

EURÓPA



MAGYARORSZÁG



3100 Salgótarján, Rákóczi út 180.

SZÉCHENYI 2020



Európai Unió
Európai Szociális Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

TISZTELT OLVASÓ!



Te, aki ezt a kiadványt kezvedben tartod, olyan kiváló személyeket látsz, olyan sikeres életutakat olvashatsz, hogy ennek hatására csodálat, büszkeség és elismerés töltheti be a szívedet. Több mint két évszázad olyan személyiségei ők, akik közvetlenül, vagy közvetve nagyon sokat tettek az ipar, ezen belül a járműipar fejlesztéséért. Igazi kreatív gondolkodású innovátorok, még ha e két szó az ő idejükben nem is volt használatos a közbeszédben. Kreatívan gondolkodtak, mert nem ragadtak meg a kor paradigmáinál, képesek voltak a problémákat több oldalról megközelíteni, több lehetőséget vizsgáltak egymással párhuzamosan, keresték és átgondolták a szokatlan megoldásokat. Tették mindezt az újra való törekvés jegyében, mai szóval élve innovatívak voltak vagy a termékfejlesztés területén, vagy új, eddig még ismeretlen termelési eljárás bevezetése, új piaci elhelyezés lehetőségeinek a megnyitása, új szervezet létrehozása vagy megszüntetése területén.

Vannak közöttük feltalálók, kiknek isteni szikraként pattant ki az ötlet, mely forradalmasította az iparágat. Vannak tudósok, akik szisztematikus kitartással művelték, művelik tudományterületüket, és ez vezet el a kitűzött cél eléréséhez. Vannak szakpolitikusok, felső szintű vezetők, akik a gazdaság, az ipar, az oktatás szervezésével, átszervezésével, irányításával segítették, segítik a fejlődést. És persze itt vannak a „nagy tanítók”, a professzorok, akik tudásuk átadásával mérnök generációk százait, ezreit állították, állítják hadrendbe az iparág számára. Olyan alapvető és megbízható tudással vértetik fel a kezük alatt felnövekvő mérnököket, amely megfelel a mindenkori kihívásoknak, alapot szolgáltat a további építkezéshez.

Mindezek csodálattal tölthetnek el bennünket, és egyben büszkeséggel is, mert ezek az emberek magyarnak születtek, és magyarok maradtak még akkor is, ha a sors más országba, más kontinensre sodorta őket. Magyar emberhez kötődik a teljesség igénye nélkül az elektromotor, a karburátor felfedezése, az automata váltó kifejlesztése. De magyarok voltak az olmozatlan benzin, a direkt metanolos tüzelőanyag cellák, a közvetlen befecskendezésű V-8-as dízelmotorok kifejlesztői. Megtaláljuk őket a Ford, a Renault, a FIAT, az IKARUS, és más sikeres márkák főkonstruktorai között. Dicsőséget szereztek kicsi nemzetünknek itthon és a nagyvilágban.

Végezetül elismeréssel tartozunk az utókornak, a ma élő nemzedéknek, akik folytatják a „nagy elődök” megkezdett munkáját, azt, hogy az újra, a jobbra való törekvés egy örökölt, megtartott folyamat maradt. Tehetségük, szorgalmuk és kitartó munkájuk a siker záloga.

Elismerés és tisztelet mindazoknak, akik őrzik e nagyszerű emberek emlékét, őrzik és továbbadják azt a következő nemzedéknek.

Salgótarjáni Innovációs Központ



KIVÁLÓ MAGYAR TUDÓSOK A GÉPJÁRMŰIPARBAN



BOKOR JÓZSEF (1948-)

Széchenyi-díjas villamosmérnök, egyetemi tanár. Kutatási területe a lineáris és nemlineáris, többváltozós dinamikus rendszerek elmélete és automatizálása. Kutatási területein elért elméleti eredményeit széleskörűen alkalmazták járműszerkezetek, illetve járműdinamikai modellek tervezésénél. Publikációi a parametrikus modellek és waveltek felhasználásának témakörében is megjelentek az optimális irányítás és rendszeridentifikáció tekintetében. Dinamikus rendszerekből (földi, légi és űrszerkezetek) történő azonosításról és irányításról szintén jelentek meg kiváló publikációk. Nевéhez illetve kutatócsoportjához fűződik a paksi atomerőmű részére kifejlesztett valósidejű jelfeldolgozó rendszer illetve diagnosztikai hálózat és primerkörű nyomáshabályozást megvalósító számítógépes irányítási rendszer kidolgozása és kiépítése.



