

# Egyedülálló bemutatóközpont a Rábánál



A nagy múltú győri Rába gyár, pontos nevén a Rába Járműipari Holding Nyrt. 2011. május 13-án, fennállásának 115. évfordulóján önálló kutatás-fejlesztési bázist, Technológiai Centrumot adott át. A Technológiai Centrumhoz egy látogatható bemutatóközpont is társul, mely bepillantást enged a társaság jelenlegi termékfejlesztéseibe is, és ahol a ma már 116 év kiemelkedő műszaki alkotásai is megtekinthetők, ahol felsorakoznak a Rába által tervezett és készített emblemikus járművek, főegységek.

„A Rába évszázados útját a hazai járműiparban számos kiemelkedő műszaki eredmény, szellemi alkotás fémjelzi. 115 éves hagyomány,

mérnöki tapasztalat és technológiai tudásbázis erejével, vállalatunk készen áll arra, hogy hatékony válaszokat adjon a XXI.



**1939 a „Győri Program”:** Darányi győri beszédével 1 milliárd pengős honvédelmi felkészülési programot jelent be. Megszületik a Botond a sikeres RÁBA AFI bázisán Winkler Dezső irányításával. Gyártását hat magyar gyár kooperációjában győri irányítással szervezik meg. 1939. július 1-jén leszállítják az első 150 db Botond terepjáró gépkocsit. A teljes mennyiséget, 3296 járművet 1944 szeptemberig leszállították. A terepjáró egyetlen megmaradt példánya a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum jóvoltából látható a győri kiállításon.



század kihívásaira, és új megoldásokat dolgozzon ki a globális járműipar számára. A piaci siker és pozíciószerezés egyik kulcsa ez az innovációs képesség, melyet stratégiánk egyik sarokkövének tekintünk – emelte ki a megnyitón Pinter István, a Rába elnök-vezérigazgatója.

A közel 1400 négyzetméteres kiállítótér áttekintést ad a társaság évszázados történetéről, felsorakoztatja a Rába emblemikus



gyártmányait a XX. század elejétől egészen napjainkig. A gyűjteményben olyan kuriózumok is megtalálhatóak, mint a cég legelső gyártmánya 1897-ből, az ETO sportolótól szállító „röhögő lavornak” is becézett autóbusz a harmincas évekből, vagy a II. világháború leg-sikeresebb terepjárója, a Rába Botond egyetlen megmaradt példánya. A gazdagon illusztrált cégtörténeti anyagon keresztül a hazai járműipar fejlődését, a győri ipartörténet fontos fejezeteit követhetik nyomon a látogatók, továbbá megismerhetik azokat a termékeket, melyekkel a Rába a globális járműipar vezető vállalatait látja el napjainkban.

A Rábát 1896-ban a Lederer testvérek alapították eredetileg vagonok gyártására. A vagonrendelések törzskönyve már az első gyártmányról tanúskodik. (A Galíciai-Kárpát Petróleum Rt. megrendelésére készülő 15 tonnás petróleumszállító tartálykocsi az épület előtt megtekinthető.)

Az első nemzetközi sikereket a vasúti kocsik hozták meg a vállalatnak. Már az 1900-as párizsi világkiállításon is bemutatkozott termékeivel a gyár és még ebben az évben megbízást kapott a londoni metró szerelvényeinek elkészítésére.

A századfordulót követő években komoly átalakulás vette kezdetét a hazai járműiparban, gyors fejlődésnek indult a közúti közle-

kedés és Magyarországon is megkezdődtek a közúti jármű-készítő kísérletek. 1904-ben a vállalat az elsők között alkotta meg saját motoros jármű-koncepcióját, egy gőzmotorhajtású automobil.

szítették el, melybe már benzinmotor épült. A vállalat ekkor a Csonka-féle postautók gyártásába is bekapcsolódott, az önjáró lavázak Csonka János személyes irányítása mellett készültek Győrött.



