

There are no translations available.

VISUREIGIAI IŠ RYTŲ VOKIETIJOS

Liucijus Suslavičius

Šiandien jau neegzistuojanti Vokietijos Demokratinė Respublika (VDR) per savo egzistavimo laiką buvo bene pati paslaptینگiausia iš Rytų Europos šalių. Tai nulėmė ypatingas jos statusas „socialistinės stovyklos“ sistemoje – juk VDR nuo Antrojo pasaulinio karo pabaigos iki pat Vokietijos suvienijimo buvo svarbiausias karinis placdarmas planuojamam susirėmimui su NATO, kimšte prikimštas kariuomenės ir karinės technikos. Be to, rytinėje Vokietijos dalyje dar iki hitlerinio režimo sutriuškimo buvo pastatyta gausybė slaptų objektų, gamyklų, poligonų ir tyrimo centrų. Dalis jų po karo išliko ir buvo naudojami tiek TSRS, tiek vėliau įkurtos VDR reikmėms. Todėl dar daug kas, kas buvo daroma Rytų Vokietijoje, vis dar nėra plačiau žinoma. Net, atrodytų, tokia visiškai neslapta sritis, kaip automobilių gamyba, turi savų paslapčių. Pavyzdžiui, kas iš karto pasakys, kokius džipus ir kokiose gamyklose gamino rytų vokiečiai? O juk jų būta ne vieno modelio...

Prieš karą rytinėje Vokietijos dalyje veikė net keliolika automobilių gamyklų, stambiausios iš kurių priklausė Saksonijos automobilių koncernui „Auto Union“. Tiuringijoje, Aizenache, veikė BMW firmos automobilių gamykla, gi netoli Berlyno, Brandenburge, prieš karą buvo pastatyta moderni „Opel“ sunkvežimių gamykla. O juk dar buvo gamykla „Vomag“ Plauene, „Phanomen“ nedideliame Citau mieste, „Bussing NAG“ gamykla Leipcige ir kelios kitos, tame skaičiuje galinga presavimo įmonė „Ambi-Budd“ Berlyne, aprūpinusi daugelį gamintojų kėbulais. Vokietijai pradėjus ruoštis karui, armijos ginkluotės valdyba sukūrė taip vadinamus „vieningus visureigius“, kurie turėjo būti gaminami keliose įmonėse pagal tą pačią dokumentaciją. Viena iš „vieningo lengvojo visureigio“ gamybos vietų tapo gamykla Aizenache, gi „vieningus vidutinius visureigius“ vermachtui tiekė ne tik „Horch“ gamykla Cvikau, bet ir „Wanderer“ gamykla Chemnice bei „Opel“ gamykla Brandenburge. Karui baigiantis, sąjungininkų aviacija sugriovė „Opel“ gamyklą, kitos įmonės, išskyrus likusią sveikutėlę gamyklą Aizenache, taip pat nukentėjo nuo bombų, nors ir nestipriai. Tačiau pirmieji pokario metai TSRS okupacinėje zonoje gerokai susilpnino šios Vokietijos dalies pramoninį potencialą – reta kuri įmonė, kad ir sugriauta, išvengė demontavimo. Visi įrenginiai, dar tinkami naudoti, buvo išvežami į TSRS kaip reparacijos už padarytus nuostolius, likdavo tik plikos sienos. Tik BMW gamykla kaip per stebuklą išvengė demontavimo ir netrukus atnaujino lengvųjų automobilių BMW-321 gamybą.

Beje, gamyklose šeimininkavusių karinės administracijos įgaliotinių praktiškai nedomino

sandėliuose likusios nepanaudotos detalės ir agregatai. Po to, kai automobilių gamyklų įrengimai iškeliavo į Rytus, tie patys rusų kapitonai, majorai ir pulkininkai gavo užduotį...organizuoti ištuštėjusiuose cechuose gamybą. Dabar jau kitose, dar nedemontuotose gamyklose teko ieškoti bent kiek tinkamų įrengimų, atkasinėti juos iš po cechų griuvėsių ir pradėti kokios nors reikalingos karo sugriautai šaliai produkcijos, pavyzdžiui, karučių ir puodų gamybą... Štai tokios gamyklos atiteko 1949 metais sukurtai VDR. Gavę šio tokias teises tvarkytis patys, rytų vokiečiai sukruoto. Viena iš veiklos krypčių, kuria užsiėmė tuometinė Ūkio vystymo ministerija, buvo automobilių pramonės atstatymas, ir vienu iš pirmaeilių uždavinių tapo specialių automobilių „liaudies ūkiui ir sukarintai liaudies policijai“ kūrimas. Pastaruoju pavadinimu faktiškai buvo užmaskuota pažeidžiant sąjungininkų susitarimus kuriama VDR armija. Tiesa, tą patį darė ir Vakarų Vokietiją okupavusios valstybės...

