

## “ŽUK” – LENKIŠKAS “VABALAS”

Liucijus Suslavičius

Apžvelgiant šiandieninį Lietuvos komercinių automobilių parką, kuriame galime rasti dešimtis markių ir, ko gero, šimtus modelių, net sunku įsivaizduoti, kad palyginti neseniai, prieš 20 metų, sunkvežimių markių būta mažiau nei dešimt, o importas apsiribojo čekoslovakais LIAZ, kažkiek - “Tatra”, iš VDR įvežamais IFA W50 ir “Robur” bei kaimynų lenkų gaminamais lengvais komerciniais automobiliais “Nysa” ir “Žuk”. Jei pasitaikydavo dar koks nors importinis sunkvežimis, tai būdavo arba kažkur parodoje įsigytas egzempliorius, arba specialios paskirties automobilis. Dabar dauguma jų senai perlydyti, ir apie tai, kad jie važinėjo mūsų miestų gatvėmis ir keliais, primena tik negausios nuotraukos. Tipiškas pavyzdys – lengvi sunkvežimiai ir furgonai “Žuk”, išsiskyrę savotiška išvaizda. Pagalvokite, kada paskutinį kartą matėte Lietuvoje važiuojantį “žuką”?

“Žukai” (žuk – lenkiškai vabalas) į Lietuvą, kaip ir į visą tuometinę TSRS, atkeliavo iš Liubline veikusios gamyklos FSC (Fabryka Samochodow Cieżarowych – Krovininių automobilių fabrikas). Formaliai FSC įkūrimo data laikomi 1951 metai, tačiau tai ne visai taip – dar prieš Antrąjį pasaulinį karą su amerikiečių komerciniu “General Motors” bendradarbiavusi Lenkijos firma “Lilpop, Rau i Loewenstein SA” Liubline 1938 metų rudenį pradėjo naujos automobilių gamyklos statybą. Joje turėjo būti gaminami varikliai, pavarų dėžės, varantieji tiltai ir kiti agregatai, numatytiems pagal licenziją gaminti “General Motors” sunkvežimiams, kuriuos lenkų firma tuo metu surinkinėjo iš importuojamų agregatų. Vien variklių cechą perspektyvoje turėjo tiekti 10 tūkstančių modernių 6 cilindrų motorų per metus. Iki lemtingo 1939 metų rugsėjo pirmosios ryto Liubline jau buvo sumontuota dalis įrengimų, vyko kai kurių detalių gamyba. Per karą gamykla buvo okupantų išgrobstyta, tačiau liko joje specialybę įgiję žmonės, liko siekiai gaminti Liubline automobilius.

Kai nurimo pokario metų politinės audros ir buvo nuslopintas ginkluotas su prievartine Lenkijos sovietizacija nesusitaikusių patriotų pasipriešinimas, prasidėjo šalies ūkio vystymas pagal tarybinį modelį. TSRS prisidėjo prie sugriautos karo metais pramonės atkūrimo, ir viena iš pagalbos krypčių buvo parama iš naujo sukuriant automobilių pramonę. Lenkams buvo perduota dviejų tada moderniausių tarybinių automobilių – lengvojo GAZ M20 “Pobeda” ir sunkvežimio GAZ-51 techninė ir technologinė dokumentacija, imta tiekti jų mazgus bei agregatus, taip pat gamybai reikalingą įrangą. Kaip žinia, lengvąjį automobilį pavadinus jį “Warszawa”, ilgus metus gamino Lenkijos sostinėje naujai pastatyta gamykla FSO, o štai

