

Elnök Úr! Tisztelt Megjelentek, Hölgyeim és Uraim!

Nagy megtiszteltetés számomra, hogy a

**MAGYAR AUTÓBUSTERVEZÉS ÉS AUTÓBUSZGYÁRTÁS
„MAGYAR ÖRÖKSÉG DÍJ”**

laudációját önök előtt elmondhatom.

A magyar autóbuszgyártás története 120 éves

Az **1895-ben**, az *Ikarus* elődjének tekinthető *Uhri Imre Kovács- és Kocsigyártó Üzeme* megkezdte működését Budapesten. Az első világháború során óriási mennyiségű, járműipari rendelés virágoztatta fel az üzemet.

A gazdasági válságban az üzemet felszámolták, majd az *Uhri család* 1933-ban megalapíthatta az **Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyárát**. Az **1943–44-es** év jelentette a gyár működésének csúcspontját. **1945-ben**, a háború után indult újra a termelés. **1947-ben** sor került az államosításra.

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 autóbusha](#), amelyet exportra is szántak. **1952-ben** elkészült a gyár első [trolibusza](#).

1953-ban elkészült az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár első, saját tervezésű autóbusha, az [önhordó vázszerkezetű farmotoros](#) IKARUS 55, ismertebb nevén a FAROS. Formatervező: *P. (Petrisevics) Horváth György*, műszaki tervezők: *Zerkovitz Béla* főmérnök, *Schönberger Ernő*, *Bálint György*, *Oszetzky Károly* gépészeti tervező, *Jánosi Ferenc* és *Deák László* felépítmény tervező.

A MOGÜRT (*Körmeny Ágoston* főmérnök vezetésével) Nyugat-Afrikába szervez sikeres próbautat két Ikarus autóbusszal és két Csepel 344 típusú teherautóval, az export fokozásáért.

1966-ban a [Rába Gépgyár](#) a [MAN](#) cégtől vásárolt licenc alapján új motorok gyártását kezdte meg, amely lehetővé tette hosszabb és nehezebb járművek készítését is. Így már 1966-ban elkészült a gyár első IKARUS 180-as [csuklós busza](#) (*Schmidt Kázmér*). A Csepel Autógyár pedig a fenéklemezt, kormányművet gyártotta.

1967-ben megkezdik az IKARUS 200-as típusjelű autóbush-család fejlesztését, amely páratlan sikereket ért el. (Formatervező: *Finta László*, műszaki tervezők: *Bálint György* főkonstruktor, *Oszetzky 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. Az IKARUS 250 típusú szuperluxus konferencia-autóbush Nizzában megnyeri az autóbush-kiállítás nagydíját, Monacóban pedig a monacói herceg ezüst serlegét.

1972-ben a székesfehérvári *Általános Mechanikai Gépgyárat* beolvastották az *Ikarusba*. *Ekkor született meg az a KGST határozat*, amelynek értelmében évi 8000 darab autóbush exportjára nyílt lehetőség. Csúcsteljesítménynek számított, hogy éves szinten a termelés elérte a 14.000 darabot. Ezzel az Ikarus az autóbush-gyártók között világrekordot ért el.

A **70-es évek második felében** alakult meg az Ikaruson belül az egyedi vevői igények kielégítésére az **Ikarus Egyedi Autóbushgyár**.

1980-tól a [rendszer váltásig](#) tartó időszak volt a magyar autóbushgyártás történetének fénykora. A fejlesztést az AUTÓKUT munkatársai is segítették (*Cser Gyula; Urbantsok János; Matolcsy Mátyás*), valamint a BME oktatói (*Dr. Michelberger Pál*).

1989-ben érezve a várható helyzet romlását, az egyedi termékeket gyártó részleget kiszervezték **Ikarus Egyedi Autóbush Gyár Kft.** néven. **1990-ben** a megváltozott politikai helyzet miatt, a Szovjetunió és az NDK piacairól való kiszorulás jelentett súlyos veszteséget. Majd 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 buszcsaládot](#) *Dr. Matolcsy Mátyás, Mádi Jenő* irányításával. A 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 kapuit, akkor úgy tűnt, örökre.

Ugyanakkor a RÁBA; a NABI és a Kraftex további fejlesztésekkel jelent meg a piacon.

1993-ban létrejött a **NABI** (North American Bus Industries), melynek 25%-os részvénytulajdonosa az American IKARUS (*Rácz András*).

A NABI betört az USA városi tömegközlekedési piacára, illetve az angliai buszpiacra. A NABI a 3. számú beszállítótá vált az amerikai piacon. 2000-es években új szálerősítéses technológiával gyártott COMPOBUSZ szilárdsági, korrózióvédelmi újdonságai miatt ért el jelentős sikereit.

