

Roman SA a luat ființă în anul 1921, sub numele de ROMLOC - FABRICA DE LOCOMOTIVE ȘI VAGOANE. În anul 1936 fuzionează cu uzina ASTRA, prima fabrică de vagoane și motoare.

Începând încă din anul 1935, Societatea „Astra” își extinde activitatea la Brașov. Potrivit programului stabilit în acord cu CFR, a început pe terenul fostei fabrici ROMLOC construcția unor uzine moderne în care urma „să se strămute cea mai mare parte din activitatea uzinelor din Arad, socotite ca fiind prea aproape de frontieră și, deci, vulnerabile, ceea ce avea o importanță deosebită pentru activitatea uzinei atât de strâns legată de interesele superioare de stat”. La 17 iunie 1935 au început ridicările de teren, măsurătorile și trasarea fundațiilor pentru noile clădiri. Proiectarea construcțiilor s-a făcut de către specialiști români cu asistența unor experți din străinătate. Uzina „Astra” Brașov era concepută ca o mare întreprindere industrială pentru fabricarea vagoanelor de toate tipurile. Proiectul general al uzinei cuprindea 14 clădiri principale, palatul administrativ, vopsitoria, montajul, sculăria, atelierul mecanic-șef, forja, arcuri, turnătoria, centrala termică, centrala electrică, magazia, tâmplăria, laminoarele, clădiri auxiliare etc. Executarea lucrărilor s-a făcut într-un termen relativ scurt.

La sfârșitul anului 1936, Astra din Brașov se conturase ca linie exterioară și se profila ca o mare uzină, cu arhitectură sobră și cu un aspect deosebit de modern. Intrucât prin amploarea construcțiilor, uzinele din Brașov egalau pe cele mai avansate uzine similare din străinătate, nu a fost neglijată nici problema dotării corespunzătoare cu utilaje de mare tehnicitate și productivitate.

Din 1937 a funcționat o școală profesională de ucenici, iar în 1942 a luat ființă un liceu industrial experimental, primul de acest gen din țară. Cu elevi selecționați printr-un examen riguros și asigurat cu profesori bine pregătiți aduși din întreaga țară, liceul industrial Astra LIA, cum era numit, a format o serie de elemente valoroase pentru producție.

Anul 1938 a însemnat o cotitură în viața uzinei. Unanimitatea acțiunilor societății „Astra” trecând în portofoliul marelui capital, profiturile se pretindeau a fi proporționate cu mărirea capitalului. Folosind conjunctura politică, deținătorii destinului uzinei „Astra” dau acestei uzine, care se profila ca o mare întreprindere industrială pentru fabricarea vagoanelor de toate tipurile, o altă destinație mult mai „rentabilă” pentru ei: fabrică de armament și muniții.

În anul 1938 ia ființă, în cadrul societății „Astra”, Direcția Armamentului. Tot în același an este achiziționată fabrica din Orăștie, pentru completarea activităților uzinelor din Brașov, devenind Astra-Orăștie. Uzina Astra din Arad își reduce activitatea.

Începând cu anul 1940 își modifică denumirea în SOCIETATEA ASTRA Fabrica Română de Vagoane, Motoare, Armament și Munițiuni. Schimbarea firmei, în anul 1940, era, de fapt, și ea, numai o consacrare formală a unei stări de fapt preexistentă, întrucât, încă din anul 1938, au fost mutate la Brașov de la U.D.R. mașinile specializate pentru fabricarea de armament, precum și personalul calificat care le deservea. În prima fază, s-au produs tunuri de câmp de 75 și 76,2 mm. Tot în anul 1938 s-a introdus în fabricație tunul american de tip „Vickers”. Execuția acestor tunuri, de o mare complexitate, cerea o foarte înaltă precizie a pieselor finisate. Concomitent, s-a început și fabricarea în serie a muniției de artilerie de la calibrul 75 la 150 de mm.

Actul de la 23 august 1944 a găsit uzinele „Astra” Brașov într-o încrâncenată încordare de forțe. Refacerea uzinei, bombardată în două rânduri, la 16 aprilie și 6 iunie 1944, era o problemă a întregului colectiv. S-au unit eforturile, au sporit forțele, uzina a fost refăcută, a început din nou să funcționeze. Uzina s-a înscris ca uzină de șoc în refacerea țării. Se cereau refăcute, în primul rând, transporturile. Industria extractivă trebuia pusă din nou în situația de a produce. Era necesară reutilizarea întreprinderilor de construcții, era nevoie de aprovizionarea șantierelor cu unelte, era nevoie de bunuri de larg consum.