sunkvežimį 1951 metais įsisavino atstatyta gamykla Liubline. Tačiau netrukus paaiškėjo, jog Lenkijai 2,5 tonos sunkvežimis ne itin reikalingas. Priežastis vėlgi buvo politinė – nepavyko kolektyvizuoti Lenkijos žemės ūkio, valstiečių, skirtingai nei kitose Rytų Europos valstybėse suvaryti į kolūkius nepavyko. Žemės ūkio sektoriuje įsitvirtino smulkūs ūkiai. Todėl GAZ-51, Lietuvoje kelis dešimtmečius buvęs pagrindiniu žemės ūkyje naudojamu automobiliu, Lenkijoje nebuvo reikalingas – smulkiems ūkininkams jis paprasčiausiai buvo per didelis. Todėl dar 1956 metais FSC konstruktoriai pradėjo kurti visiškai naują nedidelį krovinį automobilį, kuriam, nesant kitos alternatyvos, panaudojo pagrindinius lengvosios “varšavos” agregatus – 50 AG 4 cilindrų karbiuratorinį variklį, trilaipsnę pavarų dėžę, priekinį tiltą. Tai buvo patogu unifikacijos, aprūpinimo atsarginėmis dalimis, remonto požiūriu, tačiau, kaip vėliau pasirodė, atsiliepė automobilio patikimumui bei ilgaamžiškumui. Kas neblogai veikia lengvajame automobilyje, gali nepasiteisinti 900 kilogramų krovinio gabenti skirtame komerciniame automobilyje...

Kadangi dėl agregatų galvos sukti daug nereikėjo, konstruktoriai pastangas nukreipė į bendrą komponuotę bei dizainą. Skirtas visų pirma smulkiems ūkininkams ir amatininkams, automobilis turėjo būti kiek galima funkcionalus. Reikėjo įvertinti ir tai, kad jam teks daug važinėti neasfaltuotais keliais. Tada dauguma Vakarų Europoje gaminamų panašios klasės automobilių turėjo gerokai į priekį pastumtą vairuotojo skyrių. Tai leido geriau išnaudoti automobilio ilgį, tačiau sėdintis virš priekinio tilto vairuotojas ir keleivis papildomai apkraudavo priekinį tiltą, jiems buvo nepatogu įlipti, o ir susidūrimo atveju “gyvybinė erdvė” pasirodydavo esanti pernelyg maža. Liubline konstruktoriai pasielgė kitaip – nors automobilio bazė buvo nedidelė – tik 2700 mm, jie priekinį tiltą pastūmė pirmyn, o kabiną – atgal, faktiškai savo sprendimu gerais pora dešimtmečių aplenkdami žinomų firmų specialistus, naudojančius tokią komponuotę naujausiuose lengvos klasės komerciniuose automobiliuose. Sumažėjo priekiniam tiltui tenkanti automobilio svorio dalis, galima buvo paplatinti dureles ir pažeminti slenksčius, taip pagerinant įlipimą, o ir susidūrimo atveju vairuotoją iš dalies apsaugojo variklis ir rėmo lonžeronai. Bene daugiausia ginčų sukėlė automobilio dizainas. Maža to, kad dėl atgal pastumtos kabinos jo siluetas atrodė keistokai, ne taip, kaip analogų, tai dizaineriai kabiną ir kėbulo-furgono šonus pagamino iš gofruotų elementų! Tada Europoje gamino tik vieną gofruotą automobilį – furgoną “Citroen H”, tačiau tai darė ekstravagantiški prancūzai... Visgi dizaineriai apgynė neįprastą ir automobilį tikrai ne itin papuošusį sprendimą – juk gofrai darė kabiną ir kėbulą standesniais. Nemoderniai atrodė ir priekinis stiklas iš trijų plokščių stiklų – stačiakampio vidurinio ir nedidelių trikampių šonuose. Bet ir tai buvo padaryta funkcionalumo dėlei – plokščią stiklą ūkininkas galėjo pakeisti bet kurioje dirbtuvėje, net pats išpjauti iš didesnio lakšto. O kur kaime reikėtų gauti panoraminį? Gi apžvelgiamumui toks įstiklinimas nė kiek netrukdė.