Gavę užduotį, keli ministerijos specialistai operatyviai išanalizavo esamą padėtį ir savo džiaugsmui nustatė, kad „Horch“ gamykloje išliko ne tik keliasdešimt vermachto visureigių „Horch 40“ agregatų komplektų, bet ir visa šio automobilio gamybos techninė dokumentacija. Ji buvo skubiai pakoreguota, kad automobilis būtų kompaktiškesnis – bazė sutrumpinta iki 2700 mm- ir paprastesnis gaminant. Bet nepaisant konstruktorių pastangų, „H1k“ pavadintas visureigis išėjo labai sunkus – 3300 kg – ir pernelyg sudėtingas. Juk važiuoklė su spyruokline nepriklausoma visų ratų pakaba turėjo maždaug 100 tepimo taškų ! O ir V-8 tipo varikliai nebebuvo paskutinis technikos žodis. Visgi iš esamų agregatų pavyko sumontuoti 31 naują visureigį ir perduoti sukarintai policijai. Su visureigiais „Horch“ konkuravo Citau mieste veikusi „Phanomen“ gamykla. Karo metais joje buvo gaminamas visuose frontuose gerai pasiteisinęs 1,5 tonos 4x4 tipo sunkvežimis „Phanomen Granit 27D“. Konstruktoriai sutrumpino tik rėmą, kad bazė būtų 2900 mm ir vietoje krovinio sukūrė atvirą džipo tipo kėbulą kariams . Įdomus buvo variklis – 2,6 litro darbo tūrio 47 AG išvystantis oru aušinamas dyzelis, pasižymėjęs dideliu sukimo momentu, ko ir reikėjo visureigiui. Jo pravažumo parametrai – 260 mm prošvaisa ir nesustojus įveikiama 0,6 metro gylio brasta – aiškiai viršijo atitinkamus „horcho“ parametrus. Tad nedidelėmis serijomis tokie „fenomenai“ net iki 1961 metų riedėjo nuo konvejerio.

Lengvą visureigį bandė sukurti Chemnice buvusios prieškarinio „Auto Union“ Centrinio konstravimo biuro pagrindu sukurtos Tyrimo ir vystymo įmonės kolektyvas. Deja, prieškarinio tokios klasės visureigio dokumentacija neišliko, todėl konstruktoriai bandė sukurti kažką panašaus, panaudodami Aizenache išlikusius agregatus ir naujo sedano EMW-340 šešių cilindrų variklį, kurį specialiai deforsavo iki 45 AG. Deja, ir šiuo atveju nebuvo įvertintos prieškarinės klaidos, visureigis buvo sudėtingas eksploatuoti ir pernelyg sunkus. Tačiau sandėliuose nuo karo meto gulėjusių nepanaudotų agregatų neišmesti, tad 1950-1952 metais Aizenache surinko 161 džipą „EMW P1“. Tokie nedideli skaičiai niekaip negalėjo patenkinti pradėjusios kilti iš griuvėsių rytų Vokietijos poreikių, juolab kad pagalba „pirmajai Vokietijos darbininkų ir valstiečių valstybei“, kaip neretai pompastiškai buvo vadinama VDR, iš TSRS pusės apsiribojo maisto ir žaliavų tiekimu, o automobilių, tokių kaip džipai GAZ-67B, VDR beveik negavo. Todėl jau 1952 metais vyriausybės lygiu priimamas nutarimas organizuoti

padidinto pravažumo lengvųjų automobilių P2 šeimos gamybą. Chemnico įmonės konstruktoriai turėjo skubiai sukurti unifikuotus tarpusavyje džipą P2M, amfibiją P2S ir sedaną P2L. Atkreipkime dėmesį – ne džipą reikėjo sukonstruoti sedano agregatų pagrindu, o atvirkščiai – panaudoti džipą kaip agregatų "donorą" normaliam sedanui. Dar daugiau – daugumą sprendimų automobilių konstruktoriams "diktavo" plaukiantis džipo variantas. Čia visų pirma reikia paminėti nepriklausomą pakabą su skersiniais torsionais ir išilginėmis svirtimis, priekyje dvigubomis, įrengtomis viena virš kitos. Jums tai nieko neprimena? Juk tai visiška analogija su karo metais vermachtui gamintais modelio "VW-166" "švimvagenais", kurią dar labiau sustiprino hermetizuoto, be durelių, P2S kėbulo forma. Kaip matome, net ir amžiną draugystę su TSRS deklaravę vokiečiai iš VDR kopijavo ne rusiškas, o senas geras vokiškas konstrukcijas. Šešių cilindrų 2,4 litro karbiuratorinį variklį OM 6-35, išvystantį 65 AG/3500 aps/min naujiems automobiliams suprojektavo ir gamino šioje srityje didžiausią patyrimą turėjusi gamykla "Horch". Atsižvelgus į džipo įpatumus, inžinieriai variklį suprojektavo kiek galima žemesnį, su sausu (!) karteriu ir atskiru variklio alyvos rezervuaru. Transmisijoje buvo nesinchronizuota 4 laipsnių pavarų dėžė, dvilaispė paskirstymo dėžė, pagrindinėse pavarose sumontuoti savaimė užsiblokuojantys diferencialai. Penkiavietis atviras kėbulas – irgi vokiško stiliaus: su keturiomis durelėmis. Vienintelė "duoklė" amerikietiškam džipų stiliui – plokšti kampu sulenkti sparnai.