În 1945 se începe la Astra Braşov fabricarea de vagoane, de scule pneumatice, ciocane de nituit de diferite mărimi, de găurit etc. Se construiesc hale noi. Se extinde turnătoria. Cuptorul cu gaz metan Siemens Martin intră în funcţiune la 1 mai 1947.

În 1947 a reuşit să se pună în funcţiune turnătoria de oţel şi, astfel, să se poată turna în uzină piesele necesare atelierelor de vagonaj. S-au turnat, pentru prima dată în ţară, boghiuri şi cupele pentru vagoane. În primii ani, uzina a realizat noi produse de care economia naţională avea nevoie şi care se fabricau pentru prima dată în ţară: sape cu role, transmisii intermediare, carotiere şi capete de carotiere, macarale, cutii de viteze pentru trolii, instalaţii complete de pompaj şi maşini unelte ca: MU 1 maşină de găurit şi alezat, MU 2 strung paralel şi MU 10 strung de copiat.

La 21 august 1948, Astra Braşov primeşte numele de uzina „STEAGUL ROŞU”, iar din mai 1949, uzina se organizează ca întreprindere de interes general în cadrul Ministerului Metalurgiei. Actul diversificării producţiei creează premisele descoperirii şi valorificării unor imense posibilităţi de dezvoltare a uzinei. Se produc vagoane de diferite tipuri, utilaje pentru industria minieră şi siderurgică, maşini unelte şi, pentru prima dată în ţară, rulmenţi. În primul an de fabricaţie, Secţia de rulmenţi a uzinei a produs 6278 rulmenţi, ca în anul următor să producă 217.000.

Din 1959, secţia devine unitate producătoare de sine stătătoare şi se dezvoltă an de an, devenind „Uzina Rulmentul” Braşov. Între 1959 şi 1961 se proiectează şi se pregăteşte autocamionul “CARPAŢI” de 3 tone, iar în anul 1962 se produce autocamionul “CARPAŢI” de 2,5 tone.

În anul 1970, Rulmentul a ajuns la performanţa de a produce anual 20 de milioane de rulmenţi. Tot aşa un alt mugur, care a răsărit în mediul roditor al uzinei a crescut şi s-a dezvoltat devenind o unitate de bază la nivelul ţării: Fabrica de Maşini Unelte şi Agregate Bucureşti. În 1947 a reuşit să se pună în funcţiune turnătoria de oţel şi, astfel, să se poată turna în uzină piesele necesare atelierelor de vagonaj. S-au turnat, pentru prima dată în ţară, boghiuri şi cupele pentru vagoane. În primii ani, uzina a realizat noi produse de care economia naţională avea nevoie şi care se fabricau pentru prima dată în ţară: sape cu role, transmisii intermediare, carotiere şi capete de carotiere, macarale, cutii de viteze pentru trolii, instalaţii complete de pompaj şi maşini unelte ca: MU 1 maşină de găurit şi alezat, MU 2 strung paralel şi MU 10 strung de copiat.

În anii următori se fac re tehnologizări pentru ca în 1954 aici să se producă primul camion românesc SR-101. După acest succes mult mediatizat de conducerea comunistă a ţării, schimbări se fac în continuare.

Cu toate rezultatele obţinute în exploatare, schimbarea tipului de autocamion era inevitabilă, datorită faptului că autocamionul SR 101 de 4 tone era depăşit ca nivel tehnic, coeficientul de tară, fiind sub minimum uzual în fabricaţia de autocamioane. Parcul naţional de autocamioane era dotat în majoritate cu autocamioane de 4 tone, acestea având o pondere în anul 1950 de 70% din total. În urma unor studii întocmite, s-a ajuns la concluzia că era necesar ca marile şantiere, agricultura, întreprinderile de transport să fie dotate cu mijloace de transport rapide şi economicoase într-o gamă de tonaje diversificată. Ca urmare a acestui studiu, s-a trecut la elaborarea proiectelor noilor tipuri de autocamioane de 3 şi 5 tone echipate cu motor de 8 cilindri în V, cu parametri tehnici la nivelul construcţiilor de pe piaţa mondială. În anul 1962 au ieşit pe poarta uzinei primele autocamioane de 3 tone SR-131 „Carpaţi”, creaţie absolut originală a tinerei industrii româneşti de autovehicule. Prin intrarea în fabricaţie a acestui autocamion s-a marcat o etapă foarte importantă în viaţa uzinei, o etapă de adânci transformări structurale, o etapă în care Uzina de Autocamioane Braşov a urcat noi trepte, situându-se la nivelul uzinelor moderne şi intrând, astfel, în rândul marilor constructori de autocamioane din lume. Pentru a se obţine un grad înalt de unificare, pentru adâncirea specializării tehnologiei aplicate şi dotarea fabricii cu linii în flux şi cu maşini de înaltă productivitate, s-a urmărit extinderea tipizării subansamblelor la autovehiculele aflate în programul de fabricaţie. De asemenea, la proiectarea lor, s-a ținut seama de tendinţele ce se manifestau la fabricaţia modernă de autovehicule şi au fost adoptate o serie de soluţii constructive şi tehnologice noi, unele dintre ele absolut originale, elaborate de constructorii camionului SR-131, care aveau deja vechime în activitatea de concepţie a uzinei de autocamioane.

