

### KAI NETENKINA SERIJINIS GAMINYS...

Liucijus Suslavičius

Automobilio istorijoje kaip chrestomatinis pavyzdys minimas automobilių markės „Lamborghini“ atsiradimas. Pasakojama, kad traktorių gamyklos savininkas Ferruccio Lamborghini gražino „Ferrari“ firmos savininkui, garsiajam Enzo Ferrari naują automobilį, nes buvo nepatenkintas jo kokybe. Įsižeidęs „commendatore“ pasiūlė F.Lamborghini pačiam pasigaminti geresnį, o šis priėmė iššūkį. Taip atsirado superkarus gaminanti firma „Lamborghini“.

Tačiau tai toli gražu ne pirmas toks atvejis! Labai panaši istorija atsitiko prieš Antrąjį pasaulinį karą Jungtinėse Amerikos Valstijose. Tik šį kartą tai buvo ne traktorių gamintojas, o stambios transporto firmos „Consolidated Freightways Inc.“ įkūrėjas ir savininkas Lelandas Džeimsas (Leland James, 1892-1964). Gimęs Jutos valstijoje, sulaukęs 19 metų, jis gauna sunkvežimio vairuotojo teises. Dar po dviejų metų, 1913-iais, nusipirkęs padėvėtą limuziną „Packard“ ir perdirbęs jį į sunkvežimį, jis pradeda pervežimų verslą. Pradžioje valstijos sostinėje Solt Leik Sityje L.Džeimsas vežioja žvyrą ir smėlį į statybas, bet greit „vieno žmogaus firma“ išsiplečia – auga sunkvežimių parkas, plečiasi teikiamų transporto paslaugų ratas. Viduryje žemyno esanti skurdi Jutos valstija nėra pati geriausia vieta bizniui plėtoti, ir palaipsniui verslininkas savo veiklos „svorio centrą“ perkelia į Vakarų pakrantę – Oregono, Kalifornijos valstijas. Buvęs vairuotojas pasirinko savotišką savo firmos plėtojimo būdą – jis sudaro sutartis su vietiniais transporto firmų ir firmelių savininkais ir palaipsniui pilnai ima jas kontroliuoti. 1929 metais visos jos sujungiamos į stambią iš vieno centro valdomą transporto firmą „Consolidated Truck Lines“, kiek vėliau pavadintą „Consolidated Freightways“. Jos autoparke – šimtai sunkvežimių, kurie veža viską: statybines medžiagas, baldus, gyvulius, vyną, benzina, pramonės gaminius. firmos šūkis: „Jūs mokate mums, mes vežame jums!“ Ilgėja pervežimų maršrutai, auga apyvarta. Būdamas geras verslininkas, L. Džeimsas siekia, kad pervežimo kaštai būtų kuo mažesni, kad automobiliai naudotų mažiau degalų, bet vežtų daugiau krovinių. Tam pasiekti yra du būdai – mažinti automobilio nuosavą masę ir naudoti ekonomiškiau dirbančius automobilius. Firmos savininkas atkreipia dėmesį į tuo metu jau gana prieinamą ir populiarų aliuminį. Turėdamas savo žinioje gerai įrengtas automobilių aptarnavimo dirbtuves, jis ima eksperimentuoti. Pradžia kukli – iš aliuminio liejamos stabdžių kaladėlės. Vėliau aliuminių atsarginių dalių asortimentą papildo lingių tvirtinimo kronšteinai. Sutaupoma lyg ir nedaug – keliolika kilogramų svorio vienam autotraukiniui, bet jų firmoje tai šimtai!

