

60 metų – tai visai nedaug



2008-aisiais gausu automobilių jubiliejų. Aišku, gamintojai kasmet mini mažiau ar daugiau svarbias sukaktis, bet šįmet bent dvi jų tikrai vertos atskiرو aptarimo.

Paulius Gaurilčikas

Jubiliejai nekuklūs – vienam 60, o kitam visas 100 metų.

Šimtmetį švenčia „Ford T“, kuris „automobilizavo“ visą Ameriką ir ligi šiol yra antras masiškiausias automobilis po „VW Beetle“. Bet jo gamyba baigta daugiau nei prieš 80 metų, taigi „Ford T“ pamatyti pasiseks tik muziejuose arba antikvarinių automobilių suvažiavimuose. O štai kitą mūsų jubiliatą, gal ir ne dažnai, bet galima sutikti naudojamą pagal tiesioginę paskirtį. Panorėję tokį laiko subrandintą automobilį galite įsigyti

Nors „Defender“ per 60 metų ir pasikeitė, konstrukciškai jis išliko toks pats.



„Defender SVX“ – jubiliejinis 60 m. modelis.

naujut naujutėlį. Ir tai visai ne koks mažaserijinis nykštukinės kompanijos modelis – mūsų jubilio gretos kasmet pagausėja visais 25000 egzempliorių, o nuo gamybos pradžios jo jau pagaminta 1,8 milijono. Tai žinant šešiasdešimties metų jubiliejus atrodo ne ką prastesnis nei „Ford T“ šimtmetis.

ATRAKCIJA

Įdomu patyrinėti mano minimo automobilio dabartinį kainoraštį. Taip ir norisi žvilgtelti į kalendorių, kad prisimintum, kuris dabar amžius. Standartinės įrangos jubilias mūsų nepradžiugins nei kilimine danga, nei centriniu užraktu. Apie elektrinius langus ar CD grotuvą nedrįstu nė pagalvoti, jau nekalbant apie tokį ponų *išmislą* kaip oro kondicionierius. O jei jums, gerbiamieji, atrodo, kad toks iš pažiūros paprastas automobilis turėtų kainuoti daugiausia keliasdešimt tūkstančių litų, tai padauginkite šią sumą iš trijų.

Gera, užteks jau tų užuominų – aš čia postringauju apie šešiasdešimtmetį anglų „Land Rover Defender“, kuris yra gyva automobilizmo klasika.

Tiesa, „Defender“, kuriuo man pačiam teko važinėti, buvo ne toks jau ir paprastas. Turėjau laimės išbandyti geriausios SE komplektacijos automobilį su visais būdingais komforto atributais, tokiais kaip oro kondicionierius ar elektros paketas. Tai buvo trumpiausia „90“ versija, bet, mano nuostabai, joje tilpo net 6 žmonės. Tik ne visai įprastu būdu – už dviejų normalių priekinių sėdynių įrengtos dar keturios vietos, kur keleiviai sėdi vienas priešais kitą šonu į važiavimo kryptį. Toks išdėstymas gal ir neblogas, bet, deja, nesaugus. Avarijos atveju šoninė sėdėseną yra pati blogiausia, ir būtent todėl šiais metais „Land Rover“ tokių sėdynių atsisakė (mano bandytasis modelis gamintas 2006 m.) – vietoj keturių vietų gale teliko dvi, bet užtat saugios. O man ir mano keleiviams teko guostis tuo, kad eismo dalyviai mūsų kamuoto visureigio privengs ir keliausime saugiai.

Vien kelionės pradžia mums, išlepintiems šiuolaikinių automobilių, tapo tikra atrakcija. Keleiviams į galą teko ropštis per bagažinę, pasilipant atlenkiamu laipteliu, o manęs irgi laukė staigmenos. Įsitaisius ant vairuotojo sėdynės prisitaikyti prie vairo ir pedalų nebuvo paprasta – jie geroai nutolę į kairę pusę. Ten pat pasiklydusi ir užvedimo spynelė, kurią, be to, reikėjo sukti į save, o stabdys kyšo dešinėje prie kojų. Mano bandytasis „Defender“ dar neturėjo „prabangios“ panelės (panašios į „Discovery“), kuri pasirodė 2007 metų modeliuose, bet tai nė kiek netrukdė. Priešingai, norėjau kuo stipriau pausti „Defender“ dviasią, tad senoji panelė tam tiko puikiai. Patyrinėjęs čia gali atrasti daugiau unikalumo, nei



Atsarginis ratas gale pradetas montuoti nuo 1958 m., iki tol jis buvo ant variklio dangčio

kokiame riešutmedžiu tviskančiame „Bentley“ salone. Vien ko vertos slankiojančios temperatūros reguliavimo rankenos ar sovietinius baldus primenantys bumbulai, kurių pagalba atvėrus po langais esančias sklendes galima įleisti šviežio oro. Man patiko ir kiek kreivai priklijuoti informaciniai lipdukai; na ir kas, kad tai neatitiktų vokiško ar japoniško kokybės supratimo, užtat jauti, kad sėdi automobilyje, kurį gamino žmonės, o ne robotai. Maloniai nuteikė dideli informaciniai simboliai. Nieko nepasakysi – senas geras *old school*.

