

## "ŠVEDAS" IŠ GRINSBORO

Liucijus Suslavičius

Vakarų Europos krovininių automobilių gamintojai didžiulę Šiaurės Amerikos rinką pradėjo "atakuoti" dar šeštajame praėjusio amžiaus dešimtmetyje, tačiau keliolika metų jų pastangos buvo bevaisės. Saviti reikalavimai bei giliai įsišaknijusios nepriklausomų vežėjų – "owner operators" – tarpe tradicijos nepaliko nė mažiausių šansų net pačioms moderniausioms europietiškomis konstrukcijoms. Tai puikiai pajuto Tik pakeitę verslo politiką – įsigiję amerikietiškas firmas bei pradėję savo produkcijai naudoti amerikietiškus agregatus, Europos koncernai ėmė pamažu išsikvoti transportininkų pasitikėjimą ir palaipsniui skverbti į rinką labiausiai prestižinėje 8 klasėje, į kurią įeina visi magistraliniai vilkikai. Ir tik tada, kai pardavimų apimtis pasiekė ne kelis, o keliolika procentų magistralinių vilkikų rinkos segmente, o pavadinimai "Daimler Benz", "Renault", "Volvo" nebegąsdino Amerikos transportininkų, Vakarų Europos koncernai ryžosi vėl įvesti į Šiaurės Amerikos rinką europietiškas sunkvežimių konstrukcijas, tiesa, sąmoningai užmaskuotas amerikiečiams įprastu dizainu. Ir šį kartą jiems pasisekė! Tiesa, nereikia manyti, jog siekį gaminti už Atlanto europietiškus automobilius diktavo noras suteikti galimybę amerikiečiams važinėti ekonomiškais, saugesniais ir aplinką mažiau teršiančiais sunkvežimiais. Viskas kur kas pragmatiškiau – keliuose žemynuose veikiančiam koncernui ekonomiškai naudinga gaminti kuo didesnius vienodų ar bent unifikuotų detalių, mazgų ir agregatų kiekius, nes tada sumažėja jų savikaina, supaprastėja automobilių parko aprūpinimas atsarginėmis dalimis, galima sutaupyti netgi automobilių remonto specialistų parengimo sąskaita. Visa tai didina produkcijos konkurencingumą ir vėlgi plečia užimamą rinkos dalį.

Švedų koncernas "Volvo" sugrįžo į JAV praėjusio amžiaus devintajame dešimtmetyje. Sugrįžo ne kaip sunkvežimių "Volvo" pardavėjas, o kaip senos sunkvežimių firmos "White", tuo metu spėjusios prisijungti kitą JAV automobilių pramonės veteraną – firmą "Autocar"- bei koncerno General Motors" sunkvežimių gamybos padalinį, kontrolinio akcijų paketo savininkas. Pradžioje niekas nesikeitė, tik firmos lentelė ant sunkvežimių priekio – dabar joje puikavosi užrašas "Volvo White GM". Netrukus raidės "GM" išnyko, o sunkvežimių priekį perbraukė įstrižas "Volvo" būdingas moldingas. Šiek tiek pradėjo keistis ilganosių vilkikų dizainas – jie tapo aptakesni, o tarp agregatų, kuriuos galėjo užsakyti klientas, atsirado ir švediški. 1996 metais "Volvo Trucks North America Inc." pavadintas buvęs amerikietiškių firmų konglomeratas "atvertė kortas", pristatydamas "Volvo VN" modelio magistralinių vilkikų šeimyną, sukurtą jau spėjusių išgarsėti europietiškių "Volvo FH" pagrindu. Švedai paėmė ilgiausią iš gaminamų "FH" važiuoklę ir ją modifikavo pagal amerikiečių skonį, perkeldami serijinę "FH" kabiną už variklio. Rezultate atsirado klasikinės komponuotės ilganosis

automobilis. Minėtai "FH" kabinai iš priekio sumontavo aptakų variklio gaubtą su integruotais priekiniais sparnais, o ant pačios kabinos ir už jos – didžiulį "sleeper" – miegamąjį modulį, charakteringą magistraliniams vilkikams, eksploatuojamiems Šiaurės Amerikoje. Na, dar papildė konstrukciją amerikiečių mėgiamomis smulkmenomis – poliruotais ratų diskais, oranžinių lempučių girliandomis ir t.t. Bet nepaisant ganėtinai "amerikietiškos" išvaizdos, techniškai tai buvo beveik europinis automobilis. "Volvo VN" gamintas su 4x2 ir 6x4 tipo važiuoklėmis, jis buvo gana populiarus, nors neprilygo pardavimų apimtimi nei "Kenworth", nei "Peterbilt" markių amerikietiškiems "bendrakaišiams". Todėl 2000-2001 metų krizė Šiaurės Amerikos sunkiųjų komercinių automobilių rinkoje gana skaudžiai palietė amerikietiškojį "Volvo" padalinį. Padėčiai pataisyti "Volvo Trucks North America" skubiai modernizavo savo flagmaną ir jau 2002 metų pabaigoje pradėjo antrosios kartos "Volvo VN" gamybą.