BOTKA IMRE (1906-1974)

Gépszámológó, a magyar „fogaskerék- király”, új fogaskerék-geometriát mérési eljárásokat dolgozott ki és honosított meg, amellyel a járművek biztonságos nagymértékben növekedett (Ganz-Botka-fogazási rendszer). Az evolvens profilú fogaskerékek szerkesztés és mérési folyamatait nagymértékben algoritmizálta. Homlokfogaskerékek gyártását (1956) kidolgozó eljárása 18 országban kapott szabadalmi oltalmat. Munkássága során bebizonyította, hogy azonos vonalnyomással terhelt kapcsolódási helyeken a relatív csúszások kiegyenlítése egyben biztosítja a pillanatnyi hőmérsékletet és az Almen-szorzat azonos értékét is (hármasszorzat tétel). Nevéhez köthető az egyszerű magyar homlokkerék-fogazási rendszer kialakítása.



DROBNI JÓZSEF (1924-2001)

Egyetemi tanár, a Különleges Fogazás, metsződő és kitérő tengelyű hajtások kiváló tudósa. Nemzetközi szinten is magasra értékelt kutatómunkát végzett a fogazott hajtások, különösen a csigahajtóművek területén. Tudományos publikáció mechanikusok dinamikai vizsgálatával, tengelykapcsolókkal, hidromotorokkal, globális csigahajtásokkal, ívelt fogú kúpkerekekkel kapcsolatosak, mind magyar, mind német és orosz nyelven. A Miskolci Egyetemen számos tantárgy oktatásában vett részt, oktatta a Mechanikusok elméletét, Áramlástan, Általános géptant, Géprajzt, Gépelemeket, Az Általános gépészeti ágazat bevezetésekor a Hajtóművek gépészettanának megalapozásában kapott meghatározó szerepet.



HOFF MIKLÓS (1906-1997)

Gépszámológó, fizikus, repülőgép-tervező, egyetemi tanár. Repülőgépek szerkezeti elemeinek mechanikai szilárdságával, hajlítással, feszültségekkel, rezgésekkel szemben bekövetkező változásokkal foglalkozott. Kutatásai e területeken a világon egyedülálló eredményeket hoztak. Munkássága során érdemeiért szerezte a nagy sebességű repülőgépek számára készült alumínium szerkezetek fejlesztésében. A tervei alapján gyártott úgynevezett vékonyfalú szerkezetet több katonai és polgári repülőgép építésénél alkalmazták, de felhasználták a Tengeri-farkas atomtengeralattjáró, és az Apollo űrhajó készítésekor is. Szakterületének világhírű tudósa lett, szakértőként vettek igénybe katonai és ehhez kapcsolódó iparágak tudományos testületeiben.



MICHELBERGER PÁL (1930-2015)

Professor emeritus, járműtervezés és szerkezetanalízis neves kutatója, szimmetrikus és aszimmetrikus szerkezetek mérésének nemzetközileg elismert szakértője, a Budapesti Műszaki Egyetem tanszékvezető professzora, a Magyar Tudományos Akadémia alelnöke 1993-1999 között. 1957-ben az IKARUS tervező-mérnökélet az autóbussz vaszerkezet szilárdsági számításait kidolgozta. 1963-ban a gyár főkonstruktorává lett. 1968-1991 között az IKARUS műszaki, tudományos tanácsadója, majd 1991 és 1995 között az igazgatótanács tagja volt. Közreműködésével készültek el az Ikarus 200-as, 300-as és 400-as típusú autóbussz családok tervei, melyek alapján a világhírű IKARUS buszok több százéves példányban készültek. 1974-től a FISITA tagja, 1978-tól 4 éven át alelnöke, illetve 1992-1994 között elnöke. Az IAVSD járműtechnikai nemzetközi szakfolyóirat igazgatótanácsának (1977-81), majd a tudományos bizottság tagja (1984-88). Az 1990-es évekől még 18 más nemzetközi tudományos megbízást kapott, és több nemzetközi akadémia és szervezet választotta tagjává. (Orosz Közlökédei Akadémia Szentpétervár 1992, Európai Akadémia London 1993, ausztriai Európa Tudományos és Művészeti Akadémia Salzburg 1998). Társadalmi és szakmai elismerését közel 30, nagyon jelentős hazai és nemzetközi kitüntetése bizonyítja. Ezek közül a legjelentősebbek a Magyar Köztársasági Érdemrend Középkeresztje (1994), a Pattantyús Ábrahám Géza Díj (1973), a FISITA Medall (1978), az Eötvös Loránd Díj (1994), a Széchenyi Díj (1995), a Pázmány Péter Díj (1999), az Eötvös József Díj (2000), a BME József Nádor Emlékérem (2003), a Pro Scientia et Universitate Emlékérem (2003), az MTA Aranyérme (2006).