După punerea în fabricație de serie a lui SR-131 urmează, în 1963, autocamionul SR-132 cu două diferențiale, iar în anul 1963, de pe banda de montaj coboară primele „sereuri” de 5 tone „Bucegi”. Îi succed derivatele sale, autotractorul cu șa SR-115, autobasculanta SR-116 și, în fine, în 1966, autocamionul cu două diferențiale SR-114. Autocamioanele SR 131 „Carpați” și SR 113 „Bucegi”, precum și derivatele lor, s-au impus printr-o serie de parametri tehnici superiori, printr-o calitate ireproșabilă și printr-un preț competitiv pe piața mondială. Satisfacerea acestor multiple cerințe s-a realizat atât prin perfecționarea laturii tehnice a a fabricației, cât și prin adoptarea unor forme superioare organizatorice ale cadrului în care se desfășoară procesul tehnologic, desăvârșirea acestui cadru organizatoric realizându-se, se înțelege, în timp. Pentru întâia dată, în țară au fost construite, în anul 1957, mașini unelte tip agregat. Aplicabilitatea pe scară largă a acestor mașini unelte tip agregat a fost demonstrată de faptul că pot să lucreze ca mașină individuală cu ciclul automat, iar majoritatea să fie legate în linii tehnologice cu transfer automat. Prima linie automată construită din mașini unelte a fost executată și a intrat în funcțiune în Uzina „Steagul Roșu” în anul 1958 și a fost urmată de alte două linii de mari proporții (prelucrarea completă a blocului și prelucrarea chiulasei) date în funcțiune în anul 1962. Capacitatea acestor două linii era de 130 de blocuri și 260 chiulase în două schimburi, iar lungimea totală a liniilor era de aproape 175 m.

În anul 1964, s-au construit, tot de către Uzina „Steagul Roșu”, trei linii automate pentru Uzina de tractoare Brașov. În primele începuturi, liniile automate au fost proiectate și executate în condiții destul de precare. A lipsit în totalitate documentația tehnică de specialitate, n-au existat norme de tipizare, nomenclatoare etc. Totul a fost realizat într-un efort deosebit, iar rezultatele concretizate în instalațiile automatizate enumerate, unice de acest gen în industria ușoară de început, sunt dovada muncii de pionierat a uzinei de autocamioane în această direcție. Era o contribuție la crearea unei noi ramuri a industriei noastre constructoare de mașini, o afirmare a inteligenței tehnice românești prin care se realizau importante economii valutare. În această ordine de idei, s-a avut în vedere, în primul rând, autoutilitarea cu mașini agregate și linii automate, care a însemnat peste 800 de agregate complexe cu peste 2.500 de unități de lucru și 20 de linii automate. Acestea acționează în total 35.000 de scule și totalizează cca. 18.000 de tone de mașini unelte specializate. Acest parc de mașini specializate reprezintă mai mult de o treime din întreaga dotare tehnică a uzinei. În expresie economică, acest efort a reprezentat o economie valutară (peste 800 de mii lei valută), o creștere a productivității muncii echivalentă cu economisirea unui număr de 6.500 de muncitori, o economie de cca. 40.000Kw putere instalată și 35.000 mp spațiu productiv economisit, față de spațiul pe care l-ar fi ocupat mașinile unelte universale.

Dar producția de aici trebuia să țină pasul cu piața europeană, așa că în anul 1971 se produc la INTREPRINDEREA DE AUTOCAMIOANE” din Brașov primele autocamioane cu motoare diesel în licență MAN Germania.

