

[http://www.adevarul.ro/locale/timisoara/automotive-banat-timis-vest-adevarul\\_de\\_seara-resita-arad-deva-hunedoara\\_0\\_292171161.html](http://www.adevarul.ro/locale/timisoara/automotive-banat-timis-vest-adevarul_de_seara-resita-arad-deva-hunedoara_0_292171161.html)

## Industria auto din vestul României este gata să producă mașina bănățeană

- Ștefan Both
- Luni 5 iul 2010



### *Doar un producător auto mai lipsește în zona de vest a României*

Furnizorii locali de componente produc toate piesele pentru o mașină, de la A la Z. În vestul țării sunt furnizori care pot livra toate componentele către orice producător de automobile.

Software, componente pentru motor, radiatoare, lămpi, anvelope, volane, sisteme de siguranță, curea de transmisie, cabluri, huse, volane, componente electrice, centuri de siguranță. Toate acestea sunt doar o parte din ofertele sectorului automotive din Banat. Industria de profil este atât de dezvoltată încât exercită presiune asupra universităților tehnice pentru a-și satisface necesarul de specialiști.

**„Foarte mulți studenți de la noi au deja un loc de muncă asigurat. Este o presiune deosebită în ceea ce privește inginerii mecanici, primim zilnic telefoane pentru recomandări. Firmele sunt interesate să angajeze tineri încă de pe băncile facultății, să îi poată pregăti”,** a declarat Dumitru Țucu, prodecanul Facultății de Mecanică a Universității Politehnice din Timișoara.

**[Vezi galerie foto cu fabricile din zona de vest](#)**

Mărcile pentru care se lucrează în Timiș, Arad, Hunedoara și Caraș-Severin sunt: Nissan, Mercedes-Benz, General Motors, Opel, WV, Ford, Renault, Peugeot, Citroen, Audi, Porche, Chrysler sau Dacia.

### Nemții domină

În domeniul software, companiile [Continental](#) lucrează pentru toată industria auto germană. Continental este și unul din cei mai importanți producători de anvelope din lume. De componentele de motor se ocupă **Mahle** (WV, Audi, General Motors), [UCM Reșița](#) și **Automec**.



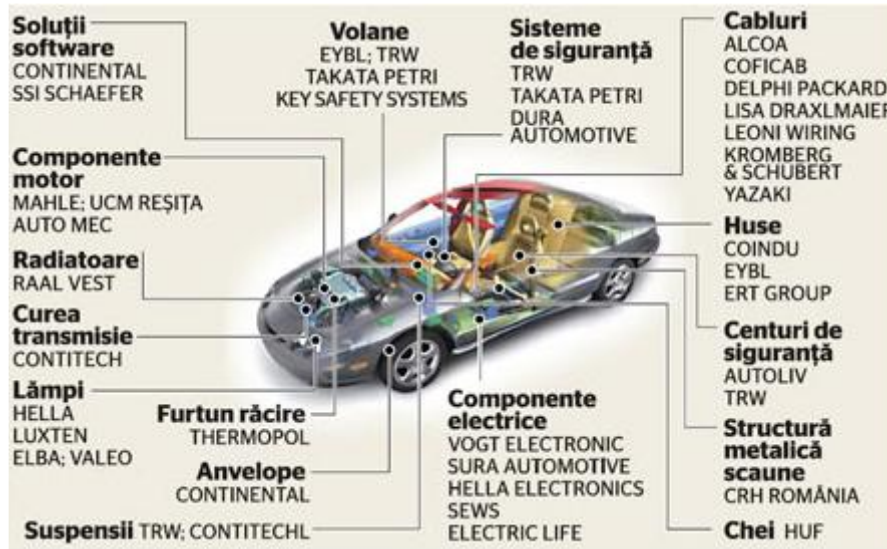
Interesant este că la Reșița s-au produs chiar și motoare pentru vapoare mari. La **Raal West** de la Timișoara se fabrică tot ce înseamnă partea de filtre pentru Audi, WV, Daimler, General Motors, Porche. **Contitech** face curele de transmisie și racorduri flexibile pentru Mercedes-Benz.

Sistemele de iluminare sunt împărțite la Timișoara. **Hella** face lămpile pentru fabricile de mașini din Germania, **Valeo** se ocupă de partea franceză, iar compania [Elba](#) realizează lămpile pentru Dacia Logan, Sandero.



**Thermophol Arad** fabrică furtunuri de răcire, iar de centuri de siguranță se ocupă **Autoliv** și **TRW**. La ultimele două companii se mai produc volane, se îmbracă în piele diverse componente și se montează module de airbag. **Dura Automotive**

realizează sistemele de siguranță de la uși și macaralele pentru gemuri, aici fiind produși și senzori de mașini. La [Eybl](#) se fac huse și cam tot ce înseamnă interioare.



### Centru de cablaje

Timișoara este și un centru important în ceea ce privește cablajele. **Kromberg & Shubert** produce sisteme de cablaje pentru industria auto din Germania. De acest domeniu se ocupă și **Lisa Draxlmeier**, care produce cablaje pentru BMW. Mai produc cablaje americanii de la [Delphi Packard](#), de la Ineu și Sânnicolau Mare, și **Leoni Viring** din Arad. **Webasto Automotive**, tot din Arad, realizează sistemele de încălzire și de aer condiționat. Fabrica de cablaje auto **SEWS-R** din Deva produce cabluri auto pentru constructorul Renault, iar japonezii de la **Vogt Electronic**, de la Jimbolia, fabrică senzori.



### Autoturism electric produs la Timișoara

Timișoara ar putea să producă un nou autoturism după proiectul „Lăstun” de la

sfârșitul anilor 80. Cel puțin aceasta este dorința celor de la Facultatea de Mecanică a Universității Politehnice. „Trebuie să se găsească integratul. Eu cred că la ora asta am putea porni o mașină pe capital românesc. Cu conștiința acelor care au privatizat fabrici și le-au transformat în interese imobiliare, s-ar putea unii sumele”, a declarat Dumitru Țucu, prodecanul Facultății de Mecanică de la Timișoara.



Studentii de la Facultatea de Mecanică au realizat proiecte pentru mașina bănățeană

Cea mai plauzibilă variantă ar fi o mașină electrică, de dimensiuni mici. „Nu cred că este o utopie să ne gândim că putem face un autovehicul electric care să facă față ultimelor cerințe. Prețul ei ar putea să fie sub 10.000 de euro”, a mai spus Dumitru Țucu.