Taigi, neįprastai – kaire ranka į save pasukęs raktelį, startuoju su 2,5 litrų dyzelio ir pradedu kelionę.

KELYJE

Pajudėti iš vietos nėra paprasta. Mądamas sankabą imu gailėtis, kad nevaikštau į sporto klubą, bet po keliolikos minučių įprantu ir tai nebetrukdo. Mieste su „Defender“ važiuoti smagu. Aukšta sėdėsena garantuoja gerą matumą, o automobilio gabaritai suteikia malonų saugumo jausmą. Bet svarbiausia, kad mūsų ekipažą šypsenomis palydi praeiviai – tokios klasikos mieste kasdien nepamatysi. Aišku, gamtos mylėtojai rastų ką pasakyti apie važinėjamą visureigiais mieste, bet dėl „Defender“ kaltas aš nesijaučiu. „Land Rover“ juk ne koks parketinis džipukas, kuriuo namų šeimininkės važiuoja apsipirkti, nors tai puikiausiai galėtų daryti su ekologiškesniais vienatūriais. „Defender“ yra skirtas bekelei ir mieste jis tik trumpalaikis svečias, karts nuo karto įsiveržiantis tarp nuobodžių šiuolaikinių mašinų.

Tikroji „Defender“ paskirtis nulemia faktą, kad, švel-

niai tariant, jis nėra patogus automobilis. Net nedideliu greičiu pervažiavus „gulintį policininką“ atrodo, lyg būtum pervažiavęs tikrą: galiniai keleiviai šokteli galva beveik stukteldami stogą. O išvažiavus į greitkelį prasideda triukšmo simfonija – takšėdamas burzgia dyzelinis variklis, užia transmisija bei zvimbia bekelei pritaikytos aukšto profilio padangos. Prie viso to prisideda aerodinaminis šniokštimas, bet tai suprantama, juk „Defender“ kūrėjams mažiausiai rūpėjo kėbulo aptakumas. Šios kakofonijos efektą sustiprina salono vibracijos, o prie 80 km/val. visa tai pasiekia, atrodytų, kritinį lygį (kurį taiklia pastaba įvertina mano trimetis sūnus: „Tėte, kilk, aš noriu skristi.“). Važiuojant greičiau garsas lyg ir sumažėja, nors gal tiesiog ausys įprato. Gamintojas skelbia, kad maksimalus greitis – 132 km/val., bet man ši kartą jis visai nerūpi, automobilis juk ne plento, o purvynų karalius, taigi aš spaudžiu apie 100 km/val. ir ieškau posūkio į mišką.

Man pasisėkė, nes gan greitai radau ženklą „Atsargiai, kertamas miškas“. Kelias buvo kaip tik toks, kokio reikia. Pažliugęs, išmaltas sunkiasvorių miškavežių, paprastiems automobiliams vargiai neįkandamas, bet tik ne „Defender“. Taigi drąsiai suku į jį. Provėžos vis gilėja, aš važiuoju kaip važiuoju, net nesinaudodamas tokiais šio visureigio privalumais kaip blokuojamas diferencialas ar pažeminta pavara. Na taip, prisipažinsiu, tikromis bekelėmis nedaug tesu važinėjęs, tad per daug ir neeksperimentavau. Juo labiau, kad kelias defenderiui buvo pakankamai geras, o šturmuoti vidury laukų esančias kalvas nemačiau reikalo. Kaip galingu spor-

tiniu automobiliu būna malonu važiuoti lėtai, žinant, kad prirėkus galėsi skrieti kaip raketa, taip vairuojant „Defender“ man užteko žinoti, kad panorėjęs galėčiau pravažiuoti praktiškai bet kur. Jaučiau malonumą riedėti prastais miško keliais. Juk dauguma šiuolaikinių automobilių (aišku, išskiriant didesnio pravažumo) visiškai nepritaikyti važiuoti kur kitur nei asfaltu. Gamintojai paprasčiausiai nemato reikalo gilintis, kaip jų kūrinyse elgsis blogesniame kelyje. Nors gal tai ir logiška, juk Europoje didžioji dauguma kelių asfaltuoti, o jei norėsi važinėti vieškeliais ar miškais, nusipirksi džipą. Tik, deja, visureigio aš neturiu, o važiuoti prastesniais keliais vis dėlto tenka ir viskas, ką prisimenu iš tokių kelionių, tai