1937 metais firmos remonto dirbtuvėse Portlende pagal L.Džeimso eskizus mechanikai perdirba seną „ilganosį“ sunkvežimį „Fageol“, sumontuodami vietoje benzininio variklio naują dyzelį „Cummins“, o virš jo – savadarbę vairuotojo kabiną iš aliuminio. Bandomosios eksploatacijos metu šis „hibridas“ pilnai pateisino L. Džeimso lūkesčius – jis vežė daugiau, bet ekonomiškiau, nei serijiniai sunkvežimiai. Sėkmės paskatintas, verslininkas parengia palengvinto tipo sunkvežimio su dyzeliniu varikliu bei daugybe aliuminių detalių specifikaciją ir kreipiasi į gamintojus. Deja, ir didieji koncernai, ir mažos sunkvežimius gaminančios firmos kaip viena atsisako gaminti (ar modifikuoti jau gaminamus) L. Džeimso pageidaujamų parametrų automobilius. Ką gi, nenorite – nereikia! Ir transporto firmos savininkas pasiryžta jam reikalingus sunkvežimius pasigaminti pats. JAV tai padaryti nesunku, jei žinai, ko nori. Kelios dešimtys firmų gamina visus reikiamus mazgus ir agregatus - tik pirk ir montuok! L. Džeimsas su partneriais įsteigia dukterinę firmą „Freightways Manufacturing Company“, surenka nemažą būrį gerų inžinierių bei technologų ir ima organizuoti gamybą Portlende įsigytuose cechuose. 1940 metais bandymams pateikiami du prototipai, kurių dizainą sukūrė konstruktorių biurui vadovavęs Tomas Teiloras (Tom Taylor). Po to prasidėjo mažaserijinė sunkvežimių ir vilkikų gamyba. Originalios formos aliuminio kabiną virš variklio turintys sunkvežimiai yra net 750 kilogramų lengvesni už tos pat klasės kitų gamintojų siūlomus modelius. Sekantis žingsnis – pradedami konstruoti palengvinto tipo klasikinės komponuotės vilkikai. Visi jie dar neturi jokio pavadinimo, tad registracijos dokumentuose rašoma „No name“(„bevardis“). Pavadinimas „Freightliner“ pradedamas naudoti tik sekančiais metais. Visi pagaminti sunkvežimiai – o jie jau skaičiuojami šimtais- skiriami tik „Consolidated Freightways“ parko atnaujinimui. Tai labai svarbu, nes tuo metu, JAV įsijungus į Antrąjį pasaulinį karą, nebegalima įsigyti naujų sunkvežimių. Viskas, kas pagaminama automobilių gamyklose, skiriama armijai. Tačiau L. Džeimso savarankiškumas kai kam nepatinka. JAV vyriausybės teisingumo departamentas apkaltina jį ...antimonopolinių įstatymų pažeidimu ir priverčia nutraukti sunkvežimių gamybą. Prasideda nesibaigiantys teismai. Po dviejų metų pagaliau priimamas sprendimas – transporto kompanija – o tokia yra „Consolidated Freightways“ – neturi teisės gamintis sau sunkvežimius! Tenka „Freightways Manufacturing“ atskirti. Lelandas Džeimsas įregistruoja ją kaip automobilių gamybos firmą „Freightliner Corporation“ ir tęsia darbą. 1947 metais Portlende atidaroma nauja „Freightliner“ gamykla. Joje pratęsiama modernizuotų prieškarinių modelių gamyba, nuosekliai didinant aliuminio ir jo lydinių panaudojimą automobilių konstrukcijoje. Iš aliuminio imami gaminti degalų bakai, ratų diskai. 1950 metais gaunamas pirmasis užsakymas iš nepriklausančios „Consolidated Freightways“ Portlendo transporto kompanijos. Taip su modeliu „Freightliner 900“ firma oficialiai įžengia į JAV rinką. Beje, šis pirmasis parduotas sunkvežimis išliko ir dabar yra garsaus „Smithsonian Institute“ muziejaus eksponatu.

1951 metais L.Džeimsas pasirašo sutartį su stambiu sunkvežimių gamintoju „White“ dėl bendradarbiavimo ir net pakeičia savo automobilių pavadinimą į „White Freightliner“. Konstruktyviai „frilaineriai“ ir toliau išlieka saviti, tačiau tokia sutartimi L. Džeimsas be jokių investicijų gavo galimybę naudotis plačiu „White“ atstovų ir aptarnavimo centrų tinklu, o tai padidino jo gaminamų automobilių paklausą. Kiekvienas naujas „Freightliner“ modelis tampa tam tikru iššūkiu kitiems tos pat didžiausios „8 klasės“ sunkvežimių gamintojams. 1953 metų kovo mėnesį pristatomas modelis su itin trumpa (ilgis 48 coliai arba 1219 mm) „miegama“

kabina, kurios vairuotojo poilsiui skirtas skyrius sumontuotas ant kabinos stogo. Dar po metų galima užsisakyti magistralinį 4x4 tipo vilkiką, greitai išpopuliarėjusį Aliaskoje ir Kanadoje. Tai vienintelis toks modelis rinkoje! 1958 metais L. Džeimso firma pradeda gaminti sunkvežimius su priekį atverčiama aliuminio kabina virš variklio. Specialus hidraulinis mechanizmas padaro tai per 40 sekundžių. Bet įdomiausia jos konstrukcijoje yra tai, kad ji surenkama iš vos 12 aliuminių elementų. Keičiant tik 3 iš jų, galima surinkti bet kokią užsakovo pageidaujamą variantą – trumpą, vidutinį arba prailgintą. Ši standartizacija paskatina pakeisti dizainą – vietoje apvalinos priekinės dalies naudojama plokščia su labai paprastos pabrėžtinai primityvios formos falšradiatoriumi. Nežymiai modifikuota, ši kabina didiesiems „frilaineriams“ tebenaudojama ir šiandien.

Lelandui Džeimsui mirus, firma „Freightliner“ keitė savininkus ir dabar yra tarptautinio koncerno „Daimler Chrysler“ sudėtyje. Bet magistraliniai vilkikai „Freightliner“, kaip ir prieš 50 metų, yra lengviausi tokios klasės automobiliai

Jungtinėse Amerikos Valstijose.