

1949–1996: A szocialista nagyvállalat

Az államosítást követően a gumiipar működésének elsődleges célja a belföldi piac igényeinek kielégítése lett. A központi gazdaságirányítás keretében a gumipari vállalatokat úgynevezett profilozásnak vetették alá, vagyis központilag határozták meg, hogy az egyes gyárak milyen termékkör gyártására specializálódjanak. Az abroncsgyár feladata a nehéz gumipari termékek és a gumiabroncsok gyártása lett. Az átszervezések következtében több kisebb gumigyár megszűnt, csak néhány nagyobb vállalat maradt fenn: a Ruggyantaárugyár (amely 1951-től használta ezt a nevet), a Műszaki Gumigyár – közismert nevén a Dorogi Gumigyár –, a Hungária Műanyag- és Gumiárugyár (1964-től Hungária Műanyagfeldolgozó Vállalat), valamint az 1951-ben alapított Autokémia Vállalat, amely 1956-tól Pálma Gumigyár néven működött tovább. Ezzel párhuzamosan létrejöttek az iparág értékesítésével, gépgyártásával és kutatásával foglalkozó szervezetek is. A gazdaságirányítás erősen centralizált rendszerben működött: a vállalatok szigorú alá- és fölérendeltségi viszonyok között, központi utasítások alapján végezték tevékenységüket. A nyugati kapcsolatok megszakadtak, az exportpiacokra szánt termékek fejlesztése háttérbe szorult, és a vasfüggöny leereszkedésével a magyar gumipar egyre inkább elszigetelődött a világ vezető ipari központjaitól.

Az államosított Ruggyantaárugyár első két igazgatóját – Jánosi Miklóst és Koszler Károlyt – több vezető munkatársukkal együtt letartóztatták, és a minőség romlása, illetve szabotázs vádjával eljárást indítottak ellenük. Tény ugyanakkor, hogy az államosítást követő években az abroncsgyártás minősége drasztikusan visszaesett: míg a korábbi abroncsok 55–70 ezer kilométer futásteljesítményt is elértek, az újonnan gyártott termékek sokszor már 2000 kilométer után használhatatlanná váltak. A helyzet rendezésében kulcsszerepet játszott Somogyi Pál, aki Koszler utódként 1966-ig vezette a gyárat. Elfogadta a központi irányítás kereteit, ugyanakkor nagy hangsúlyt fektetett a szakmai tudás megbecsülésére. Visszahívta azokat a tapasztalt gumis szakembereket is, akik az államosítást követő bizonytalan években szétszóródtak az ország különböző részein.



A gyár az 1970-es években, már a Taurus logóval.

Az államosítás után megkezdődött a gyár rekonstrukciója és korszerűsítése is. Új alapanyagok – például műkaucsukok és viszkóz alapú anyagok – kerültek bevezetésre, valamint új gyártástechnológiák jelentek meg. Az 1960-as évek elején több terv is született vidéki gyárak létesítésére (Szeged, Nyíregyháza, Vác), valamint egy hazai nyersanyagbázis – műkaucsuk- és koromgyártás – kialakítására, ám a hazai alapanyagbázis terve nem valósult meg. Az évtized elején a magyar iparban általános centralizációs hullám zajlott, amelynek célja az ipari és kereskedelmi szervezetek összevonásával, egy hatékonyabb irányítási rendszer kialakítása volt. A gumiparban ennek eredményeként 1963-ban létrejött az Országos Gumipari Vállalat (OGV). Az új szervezetbe integrálták a Ruggyantaárugyárat, a Pálma Gumigyárat, a Műszaki Gumigyárat, a Gumipari Szerszámkészítő és Karbantartó Vállalatot, a Gumipari Kutató Intézetet, valamint a Gumiabroncs és Műszaki Gumiáru-értékesítő Vállalatot.

Az OGV 1970-ben megvásárolta a Semperit vállalat diagonál- és acélradiál abroncsokra vonatkozó know-how-ját. Ennek eredményeként már egy éven belül megkezdődött a Taurus és Taurus-S diagonál abroncsok gyártása. Az acélradiál abroncsok gyártása 1973-ban indult meg egy új üzemcsarnokban. A vállalat ekkor vette fel a TAU-RUS Gumipari Vállalat nevet.

A nyíregyházi gyáregység 1979-ben kezdte meg a mezőgazdasági abroncsok gyártását a Goodrich licence alapján. 1981-ben a Taurus a teljes termékpaletájára önálló külkereskedelmi jogot kapott, ami jelentős előrelépést jelentett a nemzetközi piacokon történő megjelenésben.

Az új beruházások 1986-ban indultak el világbanki támogatással. Ennek keretében a Firestone technológia alapján korszerűsítették a teherabroncsgyártást. A szocialista nagyvállalat fejlődése a nyolcvanas évek közepén érte el csúcspontját.

Az 1989-es rendszerváltást követően azonban a gazdasági környezet alapvetően megváltozott. A keleti piacok összeomlása, az addigi kizárólagos importjog megszűnése, valamint a nemzetközi gumipar általános recessziója a Taurust is súlyosan érintette. A vállalat a kilencvenes évek közepére csődközelbe került. A fordulatot végül az 1996-os tulajdonosváltás hozta meg: a vállalat a Michelin-csoport tulajdonába került, amely új lehetőséget teremtett a gyár további működésére és fejlődésére.