Atsirado jis įdomiai. Po karo plienas Britanijos pramonėje buvo ribojamas, didesni jo kiekiai buvo įmanomi tik eksportuojant produkciją į kitas šalis ir taip gaunant užsieninės valiutos. „Rover Company“ trūko plieno gaminti saviems lengviesiems automobiliams, taigi nusprendė sukurti nedidelį visureigį, kuris būtų paklausus užsienyje ir garantuotų kompanijai didesnes plieno kvotas. Paprastą kėbulą sulipdę iš aliuminio (jo buvo į valias) lakštų ir įtaisę savo 1,6 litrų variklį sukūrė visai nepastą automobilį. Jį pavadino „Land Rover“ ir 1948 m. pristatė Amsterdame parodoje. Kūrinyse pasirodė toks vykęs, kad greitai pardavimų skaičiumi aplenkė visus kitus „Rover“ modelius kartu sudėjus. 1954 m. atsirado



„Defender 130“ - ilgiausia ir talpiausia versija

tik daug daug kratymosi. Su „Defender“, kaip ir reikėjo tikėtis, yra visai kitaip – tas kratymasis (kelias juk nelygus) prognozuojamas ir todėl visai neįkyrus. O primityvi, bet tvirta kaip uola pakaba leidžia važiuoti blogais keliais pakankamai dideliu greičiu. Jautiesi kaip koks Indiana Džonsas, lekiantis per džiungles.

JUBILIEJUS

Tiesa, turiu jums papasakoti apie 60 metų jubiliejų. Teigti, kad „Defender“ per tą laiką visiškai nepasikeitė, būtų absurdiška. 1948 metų standartus atitikęs automobilis vargiai atitiktų šiandieninius, bet palyginus su įvairiais kitų gamintojų modeliais jis pasikeitė ne taip jau daug. O svarbiausia, kėbulo formos bei jo gamybos technologija išliko beveik tokie patys kaip prieš 60 metų, taigi, nepaisant natūralaus techninio progreso tai – tas pats automobilis.

Pažliugęs, išmaltas sunkiasvorių miškavežių, paprastiems automobiliams vargiai neįkandamas, bet tik ne „Defender“.

do ilgesnė jo versija, o 1957 m. pristatytas variantas su 2 litrų dyzeliniu varikliu. Nemažas atnaujinimas vyko 1971-aisiais. „Defender“ vardas šiam automobiliui kartu su dabartine išvaizda buvo suteiktas tik 1990 m. – iki tol visureigis vadinosi tiesiog „Land Rover“. Pernai buvo patobulintas vidus – kaip minėjau, „Defender“ gavo panašią į „Discovery“ priekinę panelę.

Dabartinę „Land Rover Defender“ gamą sudaro tri-

jų ilgių variantai: 90, 110 ir 130 (indeksas žymi atstumą tarp ašių coliais). Kiekvienas gali būti keleivinis arba krovininis (taip pat ir su atviru kroviniu skyriumi), taigi iš viso – 14 versijų, tokia gausa leidžia užtikrinti pačias plačiausias panaudojimo galimybes.

„Defender“ ištikimai tarnauja įvairių šalių kariuomenėse, gelbėjimo tarnybose, ūkiuose ir visur, kur reikia gero pravažumo ir patikimumo. Šias dvi savybes puikiai iliustruoja skaičiai. Pravažumu „Defender“ neturi analogų, todėl automobilių palyginimo lentelėse dažnai net nėra šio angliško visureigio, mat šalia jo visi kiti konkurentai atrodo silpnokai. Paimkime, pavyzdžiui, užvažiavimo ar nuvažiavimo kampus (bene svarbiausias



„Defender“ saugiai įveikia pusės metro gylio vandens telkinius.

visureigių charakteristikas): „Nissan Navara“ – 29° ir 22°, „Toyota Hilux“ – 30° ir 26°, „Mitsubishi L200“ – 32° ir 23°, „Land Rover Defender 110/130“ – 49° ir 35°. Na taip, yra vienas, kuris neatsilieka, – „Iveco Massif“, bet jį minėti būtų nekorektiška, nes „Massif“ iš esmės yra tik patobulinta ispaniška „Santana“ (tokiomis važinėjo ir mūsų policininkai), kuri yra licencinė „Defender“ kopija. Dėl patikimumo irgi galite būti ramūs: skaičiuojama, kad apie 75 proc. visų per 60 metų pagamintų „Defender“ iki šiol aktyviai naudojami. O jie dirba sunkiai, didžioji dauguma yra ne turtuolių žaisliukai, ištraukiami iš garažų tik savaitgaliais.