A Rába folytatta a buszgyártásban fejlesztéseit, a futóművek területén, a nemzetközi piacon stabil helyet vívott ki, de korábbi telephelyeinek egy részén új járműipari beruházások készültek.

A magyar AUTÓBUSZGYÁRTÁS körül kialakult szakmai humán infrastruktúra egyik meghatározó tényezője volt a mai exportbevételeinket biztosító autógyártó cégek (SUZUKI, AUDI, OPEL, MERCEDES) hazánkba településének.

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

Az ország keleti régiójában működik a **Csaba Metal Zrt** (elnök: *Majoros Béla*), amelynek Szeghalmi üzemében készülnek a Magyar Termék Nagydíjjal is elismert **CSM URBANUS Midibuszok** és egyéb járműipari főegységek.

2009 áprilisában – érezve az iparág elismertségének a hiányát és a hazai gyártású autóbuszok megrendelésének drasztikus csökkenését – megalakult a **Magyar Buszgyártók Szövetsége a MABUSZ** (elnök: *Dr. Vincze-Pap Sándor*), amelynek 21 tagvállalata van napjainkban.

Hasonló megfontolások alapján, érdekvédelmi és a közös fellépésben rejlő jó szándékú erődemonstráció céljából, valamint az akkor még meglévő pályázati lehetőségek jobb kihasználása érdekében 2010 elején megalakult a **Magyar Autóbuszgyártó Klaszter**, (elnök: *Dr. Fórián István*) amelynek mára 39 tagja van. A klaszter 2013-ban elnyerte az **Akkreditált Innovációs Klaszter** címet is. Természetesen a meghatározó gyártó cégek és beszállító vállalatok aktív tagjai mindkét szervezetnek.

A szervezetek által képviselt összes vállalkozás termékeinek részletes felsorolása hosszú időt venne igénybe.

Ugyanakkor meg kell említeni mindazon vállalatokat, amelyek az igen beszűkült hazai, és ebből adódóan az ellehetetlenült export piaci lehetőségek ellenére sem adták fel a harcot, és anyagi forrásaik legvégső határáig elmenve fejlesztik és gyártják – sok esetben az üzemcsarnokaikban tárolva - a korszerű autóbustípusokat.

A Nabi korszerűsítette a választékát.

A 2010-es évek elején üstökösként tűnt fel a korszerű autóbuszgyártás területén a 2010-ben fiatal villamos-, gépész- és informatikus mérnökökből alapított, budapesti székhelyű nemzetközi mérnökiroda, az **EVOPRO**, amelynek nagyformátumú projektjei immáron több mint 30 országban, 5 különböző kontinensen szereztek elismerést a cégnek, és alapítójának, Mészáros Csabának. A cégcsoport 2013-ban megvásárolta a NABI Mátýásföldi telephelyét, és itt hozta létre a **MABI** vállalatot. MABI-hoz csatlakozott az **Auto Rad Controlle Kft. (ARC)**, amely eddig is fejlesztette és gyártotta Ikarus márkanév alatt a buszokat. Az egyesülés másik résztvevője a mátyásföldi **Lanta Consulting Kft.**, a résztulajdonában lévő **IKARUS Egyedivel** együtt. Jelentős fejlesztő munka ráfordításával 2014-ben mutatták be a kompozit vázszerkezetű **MODULO** buszcsalád első két prototípusát, áprilisban a tisztán elektromos hajtását, szeptemberben pedig a hibrid hajtású változatot.

A **Gépipari Tudományos Egyesület (GTE)** 45 éve, évente szervezi meg az **AUTÓBUSZ Szakértői Konferenciát**, amely az iparág szakmai fejlesztési hátterét és a tudástranszfert a szakembereknek folyamatosan biztosította (*Dr. Matolcsy Mátyás; Dr. Voith András*).

Mindezeknek az áldozatos, időt, pénzt és fáradságot nem kímélő, nemzetközileg előremutató innovatív mérnöki munkát tartalmazó fejlesztéseknek és gyártási erőfeszítéseknek köszönhetően a hazai buszgyártók joggal remélhetik, hogy a közeljövőben a hazai utakon is megjelenhetnek gyártmányaik.

Nem lehet kétséges, hogy a 120 éves hagyományokkal, a dicső múlttal és az ebből származó szakmakultúrával rendelkező hazai autóbuszgyártás termékei az egész nemzet számára értéket hordoznak, munkahelyeket teremthetnek és megalapozhatják gazdasági fellendülésünket.

Budapest, 2015. szeptember 19

Dr. Takács János