OLÁH GYÖRGY (1927-)

Vegyiparprofesszor, 1994-ben kémiai Nobel-díjat kapott „a karboxikát kémiahoz való hozzájárulásáért”. Az 1962-ben bejelentett felfedezésében megcáfolta a szén 4 vegyértékűségről alkotott régi elképzelést, és így új üzemanyagok, a korábbinál nagyobb oktánszámú benzinfajték előállítását vált lehetővé. Kutatásai vezettek el olímozott benzín előállításának egy igen gazdaságos eljárásához is, ugyanakkor új utakat nyitottak a szuperavak által katalizált karboxikátok, valamint a szén cseppfolyósításának eljárása felé. A vezetésével kifejlesztett direkt metanolos tüzelőanyag-cella (Direct Methanol Fuel Cell, DMFC), mely az egész világon az érdeklődés fókuszába került. A találmány a hagyományos energiahordozókat előállítás költségeinek és a globális felmelegedésnek problémáikjára keres megoldást, mert a direkt metanolos tüzelőanyag-cella közvetlenül alakítja át a metanol (vagy más folyékony szerves tüzelőanyagot) elektromos áramná. Elektromos energia tárolására is alkalmas, hatásfoka jobb az ismert akkumulátorokénál.



PALKOVICS LÁSZLÓ (1965-)

Gépszámológó, tanszékvezető egyetemi tanár, akadémikus. Fő tudományterülete a gépjárművek dinamikája és stabilitása, a szabályozott gépjárműrendszerek, az intelligens jármű- és útrendszerek, ill. az alkalmazott szabályozásteória. Egyetemi kutatási és vállalati fejlesztési tevékenysége az irányított jármű-rendszerek vizsgálatára és tervezésére terjed ki. Kutató professzor-ként dolgozott az USA-ban, Németországban és Hollandiában. Számos találmány kidolgozója. Nemzetközileg is elismert műszaki-tudományos szakértő, Magyarországon a gépjármű K+F elsőszámú professzora. 1994-2002 között tanszékvezető. 1995-től a német Knorr-Bremse magyarországi leányvállalatának kutatás-fejlesztési intézetigazgatója, 2001 és 2003 között a vállalat európai elektronikai fejlesztési igazgatója, 2003-ban európai kutatási és rendszerfejlesztési igazgatója. A német Daimler-Benz kunszern kecskeméti Mercedes-gyár beruházásáról hozott döntése után 2009-ben a Kecskeméti Főiskola stratégiai rektorhelyetteseként is segítette a Daimler-Benz magyarországi gyárának letelepődését. 2007-től az MTA levelező, 2013-tól rendes tagja. 2001-ben Széchenyi-díjjal, 2009-ben Gábor Dénes díjjal tüntették ki, 2013-ban a Magyar Érdemrend Tiszti keresztjét vehette át. 2014-től felsőoktatásért felelős államtitár.



PATTANTYÚS ÁBRAHÁM GÉZA (1885-1956)

Mérnökgenerációkat oktató kiváló professzor, tudós, az Áramlástan, szivattyúk, és gépésztudomány nemzetközileg elismert alakja. Kossuth-díjas akadémikus professzor, a magyar gépészet egyik legkiemelkedőbb egyénisége, az emelőgépek, a szállítóberendezések, az áramlástechnikai gépek továbbfejlesztője. 1911-ben nyújtotta be doktori dolgozatát: „Elektromos hengerjáratok tüzemének vizsgálata gyorsulások alapján” címmel, amelyet 1912-ben védett meg, s a II. Gép-szerkezettani Tanszék adjunktusa lett. 1921-től magántanár a Műegyetemen. 1930 szeptemberében neveztek ki Pattantyús Ábrahám Gézát Bánki Donát utódjává a III. Gép-szerkezettani Tanszékre. Az ezt megelőző évtizedben több mint 30 tudományos dolgozata, szakcikke jelent meg. Előadója volt a gépelemek, majd az általános géptan c. tárgyakat, a 30-as évek elejétől - ő adta elő gépészmérnök-hallgatóknak az általános géptan, a vízgépek, az emelőgépek és szállítóberendezések c. tárgyakat, Műegyetemi oktató munkája mellett részt vett több jelentős műszaki feladat megoldásában. Sümeg, Izsák, Tata-tóváros villamosításában is fontos szerepet kapott. Számítalon középület tőher- és személylévónóját tervezte, illetve beépítésüket irányította [pl. az Országház, a lillafüredi Palota-szálló felvonója]. Sokat foglalkozott a hajdúszoboszlói földgáz kitermelésének gépészeti problémáival. A légnyomású vízemelőre, vagyis a mamut-szivattyúra vonatkozó eredményeit ma is használják a szakemberek. A dugattyús szivattyúk légűstjének méretezésére kidolgozott eljárása az egész világon Pattantyús-módszerként ismeretes. Sokat tett azért, hogy a mérnöképzés mellett szervezett keretek között a továbbképzés, Kezdeményezésére hozták létre - Európában elsőként - 1939-ben a Mernői Továbbképző Intézetet.