2003 metų modelio "VN" iš pirmo žvilgsnio nuo savo pirmtako labiausiai skiriasi naujos formos vertikaliosios sparnų integruotais žibintų blokais, tik geriau įsižiūrėjęs pamatai, jog visa priekinė dalis turi kiek kitokias proporcijas ir linijas. Be abejo, tai neesminis dalykas – pakeisti variklio gaubto ir sparnų formą nesudėtinga. Svarbiau yra kita – šis "VN" sukurtas panaudojant antros kartos europietiško "Volvo FH/FM" sunkvežimių agregatus ir automatiškai perėmė visas "europiečiuose" atsiradusias naujoves. Variklis – 6 cilindrų 24 vožtuvų 12,130 litro darbo tūrio dyzelis VE – yra europietiško variklio, naudojamo automobiliuose "FH 12/FM 12" modifikacija su elektroniniu valdymo bloku, sureguliuota šiek tiek kitokiems parametrams, nei Europoje. Jis išvysto 365, 395, 435 arba 465 AG. Pavarų dėžės – irgi švediškos konstrukcijos, sinchronizuotos. Lyginant su senuoju "VN", 2003 metų modelis yra maždaug 680 kilogramų lengvesnis. Buvo peržiūrėta rėmo apkrova ir lonžeronai palengvinti, pakeitus pakabos konstrukciją, pavyko sutaupyti dar 56 kilogramus. Ir taip žingsnis po žingsnio, detalė po detalės buvo optimizuota visa konstrukcija. Palyginti daug modernizuota vilkiko elektros sistema. Ji dabar pasižymi kad ir tokiu naudingą sprendimu – užvedant variklį, kontrolinis blokas įvertina elektros energijos poreikį, ir jei akumuliatorių baterija nusilpusi, automatiškai išjungia kitus elektros srovės vartotojus.

Labai svarbiu 8 klasės automobilių parametru laikomas atstumas nuo buferio iki kabinos galinės sienutės, amerikietiško automobilių kataloguose žymimas kaip BBC (Bumper to Back Cab), apibrėžiantis "gyvenamojo ploto" kabinoje ir integruotame miegamajame bloke dydį". Vilkas "VN" gali pasigirti turįs du BBC variantus – 2870 mm ir 3124 mm. Pastarasis – vienas didžiausių tarp JAV gaminamų vilkikų. Jie skirti "sunkiosioms" modifikacijoms VN 630, VN 670 ir VN 770, o šią šeimyną papildantys palengvinti modeliai VNL300, skirti pervežimams mieste, komplektuojami trumpomis kabinomis be miegamos vietos, gi VNL 430, pritaikyti trumpiems regioniniams pervežimams, turi kiek pailgintą kabiną su europinio tipo miegamąja vieta.

Labai daug dėmesio skirta vairuotojo darbo komfortui užtikrinti. Kabinoje, nebeturinčioje

vidurinio tunelio, sumontuota europietiškas prietaisų skydelis, analogiškas naudojamam modelyje "FH", papildytas dideliu displėjumi, į kurį perduodami visi svarbūs duomenys apie variklio, pavarų dėžės ir transmisijos darbą (vietoje JAV įprastų daugybės atskirų prietaisų). Beje, šių duomenų surinkimo ir perdavimo sistema – multipleksinė, su minimaliu skaičiumi laidų, kas gerokai palengvina gedimų paieškas, o ir garantuoja didesnę patikimumą. Vairo ratas – su daugiafunkcine klaviatūra, valdančia žibintus ir audiosistemą, kas labiau įprasta lengvajame automobilyje, nei magistraliniame vilkike. Kabina turi nevibruojančius veidrodėlius, elektra pakeliamus šoninius stiklus, distancinį durų užraktą (taip vadinamą "keyless entry system") ir tokį išskirtinį techninį sprendimą, kaip 180 laipsnių pasukamas vairuotojo ir keleivio sėdynės. Jas taip pasukus, erdviame su kabina sujungtame "sliperyje" galima jaukiai ir patogiai įsitaisyti gana nemažai kompanijai.