



A ROBUR-gyár története

A VEB Robur-Werke Zittau haszongépjármű-gyártó volt a Német Demokratikus Köztársaságban (NDK) Zittauban. 1946-ig Phänomen Werke Gustav Hiller AG néven gyártottak, 1957-ig az időközben népi tulajdonba vett üzem VEB Kraftfahrzeugwerk Phänomen Zittau néven működött. A Robur haszongépjárművek Magyarországon közismertek és kedveltek voltak. Különösen sok üzemelt a Magyar Posta tipizált járműflottájában.

A KEZDETEK (1888-1945)

Karl Gustav Hiller 1888-ban alapított céget egy általa feltalált és 1894-ben szabadalmaztatott szálakból álló kis gömbök előállítására szolgáló textilipari gép értékesítésére. 1889-ben kezdődött a kerékpárgyártás. 1890-ben egy angliai utazásról hozta magával a Rover kerékpárok kizárólagos importjogát, a licencgyártás egy évvel később indult. A Zittauer Maschinenfabrik Müller & Preußger rész tulajdonosa és később tulajdonosa lett, továbbfejlesztette a Rover kerékpárokat,

és azokat 1894-től sikeresen értékesítette „Phänomen-Rover“ néven. 1900-ban kezdődött a Phänomen motor-kerékpárok gyártása. A motorkerékpárokat kezdetben Fafnir-motorokkal látták el, 1903-tól saját fejlesztésű egyhengeres, négyütemű motorokat építettek be. A motorváltással a kerékpárkeretet megerősítették, és 26 colos kerekeket használtak 2,25 colos gumikkal. A folyamatos továbbfejlesztések és újítások új kéthengeres motort eredményeztek. A kedvező árú háromkerekű Phänomobil jármű sorozatgyártása 1905-ben kez-

dődött el. A motorkerékpár-gyártásból ismert kéthengeres motor a Phänomobil alapjául szolgált. A szászországi Erlauban a Hüttel által kifejlesztett és a Berlinben gyártott Cyklonett konstrukcióval való hasonlóság szabadalmi vitákat okozott, mivel a Hüttel és Svetescu nevű konstruktőröket időlegesen Hiller foglalkoztatta. 1910-től egy két ventilátorral hűtött négyhengeres, négyütemű Otto-motort alkalmaztak. A gyártás 1927-ig tartott. Az 1917-ben részvénytársasággá alakított üzem 1912 és 1927 között négykerekű személyautókat kínált,

de ezek az erős konkurencia miatt nem lettek sikeresek. Karosszériákat 1922-től túlnyomórészt az Aug. Nowack karosszériaművektől vásároltak. 1927-ben mindenekelőtt a Német Birodalmi Posta jutányos árú, de egyben biztonságos és nagy teljesítményű gépjárműre irányuló kifejezett kérésére a 4RL jelű teherautóval jelentek meg, amelynek a teherbírása 0,75 t-től 1 t-ig terjedt, ami egy sikeres haszongépjármű-gyártás kiindulópontját jelentette. A Phänomen cégben érdekes az, ahogy az már a motorkerékpároknál és a Phänomobilnál megmutatkozott, hogy a Phänomobil négyhengeres motorja ebben az esetben a 4RL teherautó alapjául szolgál. Amikor a kereslet a nagyobb hasznos terhelhetőségű teherautókra megnőtt, piacra került 1931-ben a Granit 25 (hasznos teher 1,5 t) és 1936-ban a Granit 30 (hasznos teher 2,5 t). A fegyverkezéssel kapcsolatos gyártással összefüggésben a gépjármű típusprogramot lényegében a Granit 1500-ra redukálták (a háború után Granit 27) 1,5 t hasznos teherrel.



Minden Phänomen teherautót, ugyanúgy, ahogy a háromkerekűeket, légűtéses motorral látták el. Csupán a négykerekű teherautók rendelkeztek vízhűtéses motorral. 1930-ban a Phänomen Werke Gustav Hiller AG Zittau Rudolph Hiller igazgató (Gustav Hiller fia) irányításával elkezdte a könnyű motorkerékpárok gyártását Sachs beépített motorokkal. 1945-ig a Phänomen-nél 14 különböző könnyű motorkerékpárt gyártottak.

