

MAȘINA PE MĂSURA OMULUI

Autor: Pleșu Nadejda
Conducător științific: I.s. unv. Russu Vasile

Universitatea Tehnică a Moldovei

***Abstract :** Lucrarea dată reprezintă o rezultantă a analizei evoluției omului și automobilului , de la începutul istoriei omenirii pînă în zilele noastre, o descriere a intercalării reciproce între om și autovehicol, între ideie și realizare, între lux și necesitate. În această lucrare este prezentată acea strînsă legătură între conștiiță și monitorizarea ideilor pentru satisfacerea nevoilor și dorințelor. Ideile provoacă revoluții, iar revoluțiile provoacă schimbări.*

***Cuvinte cheie:** evoluție, automobil, perfecțiune, necesitate, omul*

Ceea ce azi pare banal și accesibil tuturor, pe vremuri era o curiozitate scumpă și desprinsă parcă dintr-o lume imaginară. Numit la început „trăsură fără cai“ sau „tren fără șine“, automobilul a provocat mai multă confuzie și teamă decât încredere. Totuși, automobilul și-a făurit un renume stîrnind încă și astăzi, printre contemporani, pasiuni de nevindecat. Automobilul va rămîne pentru mult timp de acum înainte „eroul“ timpurilor moderne, orice formă ar avea și oricine ar urca la volan.

De când a apărut civilizația umană, a apărut și nevoia de transport. La început omul a folosit forța musculară proprie apoi pe cea a animalelor domestice dar adevărata epocă a transporturilor a apărut o dată cu inventarea roții. După apariția mașinii cu aburi nu a durat mult timp și a apărut primul vehicul autopropulsat. Nicolas-Joseph Cugnot, inginer al armatei franceze a realizat, în cadrul Arsenalului, un vehicul destinat remorcării pieselor grele de artilerie. Acest vehicul (1769) era realizat din lemn, avînd trei roți cu bandaj metalic (ca la roțile de car), un motor cu aburi cu doi cilindri, cazanul avea greutatea de o tonă, necesita realimentarea la fiecare 10... 15 minute, dezvoltă viteza maximă de 9,5 km/h și era deservit de două persoane. Din păcate, la prima demonstrație, mecanismul de direcție a cedat și vehiculul a lovit zidul unei grădini și a explodat. După cum se vede o dată cu apariția primului autovehicul a apărut și primul accident.



Adevarații pioneri în construcția automobilului sunt considerați Lenoir, Delamare - Deboutterville, Daimler, Benz și Ford. Odata cu ei apar și firmele specializate în construcția automobilului.

Prima firma se numea "Panhard - Levassor" și a fost fondată în anul 1845, folosind motoare Daimler. În 1898, apare firma Peugeot, care va construi și un motor cu același nume. Firma Renault își are începuturile în anul 1899, descrisă de Louis Renault, împreună cu cei trei frați ai săi. Renault a scos pe piața primele automobile de construcție proprie în anul 1902. Uzinele Fiat și-au deschis porțile în anul 1899, urmate de Mercedes, în anul 1900. În 1896 a luat naștere societatea "English Daimler Company", iar în 1898 a realizat primul automobil de construcție proprie. Tot în Anglia, în această perioadă au apărut mărci precum Lanchester, Napier, etc.

Firma Mercedes a construit modelul Mercedes 1901, considerat strămoșul automobilului modern. Un aport important la construirea automobilelor și l-a adus Wilhelm Maybach, care realizează primul radiator tip fagure, folosit de modelul Mercedes 1901. În plus, el i-a ridicat capacitatea la 5,3 l și puterea de 35 CP.