TERPLÁN ZÉNÓ (1921-2002)

Mérnökgenerációkat oktató kiváló egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja, vizirögépek, bolygóművek nemzetközileg elismert szakértője. Kutatási területe: fogaskerék-bolygóművek, tengelykapcsolók, gépmechanizmusok elmélete, technikatörténet. Fontos szerepet játszott a Miskolci Egyetem Gépészmérnöki Karának megalapításában. Huszonegy évén lett tanszékvezető, harmincegy évén pedig professzor. 1950-ben védte meg doktori értekezését a Budapesti Műszaki Egyetemen, disszertációjának címe: „Újfajta vízemelő fos üzemi és szelepkészíreltet” volt. 1952-ben kapta meg a kandidátusi fokozatot, 1966-ban lett a műszaki tudomány doktora. Megoldotta a fogaskerék-bolygóművek mérési eljárásait. Kiváló és népszerű előadó volt. Az előadásaira rendkívül precíz felkészült. A szigorúan vett szakmai tevékenységén kívül sokat foglalkozott az egyetem, a tudomány, a tudomány múltjával, történetével is. Nevét tudományos cikkei és könyvei tették nemzetközileg is ismertté, főleg a fogaskerék-bolygóművekkel foglalkozó magyar és idegen nyelvű szakdolgozatok, Tevékenyen részt vett az International Federation for the Theory of Machines and Mechanisms megalapításában. Fontosabb kitüntetései: Munka Érdemrend ezüst fokozata (1965) és arany fokozata (1977), Pattantyús-díj (1958), Akadémiai Díj (1973), Széchenyi-díj (1994), a Gépipari Tudomány Egyesület örökös tiszteletbeli elnöke (1998), TECHNÉ érem (2001), József Nádor emlékérem (2001).



VÁLLALATI KIVÁLÓSÁGOK A MAGYAR GÉPJÁRMŰIPARBAN



BOSZÖRMÉNYI JENŐ (1872-1957)

Gépészmérnök, a hazai Diesel-motor és autógyártás egyik úttörője. Mérnöki tanulmányait Zürichben végezte 1893-ban. Az augsburgi Diesel Rt.-nél létrehozott a dízelmotor szabadalmának gyártási jogát az egész Monarchia területére megszerezte a Magyar Általános Hitelbank. Az első magyar dízelmotor Boszörményiék tervei alapján 1899-ben készült el a Fegyver- és Gépgyárban. Rudolf Diesel (aki két évvel korábban építette meg az első róla elnevezett motort), a tovább-

fejlesztett magyar változat elismerése jellelő Ungarische Bauart-nak (magyar építésmód, magyar stílus) emlegette. 1901-ben a gyárban folyó motorgyártás annyira megelőzte a többi országot, hogy annak berendezését angol gyáraknak mintaként ajánlotta az augsburgi Diesel Rt. 1903-tól a Westinghouse autógyár Le Havre-t, majd londoni telephelyén dolgozott, mint főmérnök részt vett a gyár autópússinak kifejlesztésében. Később a gyár aradi fióküzeméhez került, ahol benzín-elektromos motorvonatok szerkesztésének és üzemeltetésének kérdéseivel foglalkozott. 1924 és 1931 között a Magyar Általános Gépgyár autógyártását vezette, műszaki igazgatóként. Nagy elméleti tájékozottsággal, gazdag külföldi szerkesztői gyakorlattal vállalkozott az első magyar nagyüzemi autógyártásra. (MAGOMOBIL, MAGOSIX)



HORVÁTH EDE (1924-1990)

Vezérigazgató (RÁBA) Vasútszertartóként a Győri Vagon- és Gépgyárban 1938-tól dolgozott szakmunkásként, majd a Győri Autógyár műszaki osztályvezetője lett 1951-ben. A Győri Szerszámgépgyár igazgatója 1952 és 1963 között. Ezután 1989-ig a Rába Magyar Vagon- és Gépgyár vezérigazgatója volt. Az ő vezetése alatt vált a vállalat Magyarországon nemzetközis szinten is ismert, jelentős állami vállalatává. Gyár-igazgatóként rájött, hogy a cég mérete nem attól függ, hogy mit képes gyártani, hanem attól, hogy mennyi terméket képes eladni, vagyis mekkora piacot tud teremteni magának. Az általa vezetett vállalat fénykorában több mint 20.000 embernek adott munkát. Döntő szerepe volt a magyar-amerikai kapcsolatokat fejlesztésében. 1950-ben Kossuth-díjjal tüntették ki.