**A Vagongyár első gyártmánya 1897-ben 30 db 15 tonnás, kéttengelyű tartálykocsi volt a Galícia-Kárpát Petróleum Rt. részére. Két éven belül, 1898-ban elkészült az 1000. vasúti kocsi**

1905-ben egy világújdonság jelent meg a Bécsi Autókiállításon. A világ első mechanikus négykerékű hajtású és négykerék-kormányzású közúti járművét a gyár szakemberei ké-

A Rába védjegy 1913-ban született meg, amikor az első, már sorozatban készülő gyártmányoknak keresett márkanévvel a vállalat. Ekkor kezdődött a V típusú teherautók, később a Rába





**1925 – a Praha gyárral kötött licen szerződés alapján kezdődött meg az „L” típusú, 3 tonnás gyors teherautó, illetve 24–30 személyes autóbuszok gyártása. Motorjuk és sok szerkezeti elemük azonos volt a Grandéval**



Győrben a korszak legsikeresebb járműcsaládját, a Rába Super és a Rába Special típusokat. A típuscsalád sikeres konstrukciónak bizonyult, 1951-ig mintegy 2500 darab készült a járművekből. A '30-as évektől a hazai szakembereket is foglalkoztatni kezdte a dízelmotorok gyártásának gondolata, a gyár ezért felvette a kapcsolatot az MAN céggel, és dízelmotorok gyártásába kezdett. A négyhengeres és hathengeres dízelmotorokat a Rába Super D és a Rába Speciál D típusokba, illetve a budapesti 50 személyes „trambuszokba” építették. Az évtized második felétől egyre inkább előtérbe került a háborús készülődés. A korszak

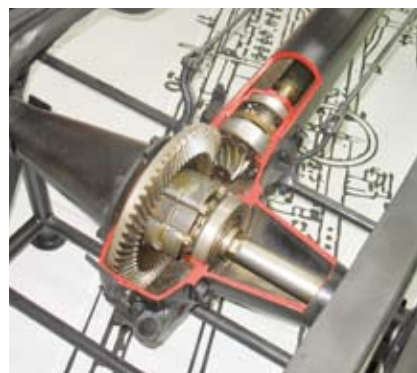
kétségkívül leghíresebb fejlesztése, a Rába Botond Winkler Dezső tervei alapján 1938-ra készült el. A rendkívüli terepjáró képességéről ismert Rába Botond sokak szerint a háború legjobb terepjárója volt. A II. világháború idején repülőgépgyártás is folyt Győrben, magyar konstrukciójú Súlyom felderítőgépek mellett Messerschmitt vadászpilóta gépek és vadászbombázók kerültek ki a győri hangárokból. Érdekesként megemlíthető, hogy a Rába a Turán harckocsi gyártásában is részt vett. A harckocsi gyártási munkálatai és anyagszükséglete közel hét teherkocsiéval egyezett meg. 1944-ben a gyárat több bombatámadás is érte,

**Az 1924-ben megszületett Rába Minden kistraktor. Gyártását és értékesítését csak az 1930-as években tudták megkezdeni. A 20-25 lóerős Rába Minden traktor már négyfokozatú sebességváltóval rendelkezett. Gumikerekei és megnövelt sebessége révén alkalmas volt vontatásra is**

Grand, Alpha személyautók gyártása. Hamarosan azonban kitört az első világháború. A Grand autók a háború idején katonai ütegparancsnoki és sebesültszállító karosszériával készültek, V típusból 1918-ig csaknem 300 darabot vásárolt a hadsereg. Grand típusból különleges, luxuskivitelű autó IV. Károly királynak is készült. A típus, és ezzel a személyautók gyártása 1925-ben befejeződött. Korszerű, megbízható haszongépjárművekre azonban egyre nagyobb igény mutatkozott, ezt jelezte 1927-ben a Fővárosi Autóbuszüzem megszervezése is. Az új típusú igényekre válaszul a Rába modern szerkezetű teherautó- és autóbuszcsaláddal lépett piacra, a Krupp és az Austro-Fiat céggel együttműködésben. AF típusból készült egy speciális terepjáró képességű változat is. A katonai fejlesztések tapasztalatait alapul véve a '30-as évek derekára fejlesztették ki



**1936 – a RÁBA-AFI alapján megjelennek a RÁBA Super 2,5 tonnás, majd a Speciális 3,5 tonnás, 5 fokozatú, (gyorsítómenetes) sebességváltós tehergépkocsik és autóbuszok, első ízben alkalmazva hegesztett acélszerkezetet a faváz helyett. A korszak legsikeresebb járműcsaládjából 1951-ig mintegy 2500 készült**





1946-ban államosították, 1949-ben pedig megszüntették az önálló járműgyártást Győrben.