În anul 1990 “INTREPRINDEREA DE AUTOCAMIOANE” își schimbă denumirea în SC Roman S.A. iar în 1994 se organizează pe divizii. În 1999 este fabricat primul autocamion cu motor Euro 2 românesc. Din anul 1990 a trecut prin multe încercări : zeci de proteste ale muncitorilor, tranșe de dizponibilizări și câteva tentative nereușite de privatizare. De-a lungul celor 12 ani până în momentul privatizării uzina nu a reușit să găsească o rentabilitate cât de mică, fiind cunoscute imensele pierderi operaționale datorate unui management defectuos, “ajutat” și de politicienii locali, dar și de la București, care nu vedeau decât un profit rapid din transformarea uzinei în fier vechi, iar din terenul rămas gol un frumos parc rezidențial, încurajați fiind și de “specialiștii” străini care ne asigurau că aceasta este singura soluție viabilă pentru că, noi, românii, nu avem cum să fabricăm camioane de calitate.

În anul 2000, pe poarta fabricii iese camionul cu numărul 750.000.

În luna noiembrie 2002, Roman SA producea autocamioane cu motor Euro 3.

Din mai 2004, după realizarea privatizării au fost luate decizii strategice care au permis ca S.C. ROMAN S.A. Brașov să producă autovehicule civile cu un nou design și complet modernizate, autovehicule militare cu multe echipamente performante, inclusiv blindaje conform STANAG, autobuze urbane cu podea complet coborâtă, autobuze interurbane și turistice.

În perioada 2004 - 2010 inclusiv uzina și-a dovedit adevăratele performanțe, acest lucru fiind dovedit de calitatea produselor fabricate la Brașov, de la performanțele autocamioane, civile sau militare, autospeciale, cisterne sau betoniere, până la confortabilele autobuze urbane sau interurbane. Secția Autobuze din cadrul SC Roman SA a fost înființată tot în anul 2004, când a fost realizat, la uzina de autocamioane, primul autobuz urban cu podeaua parțial coborâtă. Este primul autobuz urban de 12 metri fabricat în România cu o astfel de facilitate destinată persoanelor cu dizabilități. Acesta a fost primul pas, după 2006 s-au realizat alte două modele de autobuz marca ROMAN – cel urban cu podeaua total coborâtă, cu facilități pentru persoanele cu dizabilități, precum și cel interurban, destinat transportului persoanelor și bagajelor pe distanțe medii și mari. Ultima realizare din 2009 a secției este un autobuz turistic dotat cu motor EURO 4 destinat echipei de fotbal F.C. BRAȘOV. Secția Autobuze folosește o tehnologie modernă, investițiile ridicându-se, în ultimii doi ani, la peste 3 milioane de euro.

Sintetizând etapele de asimilare și diversificare a fabricației de autocamioane, între anii 1954-1971, avem următoarea situație:

- 1954 primul autocamion SR-101 de 3 tone ;
- 1956 autocamionul SR-104 de 4 tone cu două punți motoare ;
- 1956-1961 se construiesc în uzinele colaboratoare diferite suprastructuri:
 - autobasculante, vehicule pentru pompieri, autocisterne, autofurgoane ;
- 1959-1961 proiectarea și pregătirea tipului „Carpați” de 3 tone ;
- 1962 autocamionul „Carpați” tot-teren de 2,5 tone ;
- 1964 autocamionul „Bucegi” de 5 tone ;
- 1966 autocamionul „Bucegi” tot-teren de 5 tone și autotractorul cu șa pentru semiremorci de 13 tone
- 1963-1969 se construiesc în uzinele colaboratoare diferite suprastructuri, în special pe șasiu de 5 tone,
 - autobasculante, vehicule de pompieri, autotun de stins incendii, automacarale, autoplatforme
 - de intervenții, instalații de foraj ușoare, autogunoiere, vidanjoare, stropitoare, autocisterne de lapte
 - și combustibil, autofurgoane, autotrailere mobile, autovehicule forestiere ;
- 1967 începe diversificarea: autocamioane de 5 tone cu ampatament mărit 113 N și 113 L
- 1968 autocamioane cu motor DIESEL în cooperare ;
- 1969 autocamioane de 7 tone portantă șasiu, cabină avansată tip 7BA1 ;
- 1970 autoșasiuri pentru autobasculante și autotrenuri cu ampatament scurtat,
 - familia 5BR1 și 5BR2, autoșasiuri de 14 tone portantă cu trei axe, formula 6x6 tip 14BA32 ;
- 1971 autocamioane de 12 tone portantă cu trei axe motoare, formula 6x6
 - licență MAN tip 12135 SFAE cu motor DIESEL de 135 CP

Pentru a satisface cerințele de transport tot mai diversificate, până la sfârșitul anilor 80 a apărut a patra generație de camioane. Aceste autovehicule, purtând marca DAC, reprezintă o diversificare și extindere a seriei de vehicule existente.