JUREK AURÉL (1901-1994)

Főkonstruktor, főmérnök, egyetemi tanár. 1928-ban szerzett gépészmérnöki oklevelet. A Weiss Manfréd konzern tervező mérnöke, majd a konstrukciós részleg vezetője. A Csepel Motorkerékpárgyár vezető tervezőjeként, később a Műegyetem Gépjepék és autómobilok tanszékvezetőjeként tevékenykedett. A Csepel 100, 125 és 250-es motorkerékpárok alkotójaként és egyetemi oktatóként is műhatatlan érdemeket szerzett. Az „Csaba” harcokosiért Polgári érdemrendet kapott. 1943-tól a tervezőiroda főmérnöke lett. 1949-ben meghívást kapott a Műegyetem Gépjepék és autómobilok tanszékének vezetésére. 1950-ben egyetemi tanári kinevezést kapott, de megtartotta kapcsolatát az iparral. Szakértőként részt vett az Ikarus gyár (szuklói autóbusz), a Csepel Autógyár, a JÁFI, a Ganz MÁVAG, a Duna motor-kerékpár-oddalkocsi munkájában. 1960-ban műszaki doktorátát avatták. Tanári működése alatt számos egyetemi jegyzetet írt, 1955-ben jelent meg a hazai műszaki felsőoktatásban hosszú éveken át hivatkozási alapként használt Belsőleges motorok, majd 1963-ban az Autómobilok c. tankönyve. Két találmányára (hidromechanikus fokozat nélküli sebességváltó és két bolygó műves fokozat nélküli hidromechanikus fordulatszabályozó) szabadalmat kapott 1959-ben.



KÖRMENDY ÁGOSTON (1926-2011)

Főmérnök (MOGÖRT) dízelmotorok fejlesztése. Az ötvenes évek első felében a Csepel Autógyárban műszaki előadó, kutatómérnök, majd létesítési csoportvezető, később a motorgyár műszaki ellenőrzési osztályának vezetője. Ebben az időszakban kezd el dolgozni a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem gépjármű-technológiai tanszékén. Az évtized második felében Vietnámban, a Hanoi-ban frissen megalakult műszaki egyetem oktatója, ahol feladata az ottani műszaki felsőoktatás megszervezése. A hetvenes évek közepéig tudományos munkássága mellett a Csepel Autógyár műszaki és kísérleti vezetője és főkonstruktor, majd gyártmányfejlesztési főosztályvezetője. 1985 és 1990 között a MOGÖRT Külföldeskedelmi Vállalat tanácsának elnöke. A kilencvenes években Hungexpo Autó kiállítás szervezője, illetve a MOGÖRT-IKARUS közös Hungarian Busexport Vállalat vezérigazgatója, majd a MOGÖRT Holding Rt. felügyelőbizottsági tagja, később elnöke. 1999-2009 között a Magyar Gépjárműipari Szövetség ügyvezető titkára. A Budapesti Műszaki Egyetem oktatója, a Bánki Donát-díj kétszeresen kitüntetettje, 2009-ben "Órökös Mérnöki Kamarai Tag" lett.



LEPÉNYI ISTVÁN (1949-)

Az IKARUS - műszaki igazgatója, a Magyar Suzuki vezérigazgatója, a Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. vezérigazgatója, a magyar és nemzetközi autópári együttműködés megszervezője. Gépészmérnökként kezdte az Ikarusban, korszerű technológiák bevezetésével foglalkozott. Később ez új járműtípusok kifejlesztését és új piacok felderítését irányította. 1986-1990 között az IKARUS műszaki igazgatója. Részt vett a hazai személygépkocsi-gyártás létrehozásában, a Magyar Suzuki megalapításában (1991-1994 között vezérigazgató), a háttérpar fejlesztésében, a márkakereskedői hálózat kiépítésében. 1990-től 1995-ig az Autóknaszern Rt. elnök-vezérigazgatója. 1995-2015 között a Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. vezérigazgatója. Jelentősebb kitüntetései: Széchenyi Díj (1996), Gábor Dénes Díj (2000). 2015 novemberétől gazdaságsszabályozásért felelős államtitkár.



MÁDIJENŐ (1931-2012)

A Műszaki Igazgató diplomázott gépészmérnök és repülő hadmérnök. 1956. október 24-én tagja majd elnökhelyettese lett a hadsereg forradalmi bizottságának. Tevékenységéért 1957. július végén 12 évre ítélték. 1962. júniusában szabadult 5 letöltött év után. 1962-ben az IKARUS gyárban kapott állást tervező-mérnöként 1962-74 között az IKARUS Karosszéria- és Járműgyár tervezőmérnöke, 1974-88 között, főkonstruktor. 1988-90 között az IKARUS budapesti gyárának műszaki főmérnöke. 1990-96 között az IKARUS járműgyártó Rt. műszaki igazgatója, vezérigazgató helyettese. Számos autóbusszalád kifejlesztésében vett részt, melyek nagy sorozatú gyártásának irányítója volt az IKARUS-nál. A Gépipari Tudományok Egyesület konstrukciós szakosztályának elnöke, a Szabadságarcosokélet Kőszalaptárvány Felügyelő Bizottságának tagja. Életében megkapta az Eötvös Loránd-díjat, a Magyar Köztársasági Érdemrend Lovagkeresztjét, a Köztársasági Elnöki Aranyérmét, a Nagy Imre Érdemrendet, valamint a Magyar Köztársasági Érdemrend Középkeresztjét. 2005-ben beavaszították azon 100 magyar mérnök közé, akik a legutóbbiak lettek az elmúlt 100 év alatt a járműipar fejlesztéséért.