Pavadintas “Žuk”, automobilis iš Liublino debiutavo 1958 metų Poznanės mugėje, o jau sekančiais metais šiuos “vabalus” įsigijo pirmieji šimtai vartotojų. Baziniu modeliu buvo pikapas “A03” su tentu, kiek vėliau prasidėjo furgonų “A06”, sunkvežimių su platforma “A11”, kombinuoto krovinio-keleivinio varianto “A07”, nedidelio gaisrininkams skirto “A15” surinkimas. Pradžioje “žukus” realizuodavo tik šalies rinkoje, kur jų paklausa buvo didžiulė tiek valstybiniame, tiek privačiame sektoriuose. Neperdėsime sakydami, jog nusipirkti “žuką” buvo

kiekvieno ūkininko svajonė. Bet tokių automobilių reikėjo ir kitoms Rytų Europos valstybėms, nes šeštojo dešimtmečio pabaigoje - septintojo pradžioje lengvus komercinius automobilius, galinčius pervežti maždaug vieną toną krovinių, be Lenkijos, gamino tik VDR ("Framo V901"), krovinių "uazų" gamyba tik-tik prasidėjo, o ir tie tada buvo 4x4 tipo, ne itin tinkami pervežimams mieste. Greit įvairių modifikacijų "Žuk" pasirodė Čekoslovakijos, Vengrijos, Bulgarijos, Rumunijos miestų gatvėse – čia jie buvo naudojami smulkiems kroviniams išvežti.

Eksportas į TSRS prasidėjo vėliau – septintojo dešimtmečio pabaigoje. Tada dažniausia šviesiai pilka spalva dažytus pirmosios kartos "žukus" pamatėme ir Lietuvoje. Atrodo, jų nebuvo daug, nes jau 1973 metais FSC pradėjo kiek modernizuotų, su pakeista priekine kabinos dalimi ir komfortiškesne vairuotojo darbo vieta modelių serijinę gamybą. Prie automobilio indekso prisidėjo raidė "M". Sekantis modernizacijos etapas įgyvendintas 1975 metais, kai vietoje ankstesnio 50 AG motoro su apatiniais vožtuvais "žukus" imta komplektuoti "S21" tipo varikliais su viršutiniais vožtuvais ir iki 70 AG padidinta galia. Išaugus galingumui, atsirado galimybė iki 1,1 tonos padidinti keliamąją galią. Tiesa, maksimalus greitis liko koks buvęs – 95 km/h. Tais metais gamykla FSC pasiekė maksimalų pajėgumą – pirkėjams patiekta 31 tūkstantis septynių modifikacijų automobilių "Žuk". Į Lietuvą dažniausia tiekė furgonus „A 06B“, tačiau pasitaikydavo ir variantų su platforma, labiau tinkamų mūsų sąlygomis, nei mažesnę kėbulą turintys pikapai. Juos gaudavo įvairios organizacijos, Ryšių ministerijos autobazės, nes Automobilių transporto ir plentų ministerijos autotransporto įmonės šių automobilių vengė, nenorėdamos turėti problemų su atsarginėmis dalimis ir remontu. Nepaisant archaiškos išvaizdos ir tikrai ne pačios moderniausios konstrukcijos, "žukų" paklausa tiek Lenkijoje, tiek tradicinėse eksporto šalyse išliko stabili, juos taip pat pirko kai kurios Afrikos ir Azijos šalys. Galima spėti, kad būtent paprasta, neįmantri automobilio konstrukcija, kuriai per ilgus gamybos metus "išgydė" visas "vaikiškas ligas" ir sąlygojo lenkiško sunkvežimiuko populiarumą. Be abejo, gamintojas matė, kad "žukas" vis labiau sensta, atsilieka nuo rinkoje siūlomų savo "bendraklasių". Devintojo dešimtmečio viduryje automobilio eksploatacinės savybės pagerinamos, pradėjus montuoti 1,5 litro darbo tūrio 75 AG lengvojo automobilio "Polski Fiat 125" variklį, elektros įrangą, dviejų kontūrų stabdžių sistemą. Pradedama gaminti rinkoje labai pageidaujama modifikacija su 70 AG dyzeliu "4C90", pradedamas gaminti mikroautobusas "A18", modelis su dviguba kabina "A16B". Tai pagyvina pardavimus, bet visiems aišku – "Žuk" dienos suskaitytos, juolab, kad dar devintojo dešimtmečio viduryje kartu su TSRS lenkai projektuoja visai naują tokios pat klasės automobilį. 1993 metais nuo FSC gamyklos konvejerio nurieta paskutinis "vabalas", jį pakeičia lengvas komercinis automobilis "Lublin".