a uzinei, Aro!” Colecția se completează pe zi ce trece cu modele noi, vechi, realizări ale Industriei Socialiste a României!

Ing. Marian Bădiță



INDEPENDENȚA
ROMÂNĂ *Independența
prin Cultură*