TÖRÖCSIK LÁSZLÓ (1928-2004)

A Csepel Autógyár rendkívül kreatív főkonstruktor. A Weiss Manfréd vállalatnál rövid ideig esztergályosként dolgozott, majd a BME-n tanult és szerzett gépészmérnöki oklevelet. Tanulmányait befejezve a Csepel Autógyárban fejlesztő mérnöként, majd főkonstruktorként dolgozott nyugállományba vonulásáig. Teherautók, tengelykapcsolók, sebességváltók, dízel motorok és számos komponens fejlesztésében vett részt és irányította a Csepel Autógyár fejlesztéseit. A járműelektronikai rendszerek hazai fejlesztése az ő főkonstruktori időszakában és irányítása alatt kezdődött meg. Automata és automatizált hajtóművek irányítási rendszerének fejlesztésében aktívan közreműködött, számos hazai és nemzetközi elismerést szerzett ezzel a vállalatnak, az iparágak és a magyar műszaki kreativitásnak.



WINKLER DEZSŐ (1901-1985)

Gépészmérnök, kutatóintézet igazgató. Gépészmérnöki diplomáját Brno egyetemén szerezte 1923-ban. 1925-től a Magyar Vagon- és Gépgyár munkatársa, 1936-tól az autógyártó részleg vezetője. Többek között ő irányította 1936 és 1938 között a Botond elnevezésű, négy kerék meghajtású, speciális terpepe is alkalmas haditeherautó fejlesztési munkálatait. 1944. március 19-e után munkaszolgálatosként folytatta a Botond gyártásának irányítását. Winkler 1948-ig állt az MVG autógyártásának az élén. Ekkor a Budapestben működő Nehézipari Központ Autótervezési Osztályának lett a vezetője. 1950-51-ben a saját szervezésű járműfejlesztési Intézet (JÁFI) - az AUTOKUT jogelődje - főosztályvezetője, 1951-68 között első igazgatója. A traktorok, teherautók, autóbusszok fejlesztéséért több elismerést, így 1951-ben Kossuth-díjat kapott.

ÖRÖKSÉG DÍJAS A MAGYAR AUTÓBUSZGYÁRTÁS

A Magyar Örökség díjat a Magyarországi Alapítvány kuratóriuma hozta létre azon magyar intézmények, csoportok és kiemelkedő teljesítményű egyének számára, akik tevékenységükkel hozzájárultak a magyar kultúra, gazdaság, sport, tudomány, azaz a magyar társadalom erkölcsi, szellemi felemeléséhez. Ezek együttesen alkotják a magyarság „láthatatlan szellemi múzeumát”. A Magyar Örökség díj bíráló bizottsága úgy döntött, hogy a magyar autóbustervezést és gyártást Magyar Örökség díjjal részesíti. A díjazottak nevét és a laudációkat az úgynevezett „Aranykönyv” őrzi.

A MAGYAR AUTÓBUSZGYÁRTÁS MEGSZÜLETÉSE ÉS ERŐSÖDÉSE

A 1895-ben, az Ikarus elődjének tekinthető Uhrt Imre Kovács- és Kocsigyártó Üzeme megkezdte működését Budapesten. Az első világháború során őrjáti mennyiségű járműpari rendelés virágzott fel az üzemet. A gazdasági válságban az üzemet felszámolták, majd az Uhri család 1933-ban megalapította az Uhrt Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyártó. Az 1943-44-es év jelentette a gyár működésének csúcspontját. 1945-ben, a háború után indult újra a termelés. 1947-ben sor került az államotitásra.

1949-ben a repülőgép- és gépkocsialkatrészeket gyártó Ikarus Gép és Fémgyár Rt.-t beolvastva létrejött az állami Ikarus Karosszéria- és Járműgyár. 1951-re került kifejlesztésre az Ikarus 30-as típus, a gyár első önhordó autóbúsa, amelyet exportra is szántak. 1952-ben elkészült a gyár első trullibusza. 1953-

ban elkészült az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár első, saját tervezésű autóbúsa, az önhordó vízszekeretű farmotoros Ikarus 55. Formatervező: **Petrsevics Horváth György**, műszaki tervezők: **Zerkovitz Béla** főmérnök, **Schönberger Ernő**, **Bálint György**, **Osztaykai Károly** gépészeti tervező, **János Ferenc** és **Deák László** felépítmény tervező. A MOGURT főmérnök (vezetésével) Nyugat-Afrikába szervezett sikeres próbautat két Ikarus autóbusszal és két Csepel 344 típusú teherautóval **Körmeny Ágoston** irányításával, az export lehetőségének feltárása érdekében.

1966-ban a Rába Gépgyár a MAN cégtől vásárolt licenc alapján új motorok gyártását kezdte meg, amely lehetővé tette hosszabb és nehezebb járművek készítését.

