

Tikrieji “Volvo” prasidėjo nuo “titanų” ir “vikingų”

Liucijus Suslavičius

Kai tik pamini sunkvežimius “Volvo”, prieš akis iškyla atlašus magistralinio “VolvoEH” siluetas ir malonus ausiai jo galingos “šešiukės” ūžesys. Galingi ir modernūs “Volvo” – itin mėgiami Lietuvos transportininkų. Net “senukai” F12 su kubo formos kabinomis vis dar vertinami pakankamai aukštai. Įsivaizduoti kitokį, nei “furą” tempiantį galingą magistralinį “Volvo” tiesiog pritrūksta fantazijos.

O juk daugelį dešimtmečių nuo firmos pirmojo, 1927 metais pasirodžiusio automobilio, didžiama komercinių “Volvo” buvo pikapai, mažo ir vidutinio tonažo sunkvežimiai. Tik 1937 metais, kad neužleisti visos rinkos konkurentui “Scania-Vabis”, Goteborge pradėta triašių “Volvo LV29” su 120-130 AG šešių cilindrų varikliais gamyba. Didžiausia leistina šių ilganosių sunkvežimių su 6x2 tipo važiuokle masė buvo 13 tonų.

Šiek tiek modernizuoti ir aprūpinti nebe benzininiais, o dyzeliniais varikliais, “L29” serijos sunkvežimiai buvo gaminami iki šeštojo dešimtmečio pradžios, kol 1951 metų pabaigoje “Volvo” nepradėjo naujo modelio “L395” gamybos.

Tiesą sakant, jo konstrukcijoje nieko itin naujoviško nebuvo, nes konstruktoriai tik perkomponavo “L29” važiuoklę, pastumdami priekinį tiltą kiek atgal, o variklį sumontuodami virš jo. O štai variklis – 9,6 litro darbo tūrio 150 AG “šešiukė”, kurį sukonstravo legendinis motorų kūrėjas Džonas Stėlbladąs tapo būsimosios sunkiųjų “Volvo” komercinės sėkmės pagrindu. Mat šis variklis nuo pat pradžių buvo kuriamas darbui su turbokompresoriumi. Toks variantas – 185 AG TD 96 AS serijiniai pradėtas gaminti 1954 metais. Jo turbina sukosi šiandienos požiūriu, labai lėtai – tik 38000 aps/min. Be to, “Volvo L 395” buvo pirmuoju firmos sunkvežimių, oficialiai gavusiu vardą – “Titan”: modelis su turbokompresoriumi vadinosi “TurboTitan”. Serija buvo gaminami 4x2 (didžiausia leistina masė – 12 tonų) 6x2 (17 tonų) ir 6x4 (18 tonų) variantai. Per 10 metų (1951-1961) pagaminta 7108 “L395”, o nuo 1959 iki 1965 metų Goteborge gamino dar ir “L495” su iki 230 AG forsotu turbodieseliu “TD96C”. Sunkiausiojo “L495” serijos “turbotitano” masė siekė net 22 tonas. Iki 1956 metų “titanai” turėjo hidraulinę stabdžių pavarą, ir tik vėliau ji buvo pakeista pneumatine. Nustebsite, bet visi “titanai” Goteborge buvo gaminami... be kabinų. Jais tiekė Umea mieste buvusi kėbulų gamykla “Nyströms Karosserifabrik”, bei mažesnės firmos

“BeGe” ir “Floby”. Tik septintajame dešimtmetyje “Volvo” įsigijo Nyströmo įmonę.

Triašems “titanų” modifikacijoms “Volvo” inžinieriai panaudojo “Hendrickson” tipogalinių tiltų pakabą su tiltų karterius jungiančiais masyviais balansyrais. Likimo ironija – šią pakabą išrado švedas Magnus Hendricksonas, dar prieš Pirmąjį pasaulinį karą emigravęs į JAV. O dabar švedams teko pirkti švediško išradimo patentą.

Su “Turbo Titan” firma “Volvo” šeštojo dešimtmečio pradžioje bandė išeiti į JAV rinką, bet deja, nesėkmingai. Tada europietiški sunkvežimiai, tuo labiau su turbodieseliais, amerikiečių nedomino. Užtat Artimuosiuose Rytuose ir Šiaurės Afrikoje “titanus” graibstyte graibstė. Neviena dešimtis jų ten tebevažiuoja iki šiandien.

1953 metais Goteborge pradėdamas gaminti analogiškas modeliui “Titan”, tačiau lengvesnis “L385”, pavadintas “Viking”. Jo ir variklis silpnesnis – 6,7 litro 115-125 AG dyzelis. Didžiausia leistina masė – 10,3 tonos, varianto su 6x2 važiuokle – 14,5 tonos. O svarbiausia, armijos poreikiams, o taip pat eksportui į Afrikos šalis pradėdamas gaminti “Viking Terrain” su 4x4 tipo važiuokle. “Viking” – labai populiarus modelis – per 9 metus pagaminama 18,5 tūkstančio “L385”, o 1959-1965 metais – dar 21,8 tūkstančio modernizuoto “L485” su 150 AG turbodieseliumi.

Nors septintojo dešimtmečio viduryje vis labiau populiarėja manevringesni sunkvežimiais su kabina virš variklio (“Volvo” irgi ima juos gaminti), ilganosių “titanų” ir “vikingų” paklausanama žėja. Įvedus naują indeksų sistemą ir pavadinti “N88” bei “N86”, su modernizuota transmisija bei stabdžių sistema, jie išlieka ant konvejerio iki 1973 metų pabaigos. Tiesa, pasikeičia užsakovų ratas – transportininkai renkasi modelius “F88” ir “F86” su kabina virš variklio, bet su atitinkamai iki 260 AG ir 207 AG forsuotais turbodieseliais “apvalianosiai” veteranai keliauja į “trečiojo pasaulio” šalis, juos perka statybininkai, kelininkai, miškininkai. Ikgamybos nutraukimo buvo parduota 20,1 tūkstančio “N88” ir 12,8 tūkstančio “N86” modelių “Volvo”. Jie atliko savo užduotį – įtvirtino transportininkų sąmonėje įsitikinimą, kad sunkieji “Volvo” su turbodieseliais – nepaprastai patikimi, ilgaamžiai automobiliai, verti už juos sumokėtų pinigų.

Atrodytų, ką bendro senieji “apvalianosiai” “Volvo” turi bendro su šiuolaikiniu Lietuvos autoparku. Bet neskubėkime – pasirodo, “titanų” kartos sunkvežimiai važinėja mūsų keliais ir gatvėmis. Keletą “Viking” serijos vilkikų dar pirmaisiais atkurtos nepriklausomybės metais atsivežė privatūs asmenys, o po to keliolika “L385 Viking” ir “N88” modelių sunkvežimių iš Švedijos gavo Lietuvos kariuomenė. Tarp jų buvo ir savivarčiai, ir net keli 4x4 tipo “Viking Terrain”. Nudažytus mūsų

kariuomenės kamufliažu, juos neretai matome Vilniaus gatvėse, kartais su ant sunkiasvorių priekabų pakrauta vikšrine kovos technika.

Nuotraukose:

1. Volvo L495 "Turbo Titan".

2. Volvo L385 "Viking" Turkijoje.

3. Lietuvos kariuomenės "Viking Terrain".

4. Vilkikas "Volvo TN88".

5. Lietuvos kariuomenės "Volvo N88".

Nuotraukos: K. Bruzgelevičiaus, Z. Staskevičiaus ir autoriaus.