La începutul anilor 90 s-a introdus în fabricație DAC 7120, un autovehicul comercial din gama ușoară-medie, cu o sarcină utilă de 3,2 t, o greutate totală rulantă de 7 t și un motor 100-120 CP.

Incepând cu 1993, autovehiculele produse de ROMAN S.A. au fost echipate cu grupuri de forță din import, pentru a fi în conformitate cu reglementările internaționale de transport. Astfel, a apărut cea de-a cincea generație de autovehicule comerciale, care a satisfăcut cerințele normelor EURO I.

Sfârșitul mileniului doi a marcat apariția celei de-a șasea generații de autovehicule echipate cu grupuri de forță import EURO II. Anul 2000 a marcat omologarea primului autocamion echipat cu motor EURO II fabricat la ROMAN S.A.

Privind evoluția asimilării de produse noi de mai sus, putem spune că fabricația de autocamioane este una din importante realizări ale construcției de mașini din România post-belică. Anul 1971 a marcat începutul dieselizării, ca urmare a noilor cerințe ale pieței, a progresului tehnic realizat la S.C. ROMAN S.A., cât și crizei tot mai acute de petrol și creșterii prețului benzinei. De atunci, întreprinderea a produs peste 350.000 autovehicule DIESEL care, alături de cele fabricate pe benzină, reprezintă peste 750.000 autovehicule ieșite pe porțile întreprinderii, dintre care cca. 130.000 s-au exportat în 30 de țări aflate pe toate continentele lumii. Dacă avem în vedere că aceste produse complexe încorporează multă gândire și muncă, cât și faptul că valorifică superior toate materiile prime, iar la producerea lor concură practic toate ramurile economiei naționale, trebuie să recunoaștem cu legitimă mândrie că, de fapt, această fabricație a însemnat o mare afirmare tehnică pentru țara noastră, cât și o exemplară dovadă a puterii de creativitate tehnică specifică poporului nostru.

Dar IABV a mai livrat și alte produse mult mai de preț pe care, deși uneori nu sunt luate în calcul, noi ne facem o datorie de onoare să le amintim și cu acest prilej, fiindcă prin ele IABV a participat activ la industrializarea țării și uniformizarea gradului de dezvoltare a județelor mai puțin industrializate. Să nu uităm că din IABV s-au constituit, cu

ani în urmă, Fabrica de Rulmenți din Brașov, IMUA București, IPA Iași (1977), IMASA Sfântu Gheorghe (1978), IM Mârșa (1979) și altele. Privind calitatea autocamioanelor românești și referindu-se în mod concret la permanentele concurențe pe care le are pe piața mondială cu alte firme, putem spune că și în aceste condiții autocamionul românesc ROMAN de 16 tone, ca și DAC 665 T de 10 tone au fost medaliat la Plovdiv și Skopje, făcând cinste industriei constructoare de mașini din România. Se cuvine să menționăm că noi am fost bucuroși întotdeauna când, din experiența noastră, au putut beneficia și alte întreprinderi ca de exemplu: Uzina Tractorul Brașov, IPA Sibiu, IM Câmpulung Muscel, IA tehnică, elemente tipizate etc.

Vorbind despre tradiția tehnică a uzinei noastre, putem arăta că S.C. ROMAN S.A. a obținut numeroase distincții pe țară pentru activitatea de invenții în ramura construcțiilor de mașini. O parte din aceste invenții au fost brevetate în țări cu mari tradiții tehnice precum Anglia, RFG, SUA etc.

Schimbări ale denumirii întreprinderii survenite în timp:

- 1921 întreprinderea ROMLOC reparații locomotive și vagoane
- 1936 uzina ASTRA produce vagoane, automotoare, armament
- 1948 uzina STEAGUL ROȘU produce vagoane, utilaje pentru industria minieră și siderurgică, mașini unelte și rulmenți
- 1971 întreprinderea de AUTOCAMIOANE produce autocamioane cu motoare Diesel în licență MAN Germania
- 1990 se transformă în societate comercială pe acțiuni, sub denumirea S.C. ROMAN S.A.,
- din anul 1994 fiind organizată pe divizii.