A háborút követő években a híd és vasszerkezeti üzem fontos szerepet kapott a hazai közlekedés helyreállításában. Győri segítségével épült újjá például az Árpád híd vagy a győri Kis-Duna híd. 1951-ben a Rába hídüzeme készítette el az ország első, Európa második alumíniumhídját, szegecselt kivitelben Szabadszálláson.

Ekkor új termékek is megjelentek a gyártmánypalettán, például kikötői, ipari és portáldaruk, de különleges vasszerkezetek gyártására is vállalkozott a cég, ilyen volt például az első hazai gömbtartály.

Az 1960-as években a vállalat páncélozott harcjárművekkel (PSZH és a FUG) tért vissza a járműgyártáshoz.

A '60-as évek elején a Rába csatlakozott a közútijármű-programhoz és elsősorban nagy teherbírású futóművek és az MAN licenc alapján készülő nagy teljesítményű dízelmotorok gyártására fókuszált.

Ekkor nagyberuházások kezdődtek. 1967-ben a nagysorozatú futóműgyártás beindításához új üzemcsarnok épül, 1969-ben átadják a motorgyárat.

Még ebben az évben a Budapesti Nemzetközi Vásáron megjelennek a Rába teherautók. 1974-ben bemutatják a Rába Steiger erőgépeket. Nem sokkal később pedig megjelennek a Rába futóművek az amerikai piacon.

A kapacitások folyamatos, gyors ütemű bővítésének köszönhetően 1980-ra a Rába az ország egyik legjelentősebb ipari vállalatává fejlődött, a magyar vállalatok rangsorában

akkor termelési értékben a harmadik, létszám tekintetében a második helyen állt. 7 vidéki városban épített ki kézsre szerelő és alkatrészgyártó bázisokat.

Az 1989-es esztendő a vállalat életében is jelentős változásokat hozott. A kilencvenes évek elején a piaci kapcsolatainak jelentős hányadát elveszítő állami vállalat komoly kihívásokkal szembesül: újjá kellett szerveznie termékszerkezetét, piaci kapcsolatrendszerét, beszállítói hálózatát, erőforrásait. 1992-ben a Rába ismét részvénytársasággá alakult.

2012 első félévében ismét dinamikus bővülés jellemezte a Rábát: a társaság 16,8 százalékkal növelte árbevételét az előző év hasonló időszakához képest, amely így elérte a 21,2 milliárd forintot. A futómű üzletág kiugró teljesítménye a csoporteredmények növekedésének is lendületet adott. Míg az EBITDA több mint 16%-kal emelkedett, az üzemi

eredmény tisztán működésből származó számmokkal csaknem két és félszeresére ugrott az év első hat hónapjában. A cégcsoport összességében közel 1 milliárd forintos teljes átfogó eredménnyel zárta az év első felét.

A bemutatóközpont előzetes bejelentkezés alapján, maximum 30 fős csoportokban ingyenesen megtekinthető. Információval szolgál a központ vezetője, Németh Attila telefonon (96/624-279) vagy e-mailen (attila.nemeth@raba.hu). Az Autódiga alatt (2012. október 12-14.), a digára látogatók előzetes bejelentkezése alapján (lásd a digahonlapot!), csoportokban mód nyílik a bemutatóközpont megtekintésére.

Köszönetet mondva Martonicz Szilvia kommunikációs munkatársnak és Németh Attilának, a Rába szakmai anyagainak alapján összeállította

DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN

## Utószó

A Rába gyár hajdani központi telephelyén – ahol ma bevásárlóközpont van – volt gyártörténeti múzeum. Szép volt, jó volt önmagában is. Ha nem is volt nyitott közgyűjtemény, de bejelentéssel látogatható volt. Komoly attrakciója lehetett volna Győr városának, ha nem szűntetik meg. Győr rendkívül gazdag ipartörténeti múltját bemutató múzeumegyüttes alapja lehetett volna. A Rába Technológiai Centrumának részét képező, a múltból a jelenbe vezető technikai bemutató létrehozásáért (a gyár ezt nem nevezi múzeumnak és így valóban nem is az – kevesebb is, több is) elismerés és köszönet illeti meg a Rába vezetőit. Méltó környezetet teremtve megőrizték és kiállították a gyár történetének ma már legendásnak mondható gyártmányait, tablók segítségével végigvezetnek bennünket a 116 év rendkívül eseménydús, gazdag történelmén és elvisznek a mai legkorszerűbb gyártmányokig.