1,6 tonos tuščias svėręs P2M pasižymėjo geru stabilumu kelyje, neblogu pravažumu, tačiau dėl specialiai darbui bekelėje parinktų variklio charakteristikų galėjo išvystyti tik 95 km/h, o 100 kilometrų kelio vidutiniškai sunaudodavo 17-20 litrų benzino. Serijinė visureigio P2M gamyba Chemnice truko neilgai – nuo 1955 iki 1958-ųjų ir buvo nutraukta, pagaminus 2061 automobilį. Plaukiančių P2S spėta pagaminti kai kuriais duomenimis tik 150. Aišku, esant tokioms mažoms serijoms, visi pagaminti automobiliai atiteko liaudies armijai ir liaudies policijai. Lengvų visureigių trūkumą bandyta padengti GAZ-69 importu iš TSRS, tačiau kaip žinia, socialistinė ekonomika visą laiką buvo "deficitų ekonomika", tad šeštojo dešimtmečio pabaigoje VDR vadovybė vėl grįžo prie minties gaminti taip reikalingą šaliai džipą pas save. Paprasčiausias kelias – modernizuoti eksploatacijoje gerai įvertintą P2M, kas ir buvo padaryta per porą metų. Automobilis gavo variklį su iki 75 AG padidintu galingumu ir visai naują trijų durų septynvietį kėbulą su valiūkiškai atrodančiu atsarginiu ratu ant kairiojo šono, šiek tiek trumpesnį, bet platesnį. Tačiau bet kuris karinių visureigių žinovas iš karto pasakys, kad P3 savo išvaizda tiesiog stebėtinai primena Vakarų Vokietijos bundesvero džipą DKW "Munga", tik padidintą. Taip kad ir šį kartą "rytiečiai" žvelgė ne į savo sąjungininkus, o į giminaičius Vakaruose.

Nepaisant modernizacijos, automobilio konstrukcija išliko pernelyg sunki (nuosavas svoris – 1860 kg) ir sudėtinga, todėl jo aptarnavimas atimdavo daug laiko ir reikalavo kvalifikuotų mechanikų. Užtat savo pravažumu P3 indeksą gavęs automobilis lenkė tuometinį standartinį Varšuvos sutarties armijų džipą GAZ-69. Jis įveikdavo 0,6 metro gylio brastą, įsiropšdavo į 65 procentų įkalnę, perkopdavo 40 centimetrų aukščio slenkstį, apsisukdavo 11,6 metro rate. Serijinė P3 gamyba vyko 1962-1966 metais gamykloje "IFA Ludwigsfelde" ir buvo

vėl nutraukta dėl dviejų priežasčių: gamybinių pajėgumų prirėikė naujam sunkvežimiui IFA W50, be to, TSRS pakankamai kategoriškai pareikalavo laikytis Ekonominės savitarpio pagalbos tarybos nustatyto darbo pasidalijimo, pagal kurį 4x4 tipo lengvuosius automobilius turėjo gaminti tik TSRS ir Rumunija. Taip pagaminusi 3000 džipų P3 VDR atsisakė šios klasės automobilių gamybos. Jie dar keliolika metų išliko liaudies armijos apginklavime, o po to juos palaipsniui imta keisti tarybiniais UAZ-469. Iki 1986 metų liaudies armijos parašiutininkų batalionai naudojo vien tik P3, kas, manau, gana gerai charakterizuoja šį automobilį.

Šiandien iš buvusios VDR džipų kiek dažniau pas kolekcionierius galima rasti būtent P3. Jo pirmtakas P2M tapo retenybe, nes išliko vos keli tokie automobiliai, o štai iš pirmosios kartos visureigių šiandien žinomas vienas H1k, išlikęs tarp kinostudijos rekvizito, ir viena P1 važiuoklė be kėbulo. "Phanomen Granit 27D" išsaugota kiek daugiau, ir kas svarbiausia, keli šio sunkiojo džipo egzemplioriai saugomi muziejuose.