A MAGYAR AUTÓBUSZGYÁRTÁS FÉNYKORA

1966-ban elkészült a gyár első IKARUS 180-as csuklós busza (**Schmidt Kázmér**). 1969-ben megkezdte az Ikarus 200-as típusú autóbúsa-család fejlesztését, amely páradán sikereket ért el. (Formatervező: **Finta László**, műszaki tervezők: **Bálint György** főkonstruktor, **Osztaykai Károly** főtervező, **Varga Papp József** gépészeti vezető tervező, **Mádi Jenő**, a csuklós változat vezető tervezője). Ebből a típusból több mint 230.000 darab készült és ezeket a világ 46 országában használták. Egy Ikarus 250 típusú szuperluxus konferencia-autóbúsa Nizsában megnyerte az autóbúsa-kiállítás nagydíját, valamint Monacóban a monacói herceg ezüst serlegét.

1972-ben a székesfehérvári Általános Mechanikai Gépgyártó beolvasztották az Ikarusba. Célkiteljesítménynek számított, hogy éves szinten a termelés elérte a 14.000 darabot. Ezzel az Ikarus az autóbúsgyártók között világrekordot ért el.

A 70-es évek második felében alakult meg az Ikaruson belül az egyedi vevői igények kielégítésére az Ikarus Egyedi Autóbúsgyártó. 1980-tól a rendszerváltásig tartó időszak volt a magyar autóbúsgyártás történetének fénykora. A fejlesztést az AUTOKUT munkatársai is segítették (**Cser Gyula**, **Urbanics János**) valamint a BME oktatói (**Dr. Michelberger Pál**). 1989-ben érezte a várható helyzet romlását, az egyedi termékeket gyártó részleget

kiszervezték Ikarus Egyedi Autóbúsgyártó Kft. néven. 1990-ben a megváltozott politikai helyzet miatt, a Szovjetunió és az NDK piacáról való kivonulás jelentett súlyos veszteséget. Az Ikarus 1991-ben részvénytársasággá alakult. Ezt követően 1994-ben mindössze 1574 buszra talált vevőt a vállalat. Miközben a fejlesztők Európában elsőként fejlesztették ki a végig alacsonypadlós 400-as busz családot **Dr. Matolcsy Mátyas**, **Mádi Jenő** irányításával formatervező **Finta László**. A fejlesztésekben sok új automatizált funkciót is beépítettek. **Dr. Simonyi Sándor** közreműködésével. A busz formatervezési és innovációs díjat is kapott. A 90-es évek viharait követően, 1998-ban Ikarusbus Rt-ben az új tulajdonos stratégiája nagymértékű leépítést vont maga után. 2000-ben a budapesti, 2004-ben a székesfehérvári gyár zárta be a kaput, akkor úgy tűnt, örökre.

1993-ban létrejött a NABI (North American Bus Industries), melynek 25%-os részvétel tulajdonosa az amerikai IKARUS (**Rácz András**). A NABI betört az USA városi tömegközlekedési piacára, illetve az angol buszpiacra. A NABI a 3. számú szállítótársa lett az amerikai piacon. 2000-es években új szállítmányozási technológiával gyártott COMPOBUSZ szállítmány, korrózióvédelmi újdonságai miatt érte el jelentős sikereit.

AZ AUTÓBUSZGYÁRTÁS HANYATLÁSA ÉS ÚJ, NÖVEKEDÉSI PÁLYÁRA ÁLLÍTÁSÁNAK MEGNYILVÁNULÁSAI

A Rába folytatta a buszgyártásban fejlesztéseit a futóművek területén, a nemzetközi piacon stabil helyet vívott ki, de korábbi telephelyének egy részén új járműpari beruházások készültek. A magyar AUTÓBUSZGYÁRTÁS körül kialakult szakmai humán infrastruktúra egyik meghatározó tényezője volt a mai exportbevételeinket biztosító autógyártó cégek (SUZUKI, AUDI, MERCEDES) hazánkba településének.

Az ország nyugati felén, Mosonmagyaróváron és Győrben a **Krankovics István** alapította KRAVTEX Autóbúsgyártó jelentős fejlesztőmunkát fordított új buszcsaládjai kialakítására, hírnevét a CREDO autóbúszokkal alapozta meg. A jelenleg gyártásban lévő Econell-Innovell-Optinell típusok érdekessége, hogy moduláris felépítésűek, műszaki megoldásaik azonosak.

Az ország keleti régiójában működik a Csaba Metal Zrt. (**Majoros Béla**), amelynek szeghalmi üzemében készülnek a Magyar Termék Nagydíjjal is elismert CSM URBANUS Műhibuszok és egyéb járműpari foglalkozások.

2009 áprilisában - érezte az iparág elimertességének a hiányát és a hazai gyártási autóbúszok megrendelésének drasztikus csökkenését - megalakult a Magyar Buszgyártók Szövetsége a MABUSZ (**Dr. Vincze-Pap Sándor**), amelynek 21 tagvállalata van napjainkban.