1945 májustól júliusig leszerelték a gépeket és a berendezéseket szovjet jóvátételi célokra, az üzemi épületeket és létesítményeket meg tudták menteni a ledózerolástól a Szász Vagyonkezelő közreműködésével. Az 1946. április 30-i népi döntéssel, amely törvény a háborús bűnösök és náci gonosztevők üzemeinek átadásáról szól a nép tulajdonába, a zittai Phänomen Werke üzemet is kisajátították 1946 júniusában, és népi tulajdonba került. 1946 júniustól az új cégnév Phänomen Werke Zittau, Industrieverwaltung 17, Fahrzeugbau Landeseigener Betrieb Sachsens. 1948-ban az IFA-ba integrálták az üzemet. A sürgősen igényelt tömegcikk gyártása mellett a Vörös Hadsereg 1000 jármű-

AZ NDK-ÉRA (1945-1991)

- fő gyártmány: Phänomen Granit 27
- fő gyártmány: Phänomen Granit 30K
- fő gyártmány: Robur (teherautó)



vét hozták rendbe. 1948-ban elkezdték a helyhez kötött motorok gyártását. Végül 1950-ben beindult az első Phänomen Granit 27-es teherautók sorozatgyártása, ami messzemenően megfelelt a Phänomen Granit 1500-nak. Már 1949-ben folytatták egy léghűtéses jármű dízelmotor háborúban megszakadt fejlesztési munkáit. A dízelmotor sorozatgyártása 1954-ben kezdődött, és a Phänomen Granit 32-be szerelték. Az Otto-motort is modernizálták, és fokozatosan emelték a teljesítményét. A Granit 30K-ba építették be.

1957 elején a vállalatot a régi tulajdonosok sikeres peres eljárása után VEB Robur Werke-re nevezték át. A Granit jármű megnevezést sem volt szabad ezután használni. A Robur név latin és erőt vagy erősséget jelent. A német tölgy is ezt a nevet (Quercus Robur) viseli. A Robur írásmódjának formatervezése forgattyús tengelyhez igazodott. Az üzemhez más gyártóhelyeket is csatoltak, ezek között a bautzeni karosszériaüzemet, a Winter karosszériaüzemet Zittauban, a karosszériaüzemet Halleban, a tűzoltó készülék gyárat Görlitzben és a motorüzemet Kamenzenben. Az utóbbiban Robur alapon dízelmotorokat fejlesztettek 1, 2, 3, 4, 6 és 8 hengerrel. Miközben a kisebb motorokat helyhez kötött célokra és villás targoncákhoz alkalmazták, a hat- és nyolchengeresek 110 kW teljesítményig nem jutottak túl a fejlesztési fázison. Ezeket a tervbe vett nagy teherautó-típusokhoz gondolták, amelyeknek a megvalósítását a termelésnek a KGST-n belüli felosztása



következtében politikai okok miatt megakadályozták.

Az NDK lassan fejlődő gépjárműiparában a Robur Művek kezdetől fogva az első helyen volt. Az éves termelés gyorsan növekedett, az export virágzott, folyamatosak voltak a műszaki új- és továbbfejlesztések. Ez az állapot a '60-as évek közepéig tartott – az 1966-os év 7000 legyártott teherautóval, amelyből 4500 exportra került, abszolút csúcsot jelentett.

A sikeres Garantot követte 1960-ban a Robur LO 1800, amelynek a konstrukciója megfelelt az aktuális nemzetközi fejlesztési trendeknek. A modern, hosszított alvázú tehergépkocsit 2,5 t hasznos terheléssel elődjének 70 lóerőre emelt, léghűtéses porlasztós motorjával látták el. Összkerékmeghajtású változatként 1,8 t hasznos terheléssel jött létre a Robur LO 1800 A. A Robur teherautókat nemcsak KGST-területen, hanem a tengerentúlon is használták. Ezekre az exportpiacokra hozták létre a Robur Szafari programot, amit a megcélzott országok speciális klimatikus és földrajzi viszonyaihoz illesztettek. Az O 611/O 611A és D 609 gépjárművek sorozatgyártását a kormány nem engedélyezte, csak az addigi modelleket volt szabad továbbfejleszteni.

Az 1970-es évek folyamán a Robur Művekben is egyre inkább érezhetővé vált a beruházások feltorlódása az NDK

gépjárműiparában. Az éves termelés 5000–6000 gépjárműre állt be. Az 1980-as években a megkopott termelőberendezések miatt az sem volt lehetséges, hogy a termékek addigi minőségét fenntartsák. Az 1989/1990-es politikai fordulat éveire az üzem reménytelen állapotban volt, és az akkori központi tervgazdálkodás kudarcának különösen félelmetes példáját mutatta. Foglalkoztatottak ezreinek kellett a munkát letenni. A kicsit megváltoztatott LD 3004 Deutz dízelmotorral és új optikával sem tudta megakadályozni a márka bukását. Az egykor jelentős gyártó termelését 1991-ben leállították.

1995-TŐL

1995-ben megalapították a Robur-Fahrzeug-Engineering GmbH-t és megvette a Robur Werke Zittau teljes technológiáját. 1999-ben megalapították az FBZ GmbH Zittau céget. A Bautzenben lévő céget ipari parkká alakították át. Ott kb. 1100 munkatársat foglalkoztatnak különböző cégekben. 2012-ben az FBZ cég új tulajdonossal ismét Robur-Fahrzeug-Engineering- Zittau GmbH néven működik.

A <http://de.wikipedia.org/wiki/Robur-Werke> forrás alapján fordította és összeállította:

BICZÓ MIHÁLY