Primul automobil al firmei Rolls Royce - a apărut în anul 1903. În anul 1908, apare în Europa automobilul Ford T, primul automobil produs în milioane de exemplare. El era atât de îmbunătățit, încât a rezistat 19 ani, iar un adevărat avantaj reprezenta greutatea sa foarte mică, de numai 600 Kg. De-a lungul timpului, Fordul T s-a perfecționat, aparând în mai multe variante: Ford 1920, Ford Tourer 1927. În perioada postbelică, setea de a depăși, setea de lux bazată pe ariile acumulate din mizeria războiului, combinată cu fenomenul psihic al trăirii vertiginoase și intense, au făcut ca firmele constructoare europene Voisire Delage, Farman, Hotch Kiss, Panhard Bugatti, Fiat, Minerva, Elizalde, să producă mașini luxoase, dotate cu motoare de 6 și 8 cilindrii la prețuri ridicate.

Europenii rămăseseră însă la stadiul mașinilor "de comandă", așa că au fost seduși de modele produse de General Motors, fondat în 1903 de către W. Durant; de vehiculele produse de uzinele Ford, Pierce Arrow, Marmon, Studebaker, Chrysler, Packard, Reo, Dodge, etc. Activitatea postbelică a lui A. Citroen și ofensiva americană, care tindea spre acapararea piețelor europene, au contribuit în mare măsură la revinimentul industriei de automobile din Europa, industrie care face mari eforturi pentru a trece la producția de pace. Din acest motiv și din multe altele, prețul automobilelor a scăzut.

Automobilul din anii '30 nu mai seamăna deloc cu cel de dinaintea primului război mondial. Constructorii puneau mare accent pe confort, adăugând accesorii precum: aprinzător de țigari, lumina în interior, ștergătoare electrice sau mecanice, oglinda retrovizoare, semnalizatoare de direcție, roata de rezervă, iluminarea numerelor de circulație, etc., lucruri atât de banale în ziua de azi.

După cel de-al doilea război mondial, asistăm la o adevărată explozie a industriei automobilistice; de asemenea asistăm și la transformarea automobilului în prima mașină a activității social-economice moderne. Au apărut automobilele atât de cunoscute de noi, precum: Cadillac și Oldsmobile, lansate în 1949, Trabant, mașinile Volkswagen (1946). Motorul în V, rezervat inițial mașinilor puternice sau de curse, cu cel puțin 8 cilindrii, a început să fie construit în 6 cilindrii (Buick 1960) și 4 cilindrii în 1962 (Ford Taunus 12 M). Motorul cu 12 cilindrii în V a rămas apanajul automobilelor de cursă, precum Maseratti, Aston Martin, Ferrari.

Dacă până în 1960, se produceau automobile numai în unele țări din Europa și SUA, astăzi, ele se produc aproape în fiecare țară a lumii.

Constructorii de automobile s-au dezvoltat într-atât de mult încât numai seama cu absolut nimic cu automobilele produse în sec. trecut. Sunt atât de sofisticate încât, dacă înainte puteai să repara singur un automobil dacă ai cunoștințe în domeniu, în ziua de astăzi, pentru a repara un automobil de ultima generație, este nevoie de o întreagă echipă de specialiști.

Acum, după trecerea timpului, în ziua de azi, mulți consideră automobilul mai degrabă o necesitate decât un lux. De fapt, potrivit unui studiu publicat în cotidianul londonez Independent, oamenii apelează uneori la mașină pentru a parcurge chiar și distanțe mai mici de 500 de metri.

Nu este, cum se crede, vorba de efectul regulator al raportului preț-comfort și nici nu de un automobil pe „măsura buzunarului” e vorba „ci de unul pe măsura omului, a nevoilor sale fundamentale. Care nu ar fi prețul sau raportul de confort omul permanent v-a tinde să-și satisfacă nevoile.

Bibliografie

1. Regulamentul circulației rutiere 2012
2. Organizarea și securitatea circulației rutiere 2010
3. Société des Ingénieurs de l'Automobile, "Le fardier de Cugnot"
4. "Russian webpage with drawings of Kulibin vehicle designs"
5. "Second Russian webpage with drawing"

6. The History of the Automobile
7. "The History of the Automobile - Gas Engines"
8. François Isaac de Rivaz dépose le brevet du moteur à explosion