Be „Defender“ per tuos 60 metų neapsiejo nė viena rimtesnė ekspedicija į neištyrinėtus kraštus. Skaičiuoja-

ma, kad apie 40-čiai procentų pasaulio žmonių būtent defenderis buvo pirmasis automobilis, kurį jie pamatė. Na, teiginys įspūdingas.

60 metų jubiliejų britai pasitinka pakiliai. „Land Rover“ klasikos aistruoliams parengė kaip niekad stilingą „Defender SVX“ versiją, kurios dvasią puikiai apibūdina „Land Rover“ vadovas Filas Pophemas (Phil Popham): „SVX atrodo gerokai kitaip nei paprastas 1948 metų „Land Rover“, bet tai vis tiek labai praktiškas automobilis, kuris leis jums važiuoti bet kur.“ SVX iš tiesų skiriasi nuo savo brolių. Ar matėte „Defender“ su „Recaro“ sėdynėmis, puikia audiosistema, „iPod“ jungtimi ir navigacija? O kur dar nuimamas medžiaginis stogas, skrupulingai išdailintos išorės detalės ir juoda metalik kėbulo spalva. Su tokiu gražuoliu Majamio paplūdimyje skintumėte merginas kaip uogas. Šios serijos „Defender SVX“ bus pagaminta tik 1800 vienetų ir kiekvienas turės lentelę su eilės numeriu. Į kainą, aišku, įskaičiuota jubiliejinė priemoka – versija su uždaru kėbulu kainuos per 140 000 Lt, o jei norėsite modelio su medžiaginiu nuimamu, teks pridėti dar 25 000 Lt. Bet į šį pirkinį iš dalies galima žiūrėti kaip į savotišką investiciją, jo vertė staigiai nekris, o išlaikius tokį limituotos serijos modelį keliasdešimt metų, vertė gali net pakilti. Sudomino? Skubėkite, Šiaurės Europai skirti tik keturi automobiliai – tokia gamintojo kvota, na, nebent palauksite dar dešimt metų iki kito jubiliejaus.

PERSPEKTYVOS

...Miške praleidę keletą valandų grįžome į miestą. Atėjo laikas su šiuo gražuoliu atsisveikinti. Per tas valandas aš tikrai susidraugavau su „Defender“, buvo sunku išsiskirti. Grįžtant greitkelio manęs jau nebeerzino nei triukšmas, nei kratymasis. Taip, mano naujas vidutinės klasės universalas yra ir tylesnis, ir greitesnis, ir dar daug kaip geresnis, bet jam nejučiu nė dešimtadalio tų malonių jausmų, kuriuos pajutau defenderiui. Per 60 metų jis tapo daugiau nei paprastu visureigiu ir šiuo metu yra tikra važinėjanti statula, o kas nuostabiau – dar gaminama.

Vis bandau įsivaizduoti, ar ilgai „Defender“ dar temps ant konvejerio. Tokių automobilių poreikis tikrai išliks, nes juk toli gražu ne visi keliai pasaulyje yra asfaltuoti, taigi mano herojui nieks lyg ir negresia. Bet yra kitų niuansų. Didelius visureigius visai smaugia „žalieji“ ir jiems vis sunkiau prisitaikyti prie griežtesnių CO2 išmetimo normų. Didelė problema yra ir ta, kad džipai labai nesaugūs pėstiesiems. Vis daugiau gamintojų stengiasi kaip išmanydami gerinti situaciją – projektuojami saugūs variklio dangčiai, įtaisomi amortizuojantys ele-

mentai, netgi eksperimentuojama su išorinėmis oro pagalvėmis. O dideliems visureigiams pagal konstrukciją nesiseka „draugauti“ su pėsčiaisiais, mat yra per aukšti ir per sunkūs. Europoje pėsčiųjų saugumas jau tapo prioritetiniu, taigi jei bus įvesti kokie nors privalomi minimalūs reikalavimai visureigiams – bus riesta. Ne pastutinėje vietoje yra ir ekonomija, na, pastaruoju metu (bent kol rašau šias eilutes) nafta atpigo, bet tolimesnė jos kainą prognozuoti sunku. Ne veltui Europos ir JAV gamintojai, iki tol kiek skeptiškai žiūrėję į japonų tobulinamus hibridinius automobilius, jau patys skuba išokti į važiuojantį traukinį. Kaip niekad suaktyvėjo elektromobilių frontas.

Bet, nepaisant visko, tikiu, kad man teks važiuoti ir su jubiliejiniu šimtamečiu „Defender“. Gal jis bus hibridinis, gal varomas elektra, vandeniliu ar dar bala žino kuo. Bet tikiu, kad jis bus. Va tada tai visi kiti automobilių jubiliejai tikrai atrodys juokingai.