Hasonló megfontolások alapján a közös fellépésben rejlő jó szándékú erődemonstráció céljából, 2010 elején megalakult a Magyar Autóbúsgyártó Klaszter (**Dr. Főrián István**) amelynek mára 39 tagja van. A klaszter 2013-ban elnyerte az Akkreditált Innovációs Klaszter címet is.

2010-ben fiatal villamos-, gépész- és informatikus mérnökökből alapított, budapesti székhelyű nemzetközi mérnökökroda jött létre EVOPRO néven, melynek produktumai az évtized végén bemutatkoztak. A cégcsoport 2013-ban megvásárolta a NABI Mátyasföldi telephelyét, és itt hozta létre a MABI vállalatot. MABI-hoz csatlakozott az Auto Rad Controlle Kft. (ARC), amely eddig

is fejlesztette és gyártotta Ikarus márkánév alatt a buszokat. Az egyesülés másik résztvevője a mátyásföldi Lanta Consulting Kft., a rész tulajdonában lévő IKARUS Egyedivel együtt. Jelentős fejlesztő munka ráfordításával 2014-ben mutatták be a kompozit vízszekeretű MODULO buszcsalád első két prototípusát, áprilisban a tisztán elektromos hajtásút, szeptemberben pedig a hibrid hajtású változatot.

HISZÜNK ABBAN, HOGY...

„Nem lehet kétséges, hogy a 120 éves hagyományokkal, a dicső múlttal és az ebből származó szakmákultúrával rendelkező hazai autóbúsgyártás termékel az egész nemzet számára értéket hordoznak, munkahelyeket teremthetnek és megalapozhatják gazdasági fellendülésünket.”

Magyar Tudományos Akadémia,
2015. 09. 19.

laudátor: Prof. Dr. Takács János



MARTA - 1909 Arad



Rába elkezdte a buszgyártást - 1927



IKARUS 7r3.5 - 1948



IKARUS 55 - 1954



Az IKARUS első csuklós busza



Ikarus 250



Ikarus 417.



RÁBA Premier 291



KraVtex BC 18



Rába Autóipari Holding Nyrt. autóbúsa



Rába Autóipari Holding Nyrt. autóbúsa



Csaba Metal Autóbúsgyártás



Csaba Metal Autóbúsgyártás



A NABI Autóbúsgyártó Sirius elővárosi autóbúsa 2011



Az IKARUS legutóbbi modellje: Ikarus 187



Az Evopro új konstrukciói



A Salgótarjáni Innovációs Központ szakmai tevékenységének célterülete a gépjárműipar. A fenntartható mobilitás (részben mint kényszer, részben mint lehetőség) oly szélesre tárja a tudás és a technológiai fejlődés kapuját, amilyenre néhány évtizede még senki nem gondolt.

A gépjárműgyártás multiplikatív hatása révén emberek millióinak ad munkát, biztosít megélhetést és a tudomány eredményeinek korlátlan felvevőpiaca.

A gépjárműgyártás kezdetét a technikatörténet 1885-ben határozza meg. Ekkor Daimler szabadalmaztatta háromkerekű, 0,9 LE kéthengeres motorral szíjjal hajtott járművét, amely 11 km/h végsebességre volt képes. 1900-ban Ferdinand Porsche megalkotta az első forgalomban résztvevő elektromos hajtású autóját. 1902-ben pedig ennek hibrid változatát. 1908-ban megszületett a híres Ford T-modell, amely már automata sebességváltót is alkalmazott. A gépjárművek fejlődése egy olyan permanensen gyorsuló folyamattá vált, amely napjainkban meghatározza korunk társadalmi, tudományos, gazdasági, gondolkodásbeli vonatkozásait. Mindössze két sarokponton van azonosság. Ezek a közlekedés társadalmi szükségszerűsége és az emberi önmegvalósítás visszatükröződése, alkotási vágyának megjelenítése.

A magyar mérnökök, tudósok, feltalálók és kiváló mesteremberek az első automobil megjelenése óta erős bástyái voltak a manufaktúrából a globális iparágig való eljutás folyamatának. Az autóiiparban dolgozó Kiválóságaink rendkívüli teljesítménye jelentősen hozzájárult a járműipar fejlődéséhez. Ezt a kiadványt és a benne szereplő Kiválóságok emlékhelyét azért hoztuk létre, hogy a jövő nemzedék számára legyen biztatás, a jelen nemzedék számára pedig a tisztelettel emlékezzünk és óvjuk a feledés veszélyétől mindazon kiváló személyiségek emlékét, akik tanítottak, alkottak és a követő nemzedéknek utat mutatnak addig, amíg emlékük fennmarad.

Dr. Simonyi Sándor





MAGYAR KIVÁLÓSÁGOK A GÉPJÁRMŰIPARBAN



**SALGÓTARJÁNI
INNOVÁCIÓS
KÖZPONT**

2015